

# Zukunft Petershausen Feinuntersuchung Ortsmitte



Gemeinde Petershausen  
21. September 2016



DRAGOMIR  
STADTPLANUNG



In Zusammenarbeit mit:

**TRANSVER**

**isr** INSTITUT FÜR STADT- UND  
REGIONALMANAGEMENT

Auftraggeberin: Gemeinde Petershausen  
Bürgermeister Rädler Straße 3  
85238 Petershausen

**Vertreten durch:**  
Herrn Marcel Fath, 1. Bürgermeister  
Fachliche Betreuung:  
Frau Irene Reichel, Herr Thomas Schleicher

Auftragnehmerin:

DRAGOMIR  
STADTPLANUNG 

DRAGOMIR STADTPLANUNG GmbH  
Nymphenburger Str. 29  
80335 München

**Bearbeitung durch:**  
Dipl.-Ing. (FH) Martin Birgel, M.Sc Urban Design, Architekt, ByAK, SRL  
Dipl.-Ing. (FH) Sigrid Hacker, Landschaftsarchitektin, ByAK  
M.Sc. Agnes Schindler, Stadt- und Regionalplanung

in Zusammenarbeit mit:

**isr** INSTITUT FÜR STADT- UND  
REGIONALMANAGEMENT

isr - Institut für Stadt- und Regionalmanagement

**Bearbeitung durch:**  
Prof. Dr. Joachim Vossen  
Nymphenburger Str. 29  
80335 München

**TRANSVER**

Transver GmbH

**Bearbeitung durch:**  
Dipl. Ing. Ulrich Glöckl  
Maximilianstraße 45  
80538 München

Das integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept Petershausen wurden im Bayerischen Städtebauförderprogramm mit Mitteln des Freistaats gefördert.

Bayern.  
Die Zukunft.

Oberste Baubehörde im  
Bayerischen Staatsministerium des  
Innern, für Bau und Verkehr



<b>1. Aufgabe und Inhalt der Feinuntersuchung</b>	<b>2</b>	<b>INHALTSVERZEICHNIS</b>
1.1 Aufgabenstellung	2	
1.2 Planungsgrundlagen	2	
1.3 Anforderungen an das Raumprogramm	4	
1.4 Umgriff und Planungsprozess	5	
1.5 Abstimmungsprozess	5	
<b>2. Ausgangslage</b>	<b>8</b>	
2.1 Städtebauliche Bestandssituation	8	
2.2 Gebäudehöhen	14	
2.3 Vegetationsbestand	16	
2.4 Barrierefreiheit	18	
2.5 Nutzungen	20	
2.6 Verkehrliche Bestandssituation	22	
2.7 Ausgangssituation Einzelhandel, Dienstleistung und Gewerbe	27	
<b>3. Ziele für die Entwicklung der Ortsmitte</b>	<b>30</b>	
<b>4. Städtebauliche- und landschaftsplanerische Konzepte - Alternativbetrachtungen -</b>	<b>34</b>	
4.1 Pertrichplatz und Markt	34	
4.2 Verbindung über Jetzendorfer Straße	46	
4.3 Standort neuer Einzelhandel an der Jetzendorfer Straße	52	
<b>5. Auswirkungen für den Einzelhandel</b>	<b>60</b>	
5.1 Die landesplanerische Perspektive	60	
5.2 Wechsel am existierenden Standort von Edeka-Neukauf zu Penny	61	
5.3 Die innerörtliche Wettbewerbssituation	62	
<b>6. Fazit</b>	<b>68</b>	
<b>7. Literatur- und Abbildungsverzeichnis</b>	<b>72</b>	

1



# AUFGABE UND INHALT DER FEINUNTERSUCHUNG

---

# 1 Aufgabe und Inhalt der Feinuntersuchung

## 1.1 Aufgabenstellung

Grundlage für die Feinuntersuchung bildet das ISEK „Zukunft Petershausen“. Dieses sieht zur Optimierung der Ortsmittelfunktion Maßnahmen zur Stärkung und gestalterischen Aufwertung des Pertrichplatzes und Marktplatzes sowie des angrenzenden Areals des derzeitigen Edeka Standortes vor.

Die aktuellen Entwicklungen in Petershausen deuten auf eine Verlagerung des Edeka-Marktes hin. Hieraus ergibt sich die Chance zur Neuordnung der Grundstücke am Marktplatz sowie einer notwendigen Nutzungsumverteilung. Die Verlagerung ermöglicht es öffentliche Einrichtungen wie z.B. das Rathaus, die Volkshochschule (VHS) oder Musikschule aber auch Dienstleistungs- und Einzelhandelsangebote im zentralen Bereich der Ortsmitte neu anzusiedeln. Somit kann diesem zentralen Bereich ein vielfältiges Nutzungsangebot zugeführt werden, was zu einer verstärkten Belebung der Ortsmitte führen kann.

Im Rahmen der Feinuntersuchung wird auf konkrete Raumbedarfe des Rathauses, der VHS und Musikschule eingegangen und eine mögliche Unterbringung in Kombination mit einem neuen Lebensmittelmarktes geprüft. Der innerörtliche Einzelhandelsstandort soll somit erhalten bleiben und die öffentlichen sowie gemeinschaftlichen Nutzungen durch seine flankierende Wirkung stärken.

Neben der Bewältigung dieser funktionalen Anforderungen sind Gestaltungsmöglichkeiten aufzuzeigen, die das beabsichtigte Ziel der Herausbildung einer Ortsmitte unterstrei-

chen. Dabei ist auf einen barrierefreien Ausbau auch der angrenzenden Flächen Wert zu legen und der Baumbestand in das Gestaltungskonzept einzubeziehen.

Hierbei sollte im Sinne einer funktionsfähigen ganzheitlichen Ortsmitte auch die Vorbereiche der geplanten Neubebauung der Grundstücke südlich des Pertrichplatzes, die Neugestaltung des Pertrichplatzes selbst und des zentralen Verkehrsknotenpunktes Jetzendorfer /Bahnhof- /Münchner und Indersdorfer Straße mit in die Konzeptentwicklung einbezogen werden.

Die Feinuntersuchung beinhaltet auch die Betrachtung einer neu entstehenden Einzelhandelssituation im Bereich der Jetzendorfer Straße. Auch hierfür sind Konzepte für eine sinnvolle städtebauliche und freiraumplanerische Einbindung des neuen Einzelhandelsstandorts zu entwickeln, die sowohl der aktuellen Ortsrandlage als auch der zukünftigen Einbettung durch die weitere Ortsentwicklung Petershausens nach Westen Rechnung tragen. Ebenso sind in der Feinuntersuchung Ansätze für eine leistungsfähige verkehrliche Erreichbarkeit im Sinne eines wettbewerbsfähigen Einzelhandelsstandorts zu erarbeiten.

Darüber hinaus ist für eine langfristig funktionierende und lebendige Ortsmitte die Ausgestaltung der neuen Einzelhandelssituation an der Jetzendorfer Straße und deren inhaltliche und räumliche Verknüpfung mit der Ortsmitte von großer Bedeutung. Es soll untersucht werden, wie eine möglichst intensive Vernetzung

und attraktive Wegeverbindung beider Bereiche hergestellt werden kann.

## 1.2 Planungsgrundlagen

Neben den im Rahmen des ISEK erarbeiteten Erhebungen, Analysen und Konzepte für die Gesamtgemeinde und den Hauptort Petershausen wurden verschiedene vorhergehende Planungen, Konzepte und Gutachten zu einzelnen Teilaspekten für die Feinuntersuchung herangezogen. Ins besonders zur Ermittlung der erforderlichen Raumprogramme und zur Abschätzung von verkehrlichen Wirkungen wurde auf diese Unterlagen zurückgegriffen. Hierbei handelt es sich um folgende Unterlagen:

- Raumprogramm der VHS und Musikschule mit Angaben zu Nutzungszeiten und möglichen Synergieeffekten.
- Ergebnisse des Projektes „Ortskernmagneten“ der Agenda 21, dieses fand im Frühjahr 2016 statt und wurde am 18.04.2016 den Planern zur Verfügung gestellt
- Eindrücke und Ergebnisse des Marktplatzzfestes vom 11.06.2016, hier wurden Ideen gesammelt und Diskussionen über eine mögliche zukünftige Gestaltung des Marktplatzes geführt.

- Entwurf zum Bebauungsplan „Ortsmitte“ mit Begründung und Darstellung alternativer Ansätze zur verkehrlichen Abwicklung am Knotenpunkt Pertrichplatz und der Einschätzung.
- Raumprogramm mit Aussagen zum Anforderungsprofil für den in der Ortsmitte neu zu errichtenden Penny-Markt bzw. für die Umnutzung des Bestandsgebäudes inkl. Aussagen zu Marktpositionierung und Außenaustritt; diese wurden dem Gemeinderat in der Sitzung vom 25.02.2016 vorgestellt.
- Bürgerwerkstatt Mobilität mit Inhalten zum Thema Mobilität in Petershausen. Hier wurden besonders Gefahrenstellen herausgearbeitet und Lösungen vorgeschlagen. Im Rahmen der FU wurden die Vorschläge hinsichtlich der Jetzendorfer Straße berücksichtigt.
- Konzeptüberlegungen für den geplanten Vollsortimenter mit Getränkemarkt an der Jetzendorfer Straße durch den Architekten Höldrich; diese wurden dem Gemeinderat in der Sitzung vom 25.02.2016 vorgestellt.

Die im Zuge der Beteiligungsverfahren zum ISEK „Zukunft Petershausen“ gewonnenen Erkenntnisse, insbesondere auch die Wünsche der Bürger für die Nutzungen in der Ortsmitte und Ausgestaltung dieser zentralen Bereiche, sind in die Konzeptentwicklung mit eingeflossen.



Abbildung 1: Bestandssituation in der Ortsmitte von Petershausen

### 1.3 Anforderungen an das Raumprogramm

#### 1.3.1 Rathaus

Im Rahmen der Feinuntersuchung wird eine Verlagerung des Rathauses an den Marktplatz geprüft. Hintergrund dessen, ist der hohe Sanierungsbedarf des alten Schulgebäudes sowie die beengten Situation im Rathaus. Weiterhin soll den Nutzungskonflikten mit den weiteren Nutzungen im selben Gebäude begegnet werden. Des Weiteren wird angestrebt zentrale Nutzungen in der Ortsmitte zu bündeln um eine hohe Nutzungsvielfalt in der Ortsmitte anzubieten.

Das Rathaus besitzt derzeit ca. 715 m<sup>2</sup>. Im Rahmen des ISEK wird von einem zukünftigen Bedarf von rund 950 m<sup>2</sup> ausgegangen 30% mehr als derzeit verfügbar. Die Architekten Hain-Fischer gehen von ca. 1.400 m<sup>2</sup> aus. Dies entspricht mehr als dem doppelten des jetzigen Flächenbedarfs. Im Rahmen der Feinuntersuchung wird ein Mittelwert beider Bedarfe aufgezeigt und geprüft.

#### 1.3.2 Volkshochschule/ Musikschule

Des Weiteren wurde im Rahmen der Feinuntersuchung die Unterbringung der Raumanprüche der Volkshochschule und Musikschule geprüft (siehe Abb. 2). Hierfür lag den Planern eine konkrete Auflistung aller Kurse und deren Raumbedarfe vor, inkl. z.B. einem großen Veranstaltungssaal für maximal 500 Personen. Anhand eines ebenfalls vorliegenden Belegungsplans, wurden mögliche Mehrfachnut-

zung der Räumlichkeiten im Rahmen der Analyse des Raumprogramms abgeschätzt.

In Folge dessen ergeben sich für den Raumbedarf der VHS ein maximaler und minimaler Flächenbedarf. Das Maximalszenario geht dabei von einer Bruttogeschossfläche von ca. 1.370 m<sup>2</sup> aus, während im Minimalszenario lediglich 1.075 m<sup>2</sup> benötigt werden. Beide Varianten werden im Rahmen der Feinuntersuchung geprüft (siehe Kapitel 4).

Beide Nutzungen sind von hohem gemeinschaftlichen und sozialen Wert und sollen zur vielfältigen Belegung der Ortsmitte beitragen.

#### 1.3.3 Einzelhandelsstandort von mittlerer Größe

Im Rahmen der Feinuntersuchung erfolgte des Weiteren die Prüfung der Unterbringung eines Nahversorgers von mittlerer Größe in Form eines (Hybrid)Discounters. Grundlage hierfür stellt die „Musterbaubeschreibung Penny – Markt GmbH“ dar. Diese veranschlagt für einen innerörtlichen Nahversorger einen Flächenanspruch von rund 1.000m<sup>2</sup>. Aufgrund der beengten Flächenverfügbarkeit am Markt wird des Weiteren sowohl die Unterbringung dieses neuen Marktes in den Bestandsgebäuden als auch in Form eines Neubaus geprüft.

Nutzungszweck	Anzahl	qm	zeitl. Bedarf	
<b>Musikschule:</b>				
Unterrichtsräume	7	mind. 8 qm	13:30 Uhr - 20:00 Uhr	
Ensemble- und Unterrichtsraum	1	mind. 50 qm	13:30 Uhr - 23:00 Uhr	nicht hallend, mit Klavier
<b>Volkshochschule</b> Bedarf für derzeitiges Angebot (keine Ausweitung des Angebotes damit möglich - Zuzug!) - nicht für Helferkreis gerechnet				
Gesundheitskurse (Gymnastik, Fitness, Entspann.)	3	80 - 120 qm	ganztägig mind. zwei Räume ab 17 Uhr mind. ein Raum	
Sprachkurse, Seminare, u.a.	4	für ca. 10 - 15 Personen	mind. ein Raum ganztägig, sonst ab ca. 17 Uhr	
Raum für Sonderveranstaltungen (incl. Trommelkurs)	1	für mind. 40 Zuhörer	Trommelkurs z.Zt. freitags und montags abends plus gelegentlich einmalige Veranstaltungen	nicht hallend
<b>Gemischter Chor</b>				
Probenraum	1	50 qm	dienstags 19:00-23:00 Uhr	nicht hallend, mit Klavier
<b>Alle kulturell und im Veranstaltungsbereich tätige Organisationen:</b>				
Veranstaltungssaal mit ständiger Bühne Beschallung und Beleuchtung sowie Bestuhlung	1		abtrennbar für 100, 300 und 500 Personen	

Abbildung 2: Raumbedarf für kulturelle Nutzungen



## 1.4 Umgriff und Planungsprozess

Für die Konzeptentwicklung im Rahmen der Feinuntersuchung wurde der in Abbildung 3 dargestellte Bereich definiert. Auf diesen Bereich konzentrieren sich die städtebauliche und landschaftsplanerische sowie verkehrliche Konzeptentwicklung hinsichtlich Neuordnung und Gestaltung.

Für die Bestandserhebung und Analyse wurde im Sinne einer verträglichen Einbindung in die Umgebung ein deutlich größerer Umgriff inkl. der Einzelhandelsituation in der Bahnhofstraße und im Gewerbegebiet mit betrachtet. Für eine Vielzahl an Belangen diente die im ISEK enthaltene Bestandserhebung als gute Grundlage. Für die vertiefte Betrachtung im Rahmen der Feinuntersuchung wurden aber noch einzelne Themen in größerem Maßstab vertieft betrachtet, u.a. auch das Thema Vegetationsbestand, Barrierefreiheit, etc.

Im Anschluss hierzu wurden für die beiden Bereiche Pertrichplatz und Jetztendorfer Straße jeweils drei alternative Konzepte erarbeitet und hierfür die Vor- und Nachteile gegenübergestellt.

## 1.5 Abstimmungsprozess

Im Sinne einer besonders frühen Einbindung der Anlieger wurde vor Erstellung spezifischer Konzepte ein erstes gemeinsames Gespräch mit den unmittelbar am Pertrichplatz anliegenden Eigentümern geführt. Hierbei wurden die wesentlichen Anforderungen an die Neuordnung des Knotenpunkts und die Neugestaltung der Ortsmitte abgefragt.

Nach Erarbeitung der vertieften Bestandsaufnahme und der Erstellung erster Konzeptskizzen zu möglichen Ansatzpunkten für die Neuordnung wurden diese im Steuerkreis des ISEK

vorgelegt und dort diskutiert.

Nach einer ersten Ausarbeitung der Konzepte wurde ein aktueller Zwischenstand der Feinuntersuchung am 21.07. 2016 im Gemeinderat vorgestellt und hier erneut im Detail diskutiert. Die Anregungen aus allen Abstimmungsprozessen wurden in die Weiterentwicklung der Konzepte mit aufgenommen.

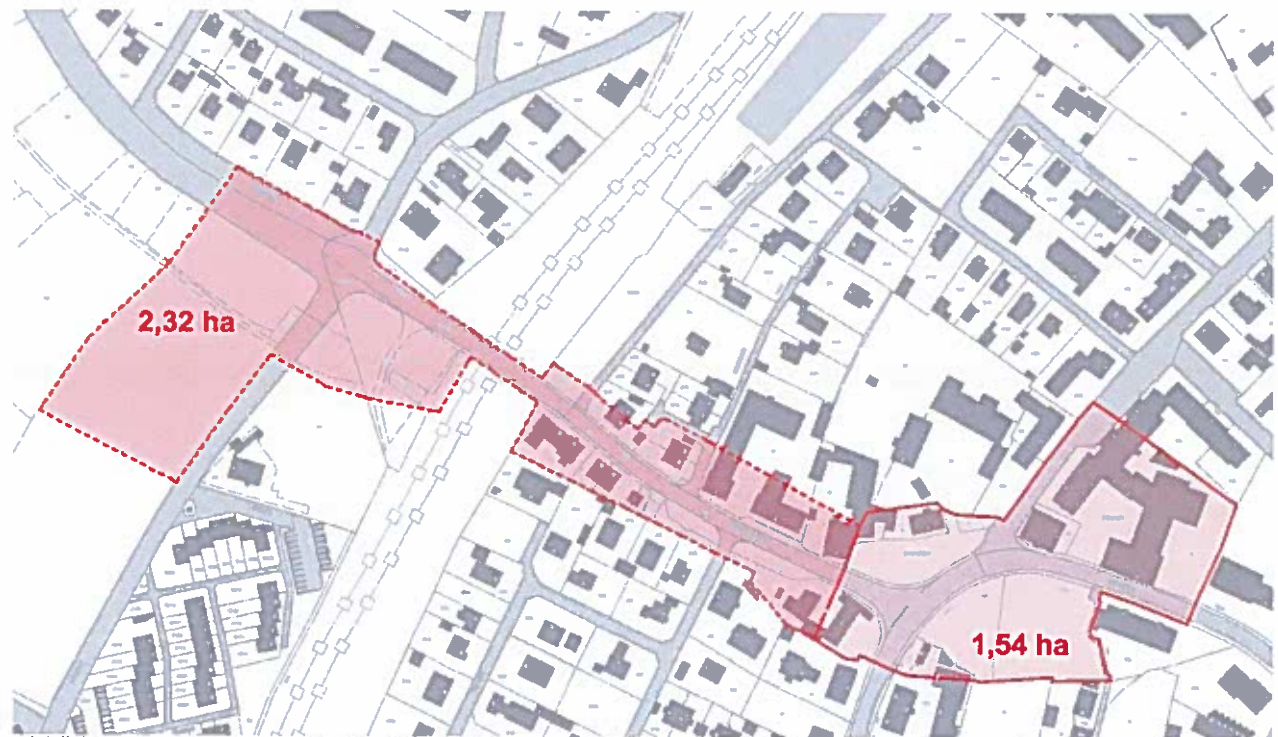


Abbildung 3: Gesamtumgriff des Untersuchungsgebietes

2



# AUSGANGSLAGE

---

## 2 Ausgangslage

### 2.1 Städtebauliche Bestandssituation

#### 2.1.1 Ortsmitte / Pertrichplatz

Die Ortsmitte von Petershausen ist geprägt von dem großen Verkehrsknotenpunkt zwischen Bahnhofstraße, Münchner Straße, Indersdorfer Straße und Jetzendorfer Straße am Pertrichplatz. Das gegenüberliegende und seit längerem brachliegende große Grundstück in der Ortsmitte verstärkt dieses Bild. Der eigentliche Pertrichplatz mit seinem besonders prägenden Baumbestand, dem einladenden Freischankbereich des Cafés Kloiber und den ortsbildprägenden Gebäuden mildert die negative Erscheinung der Gesamtsituation etwas.

Beidseits der Indersdorfer Straße südlich des Pertrichplatzes befinden sich ehemalige landwirtschaftliche Höfe mit inzwischen verschiedensten Nutzungen. Die dem Pertrichplatz zugewandten Vorbereiche werden häufig bzw. sogar dauerhaft für temporäre Bauten (Autohändler, Verkaufsstände) genutzt.



Abbildung 4: Verkehrsknotenpunkt am Pertrichplatz



Abbildung 5: Brachliegendes Grundstück in der Ortsmitte



Abbildung 6: Café Kloiber am Pertrichplatz



Abbildung 7: prägender Baumbestand sowie temporäre Bauten prägen das Ortsbild



Abbildung 8: temporäre Nutzungen am Pertrichplatz



Abbildung 9: ehemalige landwirtschaftlich genutzte Gehöfte

### 2.1.2 Sparkassenareal/ Marktplatz

Das historische Gasthaus und jetzige Sparkassengebäude an der Kreuzung Bahnhofstraße / Münchner Straße ist ein besonders ortsbildprägendes und identitätsstiftendes Gebäude für Petershausen. Mit der Lage im Zentrum, der besonders prägnanten Position im Schnittpunkt mehrerer Sichtachsen und dem attraktiven gepflegten Erscheinungsbild dominiert dieses Gebäude die Ortsmitte von Petershausen sehr positiv.

Daneben an der Münchner Straße schließt unmittelbar der heutige Edeka-Markt in einem eingeschossigen Gebäude mit Satteldach an. Zur Münchner Straße zeigt sich eine geschlossene unattraktive Fassade mit Werbetafeln des Edeka-Marktes. Auch zum Marktplatz hin besitzt der Vollsortimenter eine geschlossene Fassade, die jedoch durch Fassadenbegrünung gestaltet ist. Der Zugang zum EDEKA-Markt erfolgt nicht über den Marktplatz sondern über die abgewandte Ostseite des Gebäudes.

Der Parkplatz selbst ist nur über eine Treppe sowie eine steile Rampe von der Münchner Straße aus zu erreichen, die gleichzeitig auch von Rad- und Fußverkehr genutzt wird. Der Parkplatz wurde in der Bürgerbeteiligung im Rahmen des ISEK hinsichtlich der begrenzten Anzahl an Stellplätzen und der sehr beengten Verhältnisse immer wieder kritisiert. Die Anlieferung des Edeka-Marktes erfolgt über den gleichen Parkplatz.

Die zwischen Sparkassengebäude und Edeka-Markt gelegene Marktfläche wird über-

wiegend als Parkplatz für die Mitarbeiter und Kunden der Sparkasse sowie der direkt anliegenden Läden genutzt. Die Zufahrt erfolgt über die Münchner Straße. Die Parkdauer ist beschränkt. Die Platzfläche wäre eigentlich durch Ihre Gestaltung (Oberflächen in Granitsteinpflaster, Brunnen mit flankierendem Baumbestand, etc.) und die auf zwei Seiten angrenzenden Ladenflächen gut als wirklicher Markt nutzbar und wurde wahrscheinlich auch mit dieser Intension angelegt. Durch die derzeitige Nutzung als Parkplatz und durch die Rückseite des Edeka-Marktes kann er diese Funktion aber nicht entfalten.

Dieser Funktionsverlust der Platzes geht Hand in Hand mit den Leerständen bzw. deutlich untergenutzten Flächen in den umgebenden erdgeschossigen Ladenflächen, so dass der Marktplatz heute nur als Durchgang bzw. Abkürzung zwischen Bahnhofstraße und Münchner Straße genutzt wird, aber nur sehr geringe Aufenthaltsqualität besitzt die nicht zum Verweilen einlädt.



Abbildung 12: Stellplatzsituation auf dem Markt-



Abbildung 10: heutiges Sparkassengebäude



Abbildung 11: Durchgang zum Marktplatz



Abbildung 13: Brunnen mit prägendem Baumbestand auf dem Markt-

### 2.1.3 Bahnhofstraße

Die Bahnhofstraße stellt die Haupteinkaufsstraße für Petershausen dar. Aufgrund der derzeitigen unattraktiven Gestaltung, der starken Dominanz des Durchgangsverkehrs und des ruhenden Verkehrs sowie der auffallend schlechten barrierefreien Zugänglichkeit zu den Gebäuden kann die Bahnhofstraße ihr Potenzial nicht entfalten.

Der nördliche Teil der Bahnhofstraße zwischen Kreisverkehr und Bahnhof wurde bereits als erster Bauabschnitt erfolgreich neu gestaltet, um mehr Aufenthaltsqualität, eine höhere Attraktivität und mehr Verkehrssicherheit zu erzielen.

Für den südlichen Bereich der Bahnhofstraße zwischen Pertrichplatz und Kreisverkehr werden derzeit die ersten Gespräche mit den Anliegern geführt. Eine Neugestaltung dieses Teilabschnitts soll ebenfalls möglichst bald umgesetzt werden. Konkrete Konzepte existieren für diesen Bereich allerdings noch nicht, lediglich erste Planideen. Um hier Überschneidungen mit der Feinuntersuchung zu vermeiden, wurden die bisherigen Überlegungen zur Neugestaltung der Bahnhofstraße in den Überlegungen der Feinuntersuchung zur Neuordnung und Neugestaltung der angrenzenden Bereiche berücksichtigt. Im Rahmen der Feinuntersuchung wurden aber bewusst darauf verzichtet, die Bahnhofstraße detailliert zu betrachten, um hier mögliche Konflikte zu vermeiden.

Die Bahnhofstraße ist auf Höhe des Sparkasengebäudes durch eine sehr markante Eng-

stelle im Straßenraum geprägt. Diese Engstelle definiert sehr deutlich den Beginn der Bahnhofstraße und den Übergang zum Pertrichplatz.

Zwischen Bahnhofstraße und Markt existieren zwei Durchgänge die beide Bereiche fußläufig verbinden. Aufgrund von fehlenden flankierenden Nutzungen sowie der geringen Ausgestaltung findet keine optische und

wahrnehmbare Verbindung der Räume statt. Der Marktplatz wirkt somit abgehängt von der Ortsmitte.



Abbildung 14: beispielhafte Gestaltung eines Vorbereichs in der Bahnhofstraße



Abbildung 15: Durchgang zwischen Bahnhofstraße und Marktplatz



Abbildung 16: Parksituation in der Bahnhofstraße



Abbildung 17: hohes Verkehrsaufkommen

#### 2.1.4 Jetzendorfer Straße

Die Jetzendorfer Straße ist auf der Nordseite unmittelbar angrenzend an den Pertrichplatz gekennzeichnet durch das Café Kloiber und weitere Geschäfte sowie die Gebäude der Aktive Schule Petershausen. Im Anschluss daran dominieren beidseits Einfamilienhausstrukturen bis zur Unterführung der Bahnlinie.

Der Straßenraum der Jetzendorfer Straße ist gerade im Bereich des Schreibwarenladens und der Schule deutlich aufgeweitet und bietet durch den Verschwenk des Gehweges hier Platz für einseitige Schrägparkplätze und gegenüberliegende Längsparkplätze sowie kleine Flächen für Straßenbegleitgrün mit Baumpflanzungen.



Abbildung 18: Schreibwarengeschäft und Längsparker in der Jetzendorfer Straße



Abbildung 19: beengte Fuß- und Radwegesituation



Abbildung 20: Schrägparker mit Straßenrandbegrünung in der Jetzendorfer Straße



### 2.1.5 Westlich der Bahnlinie

Westlich der Unterführung ändert sich dieser Charakter der Jetzendorfer Straße momentan sehr stark. Südseitig der Jetzendorfer Straße befindet sich ein neuerer Sport- und Jugendplatz der Gemeinde, gefolgt von landwirtschaftlichen Flächen. Auf der Nordseite erstreckt sich die lockere Einfamilienhausbebauung auf sehr großen Grundstücken noch einige hundert Meter bis zum Ortsende von Petershausen.



Abbildung 21: Bahnunterführung in der Jetzendorfer Straße



Abbildung 22: Ortseinfahrt an der Jetzendorfer Straße



Abbildung 23: Neugestalteter Jugendplatz

## 2.2 Gebäudehöhen

Im Rahmen der Feinuntersuchung wurden die Gebäudehöhen und die Dachformen im Untersuchungsgebiet und im näheren Umfeld detailliert erhoben, um ein besseres Bild zu erhalten, hinsichtlich einer verträglichen Neuordnung und Ergänzung des Gebäudebestandes.

Auffällig ist hierbei, dass das Sparkassengebäude das Ortszentrum nicht nur durch die Gestaltung und den historischen Wert sondern auch bezüglich der Gebäudehöhe mit 2 normalen Geschossen und aufgrund des steilen Daches mit 2 Geschossen innerhalb des Daches eindeutig dominiert. Die Bebauung um den Marktplatz wird weiterhin von einer zweigeschossigen Bebauung (zzgl. Dach) geprägt. Lediglich der angrenzende Vollsortimenter fügt sich aufgrund seiner Eingeschossigkeit wenig in die städtebauliche Situation ein.

In der Bahnhofstraße dominieren größere Gebäudehöhen mit zum Teil über 12m (IV Geschosse), während in der Jetzendorfer Straße eher kleinere Gebäude mit durchschnittlich zwei Geschossen + Dachgeschoss überwiegen.



Abbildung 24: Sparkassengebäude mit zweigeschossigem Dach



Abbildung 25: Bahnhofstraße mit zwei bis viergeschossiger Bebauung



Abbildung 26: Café Kloiber ebenfalls mit zwei Geschossen im Dach



Abbildung 27: homogene Geschossigkeit in der Jetzendorfer Straße

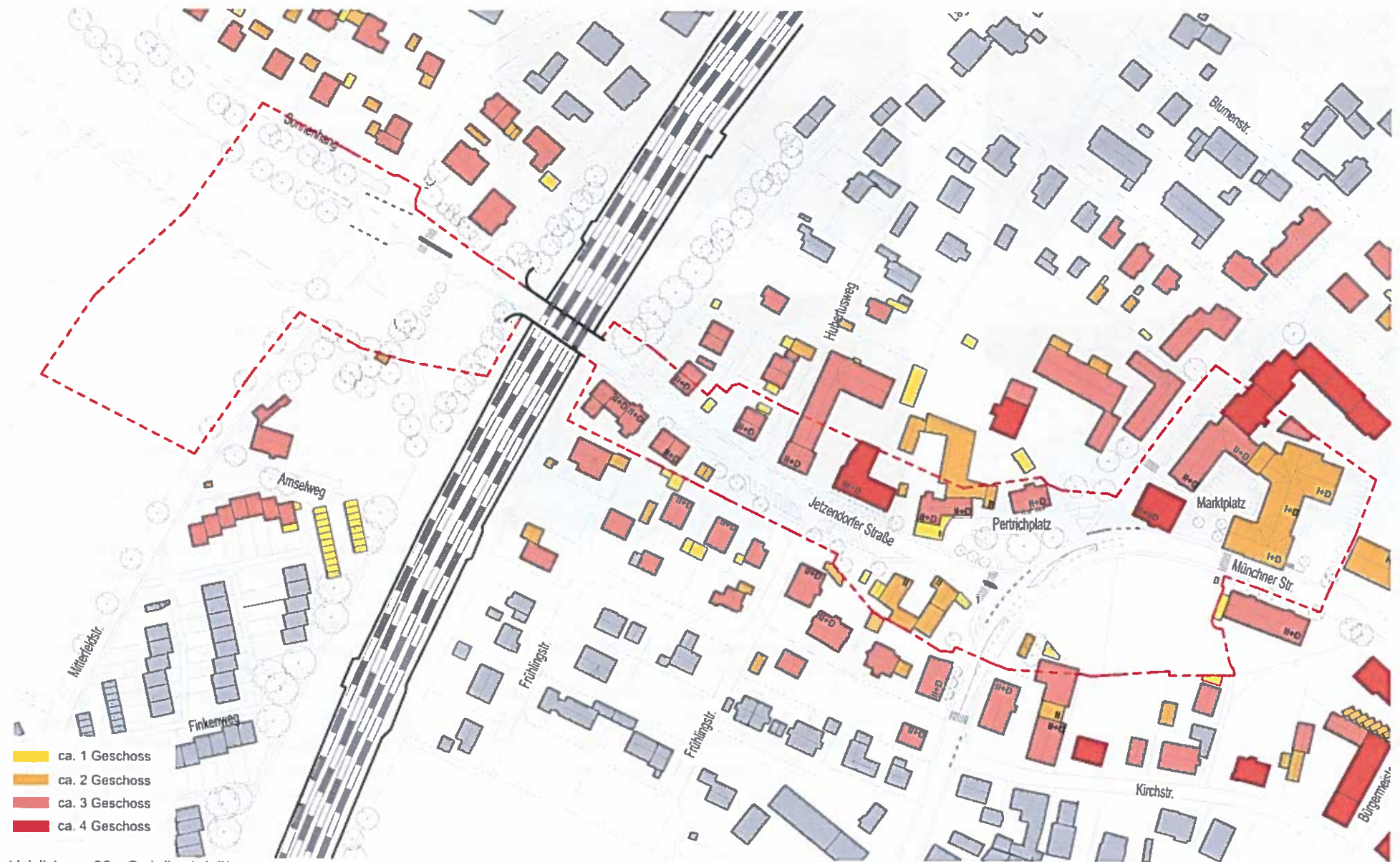


Abbildung 28: Gebäudehöhen

## 2.3 Vegetationsbestand

Im Ortskern von Petershausen gibt es gerade am Pertrichplatz noch besonders erhaltenswerten ortsbildprägenden Baumbestand aus mehreren Linden. Diese sollten für die Attraktivität des Ortsbildes unbedingt erhalten werden. Der Marktplatz wird geprägt von einem Solitärbaum sowie zwei kleineren Bäumen.

Weiterer prägender Baumbestand in der Ortsmitte findet sich auf der gegenüberliegenden Seite am Beginn der Indersdorfer Straße sowie am Süden der Bahnhofstraße jeweils auf privatem Grund.

Im Bereich der Bahnunterführung der Jetzendorfer Straße sind die Bahnanlagen beidseits von dichtem Vegetationsbestand begleitet. Auf der Westseite der Unterführung befindet sich die relativ neu angelegte öffentliche Grünfläche mit Sport- und Jugendplatz. Diese Fläche wird in der Bevölkerung sehr geschätzt und im Rahmen der Bürgerbeteiligung des ISEK sehr positiv bewertet.

Direkt südlich an die Mitterfeldstraße angrenzend, prägt ein großer Baumbestand auf dem Jugendplatz sowie auf dem Privatgrundstück der alten Knorr Villa den öffentlichen Raum.

Südlich der Jetzendorfer Straße verläuft in Richtung Westen ein größerer zusammenhängender Retentionsraum, der auch regelmäßig bei Starkregenereignissen zur Entwässerung der westlich der Bahn gelegenen Bereiche beiträgt. Aufgrund der Topographie fließen dort die Oberflächenwasser von der Mitterfeldsiedlung und der Siedlung in Richtung

Bahnhof zusammen. Diese Flächen sind daher für eine Bebauung nicht geeignet.

Neben dem Vegetationsbestand wurden in dieser Kartendarstellung auch die aufgrund der Topographie in diesem Bereich häufig vorhandenen Mauern als wichtige raumbildende und begrenzende Elemente mit dargestellt.



Abbildung 29: ortsbildprägender Baumbestand am Pertrichplatz



Abbildung 30: Ortsbildprägender Baumbestand jeweils auf Privatgrund in der Bahnhofstraße



Abbildung 31: Vegetationsbestand an der Bahnunterführung



Abbildung 32: Baumbestand Jugendplatz



Abbildung 33: Vegetation

## 2.4 Barrierefreiheit

Aufgrund der demographischen Entwicklung wird auch in Petershausen das Thema Barrierefreiheit gerade in solch zentraleren Bereichen mit Nahversorgungsfunktion immer wichtiger. Des Weiteren ist in diesem Bereich von Petershausen auch die bewegte Topographie des Geländes von Bedeutung.

Einige Gebäude sind bereits barrierefrei zugänglich auch wenn dies zum Teil nur über außenliegenden Rampen, wie zum Beispiel beim Schreibwarengeschäft in der Jetzendorfer Straße, ermöglicht wird. Darüber hinaus sind aber im Umgriff einige Gebäude, auch mit öffentlichen Nutzungen, nicht barrierefrei zugänglich. Hierbei handelt es sich zum Beispiel um das Haus Pertrichplatz 1, die Bäckerei Martin, das gegenüberliegende Geschäftshaus Bahnhofstraße 6+8 und die Gaststätte an der Jetzendorfer Straße.

Neben der Zugänglichkeit der Gebäude sind im Untersuchungsgebiet aufgrund der Topographie vereinzelt auch steilere Straßenführungen und kleinerer Rampen zu finden. Da für das Gesamtareal zum jetzigen frühen Zeitpunkt noch auf ein Aufmaß verzichtet wurde, wurden diese Höhenunterschiede grob überschlagen und daraus die Steigung ermittelt.

Insbesondere die Rampe von der Münchner Straße auf den Parkplatz des Edeka Marktes fällt dabei auf. Des weiteren steigt das Gelände nördlich der Jetzendorfer Straße an, so dass bei allen Straßen in Richtung Norden zuerst ein nicht unerheblicher Höhenunterschied überwunden werden muss.



Abbildung 34: Rampe zum Schreibwarengeschäft



Abbildung 36: Treppen- und Rampenanlage in der Bahnhofstraße



Abbildung 38: Treppe und Rampe zum Edeka in der Münchner Straße



Abbildung 35: Treppenzugang am Pertrichplatz



Abbildung 37: Treppenzugang in der Bahnhofstraße



Abbildung 39: Barrierefreiheit

## 2.5 Nutzungen

Im Rahmen der Untersuchung wurden die Erdgeschossnutzungen näher betrachtet.

In dem Bereich der Bahnhofstraße konzentrieren sich diverse Einzelhandels- und Dienstleistungsnutzungen, so z.B. die Bäckerei Martin. In dem „ehemaligen Leerstand“, auf der Ostseite der Bahnhofstraße, wurde seit der Kartierung inzwischen die Bücherei der Gemeinde untergebracht.

Angrenzend daran befinden sich am Marktplatz die Sparkasse und weitere Einzelhandelsnutzungen die zur Belebung des Markplatzes aufgrund ihrer Orientierung, beitragen. Der benachbarte Vollsortimenter, Edeka prägt die Ortsmitte aufgrund seiner Nutzung und Magnetfunktion.

Im Bereich des Pertrichplatz befindet sich zum einen das Café Klobier mit seiner Freischankfläche, welche die Gestaltung der Platzfläche sehr prägt. Eine Weitere Gastronomie ist gegenüber gelegen, in der Indersdorfer Straße. Diese besitzt ebenfalls eine kleine Freischankfläche in Richtung Pertrichplatz, wird jedoch durch den Verlauf der Münchner Straße optisch vom Pertrichplatz getrennt wodurch keinerlei Bezug zum Pertrichplatz entsteht. Des Weiteren befindet sich die Freischankfläche dieses Gebäudes im Norden und hat daher wenig Sonneneinstrahlung und ist somit eher unattraktiv.

Die Jetzendorfer Straße wird auf ihrer Süd- und Nordseite ortseinwärts bis zum Hubertusweg von einer homogenen Wohnnutzung geprägt. Danach folgt eine Nutzungsvielfalt aus Wohnbebauung, Einzelhandel (z.B. das

Schreibwarengeschäft) und Dienstleistung. Die Lage der Aktiv Schule, in der Jetzendorfer Straße stellt einen weiteren Nutzungsschwerpunkt in der Ortsmitte dar.



Abbildung 42: Dienstleistung am Pertrichplatz



Abbildung 40: Gasthof in der Ortsmitte



Abbildung 41: Marktplatz



Abbildung 43: EDEKA in der Ortsmitte





## 2.6 Verkehrliche Bestandssituation

Im Bestand ist der Straßenzug Müncher Straße / Indersdorfer Straße als Staatsstraße 2054 (St 2054) klassifiziert, zuständig ist das Staatliche Bauamt München-Freising. Die Jetzendorfer Straße gehört in die Baulast des Landkreises (DAH 1), die Bahnhofstraße ist eine Gemeindestraße. Zuständige Verkehrsordnungsbehörde für die St 2054 und die DAH 1 ist die Untere Verkehrsbehörde im Landratsamt Dachau. Alle verkehrlichen Veränderungen am Pertrichplatz sind mindestens mit diesen zuständigen Behörden (Staatliches Bauamt, Kreisbauamt und Untere Verkehrsbehörde) abzustimmen. Dies gilt für die Verkehrsordnung und die Kostenübernahme baulicher Maßnahmen.

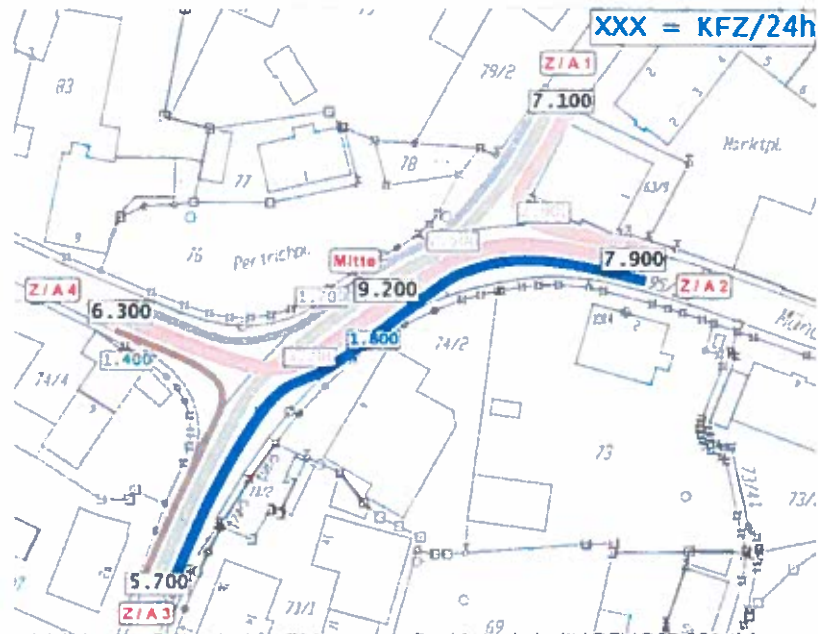


Abbildung 45: Verkehrszählung am Pertrichplatz (INGEVOST 2014) in Kfz/24h

QSV	Beschreibung	Regelung durch Vorfahrtsbeschilderung	
		Mittlere Wartezeit für Kfz [s]	Wartezeit für FG und R [s]
A	Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr gering.	≤ 10	≤ 5
B	Die Abflussmöglichkeiten der wartepflichtigen Verkehrsströme werden vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Die dabei entstehenden Wartezeiten sind gering.	≤ 20	≤ 10
C	Die Fahrzeugführer in den Nebenströmen müssen auf eine merkbare Anzahl von bevorrechtigten Verkehrsteilnehmern achten. Die Wartezeiten sind spürbar. Es kommt zur Bildung von Stau, der jedoch weder hinsichtlich seiner räumlichen Ausdehnung noch bezüglich seiner zeitlichen Dauer eine starke Beeinträchtigung darstellt.	≤ 30	≤ 15
D	Die Mehrzahl der Fahrzeugführer muss Haltevorgänge, verbunden mit deutlichen Zeitverlusten, hinnehmen. Für einzelne Fahrzeuge können die Wartezeiten hohe Werte annehmen. Auch wenn sich vorübergehend ein merklicher Stau in einem Nebenstrom gebildet hat, bildet sich dieser wieder zurück. Der Verkehrszustand ist noch stabil.	≤ 45	≤ 25
E	Es bilden sich Staus, die sich bei der vorhandenen Belastung nicht mehr abbauen. Die Wartezeiten nehmen sehr große und dabei stark streuende Werte an. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch (d.h. ständig zunehmende Staulänge) führen. Die Kapazität wird erreicht.	> 45	≤ 35
F	Die Anzahl der Fahrzeuge, die in einem Verkehrsstrom dem Knotenpunkt je Zeiteinheit zufließen, ist über eine Stunde größer als die Kapazität für diesen Verkehrsstrom. Es bilden sich lange, ständig wachsende Schlangen mit besonders langen Wartezeiten. Diese Situation löst sich erst nach einer deutlichen Abnahme der Verkehrsstärken im zufließenden Verkehr wieder auf. Der Knotenpunkt ist überlastet.	Sättigungsgrad $g > 1.0$	> 35

Abbildung 46: Qualitätsstufen an unsignalisierten Knotenpunkten (Quelle: FGSV, Tabelle 5-1 HBS 2015)

Hinsichtlich der Verkehrsbelastung existiert eine vergleichsweise aktuelle Zählung des Büros INGEVOST aus dem Jahr 2014 (siehe Abb. 45) („Verkehrsuntersuchung im Kontext des Bauleitplanverfahren zur Ortsmitte“, 2014).

Verkehrstechnisch besitzt der Straßenzug Münchner Straße / Indersdorfer Straße die Vorfahrt, die Bahnhofstraße und die Jetzendorfer Straße sind als unregelmäßige Einmündungen angebunden. Für die Analysebelastung (Ist-Zustand) wurde eine Leistungsfähigkeitsberechnung durchgeführt. Die Ergebnisse werden in „Qualitätsstufen des Verkehrsablaufes“ QSV von A bis F angegeben, deren Bedeutung in Abb. 446 erläutert wird.

Für den Knotenpunkt am Pertrichplatz ergibt sich die in Abb. 47+48 dargestellte Situation für die Morgen- sowie Abendspitzenstunden.

Angestrebt sollte mindestens eine QSV von D werden. Die Ergebnisse zeigen, dass zur Morgenspitze nur für den Linkseinbieger aus der Jetzendorfer Straße rechnerisch die zulässige Wartezeit überschritten wird und sich als QSV = F ergibt. Nach Rücksprache mit der Gemeinde wird dieses Ergebnis jedoch subjektiv als nicht gravierend wahrgenommen. Offensichtlich arrangieren sich die Verkehrsteilnehmer und gewähren die Vorfahrt bei Bedarf, sodass die Wartezeiten auch für diesen Strom als zumutbar empfunden werden.

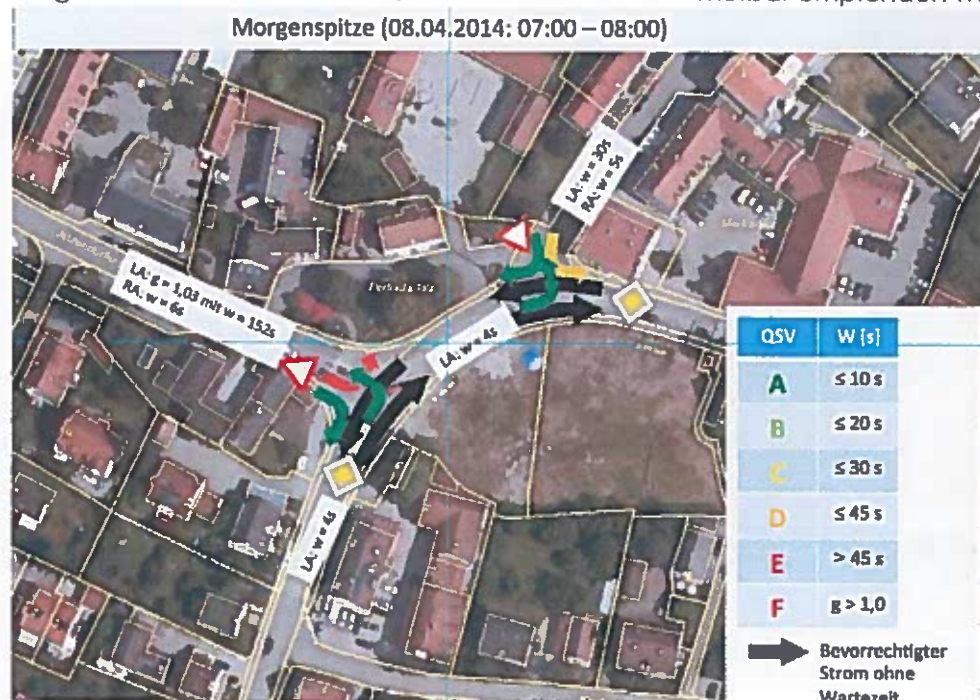


Abbildung 47: Leistungsfähigkeit in der Morgenspitze

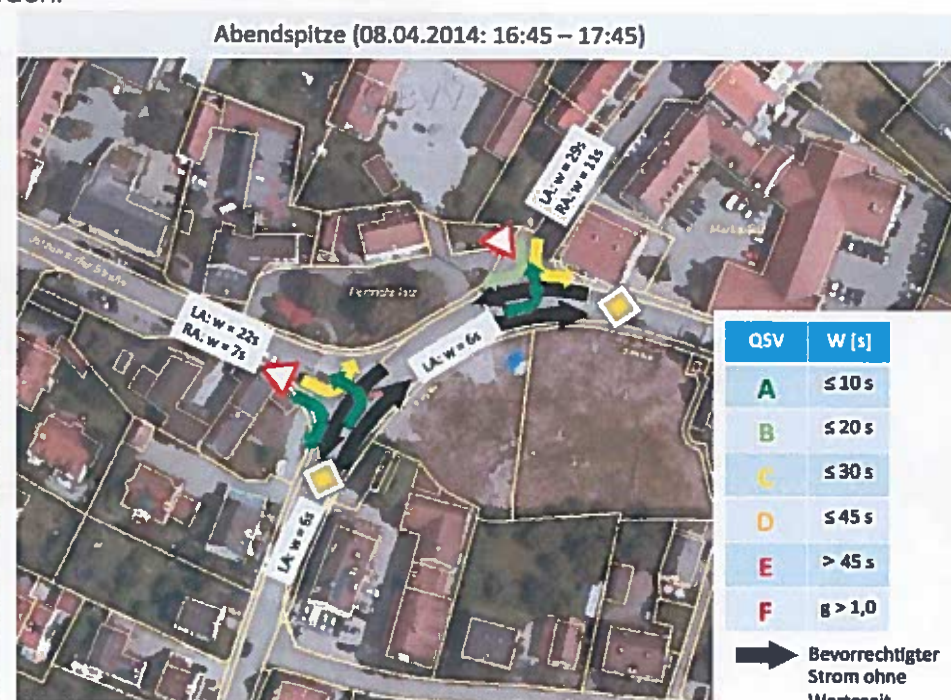


Abbildung 48: Leistungsfähigkeit in der Abendspitze

### 2.5.1 Querungsmöglichkeiten

Für Fußgänger ist der Bereich der beiden Knotenpunkte und des kurzen Streckenabschnittes dazwischen derzeit nicht gefahrlos querbar. Durch die Aufweitung im Kurvenbereich und die Abbiegespuren ist die Fahrbahn sehr breit, eine Vielzahl von ein- und abbiegenden Strömen macht die Situation unübersichtlich. Querungsmöglichkeiten in Form von Fußgängerüberwegen (FGÜ) finden sich

- im Mündungsbereich der Jetzendorfer Straße (mit Mittelinsel)
- 85 m südlich des Knotenschwerpunkts an der Indersdorfer Straße
- 65 m östlich des Knotenschwerpunkts an der Münchner Straße und
- 45 m nördlich des Knotenschwerpunkts an der Bahnhofstraße

Nach §26 StVO haben Fußgänger (und abgestiegene Radfahrer) an Fußgängerüberwegen Vorrang vor dem fließenden Verkehr. Speziell an den beiden Fußgängerüberwegen an der vorfahrtsberechtigten Staatsstraße ist darauf kein Verlass. Fußgänger werden oft durch schnell den Bogen passierende Fahrzeuge übersehen und geraten in gefährliche Situationen.



Abbildung 49: Fußgängerüberweg im Mündungsbereich der Jetzendorfer Straße



Abbildung 50: Kurvenverlauf Indersdorfer Straße / Münchner Straße

## 2.6.2 Ruhender Verkehr

Im Bereich des Einzelhandels in der Bahnhofstraße besteht zu Spitzenzeiten ein nicht ausreichendes Angebot an Stellplätzen. Infolgedessen werden Fahrzeuge verbotswidrig auf Gehwegen geparkt. Die gleiche Problematik findet sich am derzeitigen Edeka-Markt, dort weichen die Fahrzeuge auf die Münchner Straße als Parkraum aus, was zu Behinderungen im Verkehrsablauf, insbesondere auch hinsichtlich der Sichtbarkeit des dort bestehenden Fußgängerüberwegs (siehe oben) führt. Wenige Stellplätze stehen auch auf dem Marktplatz zwischen Sparkasse und Edeka, einer städtebaulich sehr sensibler Umgebung zur Verfügung. Trotz der scheinbar geringen Anzahl wirken sie in diesem Bereich sehr dominant.

Für die Nutzungen am Pertrichplatz selbst (u.a. die gut besuchte Bäckerei Kloiber) bestehen nur wenige Stellplätze am Platz und in (im Mittel) ausreichender Zahl als Schrägparker entlang der Jetzendorfer Straße.

Zusammenfassend ist vor allem vor dem Hintergrund, dass die Kunden des örtlichen Einzelhandels Stellplätze „direkt vor der Haustür“ erwarten, ein unzureichendes Angebot festzustellen. Einher mit neuen Nutzungen, welche Besucher- und Kundenverkehr anziehen, muss daher eine deutliche Ausweitung des Angebots an Kurzzeitstellplätzen gehen. Ein ausreichendes Angebot für (neue) Anwohner ist darüber hinaus (zusätzlich) z.B. in Tiefgaragen unterzubringen. Trotz des Mangels an Stellplätzen gilt es die Qualität und Gestaltung

des öffentlichen Raums zu bewahren und eine angemessene Lösung aller Belange zu finden.



Abbildung 53: Parksituation Jetzendorfer Straße



Abbildung 55: Parksituation am Edeka



Abbildung 51: Parksituation in der Bahnhofstraße



Abbildung 52: Parksituation am Pertrichplatz



Abbildung 54: Parksituation am Marktplatz

### 2.6.3 Radverkehr in der Jetzendorfer Straße

Im Zuge von Analyse und Konzepterstellung des ISEK wurde die hohe Bedeutung der Jetzendorfer Straße für den Radverkehr erkannt. Bereits heute kommen Radfahrer aus dem Wohngebiet am Westring zwischen Mitterfeldstraße und dem Weg westlich der Bahnlinie an die Jetzendorfer Straße, queren diese an der dortigen Querungshilfe, fahren weiter z.B. über die Ziegeleistraße zum Bahnhof Westeingang oder sie nutzen die Jetzendorfer Straße durch die Bahnunterführung über ein kurzes Stück im Längsverkehr und fahren weiter über die Lagerhausstraße Richtung Ortsmitte / Bahnhof Ostseite. Als Ergebnis des ISEK wurde ein „Radring“ für Petershausen vorgeschlagen, welcher über die Jetzendorfer Straße zwischen Mitterfeldstraße und Lagerhausstraße führt und neben einem straßenbegleitenden Radweg durch die Unterführung mindestens einer Querungshilfe bedarf.

Zudem ist die Jetzendorfer Straße im Radwegkonzept des Landkreises als Hauptroute enthalten (stand 2012), mittelfristig ist mit dem Bau eines straßenbegleitenden, eigenständigen Radweges entlang der Jetzendorfer Straße (Kreisstraße DAH 1) wünschenswert.

Die geplante Ansiedelung von Einzelhandel an der Mitterfeldstraße und die potentielle Entwicklung von Petershausen Richtung Nordwesten unterstreicht die Notwendigkeit der Einführung von Radverkehrsanlagen in diesem Bereich.

## 2.7 Ausgangssituation Einzelhandel, Dienstleistung und Gewerbe

Die aktuelle Situation des Edeka in Petershausen ist differenziert zu betrachten. Einerseits ist der Vollsortimenter der Magnetbetrieb im Ortszentrum, von dem in seiner integrierten Lage positive Auswirkungen für den gesamten innerörtlichen Einzelhandel ausgehen. Andererseits entsprechen die vorhandenen Verkaufsflächen und das gesamte Ladenlayout nicht mehr den modernen Ansprüchen des Verbrauchers nach mehr Einkaufskomfort und attraktivem Erscheinungsbild. Hierbei ist der Supermarkt nicht nur dem direkten Vergleich mit anderen Händlern - und in jüngerer Zeit auch den „aufrüstenden“ Discountern - ausgesetzt, sondern steht zunehmend auch mit dem Internet in Wettbewerb.

Im Lebensmittelhandel bieten die Supermärkte auf immer größeren Flächen immer tiefere Sortimente an, die großzügiger gestaltet sind. Bedienungstheken werden in den letzten Jahren wieder ausgeweitet und neben zunehmenden internationalen Spezialitäten werden vor allem Angebote regionaler Produkte stark ausgebaut. Store Design und Ladeneinrichtung werden zu zentralen Instrumenten innerhalb des modernen Marketingmix. Der stationäre Handel wird für das konkrete haptische Produkterleben geschätzt. Ladenlayout, Wegesystem, Raumstrukturen, Farb-, Material-, Beleuchtungskonzept, Warenträger werden als visuelle Verkaufsförderstrategie eingesetzt. Es ist ein fortgesetzter Trend zum Trading-up festzustellen. Sortimentsübergrei-

fend sind viele Kunden mittlerweile bereit einen höheren Produktpreis für eine angenehmere Einkaufsatmosphäre zu bezahlen (KPMG, Consumer Markets, Trends im Handel 2020, 2012). Hierfür werden jedoch Ladenflächen benötigt die der Petershausener Edeka in seiner aktuellen baulichen Struktur nicht zur Verfügung stellen kann.

Auch die Zufahrt und die Parkplatzsituation des Edeka ist sowohl ungenügend als auch wenig einladend. Darüber hinaus ist die aktuelle Parkplatzsituation unterdimensioniert. Will der Vollsortimenter auch zukünftig seine Bedeutung und Attraktivität für das Ortszentrum erhalten, so besteht hier im Sinne einer Flächenausdehnung und Modernisierung (inklusive unzureichende Parkplatzsituation und fußläufige Erreichbarkeit) Handlungsbedarf.

Edeka selbst hat - nach verschiedenen Gesprächen mit der Münchner Expansionsabteilung - starkes Interesse seinen Standort auf ein angebotenes Grundstück an die Jetzendorfer Straße zu verlegen. Auf diese Weise wäre eine Ausweitung der Verkaufsflächen auf 1.600 m<sup>2</sup> (1.200 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche mit 400 m<sup>2</sup> Getränkemarkt) und eine grundlegende Modernisierung des Lebensmittelangebots möglich. Dies entspricht der aktuellen Standortpolitik der Genossenschaft, die zur Zeit hohe Summen in die Modernisierung ihres Supermarktnetzes investiert. Der Bereinigungsprozess beginnt am unteren Ende der Supermarkt-Skala. Die Größenklasse bis 1.000 m<sup>2</sup> verliert dabei zusehends an Boden. Die Anzahl der Märkte schrumpft und der Umsatz der kleinen Super-

märkte (bis 399 m<sup>2</sup>) verringert sich aktuell um über 10% (Lebensmittelzeitung 2016).

Als Nachfolger des Edeka-Standorts würde der Discounter Penny in Frage kommen, der schon Interesse am Standort bekundet hat. Die fußläufige Erreichbarkeit bzw. Versorgung bliebe dabei erhalten.

3





# ZIELE FÜR DIE ENTWICKLUNG DER ORTSMITTE

---

### 3 Ziele für die Entwicklung der Ortsmitte

Für die Ortsmitte von Petershausen besteht aus Sicht der Bürgerschaft ein dringender Handlungsbedarf. Dieser wird unter anderem mit der großen Brachfläche im Ortskern, mit der geringen Attraktivität des Edeka-Markts und mit der für Fußgänger und Radfahrer unsicheren Kreuzungssituation begründet. Im Rahmen der Feinuntersuchung sollten daher Konzepte entwickelt werden, die mögliche Lösungsansätze aufzeigen die nachfolgenden Ziele zu erreichen.

#### Pertrichplatz

- Schaffung gut erreichbarer Quermöglichkeiten für Fußgängerinnen und Fußgänger in der Ortsmitte insbesondere auch im zentralen Bereich am Pertrichplatz
- Integration bzw. Schaffung eines schlüssigen Übergangs zur südlichen Bahnhofstraße
- Neugestaltung der Knotenpunkte für eine sichere Abwicklung des Verkehrs unter Berücksichtigung der Anforderung des landwirtschaftlichen Verkehrs
- Reduzierung der gefahrenen Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs in der Ortsmitte bei gleichzeitiger verträglicher Abwicklung des Verkehrs
- Einbindung der angrenzenden Vorbereiche zur Schaffung eines einheitlichen Erscheinungsbildes und damit einer optischen Zusammenführung der Ortsmitte.
- Erweiterungsmöglichkeiten für den Freischankbereich des Cafés Kloiber
- Neuordnung des ruhenden Verkehrs am Café Kloiber mit dem Ziel der Schaffung zusätzlicher Stellplätze und ggf. einer Einbahnstraßenführung

#### Sparkassenareal und Ortsmitte

- Stärkung und gestalterische Aufwertung sowie Etablierung einer vielfältig belebten Ortsmitte
- Erhalt und Einbindung des historisch wertvollen und identitätsstiftenden Pertrichhofs (Sparkasse)
- Prüfung der Unterbringung der VHS und Musikschule inkl. großem Veranstaltungsaal auf dem Areal
- Prüfung der Unterbringung eines Neubaus für das Rathaus
- Aufwertung der Platzfläche zwischen Sparkasse und jetzigem Edeka-Markt zu einem Marktplatz mit hoher Qualität
- Neuordnung des Geländes des derzeitigen Edeka-Markts inkl. der Parkplatzsituation unter dem Aspekt der Ansiedelung eines neuen Nahversorgungsmarktes und flankierender Nutzungen; Berücksichtigung der Anlieferung
- Schaffung von ausreichenden Stellplätzen (u.a. in einer Tiefgarage)
- Ansätze zur Behebung der Leerstände in den umliegenden Ladenflächen
- Konzepte für eine Bebauung des gegenüberliegenden Grundstücks als sinnvolle Ergänzung zum neuen Marktplatz; Schaffung einer sicheren Grundstückszufahrt unter Berücksichtigung der Sichtdreiecke
- Erhalt der Zufahrtssituation zum Anwesen Indersdorfer Straße 1

### Jetzendorfer Straße

- Verkehrsberuhigung der Jetzendorfer Straße
- Schaffung eines Lückenschlusses für den geplante Radrिंग von der Lagerhausstraße zur Wegeverbindung westlich der Bahntrasse
- Aufwertung der fußläufigen Verbindung vom Pertrichplatz zum neu geplanten Einzelhandelsstandort an der Jetzendorfer Straße
- Neuer Einzelhandelsstandort
- Verträgliche Anordnung des neuen Marktes unter Beachtung einer zukünftigen Wohnbauentwicklung in unmittelbarer Nachbarschaft
- Schaffung einer attraktiven und sicheren Erreichbarkeit für Fuß- und Radverkehr sowohl aus den östlich der Bahn gelegenen Gebieten (Ortsmitte) als auch aus der unmittelbaren Umgebung
- Sicherstellung einer attraktiven Ortseingangssituation auch solange die weitere Wohnbauentwicklung noch nicht realisiert ist
- Schaffung eines attraktiven Vorbereichs mit Aufenthaltsqualität für ein Café
- Neugestaltung des Knotenpunktes Jetzendorfer Straße / Mitterfeldstraße / Ziegeleistraße zur verträglichen Abwicklung der Verkehrsströme

- Schaffung einer eindeutigen Ortseingangssituation zur Reduzierung der Einfahrtsgeschwindigkeit für den motorisierten Verkehr
- Einbindung und Erhalt der Retentionsflächen entlang der Jetzendorfer Straße

### Neuer Einzelhandelsstandort

- Sicherstellung einer attraktiven Ortseingangssituation auch solange die weitere Wohnbauentwicklung noch nicht realisiert ist
- Schaffung einer eindeutigen Ortseingangssituation zur Reduzierung der Einfahrtsgeschwindigkeit für den motorisierten Verkehr
- Neugestaltung des Knotenpunktes Jetzendorfer Straße / Mitterfeldstraße / Ziegeleistraße zur verträglichen Abwicklung der Verkehrsströme
- Verträgliche Anordnung des neuen Vollsortimenter-Marktes unter Beachtung einer zukünftigen Wohnbauentwicklung in unmittelbarer Nachbarschaft
- Schaffung einer attraktiven und sicheren Erreichbarkeit für Fuß- und Radverkehr sowohl aus den östlich der Bahn gelegenen Gebieten (Ortsmitte) als auch aus der unmittelbaren Umgebung
- Schaffung eines attraktiven Vorbereichs mit Aufenthaltsqualität für ein Café

- Einbindung und Erhalt der Retentionsflächen entlang der Jetzendorfer Straße

4



# STÄDTEBAULICHE UND LANDSCHAFTSPLANERISCHE KONZEPTE -ALTERNATIVENBETRACHTUNG

---

Basierend auf der vorgehend erläuterten vertiefenden Analyse wurden für den Untersuchungsumgriff mehrere alternative städtebauliche und landschaftsplanerische Konzepte entwickelt, um die vorangegangenen Ziele für die weitere Entwicklung der Ortsmitte zu erreichen. Die Konzepte werden im Folgenden gegenüber gestellt und jeweils die verschiedenen Vor- und Nachteile erläutert.

Aufgrund der Größe des Umgriffs für die Konzeptentwicklung und der zwei thematisch unterschiedlichen Aufgabenstellungen für den Bereich Pertrichplatz und Jetzendorfer Straße wurden diese in zwei Plandarstellungen geteilt. Des Weiteren wurden die Überlegungen zur Neugestaltung der Jetzendorfer Straße als verbindendes Element separat dargestellt und erläutert.

## 4 Städtebauliche- und landschaftsplanerische Konzepte - Alternativbetrachtungen -

### 4.1 Pertrichplatz und Markt

#### 4.1.1 Variante 0 - Erweitertes Raumprogramm eines Nahversorgers am jetzigen Standort

In Variante 0 wurde vorab getestet, ob die Unterbringung eines größeren Vollsortimenters mit deutlich erweitertem Raumprogramm am jetzigen Standort möglich wäre und welche Auswirkungen dies für das Ortszentrum hätte. Hierfür wurden von den Flächenbedarfen für einen marktgängigen Vollsortimenter ausgegangen. Diese beinhalten 1.200 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche für den Vollsortimenter zzgl. weiterer 400m<sup>2</sup> Verkaufsfläche für einen direkt angebotenen und zuschaltbaren Getränkemarkt. Darüber hinaus sind weitere 400 - 600m<sup>2</sup> für Nebenräume, Lagerflächen und den eingehausten Anlieferungs- und Müllbereich erforderlich. Eine Bäckerei mit Café im Eingangsbereich mit ca. 150m<sup>2</sup> würde noch zusätzlich hinzukommen. Des Weiteren werden mindestens 100 Stellplätze als notwendig bezeichnet. Die dargestellte Variante zeigt insgesamt 1.800 m<sup>2</sup> Geschossfläche was für den Vollsortimenter und Getränkemarkt sowie einen Teil der Nebenräume und Lagerflächen ausreichen würde. Die Stellplatzproblematik wird über eine Tiefgarage direkt unter dem Discounter gelöst. In der südwestlichen Ecke ist noch ein kleiner oberirdischer Parkplatz mit 8 Stellplätzen vorgesehen. Von dort sind auch

die Tiefgarage und der eingehauste Anlieferungsbereich erschlossen. Problematisch ist hierbei, dass die Anlieferungsfahrzeuge aufgrund der fehlenden Wendefläche auf dem Parkplatz rückwärts von der Münchner Straße aus in den Anlieferungsbereich zurücksetzen müssen. Aufgrund der geringen oberirdischen Stellplatzanzahl wird in diesem Konzept weiterhin vorgeschlagen, 6 Längsparkplätze an der Münchner Straße unter Bäumen anzuordnen. Der Gehweg verschwenkt in diesem Bereich auf das Grundstück.

Zum Marktplatz und zur Münchner Straße entsteht eine neue städtebauliche Fassung durch ein zweigeschossiges Gebäude mit Satteldach, das die Höhen der angrenzenden Gebäude des Marktplatzes aufnimmt. Über eine gemeinsame Erschließung können im Obergeschoss öffentliche und soziale Einrichtungen untergebracht werden. Vom Marktplatz werden diese sowie der neue Einzelhändler erschlossen. Der große rückwärtige Teil des eingeschossigen Einzelhändlers könnte als begrüntes Flachdach ausgeführt werden.

Das dargestellte Konzept nutzt die vorhandenen Flächen bis zum Mindestabstand zu den Nachbargrundstücken fast vollständig aus, wodurch eine hohe Dichte erreicht wird.

Der Marktplatz ist in seinem Umfang deutlich reduziert. Die bisher dort vorhandenen Stell-

plätze werden zu Gunsten einer noch nutzbaren Marktplatzfläche verlagert. Der Marktplatz wäre aber aufgrund der begrenzten Größe in diesem Fall nur bedingt für größere Veranstaltungen geeignet. Die Raumanforderung für Rathaus, Volkshochschule und Musikschule können in dieser Variante nur teilweise erfüllt werden.

Auch die Flächenanforderungen eines modernen Vollsortimenters können nur teilweise erfüllt werden. Die Unterbringung einer Bäckerei mit Café, die zur Belebung des öffentlichen Raums beitragen könnte, wäre bei den beengten Flächenverhältnissen nur mit Verzicht auf Verkaufsfläche möglich.

Des Weiteren müsste eine einladende Erschließung der Nutzungen im darüberliegenden Obergeschoss auf ein Minimum reduziert werden, falls der Verlust von Verkaufsfläche auch hier nicht erfolgen sollte.

Die Variante zeigt eine starke Ausrichtung der Gestaltung des öffentlichen Raums auf die Anforderungen eines großen Vollsortimenters. Nur in Ansätzen kann auf gestalterische Ansprüche einer attraktiven und vielfältigen Ortsmitte reagiert werden.

- + Unterbringung Rathaus in zentraler Lage am Marktplatz in Neubau integriert
- + Beidseitige Erschließung des Markts von Markt- und Parkplatz möglich
- + Erweiterung des Stellplatzangebots in Tiefgarage
- Sehr dominante Gebäudemasse zur Münchner Straße aufgrund der großen Gebäudetiefe
- Hohe städtebauliche Dichte mit maximaler Ausnutzung und Versiegelung des Grundstückes
- Fläche des Marktplatzes deutlich kleiner
- Unterbringung weiterer öffentlicher Nutzungen wie VHS + Musikschule nicht am Marktplatz realisierbar
- Anzahl oberirdische Parkplätze deutlich verringert



Abbildung 56: Variante 0 - Ortsmitte

#### 4.1.2 Variante 1 - Bestandsorientierte Lösung mit Erhalt des Gebäudes am Marktplatz

Die erste Variante orientiert sich überwiegend an der Bestandssituation und versucht durch minimale Eingriffe bereits eine geringfügige Verbesserung im Ortskern zu erreichen. Diese Lösung stellt aus stadt- und freiraumplanerischen Gesichtspunkten nur eine mögliche Übergangslösung dar, die für sich alleine nicht die gesetzten Ziele für die Ortsmitte von Petershausen erreichen kann.

In dieser Variante wird das derzeitige Gebäude des Edeka-Markts erhalten und saniert, um dort die Neuansiedlung eines neuen Einzelhändlers z.B. in Form eines modernen Discounters vorzusehen. Die Erschließung soll hierbei jedoch verlagert werden, so dass sowohl ein Zugang vom Marktplatz als auch vom Parkplatz ermöglicht wird. Die interne Neuorganisation des Marktes, inkl. einer Verlagerung der Anlieferung ist hierfür erforderlich. Der südliche, zum Marktplatz orientierte Gebäudeteil ist für eine ergänzende und den öffentliche Raum belebende Nutzung wie beispielsweise die Post oder eine Bäckerei mit Café vorgesehen.

Durch den Erhalt des derzeitigen Edeka-Gebäudes besteht keine Möglichkeit der Unterbringung weiterer darüber hinaus gehender öffentlicher Nutzungen am Marktplatz, wodurch die mangelhafte Situation im Rathausgebäude ungelöst bleibt. Auch das Ziel einer Nutzungsvielfalt am Marktplatz wird nicht gelöst. Des Weiteren gilt es zu bedenken, dass hierdurch auch der Parkplatz mit seiner be-

engten Situation und der geringen Stellplatzanzahl beibehalten werden müsste. Da für die Mitarbeiter der Sparkasse keine alternativen Stellplätze z.B. in einer Tiefgarage angeboten werden können, müssen weiterhin auch Stellplätze auf dem Marktplatz zur Verfügung gestellt werden. Eine Aufwertung des Marktplatzes als Aufenthalts- und Begegnungsraum wird somit nicht in dem gewünschten Umfang möglich sein.

Die Neubebauung auf dem aktuellen Brachgrundstück gegenüberliegend vom Marktplatz wurde aus dem vorliegenden Antrag auf Vorbescheid übernommen. Da sich bei diesem Entwurf die Ein- und Ausfahrt gegenüber der Jetzendorfer Straße und direkt am Knotenpunkt befindet, wäre eine Umsetzung des Entwurfs mit dieser Knotenpunktsituation aus verkehrsplanerischen Aspekten fragwürdig. In diesem Fall müsste der Verkehr im Bereich des Knotenpunktes durch eine Lichtsignalanlage geregelt werden. Dies ist in der Plandarstellung noch nicht berücksichtigt.

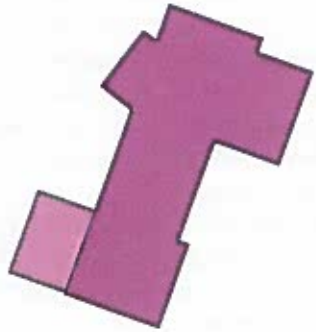
Am gegenüberliegenden Pertrichplatz sorgt die neue Einbahnstraßenregelung für eine höhere Aufenthaltsqualität. Die Fahrbahn ist nur noch von der Münchner Straße in die Jetzendorfer Straße befahrbar. Die durch die Einbahnstraßenführung neugewonnene Fläche wird für den ruhenden Verkehr genutzt, indem durch neue Schrägparkplätze die Stellplatzanzahl erhöht wird.

Aus Gründen der Verkehrssicherheit ist in der Indersdorfer Straße auf Höhe des Pertrichplatzes eine begrünte Verkehrsinsel vorgese-

hen, die eine sichere Querungsstelle für den Fußverkehr ermöglicht. Die Einrichtung dieser Verkehrsinsel wird durch eine geringfügige Änderung der Einmündung der Jetzendorfer Straße und eine Umgestaltung der dortigen Verkehrsinsel ermöglicht. Es wurde sichergestellt, dass weiterhin alle Schleppkurven auch für landwirtschaftliche Fahrzeuge eingehalten werden.

- + Weniger aufwendige Sanierungsarbeiten statt Neubau
- + Beidseitige Erschließung des neuen Nahversorgers von Markt- und Parkplatz möglich
- + Ergänzende kleinere Nutzung im zum Marktplatz orientierten Gebäudeteil bei interner Neuorganisation möglich
- + Höhere Verkehrssicherheit für querenden Fußverkehr und Verkehrsverlangsamung durch zusätzliche Verkehrsinsel in Indersdorfer Straße
- Unterbringung weiterer öffentlicher Nutzungen wie VHS + Musikschule nicht am Marktplatz realisierbar
- Keine Aufwertung des Marktplatzes, da weiterhin für ruhenden Verkehr erforderlich
- ungenügende Parkplatzssituation bleibt erhalten
- Neuorganisation des Marktes und Verlagerung der Anlieferungsbereiches notwendig





Discounter inkl. Post ect. : 1.256 m<sup>2</sup>

Abbildung 57: Variante 1 - Gebäudeaufteilung



Abbildung 58: Variante 1 - Ortsmitte

#### 4.1.3 Variante 2 - Neubau am Marktplatz mit Tiefgarage und Neuordnung des Knotenpunkts

Die Variante 2 geht von einem ansprechenden Neubau anstelle des derzeitigen Edeka-Marktes aus, in dem im Erdgeschoss des südlichen Gebäudeteils ein neuer Einzelhandelsstandort mittlerer Größe umsetzbar ist und somit den Erhalt eines Nahversorgers in der Ortsmitte sichert.

Geschossigkeit und Höhe des Neubaus orientieren sich dabei an den umliegenden Bestandsgebäuden. Auch die Länge des Gebäudeteils an der Münchner Straße gleicht dem gegenüberliegenden Bestandsgebäude und betont somit die Fassung des Straßenraumes der Münchner Straße. Die Giebelseite dieses, aufgrund der Unterbringung, eines mittelgroßen Einzelhändlers, eher breiten Gebäudes definiert den Marktplatz und bildet ein Pendant zur Giebelseite des Sparkassengebäudes.

Die Neugestaltung des Marktplatzes sieht vor, den Platz als qualitätsvolle Aufenthaltsfläche aufzuwerten. Dafür werden die bisher dort vorhandenen Stellplätze in die neue Tiefgarage verlagert und somit der Marktplatz vom motorisierten Verkehr befreit. Zudem sorgen neben den Bestandsbäumen Baumneupflanzungen und attraktive zusätzliche Möblierungen für eine hohe Aufenthaltsqualität. Darüber hinaus sorgen die zum Marktplatz orientierten neuen Zugänge zum Nahversorger, der VHS mit Musikschule und des Rathauses sowie ein neuer Außenbereich der Gastrono-

mie dafür, dass der Marktplatz auch als Begegnungsraum und Kommunikationszone für alle Bevölkerungsgruppen dient.

Im ersten und zweiten Obergeschoss im südlichen Gebäudetrakt über dem Einzelhandelsmarkt ist die Ansiedlung von gemeinschaftlichen Nutzungen wie z.B. der VHS mit Räumlichkeiten für die Musikschule vorgesehen. Unter dem Dach bietet das zweite Obergeschoss Platz für einen großen Veranstaltungssaal für diverse Veranstaltungen.

Der restliche (nördliche) Teil des Neubaus ist für die Umsiedlung des Rathauses vorgesehen und ist somit zentral im Ortskern, direkt am Marktplatz gelegen. Die dafür vorgesehenen Räumlichkeiten erstrecken sich vom Erdgeschoss über das erste Obergeschoss bis in das Dachgeschoss.

Die für das Rathaus, VHS und Musikschule sowie dem Nahversorger erforderlichen Stellplätze befinden sich zur straßenabgewandten Seite in einem neu gestalteten Hinterhof sowie in der zugehörigen Tiefgarage. Die Einfahrt der Tiefgarage befindet sich ebenfalls im Hinterhof. Über ein Treppenhaus ist es möglich, von der Tiefgarage direkt zu den gewünschten Einrichtungen zu gelangen.

Gleichzeitig befindet sich im Hinterhof der eingehauste und damit lärmgeschützte Anlieferungsbereich des Einzelhändlers, welcher auch für größere LKW gut über den Parkplatz zu erreichen ist. Dadurch ist sowohl der ruhende Verkehr, als auch der Anlieferungsbereich von der Münchner Straße und vom Marktplatz nicht einsehbar, was zu einer Sicherstellung

der Attraktivität des Ortsbildes und der Aufenthaltsqualität am Marktplatz führt.

Die Neubebauung auf der gegenüberliegenden Seite des Marktplatzes dient als dessen sinnvolle Ergänzung. Die beiden ost-west ausgerichteten Zeilenneubauten nehmen die Struktur des Sparkassengebäudes auf, fassen somit den Raum und geben dem neuen Marktplatz noch mehr Aufmerksamkeit. Die Flächen vor den Neubauten bieten sich als Pendant zum gegenüberliegenden Pertrichplatz und Marktplatz als öffentliche Platzfläche an. Sie charakterisieren ebenfalls eine qualitätsvolle Aufenthalts- und Begegnungsfläche. Der ruhende Verkehr wird auch hier auf eine Ebene nach unten, in die Tiefgarage, verlagert. Deren Ein- und Ausfahrt befindet sich aus Gründen der Aufenthaltsqualität und der Verkehrssicherheit an der knotenpunktabgewandten Seite im Osten des Grundstücks. Dadurch können an der Ausfahrt der Tiefgarage die erforderlichen Sichtdreiecke eingehalten werden.

Die Verkehrsregelung am Knotenpunkt der Ortsmitte wurde beibehalten, allerdings wurde im Zuge der Staatsstraße (Münchner Straße – Indersdorfer Straße) am Knotenpunkt mit der Bahnhofstraße eine abknickende Vorfahrt eingeführt und damit der Kurvenradius deutlich reduziert. In Punkto Leistungsfähigkeit ergeben sich Verhältnisse wie im Bestand, d.h. der Knoten bleibt für die Analysebelastung leistungsfähig. Der Kurvenradius der ehemaligen Hauptstraße (Indersdorfer Straße, Münchner Straße) wurde reduziert und zu einer



Discounter: 1.000 m<sup>2</sup> Rathaus: 460 m<sup>2</sup> Rathaus: 288 m<sup>2</sup>  
 Rathaus : 391 m<sup>2</sup> VHS : 932 m<sup>2</sup> VHS : 630 m<sup>2</sup>  
**GESAMT:** Discounter 1.000 m<sup>2</sup> Rathaus 1.139 m<sup>2</sup> VHS 1.562 m<sup>2</sup>



Abbildung 59: Variante 2 - Gebäudeaufteilung

Abbildung 60: Variante 2 - Ortsmitte

normalen Kreuzung mit allerdings aufgeweiteten Fahrspuren zurückgebaut, was eine Verlangsamung des Verkehrs zur Folge hat. Die Schleppkurven für LKW und landwirtschaftlichen Verkehr wurden dabei berücksichtigt. Der Verkehr aus der Jetzendorfer Straße und der Bahnhofstraße muss an dem jeweiligen Knotenpunkt Vorfahrt gewähren. Durch die geänderte Knotengeometrie ist auch der Durchgangsverkehr (Münchner Straße, Jetzendorfer Straße) darauf angewiesen, die Ortsdurchfahrt in angemessener Geschwindigkeit zu passieren.

Eine begrünte Verkehrsinsel auf Höhe des Pertrichplatzes sorgt für eine gefahrlose Querung des fußläufigen Verkehrs und ebenfalls für eine Verkehrsberuhigung. Des Weiteren ist durch den geringeren Kurvenradius und die damit verbundene Möglichkeit der Integration einer Querungshilfe in unmittelbarer Nähe zum Knotenpunkt Münchner Straße / Bahnhofstraße eine gesicherte Fußgängerquerungen umsetzbar. Dies trägt maßgeblich für die Verknüpfung der Plätze und Nutzungen und somit zur Erzeugung eines Zentrumscharakters bei.

Die Gestaltung des eigentlichen Pertrichplatzes entspricht der aus Variante 1, mit dem Unterschied, dass die Zufahrt zum Pertrichplatz aufgrund der Einbahnstraßenregelung und der Lage der Verkehrsinseln nur durch das Rechtsabbiegen in Richtung Süden fahrend möglich ist.

- + Neubau mit Vielzahl an verschiedenen Nutzungen trägt zur Belebung der Ortsmitte bei

- + Qualitätsvolle Aufenthalts- und Begegnungsflächen durch Neugestaltung des Marktplatzes
- + Höhere Aufenthaltsqualität am Pertrichplatz
- + Unterbringung von gemeinschaftlichen Nutzungen wie z.B. VHS/Musikschule mit Veranstaltungssaal in Neubau integriert
- + Unterbringung Rathaus in zentraler Lage am Marktplatz in Neubau integriert
- + Stellplätze und Anlieferungsbereich des Einzelhandels in straßenabgewandtem Bereich
- + Beidseitige Erschließung des Nahversorgermarktes von Markt- und Parkplatz
- + Erweiterung des Stellplatzangebots in großer Tiefgarage
- + Geschwindigkeitsreduktion und Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Änderung der Verkehrsführung inkl. neue Verkehrsinseln für Fußgängerquerungen
- Dominante Gebäudemasse zur Münchner Straße aufgrund der großen Gebäudetiefe
- Fläche des Marktplatzes enger/kleiner gefasst

#### 4.1.4 Variante 3 - Neubau am Marktplatz mit Tiefgarage und Neuordnung des Knotenpunkts mit Lichtsignalanlage

In der dritten Variante findet ebenfalls ein Neubebauung am Marktplatz statt, welche auf die Raumansprüche der gemeinschaftlichen Nutzungen und eines mittelgroßen Einzelhandelsmarktes eingeht.

Die Fläche des Marktplatzes wird durch den Neubau vergrößert, wodurch der Marktplatz mehr Aufmerksamkeit und Attraktivität erlangt und sich auch für größere Feste eignet. Der Marktplatz wird so umgestaltet, dass er Platz für Begegnungen und Aufenthalt schafft. Die ehemaligen PKW-Stellplätze auf der Marktfläche werden in die neue Tiefgarage verlagert, so dass auf dem Marktplatz nur noch fußläufiger Verkehr stattfinden kann. Mithilfe von Neupflanzungen und einem gastronomischen Außensitzbereich soll der Platz zusätzlich aufgewertet und die Aufenthaltsqualität erhöht werden. Für Begegnungen auf dem Marktplatz sorgen neben dem Sitzbereich, die Zugänge der Bestandsgebäude und die im Neubau befindlichen verschiedensten neuen Einrichtungen.

Der Unterschied zu Variante 2 liegt darin, dass das neue Gebäude im Hinterhof einen eingeschossigen Anbau für den Nahversorger aufweist. Dieser ist mit einem begrünten Flachdach ausgestattet, welches von den Nutzungen im 1. Obergeschoss auch genutzt werden kann. Die zum Marktplatz orientierten Gebäudeteile mit Satteldach orientieren sich bezüglich Gebäudehöhe an den umliegen-



Discounter : 1000 m<sup>2</sup> Rathaus: 430 m<sup>2</sup> Rathaus: 256 m<sup>2</sup>  
 Rathaus : 275 m<sup>2</sup> VHS: 498 m<sup>2</sup> VHS: 356 m<sup>2</sup>  
 Ladenfläche: 155 m<sup>2</sup>

**GESAMT:**

Discounter: 1000m<sup>2</sup> Rathaus: 961 m<sup>2</sup> VHS/Musikschule: 854

Ladenfläche: 155m<sup>2</sup>

Abbildung 62: Variante 3 - Gebäudeaufteilung

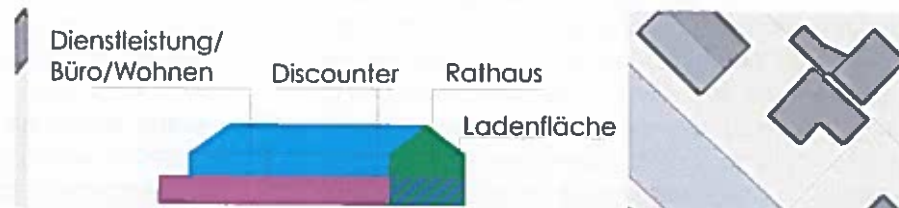


Abbildung 61: Variante 3 - Ortsmitte

den Gebäuden und sorgen für ein harmonisches Ortsbild. Die Länge der zur Münchner Straße gerichteten Gebäudeseite richtet sich ebenfalls nach dem gegenüberliegenden Bestandsgebäude.

Der neue Nahversorger befindet sich im Erdgeschoss im nördlichen Bereich des Neubaus. Die erforderlichen Stellplätze befinden sich östlich des Gebäudes in einem Hinterhof, dessen Existenz vom Marktplatz nicht wahrnehmbar ist und auch von der Münchner Straße kaum einsehbar ist. Der eingehauste Anlieferungsbereich befindet sich am nördlichen Ende des Neubaus und schränkt in dieser Lage keine andere Nutzung ein. Die Einzelhandelsfläche ist im Westen über den Marktplatz und im Osten über den Parkplatz zugänglich.

Das erste und zweite Obergeschoss des Neubaus bietet Platz für gemeinschaftliche und soziale Nutzungen. Die hierfür erforderliche Erschließung befindet sich im nördlichen Gebäudeteil an der zum Marktplatz gerichteten Gebäudeseite.

Im südlichen Gebäudeareal erstreckt sich das Rathaus über alle drei Geschosse, wobei ein Teil des Erdgeschosses von einer kleineren Ladenfläche, die u.a. für die Bespielung und Belebung des Marktplatzes sorgen soll, in Anspruch genommen wird. Das neue Rathausgebäude weist eine sehr zentrale Lage auf. Durch die Nähe zur Straße und den davor befindlichen Marktplatz, ist das Rathaus sehr prägend für das Petershausener Ortsbild.

Unter dem Neubau und den oberirdischen Stellplätzen ist eine zusätzliche Tiefgarage vorgesehen. Sie bietet ausreichend Stellplätze für



Abbildung 63: Beispielhafter Tiefgaragengrundriss

Besucher, Kunden, Bewohner und Mitarbeiter und ergänzt somit die oberirdischen Stellplätze. Die Zufahrt befindet sich am nördlichen Ende des neuen Gebäudes und des Parkplatzes, direkt neben dem Anlieferungsbereich des Einzelhandels. Der Anlieferungsbereich ist in das Gebäude integriert, so dass keine Lärmkonflikte mit den umliegenden Nutzungen zu erwarten sind. Des Weiteren kann die Anlieferung über den Parkplatz auch mit größeren Fahrzeugen erfolgen.

Die gegenüberliegende, straßenbegleitende Bebauung nimmt den Gebäudebestand von Osten her auf und führt diesen bis in die Ortsmitte fort. Der östliche Neubau sorgt mit seiner Gebäudeform und seinem Standort für eine räumliche Fassung des Marktplatzes. Durch das Einrücken der Gebäude ergeben sich neue Flächen, die sich als kleine öffentliche Platzflächen anbieten und somit den Marktplatz sowie den Pertrichplatz ergänzen und dadurch diese beiden Plätze miteinander verbinden. Die notwendigen Flächen für den ruhenden Verkehr befinden sich in einer

weiteren Tiefgarage, deren Ein- und Ausfahrt sich, wie in der zweiten Variante, am östlichen Grundstücksrand befindet, um die erforderlichen Sichtdreiecke in Richtung Knotenpunkt gewährleisten zu können.

Aus Leistungsfähigkeits-, Verkehrssicherheits- und Lärmbelastigungsgründen wird die Verkehrsführung am Knotenpunkt der Ortsmitte geändert und die Fahrbahnbreiten nach den Richtlinien der Anlagen für Stadtstraßen (RASt 06) angepasst. Dabei ist ein reibungsloser Begegnungsverkehr zwischen Bus/Bus bzw. Bus/Lkw gewährleistet. Statt der über die Münchner und Indersdorfer Straße geführten Vorfahrtsstraße, die mit den großen Kurvenradien zu einer Überschreitung des Tempolimits einlädt, wird der gesamte Knotenpunktbereich durch Lichtsignalanlagen geregelt. Eine veränderte Vorfahrtsregelung ist am Knotenpunkt Bahnhofstraße / Münchner Straße ohne Lichtsignalanlage nicht umsetzbar, wie sich anhand der Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung für einen unregelmäßigen Knotenpunkt zur Morgen- und Abendspitze zeigen lässt. (siehe Abb. 64+65) Der rechnerisch überlastete Linkseinbieger aus der Jetzendorfer Straße besteht bereits heute (siehe Kapitel 2.5). Zur Abendspitze ergibt sich am Knoten mit geänderter Regelung für den Linkseinbieger aus der Münchner Straße eine QSV von F (Knotenpunkt ist überlastet). Durch das Staatliche Bauamt würde mit hoher Wahrscheinlichkeit eine hohe Wartezeit im Zuge des Verlaufes der Staatsstraße nicht genehmigt. Der Bau einer Lichtsignalanlage führt zwangsweise zu einer Geschwindigkeitsreduzierung des motorisierten Verkehrs und gleichzeitig aber auch zu

einer deutlichen Erhöhung der Kapazität, was in der Folge die bisherigen längeren Rückstaus der Linksab- und einbieger zu Stoßzeiten vermeidet. Vor dem Hintergrund des geplanten weiteren Wachstums von Petershausen im Norden und Westen und der Ansiedelung von Einzelhandel an der Jetzendorfer Straße stellt die Lichtsignalregelung der beiden Teilknotenpunkte mit Bahnhofstraße und Jetzendorfer Straße eine zukunftsichere Lösung dar. Die zentrale Querungshilfe in Form einer großzügigen begrünten Verkehrsinsel wird in die Lichtsignalanlage für den gesamten Knotenpunkt eingebunden. Die Gestaltung des Pertrichplatzes ist mit der aus der zweiten Variante identisch.

+ Höhere Aufenthaltsqualität am Pertrich-

platz

- + Neubau mit Vielzahl an verschiedenen Nutzungen trägt zur Belebung der Ortsmitte bei
- + Qualitätsvolle Aufenthalts- und Begegnungsflächen durch Neugestaltung und Vergrößerung des Marktplatzes
- + Unterbringung von gemeinschaftlichen Nutzungen wie z.B. VHS/Musikschule mit Veranstaltungssaal in Neubau integriert
- + Unterbringung Rathaus in zentraler Lage am Marktplatz in Neubau integriert
- + Stellplätze und Anlieferungsbereich des Einzelhandels im straßenabgewandtem Bereich

- + Beidseitige Erschließung des Nahversorgungsmarktes von Markt- und Parkplatz
- + Erweiterung des Stellplatzangebots in großer Tiefgarage
- + Geschwindigkeitsreduktion und Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Änderung der Verkehrsführung inkl. neue Verkehrsinseln für Fußgängerquerungen
- Aufwendige und kostenintensive Lichtsignalanlage erforderlich (Alternativ kann die Lösung über eine abknickende Vorfahrtsstraße entsprechend Variante 2 anstelle der Lichtsignalanlage gewählt werden)
- Geringere oberirdische Stellplatzanzahl im Hinterhof des Neubaus

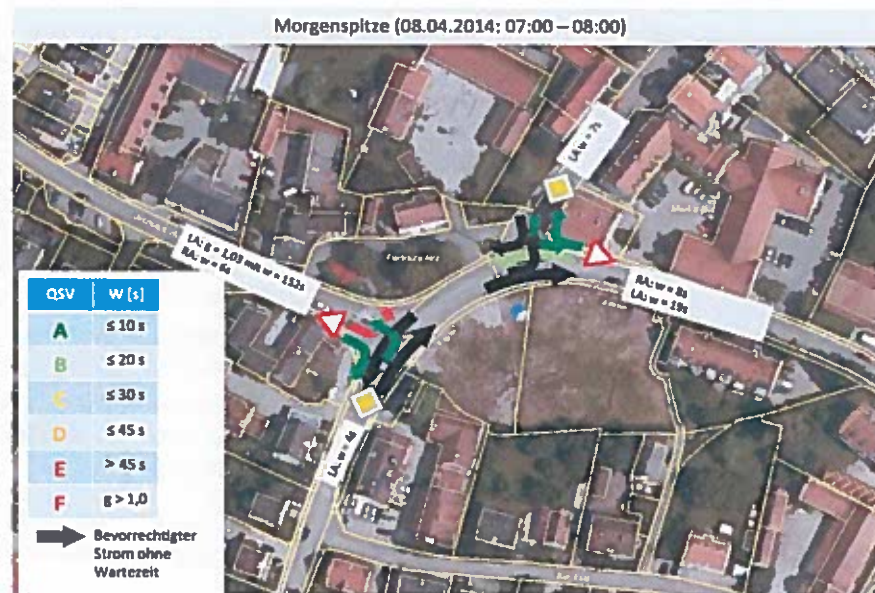


Abbildung 64: Leistungsfähigkeit in der Morgenspitze bei geänderter Vorfahrt

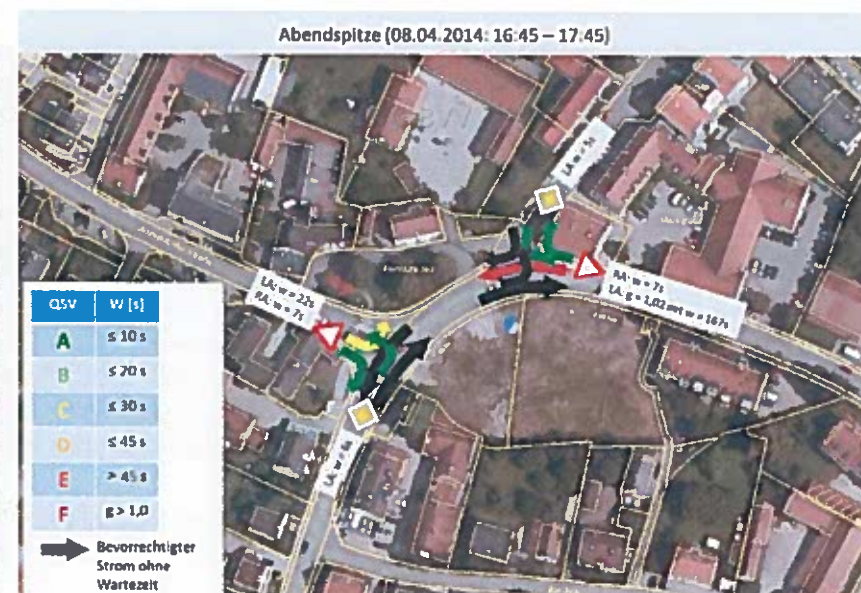


Abbildung 65: Leistungsfähigkeit in der Abendspitze bei geänderter Vorfahrt

#### 4.1.5 Alternative: Unterbringung VHS und Musikschule im altem Schulhaus

In den oben erläuterten Varianten 2 und 3 werden neue Flächen für ein Bürgerhaus für die Volkshochschule und die Musikschule in Kombination mit einem großen Veranstaltungssaal am Marktplatz geschaffen.

Da neben den oben genannten neuen Nutzungen in den vorgestellten Konzepten auch das Rathaus in ein neues Gebäude an den Marktplatz verlegt wird, stellte sich die Frage, welche Nutzung dem derzeitigen denkmalgeschützten alten Schulgebäude (derzeitiges Rathaus) zukommen könnte. In Zuge dieser Überlegungen entstand die Idee die Flächenbedarfe der VHS und Musikschule in das alte Schulhaus zu integrieren. Aufgrund der ursprünglichen Nutzung als Schulgebäude und der somit leicht herstellbaren größeren Räume würde sich dies voraussichtlich sehr gut für die Nutzung durch die VHS und Musikschule eignen.

Vorteil einer solchen Lösung wäre, dass die Städtebauförderung die Sanierung von Gebäuden die dem Gemeinwohl dienen, wie z.B. für Räume der VHS und Musikschule unterstützt. Zu beachten ist hierbei, dass diese Gebäude bzw. die Nutzung der Gebäude für die Gemeinde unrentierlich sein muss, das heißt durch die Vermietung bzw. Bereitstellung der Räume der Gemeinde keine Einnahmen über die Deckung der Unkosten hinaus zukommen. Von solch einer Förderung von Sanierungen ausgenommen sind aber gemeindliche Pflichtaufgaben wie Schulen und Rathäuser.

Eine Sanierung des alten Schulgebäudes für die Nutzung als Rathaus würde somit nicht gefördert werden.

Aus diesem Grund würde sich eine Nutzung des alten Schulgebäudes für die VHS und Musikschule anbieten. Das Rathaus könnte an den neuen Standort am Marktplatz verlagert werden, zusammen mit der Schaffung eines größeren Veranstaltungssaals und weiteren gemeinschaftlichen und sozialen Nutzungen wie z.B. der Schaffung eines spezifischen Raumes zur Unterbringung der Bücherei. Die in solch einem Fall nicht benötigten Räumlichkeiten im Obergeschoss könnten für weitere Dienstleister (Ärzte), Büros oder auch als Wohnungen genutzt werden.





## 4.2 Verbindung über Jetzendorfer Straße

Für die Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr im Bereich der Bahnunterführung wurden zwei alternative Varianten untersucht. Hierbei galt es unter anderem auch, die Anbindung an die Lagerhausstraße und an den westseitigen Weg parallel zur Bahnlinie herzustellen und somit den im ISEK vorgesehenen Radring für Petershausen sinnvoll zu vervollständigen. Die Jetzendorfer Straße und die Unterführung sind wesentliche Lücken im Radringkonzzept, die durch eine Neuordnung geschlossen werden können. Im Folgenden werden zwei Varianten zum Bereich der Bahnunterführung und eine Variante zum Bereich zwischen Hubertusweg und Pertrichplatz vorgestellt.

### 4.2.1 Variante 1 Bahnunterführung mit Fahrradschutzstreifen

In dieser Variante werden beidseitige Fahrradschutzstreifen auf der Jetzendorfer Straße vom Knotenpunkt mit der Mitterfeldstraße bis zum geplanten Verschwenk auf Höhe des Hubertuswegs vorgesehen. Die grundsätzliche Machbarkeit eines solchen Schutzstreifens wäre mit der Unteren Verkehrsbehörde im Landratsamt abzustimmen.

Die derzeitige Breite der Bahnunterführung von ca. 10,5 m erlaubt die Anordnung von beidseitigen schmalen Gehwegen mit ca. 1,5 m sowie einer dazwischenliegenden Fahrbahn mit insgesamt 7,5 m Breite. Dies erlaubt

die Markierung von zwei Fahrradschutzstreifen von jeweils 1,25 m, was aus Sicht des voraussichtlichen Radverkehrsaufkommens ausreichend dimensioniert ist.

Außerhalb der Bahnunterführung, in der Verlängerung der Jetzendorfer Straße zum Pertrichplatz verschmälert sich die Fahrbahn auf 7 m Breite, was dem Minimum für die Anordnung eines Fahrradschutzstreifens entspricht.

Die Fahrradschutzstreifen können im Begegnungsfall von z.B. Bus/Bus oder landwirtschaftlichen Fahrzeugen überfahren werden, womit keine Beeinträchtigung des Verkehrs zu erwarten ist. Gleichzeitig führt die optisch reduzierte Fahrbahnbreite zu einer merklichen Reduktion der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten. Eine beidseitige Anordnung des Schutzstreifens ist aufgrund des zu erwartenden gleichmäßigen Fahrradaufkommens in beide Richtungen unbedingt vorzusehen.

Gefahrenstellen bei Lösungen mit Fahrradschutzstreifen bilden immer die Endpunkte, an denen der Radverkehr wieder in den normalen Straßenverkehr einfädeln muss. Diese sind daher sorgfältig auszuformulieren und zu gestalten.

Eine wünschenswerte Verlängerung des Schutzstreifens bis zum Knotenpunkt Pertrichplatz ist aufgrund der Schrägparkplätze in diesem Bereich nicht möglich. Schutzstreifen dürfen nicht hinter Senkrecht- oder Schrägparkplätzen vorbei geführt werden, da dies

beim Ausparken ein Unfallrisiko darstellt. Diese Situation könnte nur vermieden werden, in dem auf die Schrägparkplätze verzichtet wird. In der vorliegenden Variante wurde zu Gunsten der Parkplätze in diesem Bereich daher auf eine Fortführung des Schutzstreifens verzichtet, da durch den geplanten Verschwenk der Fahrbahn in diesem Bereich eine deutliche Reduktion der Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs zu erwarten ist.

Darüber hinaus ist es in dieser Variante nicht möglich, auf Höhe der Lagerhausstraße eine sichere Querungsmöglichkeit für den Fuß- und Radverkehr zum Beispiel in Form einer Mittelinsel einzufügen. Im Sinne des Radringkonzepes stellt dies aber eine wichtige Querungsstelle dar für die sichere Wegebeziehung vom Mitterfeld in Richtung Bahnhof und Ortszentrum.

- + Einfache Orientierung und logische Verkehrsführung ohne zusätzliche Beschilderung
- + Beidseitig durchgängige Gehwege
- Endpunkte der Schutzstreifen meist kritisch hinsichtlich Verkehrssicherheit
- keine Querungshilfe auf Höhe der Lagerhausstraße
- Schutzstreifen nicht durchgängig bis Pertrichplatz
- Gehwege mit 1,5 m noch immer sehr schmal



Abbildung 66: Variante I - Bahnunterführung mit Fahrradschutzstreifen

#### 4.2.2 Variante 2 - Bahnunterführung mit einseitigem kombiniertem Geh- und Radweg

Die Variante 2 sieht im Gegensatz zu den Fahrradfahrschutzstreifen einen kombinierten extra breiten Geh- und Radweg für beide Richtungen auf der Südseite der Jetzendorfer Straße vor. Auf der Nordseite steht dafür im Bereich der Unterführung nur noch ein Schrammbord von ca. 50 cm Breite zur Verfügung. Die Fahrbahn könnte auf die nach RAST 06 erforderliche Breite von 6,5 m reduziert werden, womit der Begegnungsverkehr Bus/ Bus weiterhin problemlos möglich ist. Dies führt für den Zweirichtungs- Geh- und Radweg auf der Südseite zu einer großzügigen Breite von 3,5 m.

Der Fuß- und Radverkehr wird auf Höhe der Lagerhausstraße mit einer sicheren Querungsstelle in Form einer Mittelinsel über die Straße geführt. Die Lagerhausstraße müsste in diesem Fall als Sackgasse weiterhin bestehen bleiben. Eine Ausfahrt oder Zufahrt von Süden ist in diesem Fall aufgrund der dort angeordneten Querungshilfe nicht mehr möglich. Die Anbindung des nördlichen Bereichs von Petershausen wird hierdurch für den Fuß- und Radverkehr aber erheblich verbessert. Die anliegenden Grundstücke sind weiterhin über die Lagerhausstraße von Norden angebunden. Aufgrund der geringen Anzahl an betroffenen Grundstücken kann davon ausgegangen werden, dass diese Lösung nicht zu wesentlichem Mehrverkehr auf der Bahnhofstraße führen wird.

In Verlängerung der Jetzendorfer Straße wird

der Radverkehr, sollte er nicht bereits über Lagerhausstraße fahren, auf der Straße geführt. Falls trotz der zahlreichen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung bis zu diesem Punkt (Kreisverkehr und Querungshilfe bei Lagerhausstraße) trotzdem noch der Bedarf besteht, könnte ggf. bis zum Pertrichplatz noch ein beidseitiger Fahrradschutzstreifen angeordnet werden.

In Richtung Ziegeleistraße bietet sich die Querung an dem neuen Kreisverkehr oder, falls die Kreuzung unverändert erhalten bleibt, auch der bestehenden Fußgängerüberweg an dieser Stelle an.

Für den Radring bildet diese Variante einen optimalen Lückenschluss und gewährleistet eine sichere Nutzung für alle Verkehrsteilnehmer. Für nicht Ortskundige Radfahrer und Fußgänger wird in dieser Variante ein einfaches Beschilderungssystem erforderlich sein um zu vermeiden, dass Fußgänger auf der Nordseite versuchen, die Unterführung zu passieren.

- + Sichere Querung auf Höhe der Lagerhausstraße
- + Großzügiger kombinierter Geh- und Radweg führt zu mehr Sicherheit im Bereich der Unterführung
- + Optimale und einfache Komplementierung des Radrings ohne kritische Querungsstellen
- Wegführung erfordert ggf. zusätzliche Querungen der Straße (aber an sicheren Querungsstellen)
- zusätzliche Beschilderung erforderlich



Abbildung 67: Variante 2 - Bahnunterführung mit einseitig kombinierten Geh- und Radweg

#### 4.2.3 Bereich zwischen Hubertusweg und Pertrichplatz

Die Jetzendorfer Straße ist derzeit vor allem durch das Verkehrsaufkommen geprägt und stellt keine attraktive Verbindung vom Pertrichplatz auf die Westseite der Bahnlinie dar. Der beengte Straßenraum weitet sich nur auf Höhe der Schule und dem Schreibwarengeschäft auf. Hier bietet sich die Möglichkeit zur Neuordnung der Jetzendorfer Straße mit dem Ziel der Verkehrsberuhigung und somit einer Steigerung der Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit. Die bisherige Führung der Fahrbahn in einer weitläufigen Kurve lädt sehr zum schnellen Fahren ein. Auffällig an der Bestandssituation ist hierbei, dass die meisten Stellplätze in Form von Schrägparkplätzen auf der Südseite angeordnet sind und somit auf der gegenüberliegenden Straßenseite der Geschäfte, des Cafés und der Schule. Häufige Querungen der Straße sind daher in diesem Bereich erforderlich.

Das entwickelte Konzept für diesen Bereich der Jetzendorfer Straße sieht daher einen Verschwenk der Straße nach Süden und eine Spiegelung der Anordnung der Parkplätze vor. Die Schrägparkplätze werden auf der Nordseite angeordnet, während auf der Südseite nur noch fünf Längsparkplätze untergebracht sind. Der Anfang des Verschwenks der Fahrbahn wird durch Baumpflanzungen deutlich markiert und der bisher sehr lange Straßenraum hiermit in deutliche ablesbare überschaubare Abschnitte gegliedert. Durch den Verschwenk der Fahrbahn und die damit

verbundene Abschnittsbildung wird die gefahrene Geschwindigkeit deutlich reduziert.

Durch diese neue Anordnung ist es möglich, die Bushaltestelle direkt vor der Schule anzuordnen. Hier ergibt sich ein sicherer Bereich außerhalb der Fahrbahn für eine Bushaltestelle mit einem ausreichend breiten Gehwegbereich als Wartezone. Die zweite Bushaltestelle könnte direkt gegenüber als Buskap angeordnet werden, das bedeutet der Bus hält auf der Fahrbahn. An dieser Stelle kann zusätzlich ein Fußgängerübergang für Schulkinder vorgesehen werden.



Abbildung 68: Bereich zwischen Hubertusweg und Pertrichplatz

## 4.3 Standort neuer Einzelhandel an der Jetzendorfer Straße

In den nachfolgenden Varianten wurden verschiedene Szenarien für die Neuansiedlung eines marktgängigen Vollsortimenters mit Getränkemarkt und Bäckerei inkl. Café untersucht. Hierbei galt es auch, alternative Konzepte zur verkehrlichen Erschließung für den motorisierten- und auch den Fuß- und Radverkehr aufzuzeigen.

Derzeit liegt das Grundstück am westlichen Ortsrand von Petershausen. In unmittelbarer Nähe befinden sich bereits die Wohnbauentwicklungen am Sonnenhang, an der Ziegeleistraße und am Mitterfeld, die das noch unbebaute Areal mit dem Grundstück für den neuen Markt beidseitig einrahmen. Aus dem ISEK und dem FNP der Gemeinde Petershausen geht allerdings hervor, dass gerade in diesem westlichen Bereich die zukünftige Erweiterung von Petershausen stattfinden wird. Diese Flächen sind schematisch in den Konzepten mit dargestellt, da diese zukünftige Entwicklung bereits bei der Situierung und Anbindung des neuen Marktes eine zentrale Rolle spielen sollten.

### 4.3.1 Variante 1

Die Variante 1 entspricht dem Entwurf des bereits von Edeka beauftragten Architekturbüros und stellt wahrscheinlich die aus Sicht von Edeka optimale Anordnung dar. Das Gebäude des Marktes ist in diesem Fall am Südende des Grundstücks angeordnet. Der Parkplatz mit den erforderlichen Stellplätzen für die Kunden befindet sich nördlich des Edeka-Gebäudes der Jetzendorfer Straße zugewandt. Der Parkplatz dominiert somit das äußere Erscheinungsbild am Ortseingang. Vorteil dieser Konfiguration ist die lärmabschirmende Wirkung des Gebäudes gegenüber der Mitterfeldsiedlung bzw. einer späteren Wohnbauentwicklung in diesem Bereich.

Die Situierung des Parkplatzes im Norden hat zur Folge, dass die aus Nordosten zu Fuß oder mit dem Fahrrad kommenden Kunden den gesamten Parkplatz queren müssen. Des Weiteren ist die Freifläche der Bäckerei nach Norden auf den Parkplatz orientiert und bietet damit keine besonders einladende Situation zum Aufenthalt.

Die dargestellte Erschließung am Knotenpunkt Jetzendorfer Straße/ Mitterfeldstraße / Ziegeleistraße entspricht der Bestandssituation. Zur bessern fußläufigen Erreichbarkeit wird über das vorliegende Konzept hinaus vorgeschlagen auf der Westseite der Mitterfeldstraße einen zweiten Gehweg anzulegen, so dass der Markt aus allen Richtungen gut zu

erreichen ist. Des Weiteren sollte nördlich der Ein- und Ausfahrt des Parkplatzes ein Fußgängerüberweg für eine sichere Querung des Fußverkehrs sorgen. Für eine ortsbildverträgliche Einbettung des Marktes, bzw. vor allem des Parkplatzes am Ortseingang, wird in dieser Variante vorgeschlagen, im Bereich der Retentionsfläche eine lockere Baumpflanzung in Anlehnung an eine Streuobstwiese vorzusehen. Die Flächen wären somit, wie heute auch, weiterhin als Grünland bewirtschaftbar.

- + Keine Änderung der Fahrbahnverläufe am Knotenpunkt vorgesehen
- + Beidseitiger Gehweg in Mitterfeldstraße vorhanden
- + Fußgängerquerung in Mitterfeldstraße durch Fußgängerüberweg
- + Gebäude des neuen Marktes wirkt lärmabschirmend gegenüber einer neuen Wohnbebauung im Süden
  
- Blick auf Parkplatz bei Ortseinfahrt
- Fußläufige Erschließung nur über Parkplatz
- Kleiner Außenbereich von Bäckerei/Café nach Norden orientiert
- Querung des Knotenpunkts in Jetzendorfer Straße für Fußgänger nur an einer Mittelinsel möglich





Abbildung 69: Variante 1 - neuer Einzelhandel an Jetzendorfer Straße

#### 4.3.2 Variante 2

In der Variante 2 ist die Situierung des neuen Marktes gegenüber Variante 1 gespiegelt, so dass das Gebäude an der Jetzendorfer Straße den Ortseingang eindeutig definiert. Durch eine ansprechende architektonisch hochwertige Fassadengestaltung kann der Tatsache, dass es sich um die Rückseite des Marktes handelt, begegnet werden. Im westlichen Gebäudeteil befindet sich der Zugang zum Vollsortimenter. Daran angrenzend soll ein südorientierter Gastronomie-Außenbereich mit Baumneupflanzungen für einen qualitätsvollen Aufenthalt sorgen.

Südlich des Vollsortimenters ist der Parkplatz angeordnet. Die zukünftig angrenzende Wohnbebauung müsste somit auf die vom Parkplatz ausgehende Lärmbelastung reagieren. Dies sollte mit einer entsprechenden Südorientierung der Wohngebäude gut lösbar sein. Die Anlieferung und Müllentsorgung wäre wie bei allen Varianten eingehaust, so dass hiervon keine nennenswerten Einschränkungen zu erwarten sind.

Der Knotenpunkt Jetzendorfer Straße/Mitterfeldstraße/Ziegeleistraße am Ortseingang wird als Kreisverkehr mit allseitigen Querungsmöglichkeiten für Fuß- und Radverkehr vorgesehen. Der Ortseingang wird somit eindeutig definiert. Der Verkehrsflüsse zum und vom neuen Markt können problemlos abgewickelt werden. Der Kreisverkehr hat neben der höheren Sicherheit für den querenden Fuß- und Radverkehr den Effekt einer gezwungenen Verlangsamung der Geschwindigkeit am

Ortseingang. Der Radverkehr wird ortseinwärts auf einem kombinierten Fuß- und Radweg auf der südlichen Seite der Jetzendorfer Straße bis Höhe Lagerhausstraße geführt (vgl. Kap. 4.2.2). In der Mitterfeldstraße befinden sich beidseitig Gehwege mit einer weiteren Querungsmöglichkeit auf Höhe des südlichen Endes des Vollsortimenters. Diese neue Querungsmöglichkeit erlaubt eine kurze, möglichst direkte Verbindung vom Markt über den neuen Sport- und Jugendspielplatz in das Ortszentrum von Petershausen.

Für die Realisierung des Kreisverkehrs wäre es erforderlich, die Straße „Am Sonnenhang“ von dieser Seite zu schließen. Die Straße wäre weiterhin über die Ziegeleistraße angebunden. Des Weiteren wird vorgeschlagen, eine Zu- und Ausfahrt im Rechtsfahrsinn weiter westlich direkt auf die Jetzendorfer Straße anzubieten. Die dargestellte Lösung mit einem Kreisverkehr könnte auf den bereits in kommunalen Besitz befindlichen Grundstücken umgesetzt werden. Angrenzende private Grundstücke müssten nicht herangezogen werden. Die Einrichtung des dargestellten beidseitigen Gehwegs in der Ziegeleistraße ist bei einer Fahrbahnbreite von 5,50 m allerdings nur unter Inanspruchnahme von schmalen Streifen der angrenzenden Privatgrundstücke möglich.

Östlich des Edeka-Gebäudes sind in der Mitterfeldstraße angrenzend zum Gehweg straßenbegleitend Längsstellplätze vorgesehen:

- + Kreisverkehr als geschwindigkeitsreduzierendes Element am Ortseingang

- + Querungsmöglichkeiten der einzelnen Fahrbahnen am Kreisverkehr für Fuß- und Radverkehr vorhanden
- + Beidseitiger Gehweg in Mitterfeldstraße vorgesehen
- + Großzügige Querungsmöglichkeit auf Höhe des Edeka-Marktes
- + Nach Südwesten ausgerichteter gastronomischer Außenbereich vorhanden
- + Definition des Ortseingang durch Gebäude des Marktes
- + Straßenbegleitende Längsstellplätze an Mitterfeldstraße vorhanden
- Änderung der Fahrbahnverläufe zum Kreisverkehr hin nötig
- Aufenthaltsflächen auf Mittelinsel bei Kreisverkehr knapp bemessen für geringen Eingriff in umliegende Flächen
- Für Gehwege in Ziegeleistraße wäre Grunderwerb notwendig
- Die zukünftig angrenzende Wohnbebauung muss durch entsprechende Gebäudeorientierung (Südausrichtung) und Abstand auf den nördlich gelegenen Parkplatz eingehen
- Im Rahmen der Errichtung eines Vollsortimenters müssen durch den Bauherrn bereits Maßnahmen zur weitestgehenden Lärmvermeidung in Hinsicht auf die zukünftig angrenzenden Wohnbebauung erfolgen



Abbildung 70: Variante 2 - neuer Einzelhandel an Jetzendorfer Straße

#### 4.3.3 Variante 3

Die dritte Variante sieht ebenfalls eine Anordnung des Marktes auf der Nordseite des Grundstückes vor. Gegenüber der in Variante 2 vorgestellten Lösung wurden hierfür die Proportionen des Gebäudes bei gleicher Gesamtfläche geringfügig verändert. Ziel war es hierbei, einen attraktiven baumüberstandenen Freibereich und eine einladende Zugangssituation zur Mitterfeldstraße hin zu orientieren. Dieser Frei- und Zugangsbereich ist somit optimal gelegen, um eine positive Außenwirkung zu erreichen und eine optimale Erreichbarkeit sowohl vom Ortszentrum als auch von der Ziegeleistraße und der Mitterfeldstraße zu sichern. Darüber hinaus ist trotzdem eine direkte Zugänglichkeit des Marktes vom Parkplatz aus gewährleistet. Die Ein- und Ausfahrt zum Parkplatz befindet sich bei dieser Variante im Südosten des Areals, was eine höhere Aufenthaltsqualität des südlich des Vollsortimenters angrenzenden Gastronomiebereichs mit sich bringt. Der Fußgängerübergang über die Mitterfeldstraße könnte in dieser Variante auch entsprechend großzügiger ausgeführt werden.

Für den Knotenpunkt am Ortseingang ist ebenfalls ein Kreisverkehr vorgesehen, der jedoch gegenüber Variante 2 weiter nach Süden verschoben ist. Durch diese Verschiebung ergibt sich die Möglichkeit beidseitige Gehwege in der Ziegeleistraße anzuordnen, ohne in die angrenzenden Privatgrundstücke eingreifen zu müssen. Für diese Lösung müsste allerdings auch die Fahrbahnbreite der Zie-

geleistraße auf das gesetzliche Minimum für Wohnstraßen von 4,5m reduziert werden. Dies ist aus verkehrsplanerischer Sicht erst möglich, wenn die Umgehungsstraße fertig gestellt ist und somit eine deutliche Abnahme des Verkehrs zum P+R Parkplatz zu erwarten ist.

- + Kreisverkehr als geschwindigkeitsreduzierendes Element am Ortseingang
- + Sichere Quermöglichkeiten der einzelnen Fahrbahnen mit ausreichend bemessenen Aufenthaltsbereichen auf Mittelinseln am Kreisverkehr für Fuß- und Radverkehr vorhanden
- + Beidseitiger Gehweg in Mitterfeldstraße vorgesehen
- + Großzügige Quermöglichkeit auf Höhe des Vollsortimenters
- + Nach Süden ausgerichteter gastronomischer Außenbereich sorgt für hohe Aufenthaltsqualität
- + Definition des Ortseingang durch Gebäude des Marktes
- Geringfügig weniger Stellplätze als bei Variante 1&2 umsetzbar
- Keine Quermöglichkeit mit Mittelinsel am Kreisverkehr in der Ziegeleistraße aufgrund beengter Platzverhältnisse

- Die zukünftig angrenzende Wohnbebauung muss durch entsprechende Gebäudeorientierung (Südausrichtung) und Abstand auf den nördlich gelegenen Parkplatz eingehen
- Im Rahmen der Errichtung eines Vollsortimenters müssen durch den Bauherrn bereits Maßnahmen zur weitestgehenden Lärmvermeidung in Hinsicht auf die zukünftig angrenzenden Wohnbebauung erfolgen



Abbildung 71: Variante 3 - neuer Einzelhandel an Jetzendorfer Straße

5



# Entwicklung im Einzelhandel - Konzept zur Belebung der Ortsmitte

---

## 5 Auswirkungen für den Einzelhandel

### 5.1 Die landesplanerische Perspektive

- Bei der Ansiedlung von Edeka am Standort Jetzendorfer Straße handelt es sich landesplanerisch um ein Einzelhandelsgroßprojekt gemäß LEP 5.3 (B).
- Für die Gemeinde Peterhausen ist - laut LEP - als Kleinzentrum die Ausweisung von Flächen für Einzelhandelsgroßprojekte zulässig.
- Die Zulässigkeit von LEH-Betrieben (Lebensmittel-Einzelhandels-Betriebe) ist nach dem LEP Bayern daran gebunden, dass „durch Flächenausweisungen für Einzelhandelsgroßprojekte die Funktionsfähigkeit der Zentralen Orte und die verbrauchernahe Versorgung der Bevölkerung im Einzugsbereich dieser Einzelhandelsgroßprojekte nicht wesentlich beeinträchtigt werden. Soweit sortimentspezifische Verkaufsflächen überschreiten, dürfen Einzelhandelsgroßprojekte, soweit in ihnen Nahversorgungsbedarf oder sonstiger Bedarf verkauft wird, 25 v.H., [...] der sortimentspezifischen Kaufkraft im einschlägigen Bezugsraum abschöpfen.“ (Quelle: LEP Bayern 01.09.2013, 5.3.3)
- „Der Bezugsraum für die maximale Kaufkraftabschöpfung von Nahversorgungsbedarf durch ein Einzelhandelsgroßprojekt ist unabhängig von der Betriebsform

einheitlich der landesplanerische Nahbereich [...], für Gemeinden ohne Nahbereich das Gemeindegebiet.“ (Quelle: LEP Bayern vom 01.09.2013, zu 5.3.3 (B) )

- Die zu erwartenden Vorhabenumsätze für den Edeka auf der Basis von 2013 liegen bei ca. 6,4 Mio. € / - vormals auf der Grundlage von 1.000 m<sup>2</sup> – 4,0 Mio. € - und bei einem zukünftigen Penny bei 3,9 Mio. € (Statista, 2016 und eigene Berechnungen).
- „Nahversorgungsbetriebe [...] sind bis zum Erreichen des Schwellenwerts von 1.200 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche von der landesplanerischen Verkaufsflächen-Steuerung freigestellt.“ (Quelle: LEP Bayern vom 01.09.2013, zu 5.3.3 (B) )

Es zeigt sich, dass die Kaufkraftabschöpfung für den zukünftigen Edeka-Markt bei 24,2 % und dem Penny bei 14,7 %, also unter der vom

BETRIEB	VERKAUFSFLÄCHE [QM]	UMSATZ [MIO. €]	KAUFKRAFT-ABSCHÖPFUNG [%]
NEUER EDEKA-MARKT	1.600	6,4	24,2
NEUER PENNY	800	3,9	14,7

Abbildung 72: Kaufkraftabschöpfung der Planungen im Nahbereich von Petershausen (LEP-basierte Berechnung, Basis Bevölkerungsstand 2013 – 10.693), Quelle: ISR, 2016

LEP formulierten Marke von 25 % liegen. Würde man vor dem Hintergrund dieser Fragestellung als Berechnungsbasis den Bevölkerungsstand von 2015 (siehe Abb. 74), also insgesamt eine Bevölkerungszahl von 11.826 zugrunde legen, so ergäben sich Werte der Kaufkraftabschöpfung von 20,9 % für den Edeka-Markt und 12,7 % für den Penny. (Voraussetzung ist hier, dass der Flächenumsatz und die Kaufkraft der Berechnungsgrundlage von 2013 entspricht.) vgl. Nimmt man hinzu, dass der ausgewiesene Nahversorgungsbereich nicht dem tatsächlichen Einzugsgebiet entspricht, was mit hoher Wahrscheinlichkeit den Grenzen des Nahversorgungsbereichs überschreitet wird die Kaufkraftabschöpfung noch niedriger, also unproblematischer ausfallen. (Eine POS-Befragung, die genaue Auskunft über das Einzugsgebiet geben könnte wurde bisher noch nicht in Auftrag gegeben. Im Zuge der Realisierung von Edeka wird empfohlen dies zu beachten)

BETRIEB	VERKAUFSFLÄCHE [QM]	UMSATZ [MIO. €]	KAUFKRAFT-ABSCHÖPFUNG [%]
NEUER EDEKA-MARKT	1.600	6,4	20,9
NEUER PENNY	800	3,9	12,7

Abbildung 73: Kaufkraftabschöpfung der Planungen im Nahbereich von Petershausen (LEP-basierte Berechnung, Basis Bevölkerungsstand 2015 – 10.693), Quelle: ISR, 2016



## 5.2 Wechsel am existierenden Standort von Edeka-Neukauf zu Penny

- Die Standortverlagerung des Edeka aus dem Ortszentrum an den Randbereich des Zentrums ist nur mit dem Ersatz eines adäquaten Angebots im direkten Ortszentrum zu rechtfertigen. Dieses Angebot wird durch den Discounter Penny erbracht.
- Der Wechsel von Edeka muss nicht mit einem deutlichen Qualitätsverlust verbunden sein. Im Wettbewerb mit den führenden Discountern Aldi und Lidl will sich Penny stärker als ortsverbundener Nahversorger positionieren. Bei der Standortwahl zieht es Penny derzeit verstärkt in Innenstadtlagen. Entsprechend präsentiert sich die REWE-Tochter als lokal verorteter Discounter und arbeitet am Trading-Up für ein gefälligeres Erscheinungsbild.
- Die Verkaufsflächenumsätze von Penny übersteigen diejenigen von Edeka. Das kann mit einer höheren Kundenfrequenz in Zusammenhang gesehen werden, die sich positiv auf das Ortszentrum und eine erhöhte Kundenfrequenz auswirken kann. Penny veranschlagt für seinen Markt lediglich eine Fläche von 800 m<sup>2</sup> was der Standortsituation wesentlich besser entgegen kommt. Hierdurch ergibt sich ebenfalls eine geringere Notwendigkeit für Parkplätze.

- Aufgrund des geringeren Flächenanspruchs des Discounters verbleiben mehr Flächenkapazitäten für anderweitige Nutzungen wie Rathaus, VHS, Musiksaal, Versammlungssaal. Diese sozialen Angebote erhöhen in der Kopplung mit dem Einzelhandel die Attraktivität des Ortszentrums und damit gleichzeitig die Aufenthaltsdauer.

### Ausstattung des Einzelhandelsstandorts - Nahversorgungssituation

- Der neue Standort an der Jetzendorfer Straße verlagert Edeka an den Randbereich des Ortszentrums. Er befindet sich am vorgesehenen Standort - im Unterschied zu den Einzelhandelsangeboten im Norden Petershausens (Aldi, Norma) aber immer noch in fußläufiger Erreichbarkeit des Ortszentrums. Gleichzeitig verfügt er darüberhinaus über einen „Siedlungskontakt“ zum sich anschließenden Wohngebiet der Mitterfeldstraße im Westen der S-Bahnlinie. In seiner jetzigen Lage muss der Standort daher als städtebaulich integriert betrachtet werden.

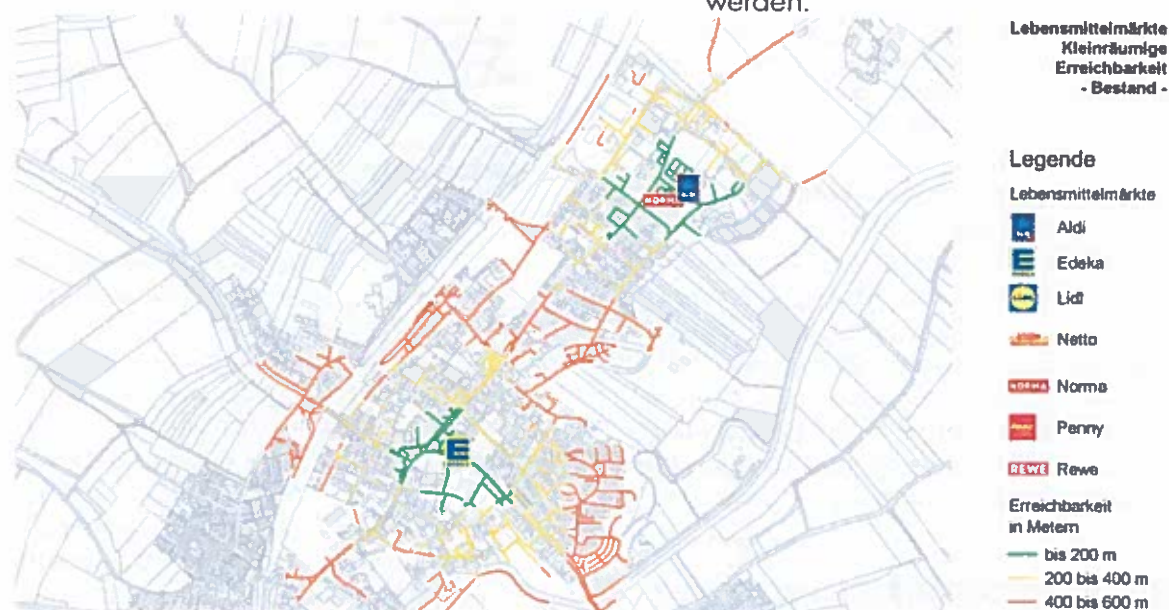


Abbildung 74: Strukturprägende Lebensmittelanbieter in Petershausen und ihre kleinräumige Erreichbarkeit (Ist-Situation) (Quelle: ISR, 2015)

- Die Nahversorgungssituation, d. h. die fußläufige Erreichbarkeit mit Lebensmitteleinzelhandel ist - wie aus den Untersuchungen des ISEK hervorgeht - gerade auch im Westen von Petershausen nicht abgedeckt vgl. Abb. 74, S. 61.
- Mit einer Verlagerung des Edeka an die Jetzendorfer Straße und den Ersatz durch Penny am Marktplatz im Ortszentrum, verbessert sich die Nahversorgungssituation bzw. die fußläufige Erreichbarkeit

im Westen Petershausens wesentlich, ohne die Situation des Ortszentrums zu verschlechtern oder zu gefährden (vgl. Abb. 75).

- Die vorgesehene Wachstumsregion im Westen des Ortszentrums erhält durch den neuen Standort des Edeka eine langfristige und nachhaltige Versorgungsperspektive, der den Edeka Standort zukünftig in eine geschlossene Siedlungslage versetzen wird.

### 5.3 Die innerörtliche Wettbewerbssituation

Wie schon weiter oben angesprochen befinden sich sowohl die Discounter, als auch die Betriebsform des Supermarkt augenblicklich in einer intensiven Entwicklung. Dies betrifft zum einen vor allem das Thema Flächenausweitung, zum anderen aber auch das Thema Flächenqualifizierung.

Dies führt auch in Petershausen zu einem verstärkten innerörtlichen Wettbewerb. Zu den jüngsten Entwicklungen gehört dabei die Erweiterung des bestehenden Lebensmittel-discounters Aldi um 200 m<sup>2</sup> auf 1.200 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche und die Neuan siedlung eines Drogeriemarktes mit ca. 700 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche. Beide Erweiterungen werden zukünftig den Wettbewerbsdruck auf den innerörtlichen Standort erhöhen, da zum einen mit Norma, Aldi und Rossmann im Gewerbegebiet vorteilhafte Kopplungseffekte zu erwarten sind und zum anderen die Flächenumsätze bei Aldi zu den höchsten der Lebensmittelbranche gehören.

Gleichzeitig hat sich die Perspektive der kostenbewussten Discounter gewandelt. Standen ehemals die Supermärkte für Einkaufserlebnis und die Discounter für günstige Preise bei geringer Erlebnisqualität gilt das in der Gegenwart nicht mehr. Die Discounter rüsten ihre Filialen auf, sorgen für mehr Einkaufserlebnis und erhöhen so den Druck auf die Supermärkte. Der Edeka-Neukauf in der Ortsmitte von Petershausen wird es mit seiner augenblicklichen Ausstattung schwer haben in diesem Wettbewerb zu bestehen.

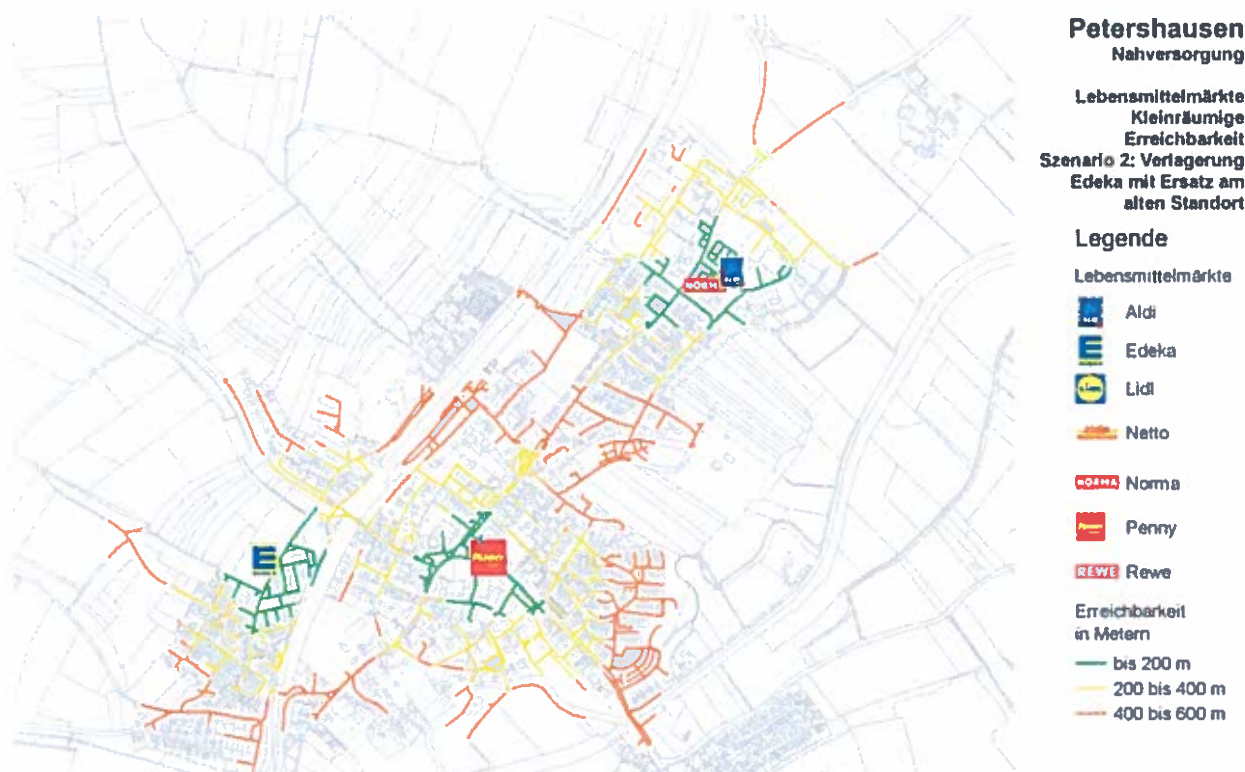


Abbildung 75: Strukturprägende Lebensmittelanbieter in Petershausen und ihre kleinräumige Erreichbarkeit zukünftige Situation (Quelle: ISR, 2015)

In der Fragestellung der Umsatzumverteilungen sind im Rahmen einer Model gestützten Analyse die potenziellen Auswirkungen mit der Vergrößerung/Verlagerung des Vollsortimenters (Edeka) und die Neuansiedlung eines Discounter (Penny) untersucht worden. Zur planungsrechtlichen Beurteilung sind diesbezüglich insbesondere mögliche städtebauliche Auswirkungen im Sinne des zur Beurteilung maßgeblichen § 11 (3) Baunutzungsverordnung relevant. Das Ziel der Betrachtungen richtet sich auf die Fragestellung, ob relevante Veränderungen der Kaufkraftströme ausgelöst werden, die negative Folgewirkungen (Kanibalisierung) nach sich ziehen könnten.

Zur Prognose dieser Wirkungen hat sich in der Einzelhandelsforschung und -begutachtung der Gravitationsansatz bzw. das Gravitationsmodell nach Huff bewährt. Unter Anwendung eines verbesserten Gravitationsmodells, in das die für die Untersuchung relevanten Kennwerte einfließen, wurde die induzierte Umsatzumverteilung durch das ISR ermittelt. Zu den Werten, die in das Gravitationsmodell einfließen gehören dabei:

- Die erhobenen Verkaufsflächen im Lebensmitteleinzelhandel nach Anbietern/Standorten
- Die Flächenproduktivitäten (Euro/ m<sup>2</sup>)
- Die Widerstände (Raumdistanzen)
- Der zu erwartende Umsatz des geplanten Vorhabens
- Die einzelhandelsrelevante Kaufkraft im Einzugsgebiet

In einer Reihe von gutachterlichen Stellungnahmen und gerichtlichen Urteilen zu großflächigen Einzelhandelsansiedlungen stützt sich die Einordnung und Bewertung des zumutbaren Kaufkraftabzuges auf der sogenannten „10 %-Marke“. Dabei wird unterstellt, dass eine Umsatzumverteilung von nicht mehr als 10 % zu Lasten des zentrenorientierten bzw. nahversorgungsrelevanten Einzelhandels keine negativen städtebaulichen und versorgungsstrukturellen Auswirkungen im Sinne von § 11 (3) BauNVO zur Folge hat. Für innenstadtrelevante Sortimente leiten sich demnach städtebauliche Folgen zwischen 10 % und 20 % Umsatzumverteilung ab. In vielen Fällen der Rechtsprechung werden die Werte aber auch weiter gesetzt. Die Bandbreite reicht dabei von 10 % über 10 % - 20% bis hin zu etwa 30% - Werten.

Der Grenzwert von 10% stützt sich auf eine Untersuchung der Arbeitsgemeinschaft der Industrie- und Handelskammern in Baden-Württemberg. Innerhalb der Jahre 1992 bis 1996 sind acht unterschiedliche Einzelhandelsprojekte vom Supermarkt mit 900 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche bis zum Einkaufszentrum mit ca. 21.000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche auf ihre raumordnerischen und städtebaulichen Auswirkungen untersucht worden. In Folge wurde eine Querschnittsauswertung vorgenommen, als deren Resultat Grenzwerten der Umsatzumverteilung bei großflächigen Ansiedlungsvorhaben erstellt. Diese rein statische absatzwirtschaftliche Betrachtung durch die „10 %-Marke“, ohne Berücksichtigung städtebaulicher Gegebenheiten wird jedoch in Wissenschaft und

Praxis kritisiert, da sie in ihrer Aussage pauschal nicht sinnvoll anwendbar ist. Sinnvoller ist es, im Einzelfall die gesamte städtebauliche Situation mit zu berücksichtigen und auch die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit und Stabilität des Anbieters zu berücksichtigen. Zudem sollte im Rahmen der Untersuchung ebenfalls ein „worst case Szenario“ angewendet werden, dass die denkbar schlechteste Situation in der Entwicklung berücksichtigt (die errechneten Werte des ISR berücksichtigen das z. B. in Form von erhöhten Flächenumsätzen bei Edeka).

Entsprechend den oben genannten Voraussetzungen findet innerhalb Petershausen bei den existierenden Anbietern nur eine geringe Umsatzumverteilung zugunsten eines neuen Edekas statt. So ist zu prognostizieren, dass Norma ca. 4,5 % seines Umsatzes an Edeka und Aldi ca. 4,1 % seines Umsatzes verliert. Lediglich der zukünftige Penny weist in der Modellprognose aufgrund der großen Nähe zu Edeka mit 9,5 % seines Umsatzes höhere Werte auf. Aufgrund seiner Leistungsfähigkeit im Rahmen der Flächenproduktivität sowie der vorgesehenen sozialen frequenzbringenden zusätzlichen Nutzungen und des berücksichtigten „worst case Szenarios“ sind aber auch hier keine gravierenden städtebaulichen Folgen zu erwarten. Auch die zukünftige Aldi/Rossmannweiterung findet hierdurch keine Beeinträchtigung.

### Die Situation im regionalen Kontext

Petershausen darf aber nicht nur ausschließlich vor dem Hintergrund des Mikrostandorts betrachtet werden. Der Standort befindet sich im Kontext regionaler Mitwettbewerber. Einen Überblick bietet Abb. 76.

Es entstehen immer neue Angebote im Umfeld von Petershausen, die die Gefahr eines Kaufkraftabflusses in sich bergen. Jüngstes Beispiel ist der Rewe-Markt in der Gemeinde Hohenkammer.

Petershausen liegt jedoch im Kontext der beschriebenen Raumstruktur im Regionalplan auf einer sogenannten „Entwicklungsachse überregionaler Bedeutung“ vgl. Abb. 77. Das Netz der Zentralen Orte soll durch dieses Konzept der Entwicklungsachsen ergänzt werden. Sie stellen überregionale oder regionale Achsen dar, die vorrangig der Konzentration und der weiteren verstärkten Entwicklung der Siedlungstätigkeit sowie der Bündelung von Infrastruktureinrichtungen dienen. Petershausen erfüllt in diesem Kontext somit im Vergleich zu seinen Nachbargemeinden eine herausragende Stellung was sich auch im Einzelhandelsangebot spiegeln sollte. Eine höhere Zentralität bzw. Kaufkraftbindung am Standort ist damit schon vor dem Hintergrund des LEP's als sinnvoll und zielführend einzuschätzen.

Mit der Flächenausweitung des Edeka und der Neuansiedlung des Penny steigt die Kaufkraftbindung bzw. Zentralität von 105 % auf 129 %, was für den Standort als angemessen zu betrachten ist (Abb. 78).

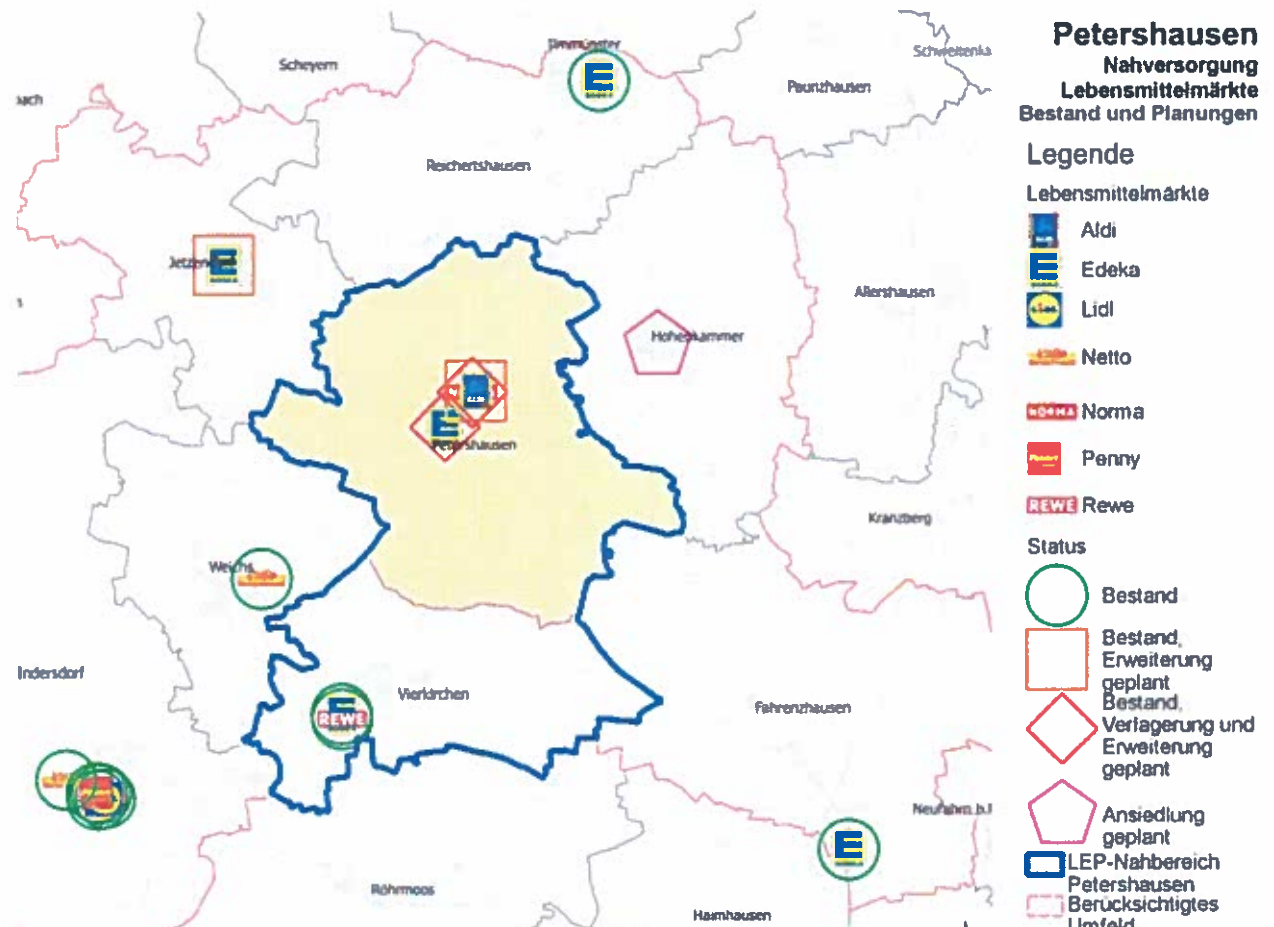


Abbildung 76: Regionale strukturprägende Angebote im Lebensmitteleinzelhandel (Quelle: ISR, 2015)

Gebiet	Anzahl Betriebe	Verkaufsfläche (qm)	Umsatz (Mio. €)	Kaufkraftbindung (%)
Petershausen	11	3.235	18,2	116
Vierkirchen	6	2.480	9,8	90
<b>Gesamter Nahbereich</b>	<b>17</b>	<b>5.715</b>	<b>27,9</b>	<b>105</b>
<b>Verlagerung + Erweiterung Edeka mit Penny am alten Standort</b>	<b>18</b>	<b>7.315</b>	<b>34,3</b>	<b>129</b>

Abbildung 78: Kaufkraftbindung im Vergleich

Regionaler Planungsverband München  
München, den 14.09.2005

gez.  
Pontner  
Landrat  
Verbandsvorsitzender

Ziele des Regionalplans

- Kleinzentrum
- Unterzentrum
- Siedlungsschwerpunkt

Zentrale Doppelorte sind durch Verbindungslinien gekennzeichnet

Nachrichtliche Wiedergabe staatlicher Planungsziele  
(Quelle: Landesentwicklungsprogramm Bayern, Stand 1. April 2003)

- Oberzentrum
- Mögliches Oberzentrum
- Mittelzentrum
- Mögliches Mittelzentrum

- Zentrale Doppelorte sind durch Verbindungslinien gekennzeichnet
- Entwicklungsachse von überregionaler Bedeutung
- Grenze der Region
- Verdichtungsraum
- Stadt- und Umlandbereich im Verdichtungsraum
- Äußere Verdichtungszone
- Ländlicher Raum
- Allgemeiner ländlicher Raum
- Ländlicher Teilraum im Umfeld der großen Verdichtungsräume

Maßstab 1 : 500 000

Kartengrundlage: Ausschnitt aus der Karte „Verwaltungsgliederung“ Maßstab 1:500000, Stand 01.01.2002, herausgegeben von der Regierung von Oberbayern. Nachdruck und Vervielfältigung nur mit Genehmigung des Herausgebers.

Bearbeiter: Regionalbaufrager für die Region München  
Kartographie: Regierung von Oberbayern  
Herausgeber: Regionaler Planungsverband München

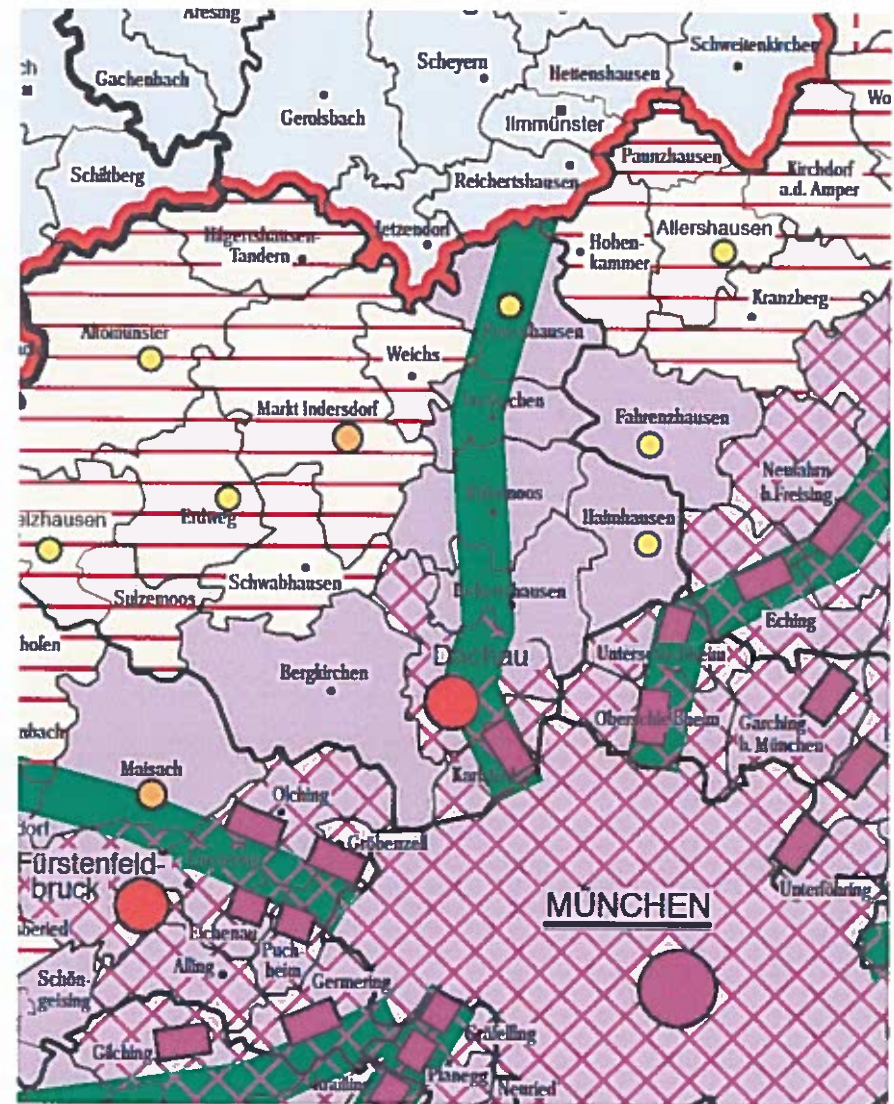


Abbildung 77: Regionalplan München, Raumstruktur

6



**FAZIT**

---

## 6 Fazit

Im Zuge der Feinuntersuchung wurden verschiedenen Varianten für die zukünftige Entwicklung der Ortsmitte von Petershausen und deren jeweilige Vor- und Nachteile aufgezeigt. Eine endgültige Entscheidung für eine eindeutig zu präferierende Variante lässt sich im Rahmen der Feinuntersuchungen nicht ermitteln. Daher folgende zusammenfassende Abwägung:

### Pertrichplatz und Sparkassenareal

In der Gesamtschau lässt sich eine leichte Präferenz für Variante 3 zur Neuordnung des Sparkassenareals und des Pertrichplatzes ableiten. Wobei gerade für die Neuordnung des Knotenpunktes am Pertrichplatz auch die Variante 2 ohne eine kostenintensive Lichtsignalanlage eine attraktive Alternative darstellt. Hinsichtlich einer zukunftsorientierten Planung wäre es auch durchaus denkbar, mit verhältnismäßig wenig Aufwand eine abknickende Vorfahrtstraße, wie in Variante 2 gezeigt, auch mit einer Lichtsignalanlage nachzurüsten, sollte sich zu einem späteren Zeitpunkt die Notwendigkeit hierzu ergeben. Mit beiden Varianten könnten die Zielsetzungen für die Ortsmitte erreicht werden.

In Bezug auf die Unterbringung der VHS und Musikschule im Ortszentrum wird empfohlen, nochmals intensiv in die Abstimmung mit der Regierung von Oberbayern hinsichtlich einer möglichen Förderung der Sanierung des alten Schulgebäudes für eine Nutzung durch die

VHS und Musikschule einzusteigen. In diesem Falle wäre das aus ökonomischen Gesichtspunkten durchaus eine interessante Alternative. Hinsichtlich der zusätzlichen Belegung der Ortsmitte wäre eine Positionierung dieser frequenzbringenden Nutzung zusätzlich zum Rathaus und zum neuen Lebensmitteleinzelhandel eine ideale Kombination.

### Jelzendorfer Straße und neuer Edeka Standort

Für den neuen Vollsortimenter-Standort sollte aus städtebaulicher und freiraumplanerischer Sicht die Variante 3 weiterverfolgt werden. Dies erfordert zwar eine interne Umplanung des Gebäudes, sollte aber mit überschaubaren Änderungen an der Dimensionierung möglich sein. Diese Variante bietet hinsichtlich Erreichbarkeit, Belegung des öffentlichen Raums, Attraktivität der Sitzbereiche und Ortsbild die überzeugendste Lösung.

Für die zukünftige verkehrliche Erschließung und die Definition des Ortseingangs sollte eine der beiden Lösungen mit Kreisverkehr umgesetzt werden. Variante 2 ist hierbei derzeit besser zu bewerten, da diese unabhängig von der Umgehungsstraße realisiert werden könnte. Im Zuge einer entsprechenden Entwurfsplanung für die Tiefbaumaßnahmen und in der Abwägung hinsichtlich je nach Variante gegebenenfalls erforderlichem Grunderwerb ist abzuwägen, in welcher Position der Kreisverkehr genau angeordnet werden sollte.

Für die Unterführung unter der Bahnlinie ist

die Variante 3 mit einem einseitigem Fuß- und Radweg auf der Südseite aus Sicht der Verkehrssicherheit zu bevorzugen.

Die dargestellten Varianten stellen mögliche Konzept dar, die im weiteren Verlauf über die Aufstellung von Bebauungsplänen durch entsprechend ausgearbeitete Vorhabenplanungen, z.B. hinsichtlich Gebäudeentwurf Sparkassenareal und Edeka-Markt, Straßenplanung, etc. zu konkretisieren sind.

Für die weitere Umsetzung der Neuordnung des Sparkassenareals wird aufgrund der sehr prominenten Lage in der Ortsmitte und der bedeutenden Funktion für die Belegung derselben, sowie wegen der repräsentativen Außenwirkung die Durchführung eines architektonischen Wettbewerbs empfohlen. Hierdurch ist es der Gemeinde möglich, alternative Entwürfe zu vergleichen und zusammen mit einer Fachjury das für Petershausen besten Konzept zu ermitteln. Die Durchführung eines Wettbewerbs für die Entwicklung eines zentralen Areals mit so hoher Bedeutung für die Entwicklung des Ortszentrums wird gewöhnlich auch über die Städtebauförderung unterstützt.

### Verlagerung und Ergänzung des Einzelhandelsangebots

Sowohl im Steuerkreis als auch im Stadtrat wurde die Verlagerung des existierenden Vollsortimenters und der Ersatz bzw. die Neuan siedlung eines Discounters am Marktplatz intensiv diskutiert. Während ein Meinungsbild



den Wechsel bzw. die Neuansiedlung unterstützte, wurden auf der anderen Seite klare Befürchtungen hinsichtlich der innerörtlichen Schwächung des Angebots bzw. des existierenden Einzelhandels geäußert.

Im Rahmen der vorhergehenden Ausführungen zum Einzelhandel wurde aufgezeigt, dass die Verlagerung des Vollsortimenters und der Ersatz bzw. die Ergänzung durch einen Discounter in der Ortsmitte eine Stärkung der Einzelhandelssituation für ganz Petershausen darstellt. Darüberhinaus wird die Ortsmitte durch die Verbindung von weiteren öffentlichen Einrichtungen mit flankierenden Dienstleistungen zusätzlich gestärkt.

#### Eckpunkte für die weitere Entwicklung

Aus der Feinuntersuchung für die Ortsmitte von Petershausen ergeben sich für die zukünftige Entwicklung folgende wesentliche städtebauliche, landschafts- und verkehrsplannerische Eckpunkte:

- Schaffung von klaren Raumkanten entlang der Münchner Straße sowie entlang der Ostseite des Markplatzes, zur Bewahrung der Bebauungsstruktur mit „Hofcharakter“
- Integration der neuen Bebauung in das Ortsbild durch eine zwei- bis maximal drei geschossige Bebauung in der Ortsmitte

- Erweiterung bzw. Vergrößerung des Markplatzes für vielfältige Nutzungen und hochwertige Gestaltung mit entsprechender Möblierung und Bepflanzung
- Belebung des Markplatzes durch ein vielfältiges Nutzungsangebot bestehend aus öffentlichen, sozialen sowie Einzelhandels- und Dienstleistungsnutzungen
- Erhalt des wertvollen und ortsbildprägenden Baumbestandes
- Errichtung von sinnvollen und sicheren Querungsmöglichkeiten für Fußgänger am Pertrichplatz
- Neuordnung des Knotenpunktes am Pertrichplatz als abknickende Vorfahrtsstraße mit der Option ggfl. langfristig bei Bedarf eine Lichtsignalanlage nachzurüsten
- Klare Definition des Ortseingangs an der Jetzendorfer Straße u.a. durch einen Kreisverkehr am Knotenpunkt
- Schaffung einer sicheren Verbindung für Fuß- und Radverkehr durch die Bahnunterführung

7



# LITERATUR- und ABBILDUNGSVERZEICHNIS

---

## 7. Literatur- und Abbildungsverzeichnis

### Allgemeine Daten aus dem Internet

- Gemeinde Petershausen: [www.petershausen.de](http://www.petershausen.de), Stand 2016
- Kommunale Agend 21 Petershausen: <http://www.agenda21-petershausen.de>, Stand 2015

### Übergeordnete Planungen:

- Gemeinde Petershausen: Flächennutzungsplan, Stand 1990
- Planungsgruppe Strasser und Partner GBR (Hrsg.): *Feinuntersuchung Bereich Bahnhofstraße / Bahnhofplatz*, Stand 2012
- Architekten Höldrich: Konzeptüberlegungen für den geplanten Vollsorlimenter mit Getränkemarkt an der Jetzendorfer Straße, 2016
- Penny- Markt GmbH: Musterbaubeschreibung, Stand 2015
- VHS Petershausen: Raumprogramm der VHS und Musikschule mit Angaben zu Nutzungszeiten und möglichen Synergieeffekten, Stand 2016
- Gemeinde Petershausen: Entwurf Bebauungsplan „Ortsmitte“
- Workshops Zentrumsmagneten: Ergebnisse der Ausstellung und Workshops, Stand 2016
- Bürgerwerkstatt Mobilität: Protokoll, Stand 2015

### Internet-Kartendienste:

- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege: ‚Bayerischer Denkmalatlas‘, unter: <http://www.blfd.bayern.de/denkmalenerfassung/denkmalliste/bayernviewer>, Stand 23.03.2016
- Bayerisches Landesamt für Umwelt: ‚Bayerisches Fachinformationssystem Naturschutz‘, unter: <http://www.lfu.bayern.de/umweltdaten/kartendienste/index.htm>, Stand 23.03.2016
- Bayerisches Staatsministerium der Finanzen, für Landesentwicklung und Heimat: ‚Bayern-Atlas‘, unter: <http://geoportal.bayern.de/bayernatlas/?X=5326527.76&Y=4444644.10&zoom=12&lang=de&topic=bvv&bgLayer=atkis>, Stand 23.03.2016

# ABBILDUNGEN

Abbildung 1: Bestandssituation in der Ortsmitte von Petershausen	3
Abbildung 2: Raumbedarf für kulturelle Nutzungen	4
Abbildung 3: Gesamtumgriff des Untersuchungsgebietes	5
Abbildung 4: Verkehrsknotenpunkt am Pertrichplatz	8
Abbildung 5: Brachliegendes Grundstück in der Ortsmitte	8
Abbildung 6: Café Kloiber am Pertrichplatz	9
Abbildung 8: temporäre Nutzungen am Pertrichplatz	9
Abbildung 7: prägender Baumbestand sowie tempoträre Bauten prägen das Ortsbild	9
Abbildung 9: ehemalige landwirtschaftlich genutzte Gehöfte	9
Abbildung 12: Stellplatzsituation auf dem Marktplatz	10
Abbildung 10: heutiges Sparkassengebäude	10
Abbildung 11: Durchgang zum Marktplatz	10
Abbildung 13: Brunnen mit prägendem Baumbestand auf dem Marktplatz	10
Abbildung 14: beispielhafte Gestaltung eines Vorbereichs in der Bahnhofstraße	11
Abbildung 16: Parksituation in der Bahnhofstraße	11
Abbildung 15: Durchgang zwischen Bahnhofstraße und Marktplatz	11
Abbildung 17: hohes Verkehrsaufkommen	11
Abbildung 19: beengte Fuß- und Radwegesituation	12
Abbildung 18: Schreibwarengeschäft und Längsparker in der Jetzendorfer Straße	12
Abbildung 20: Schrägparker mit Straßenrandbegrünung in der Jetzendorfer Straße	12
Abbildung 22: Ortseinfahrt an der Jetzendorfer Straße	13
Abbildung 21: Bahnunterführung in der Jetzendorfer Straße	13
Abbildung 23: Neugestalteter Jugendplatz	13
Abbildung 24: Sparkassengebäude mit zweigeschossigem Dach	14
Abbildung 26: Café Kloiber ebenfalls mit zwei Geschossen im Dach	14
Abbildung 25: Bahnhofstraße mit zwei bis viergeschossiger Bebauung	14
Abbildung 27: homogene Geschossigkeit in der Jetzendorfer Straße	14
Abbildung 28: Gebäudehöhen	15
Abbildung 29: ortsbildprägender Baumbestand am Pertrichplatz	16
Abbildung 31: Vegetationsbestand an der Bahnunterführung	16
Abbildung 30: Ortsbildprägender Baumbestand jeweils auf Privatgrund in der Bahnhofstr.	16

Abbildung 32: Baumbestand Jugendplatz	16
Abbildung 33: Vegetation	17
Abbildung 34: Rampe zum Schreibwarengeschäft	18
Abbildung 36: Treppen- und Rampenanlage in der Bahnhofstraße	18
Abbildung 38: Treppe und Rampe zum Edeka in der Münchner Straße	18
Abbildung 35: Treppenzugang am Pertrichplatz	18
Abbildung 37: Treppenzugang in der Bahnhofstraße	18
Abbildung 39: Barrierefreiheit	19
Abbildung 42: Dienstleistung am Pertrichplatz	20
Abbildung 40: Gasthof in der Ortsmitte	20
Abbildung 41: Marktplatz	20
Abbildung 43: EDEKA in der Ortsmitte	20
Abbildung 44: Barrierefreiheit	21
Abbildung 45: Verkehrszählung am Pertrichplatz (INGEVOST 2014) in Kfz/24h	22
Abbildung 46: Qualitätsstufen an unsignalisierten Knotenpunkten (Quelle: FGSV, Tabelle 5-1 HBS 2015)	22
Abbildung 47: Leistungsfähigkeit in der Morgenspitze	23
Abbildung 48: Leistungsfähigkeit in der Abendspitze	23
Abbildung 49: Fußgängerüberweg im Mündungsbereich der Jetzendorfer Straße	24
Abbildung 50: Kurvenverlauf Indersdorfer Straße / Münchner Straße	24
Abbildung 53: Parksituation Jetzendorfer Straße	25
Abbildung 55: Parksituation am Edeka	25
Abbildung 51: Parksituation in der Bahnhofsstraße	25
Abbildung 52: Parksituation am Pertrichplatz	25
Abbildung 54: Parksituation am Marktplatz	25
Abbildung 56: Variante 0 - Ortsmitte	35
Abbildung 57: Variante 1 - Gebäudeaufteilung	37
Abbildung 58: Variante 1 - Ortsmitte	37
Abbildung 59: Variante 2 - Gebäudeaufteilung	39
Abbildung 60: Variante 2 - Ortsmitte	39
Abbildung 62: Variante 3 - Gebäudeaufteilung	41

# ABBILDUNGEN

Abbildung 61: Variante 3 - Ortsmitte	41
Abbildung 63: Beispielhafter Tiefgaragengrundriss	42
Abbildung 64: Leistungsfähigkeit in der Morgenspitze bei geänderter Vorfahrt	43
Abbildung 65: Leistungsfähigkeit in der Abendspitze bei geänderter Vorfahrt	43
Abbildung 66: Var. 1 - Bahnunterführung mit Fahrradschutzstreifen	47
Abbildung 67: Var. 2 - Bahnunterführung mit einseitig kombinierten Geh- und Radweg	49
Abbildung 68: Bereich zwischen Hubertusweg und Pertrichplatz	51
Abbildung 69: Variante 1 - neuer Einzelhandel an Jetzendorfer Straße	53
Abbildung 70: Variante 2 - neuer Einzelhandel an Jetzendorfer Straße	55
Abbildung 71: Variante 3 - neuer Einzelhandel an Jetzendorfer Straße	57
Abbildung 72: Kaufkraftabschöpfung der Planungen im Nahbereich von Petershausen (LEP-basierte Berechnung, Basis Bevölkerungsstand 2013 – 10.693), Quelle: ISR, 2016	60
Abbildung 73: Kaufkraftabschöpfung der Planungen im Nahbereich von Petershausen (LEP-basierte Berechnung, Basis Bevölkerungsstand 2015 – 10.693), Quelle: ISR, 2016	60
Abbildung 74: Strukturprägende Lebensmittelanbieter in Petershausen und ihre kleinräumige Erreichbarkeit (Ist-Situation) (Quelle: ISR, 2015)	61
Abbildung 75: Strukturprägende Lebensmittelanbieter in Petershausen und ihre kleinräumige Erreichbarkeit zukünftige Situation (Quelle: ISR, 2015)	62
Abbildung 76: Regionale strukturprägende Angebote im Lebensmitteleinzelhandel (Quelle: ISR, 2015)	64
Abbildung 78: Kaufkraftbindung im Vergleich	65
Abbildung 77: Regionalplan München, Raumstruktur	65

