



TEILRÄUMLICHES STADTENTWICKLUNGSKONZEPT

„Zukunft Innenstadt“
Stadt Senden

baldauf
ARCHITEKTEN
STADTPLANER





EUROPÄISCHER FONDS
FÜR REGIONALE ENTWICKLUNG
als Teil der Reaktion der Union auf die
COVID-19-Pandemie finanziert

REACT-EU



www.efre-bayern.de

Förderung

Die Erarbeitung des vorliegenden teilträumlichen Stadtentwicklungskonzeptes wurde im Förderprogramm „React-EU“ mit Mitteln des Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung, als Teil der Reaktion der Union auf die COVID19-Pandemie finanziert, durch die Europäische Union und den Freistaat Bayern finanziell unterstützt.

Auftraggeber



Stadt Senden

Hauptstraße 34
89250 Senden

www.stadt-senden.de

Vertreten durch:

Frau Bürgermeisterin Claudia Schäfer-Rudolf
Herr Jörn Marx, Stadtbaumeister
Frau Dipl. Ing. Ulrike Gallo

Auftragnehmer



Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH Geschäftsführer: Prof. Dr. Ing. Gerd Baldauf Freier Architekt BDA und Stadtplaner

Schreiberstraße 27 · 70199 Stuttgart
Tel. 0711 / 96787-0 · Fax 0711 / 96787-22
Info@baldaufarchitekten.de
www.baldaufarchitekten.de

Bearbeiter:

Herr Prof. Dr. Ing. Gerd Baldauf, Freier Architekt BDA und Stadtplaner
Frau Jessica Auch, M. Eng. Stadtplanerin
Herr Jonas Schendel, B. Sc.
Frau Julia-Elisa Gerhardt, M. Eng.
Herr Dipl.-Ing. Knut Maier, Architekt und Stadtplaner, DGNB Consultant
Frau Vera-Sophie Delfs, M. Eng.
Frau Vivien Röbler, M. Sc. Architektin und Stadtplanerin, DGNB Consultant

Stand

31. Mai 2023

VORWORT

Die Stadt Senden hat das Ziel einer bürgerfreundlichen und zukunftsweisenden Entwicklung der Innenstadt. Bereits 2017 erarbeitete das Büro Schirmer Architekten + Stadtplaner ein Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK). Daraufhin wurde 2018 das Sanierungsgebiet „Innenstadt“ festgesetzt, welches mit Mitteln des Bund-Länder-Städtebauförderungsprogramms „Wachstum und nachhaltige Erneuerung“ gefördert wird.

Im vorliegenden teilräumlichen Stadtentwicklungskonzept „Zukunft Innenstadt“ werden die Inhalte des ISEKs vertieft und konkrete städtebauliche und stadtgestalterische Maßnahmenvorschläge und Leitlinien dargestellt. Auch wird auf den Handlungsbedarf im Rahmen der Bauleitplanung eingegangen.

Die Innenstadt Sendens leidet besonders im Bereich Gastronomie und Einzelhandel unter den Folgen der COVID-19-Pandemie und der Konkurrenz des Einzelhandelsstandortes „Senden Nord“. Zudem besteht Handlungsbedarf in Bezug auf die Aufenthaltsqualität sowie Klimaschutz- und Klimaanpassungsmaßnahmen, um die Bedeutung der Innenstadt für das Gemeinwohl zu stärken und die Resilienz gegenüber des Klimawandels zu verbessern.

Das teilräumliche Stadtentwicklungskonzept wird daher im EFRE-Programm des Freistaats Bayern durch die Maßnahme REACT-EU der Europäischen Union gefördert. Teil des EFRE-Programms ist eine EU-Innenstadt-Förderinitiative für bayerische Städte und Gemeinden. Der Fokus liegt hierbei auf der Verbesserung der lokalen Infrastruktur und die Anpassung der Innenstädte an digitale, klimatische und energetische Herausforderungen.

Die durch das Büro Baldauf Architekten und Stadtplaner erarbeitete Entwicklungsstrategie legt dabei den Schwerpunkt auf die Themen Wohn- und Wohnumfeldqualität, öffentliche Versorgungsinfrastruktur, Qualität der Stadtgestalt und der öffentlichen Räume sowie die Stärkung von Einzelhandel und Dienstleistungen innerhalb der Innenstadt. Ziel dabei ist die Schaffung eines durch Einzelhandel und Komplementärangebote aus Dienstleistungen und Gastronomie gekennzeichneten, vielfältigen und attraktiven Stadtzentrums.

Trotz der starken Konkurrenz des Einzelhandelsstandortes „Senden Nord“ soll ein leistungs- und anziehungsstarkes Einzelhandelsangebot in der Innenstadt gesichert werden. Hierzu erfolgte parallel zur Erstellung des teilräumlichen

Stadtentwicklungskonzeptes „Zukunft Innenstadt“ die Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes. Gleichzeitig wurde ein rahmengebendes Parkraum- und ein Radverkehrskonzept für die Innenstadt erarbeitet.

Der im Jahr 2022 erstellte städtebauliche Rahmenplan „Lebendige Mitte“ (Büro Schirmer, Würzburg) betrachtet den innerhalb des Plangebiets liegenden Bereiches des Marktplatzes und beleuchtet Leitlinien und städtebauliche Optionen zu einer Neubebauung des Areals.

Auf Grundlage der bestehenden Planungen sowie eines Leitbildes, Handlungsfeldern und Zielsetzungen wurden Maßnahmen für eine zukunftsfähige Sendener Innenstadt ausgearbeitet. Die vorliegende Untersuchung weist folgende übergeordnete Vorgehensweise auf:

- Zunächst wurden die vorhandenen, zum Teil sehr ausführlichen und weitreichenden Untersuchungen zusammengefasst.
- Anschließend wurden eigene Bestandsaufnahmen und Analysen durchgeführt, woraus die Stärken- und Schwächen-Analyse folgt.
- Auf dieser Grundlage wurden Leitlinien, Zielsetzungen, Strategien und Maßnahmen erarbeitet und in einem städtebaulichen Rahmenplan mit Teilbereichen dargestellt.
- Die Strategien zu Umsetzung und Durchführung der Maßnahmen werden begleitend formuliert.

Erfahrungen aus ähnlich gelagerten Aufgaben haben gezeigt, dass städtebauliche Eingriffe selbstverständlich zu Diskussionen und kontroversen Meinungen führen. Der Innenbereich von Senden soll nicht komplett „umgekrempelt“ werden, unsere Vorschläge zielen eher darauf ab, behutsam, in Schritten und zum Teil auch experimentell vorzugehen, um eine möglichst breite Zustimmung in der Bevölkerung und bei den Betroffenen zu finden.

Zur besseren und schnelleren Lesbarkeit sind die Maßnahmen an den Anfang gesetzt (Seite 23 bis Seite 76). Die Bestandsaufnahmen und Analysen sowie die Betrachtung der Bauleitplanung und der Instrumente schließt sich dann an.

INHALTSVERZEICHNIS

A	EINFÜHRUNG	9
A.1	LAGE UND ABGRENZUNG DES PLANGEBIETES	10
A.2	BESTANDSZUSTAND IN 3D DARSTELLUNG	12
A.3	HISTORISCHE ENTWICKLUNG	14
B	LEITBILD	19
B.1	ÜBERGEORDNETES LEITBILD	20
C	MASSNAHMEN UND STRATEGIEN	23
C.1	AUSGANGSLAGE	24
C.2	EINZUGSBEREICH INNENSTADT	26
C.3	GRÜNKONZEPT	27
C.4	RAHMENPLAN	28
C.4.1	Bereich Mitte	30
C.4.2	Bereich Kemptener Straße	36
C.4.3	Bereich Harderstraße	40
C.4.4	Bereich westliche Hauptstraße	41
C.5	MASSNAHMEN	48
C.6	IDEEN DES BETEILIGUNGSPROZESSES	63
C.7	UMSETZUNG	64
D	MASSENSTUDIE	67
E	BESTEHENDE GRUNDLAGEN UND PLANUNGEN	79
E.1	REGIONALPLAN	80
E.2	FLÄCHENNUTZUNGSPLAN	82
E.3	BESTEHENDE KONZEPTE	84
E.3.1	ISEK	84
E.3.2	Verkehrskonzept	89
E.3.3	Parkraumkonzept	92
E.3.4	Radverkehrskonzept	94
E.3.5	Einzelhandelskonzept Fortschreibung 2023	96
E.3.6	Raumordnerische und Städtebauliche Sensitivitätsanalyse – Untersuchungsraum Senden Nord	110
E.3.7	Sanierungsgebiet Innenstadt	111
E.3.8	Wettbewerbe und Städtebauliche Konzepte	112
E.4	BEBAUUNGSPLÄNE	114
E.4.1	Allgemein	114
E.4.2	Bebauungsplan „Beim Zollhaus – Ortskern I+ II“ Ortsteil Senden vom 25.06.2008	115

E.4.3	Bebauungsplan „Heinrich-Heine-Straße“, Ortsteil Ay a.d. Iller, vom 26.08.1998	116
E.4.4	Bebauungsplan „Illerstraße-Dillmannstraße“, Ortsteil Ay a.d. Iller, vom 02.05.1979	117
E.4.5	Bebauungsplan „Kemptener Straße“, Ortsteil Senden, vom 18.12.1984	118
E.4.6	Bebauungsplan „Hauptstraße / Kemptener Straße“, Ortsteil Seden, vom 01.10.2013	119
E.4.7	Bebauungsplan „Ortskern Innenstadt“, Ortsteil Senden, vom 13.02.1992	120
E.4.8	Bebauungsplan „Ortskern Innenstadt, 1. Änderung“, Ortsteil Senden vom 27.09.2000	122
E.4.9	Bebauungsplan „Ortskern Innenstadt, 2. Änderung“, Ortsteil Senden vom 23.06.2010	124
E.4.10	Bebauungsplan „SüdlichE Kemptener Straße“ (Grundfassung), Ortsteil Senden vom 04.06.2009	125
E.4.11	Bebauungsplan „Nördlich der Hauptstraße“ (Grundfassung) Ortsteil Ay a.d. Iller vom 12.01.1983	126
E.4.12	Bebauungsplan „Westlich der Zeisestraße“ (Grundfassung), Ortsteil Ay a.d. Iller vom 04.05.1972	127
E.4.13	Bebauungsplan „An der Kemptener Straße“, 1. Änderung, Ortsteil Senden vom 07.07.2022	128
E.4.14	Fazit	129

F	BESTAND INNENSTADT	131
F.1	MOBILITÄT UND ERREICHBARKEIT	132
F.2	BAUSTRUKTUR	134
F.3	GEBÄUDEHÖHEN	136
F.4	GEBÄUDESUBSTANZ / MODERNISIERUNGSBEDARF	138
F.5	GEBÄUDENUTZUNGEN	140
F.6	LEERSTAND	144
F.7	ÖFFENTLICHER RAUM UND FREIFLÄCHENNUTZUNG	146
F.8	KLIMASCHUTZ, KLIMAAANPASSUNG, NACHHALTIGKEIT UND ENERGIE	150
F.9	FLÄCHENBILANZ INNENSTADT	152
G	SWOT-ANALYSE	155
G.1	STÄRKEN UND POTENZIALE	156
G.2	SCHWÄCHEN UND RISIKEN	158
G.3	ZUSAMMENFASSUNG	160
H	BETEILIGUNG	163
H.1	BÜRGERVERANSTALTUNG	164
H.2	ONLINE-BETEILIGUNG	168
H.3	FAZIT	177
I	INSTRUMENTE ZUR UMSETZUNG	179
I.1	KOMMUNALE INVESTITIONSPROJEKTE	180
I.2	KONZEPTVERGABE	181

I.3	AKTIVE STÄDTEBAULICHE ENTWICKLUNGSARBEIT	182
I.3.1	Die Organisation von Unterstützung für die Akteure vor Ort	182
I.3.2	Städtebauliche Verhandlung und Projektentwicklung	182
I.3.3	Kommunaler Zwischenerwerb	184
I.4	RECHTSINSTRUMENTE	185
I.4.1	Bebauungspläne und sonstige Satzungen	185
I.4.2	Veränderungssperre und Zurückstellung von Baugesuchen	187
I.4.3	Städtebaulicher Vertrag	187
I.4.4	Städtebauliche Sanierungsmaßnahme ohne Förderung	188
I.4.5	Vorkaufsrecht	189
I.4.6	Bodenordnung durch Umlegung	190
I.4.7	Baugebot	190
I.4.8	Fazit - Kombination der Instrumente	191
I.5	INFORMATIONSD- UND BETEILIGUNGSPROJEKTE	192
I.5.1	Individuelle Eigentümerinformation	192

J ANHANG 195

J.1	ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS	196
J.2	ABBILDUNGSVERZEICHNIS	197
J.3	FOTODOKUMENTATION	208
J.4	LUPENBETRACHTUNG VON POTENZIALFLÄCHEN	214
J.5	RICHTLINIE ZUR FÖRDERUNG IN DER INNENSTADT VON SENDEN	224
J.6	GESTALTUNGSLEITLINIEN	228



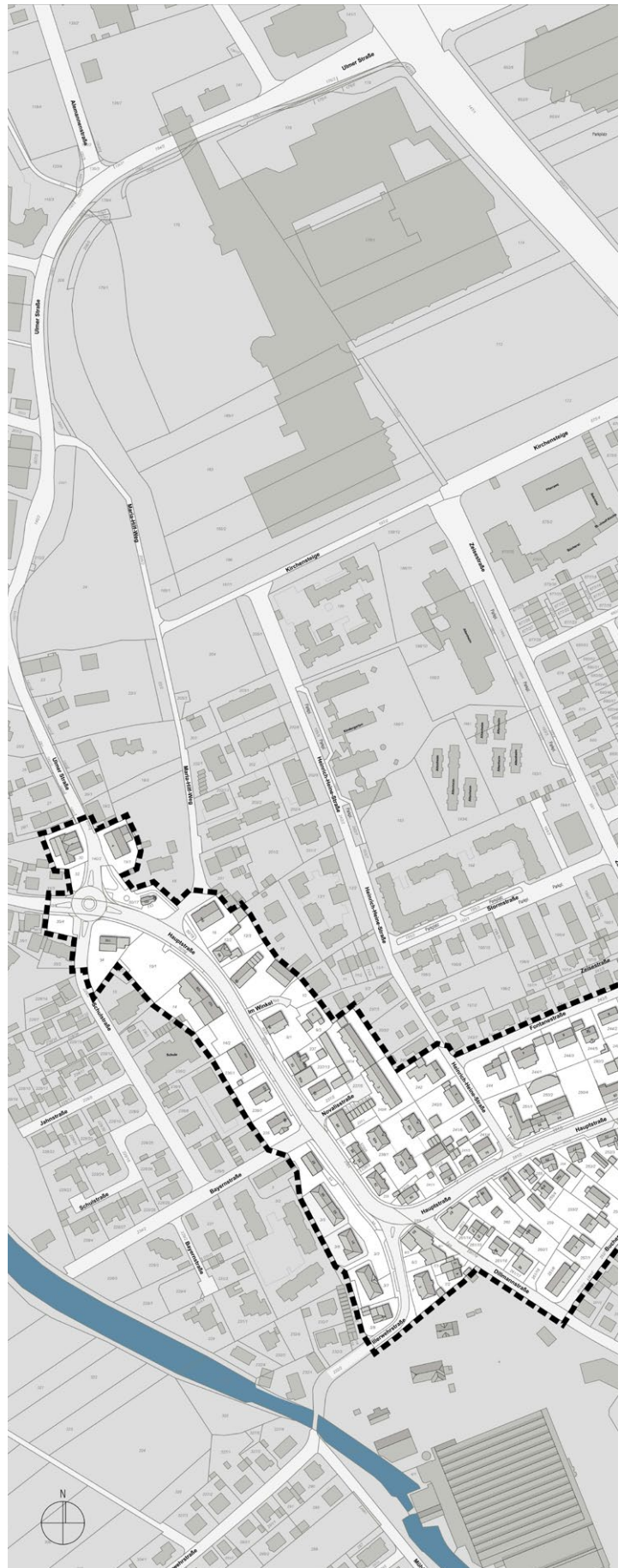
Abb. 1 Schrägluftbild Senden


A EINFÜHRUNG

A.1 LAGE UND ABGRENZUNG DES PLANGEBIETES

Das Untersuchungsgebiet umfasst Teile des Ortskerns von Ay und reicht im Osten bis an die Bahnlinie. Der historische Kern von Senden ist nicht im Untersuchungsgebiet enthalten.

Das Untersuchungsgebiet ist sehr heterogen aufgebaut und reicht von einer reinen Wohnnutzung bis zu stark frequentierten, teils öffentlichen Einrichtungen zwischen Kemptener Straße und Bahnlinie. Die städtebauliche Struktur ist ebenfalls sehr vielschichtig und besitzt keine Einheitlichkeit.



 Abgrenzung Plangebiet
ca. 26,0 ha

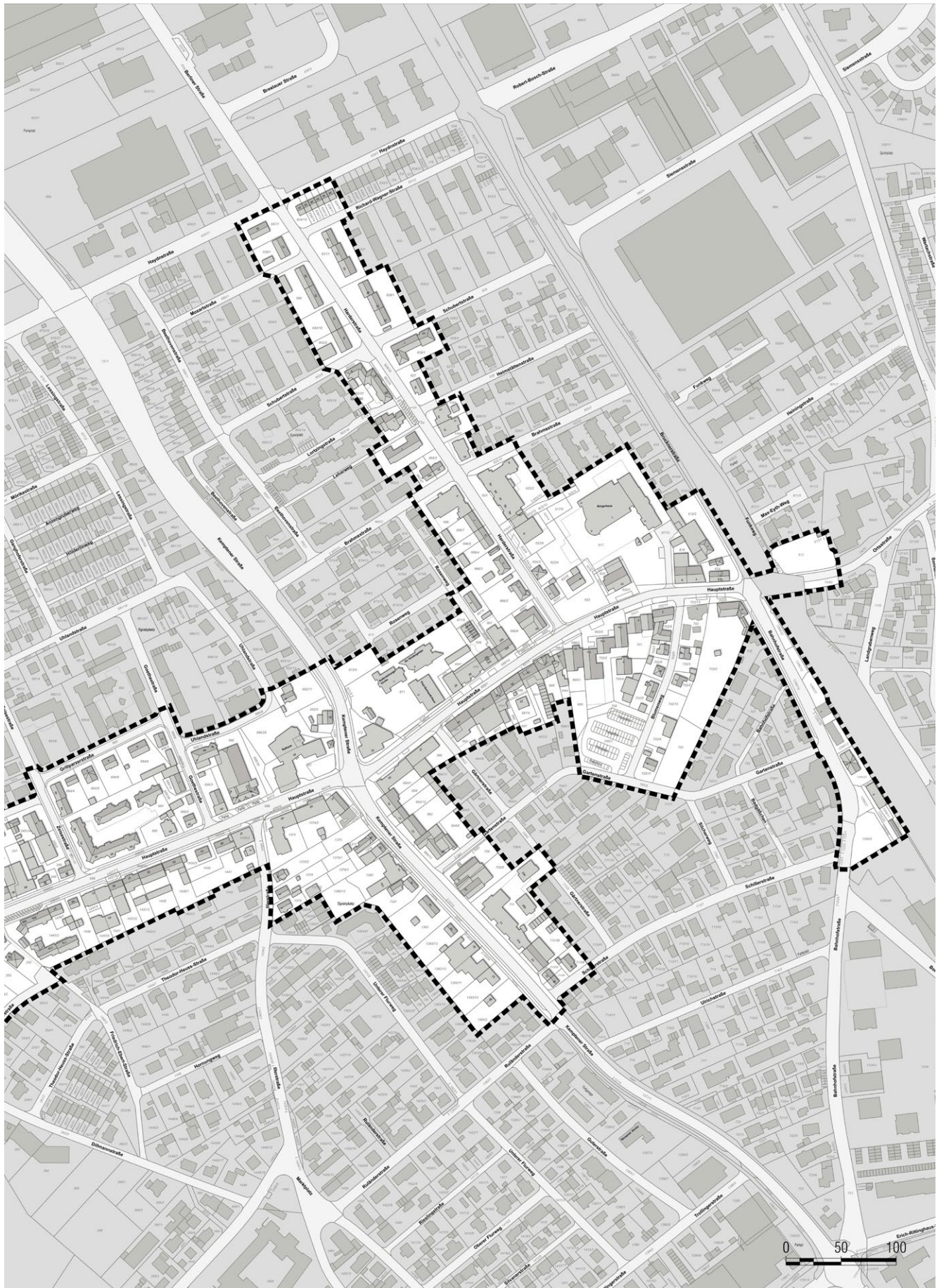


Abb. 2 Abgrenzung des Plangebiets

A.2 BESTANDSZUSTAND IN 3D DARSTELLUNG

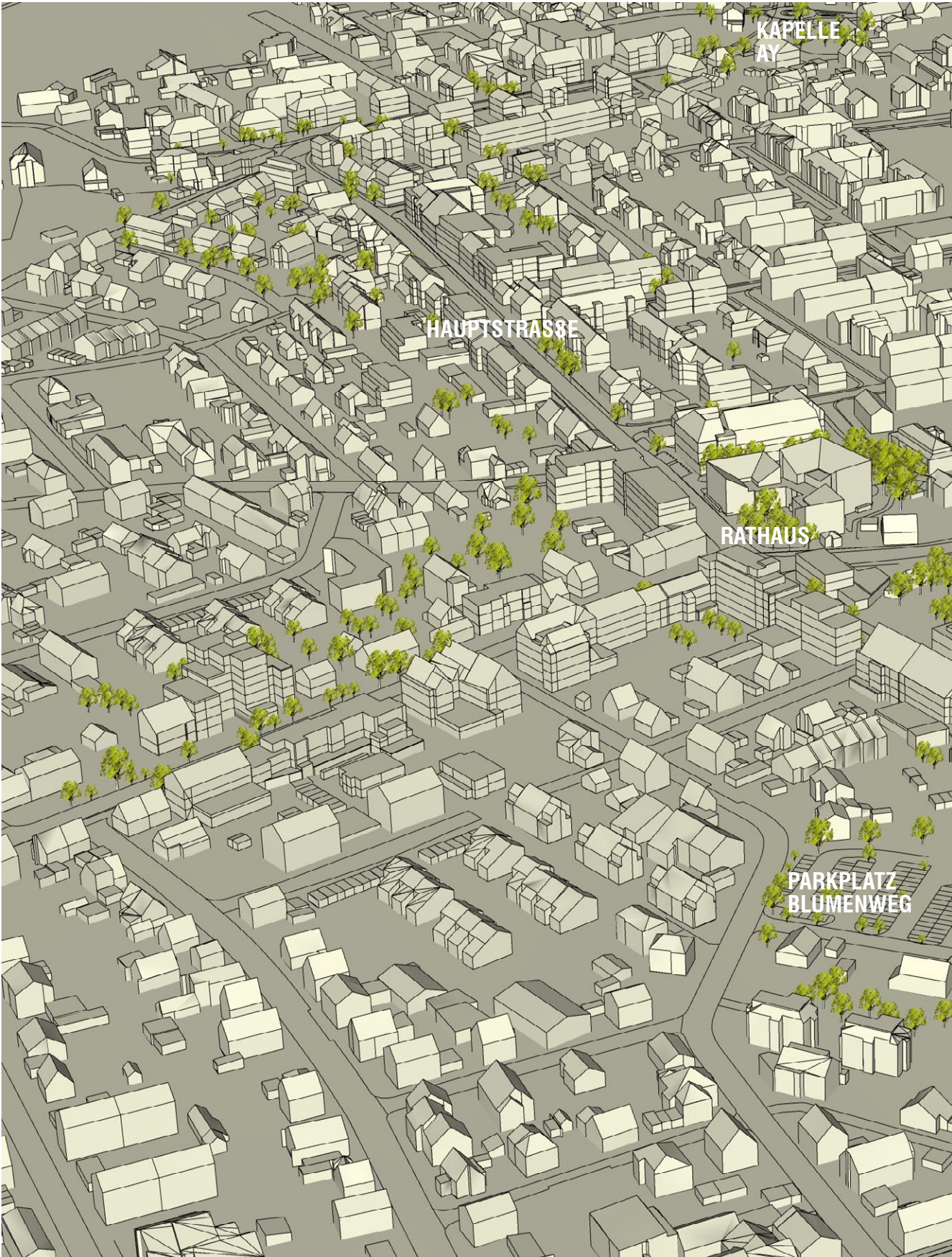




Abb. 3 3D Stadtmodell Kernstadt Senden

A.3 HISTORISCHE ENTWICKLUNG

Die Stadt Senden gilt als sehr junge Stadt, die sich erst in den letzten Jahrzehnten maßgeblich entwickelt hat.

Die heutige Kernstadt setzt sich aus den Orten Ay, Obermühle, Zollhaus und Senden zusammen, die über die Jahre zusammengewachsen sind. Die Urkarte (Abb. 5 auf Seite 15) zeigt den eigentlichen Ursprung Sendens, das historische Ortszentrum das östlich der heutigen Kernstadt und der Bahntrasse Ulm-Kempten liegt. Auch heute noch kennzeichnet die katholische spätgotische Kirche St. Jodok aus dem 15. Jahrhundert das historische Ortszentrum Sendens. Die ursprünglich rein bäuerliche Gemeinde bestand 1482 aus lediglich sechs Höfen. Unter der Herrschaft der handwerklichen Fugger vergrößerte sich Senden im 16. Jahrhundert. Im Dreißigjährigen Krieg verringerte sich die Bevölkerungszahl wieder. Eine erhebliche Vergrößerung Sendens brachte die starke Zunahme der Bevölkerung im 18. Jahrhundert mit sich. 1835 wurden 63 Anwesen in Senden gezählt.

An der heutigen Kreuzung Hauptstraße / Kemptener Straße befand sich das Zollhaus, das 1537 als österreichische Zollstation errichtet wurde. Die Kemptener Straße war damals schon ein wichtiger Handelsweg von Ulm über Vöhringen, Illertissen nach Memmingen.

Der Name „Obermühle“ steht für die damalige Mühle am Mühlbach, an der Stelle des heutigen Seniorentreffs Ay. Heute ist der Mühlbach begradigt und nennt sich Illerkanal.

Der Ursprung Ays liegt im Bereich der katholischen Kapelle Maria Hilf von 1760, um welche herum sich der Ort entwickelte.

Ab Ende des 19. Jahrhunderts begann die bauliche Entwicklung entlang der heutigen Hauptstraße zwischen Ay und Senden und die Orte begannen zusammenzuwachsen.

Im Jahr 1857 wurde die „Mechanische Baumwollweberei Ulm“ gegründet, welche bei der oberen Mühle in Ay die Weberei Ay errichtete und 1862/64 auch eine Spinnerei in Ay erbaute. Gemeinsam mit der 1862 fertiggestellten Bahnverbindung Ulm – Memmingen mit ihrem Halt in Senden war dies eine wichtige Treibkraft für die Entwicklung der Stadt.

Ab Mitte des 20. Jahrhunderts wurde Senden nördlich der Hauptstraße hauptsächlich um Reihenhäuser und Geschosswohnungsbauten und südlich der Hauptstraße um Einfamilienhäuser erweitert. Im Norden entstanden an der Bahnlinie erste gewerbliche Betriebe und im Süden die strukturprägende Uhrenfabrik.

Ab 1975 sind besonders großflächige Erweiterungen im Gewerbegebiet Nord und im Wohnungsbau im Norden Sendens und Ays zu verzeichnen.

Die Stadt Senden entstand 1975 aus den davor selbstständigen Gemeinden Ay, Aufheim, Hittistetten, Witzighausen, Wullenstetten und Senden. Jede einzelne der Gemeinden ist in früheren Zeiten vermutlich aus mehreren selbstständigen Siedlungen entstanden. Insgesamt ist mit circa 15 bis 20 alten Kleinsiedlungen zu rechnen.

Quellen: Schirmer Architekten + Stadtplaner: ISEK - Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept mit vorbereitenden Untersuchungen Stadt Senden, S. 32/33, Würzburg, Oktober 2017 ; Anton H. Konrad Verlag (Hrsg.): Senden – Beiträge zur Geschichte einer jungen Stadt im Illertal, Weißenhorn, 1976



Abb. 4 Weberei Ay um 1885

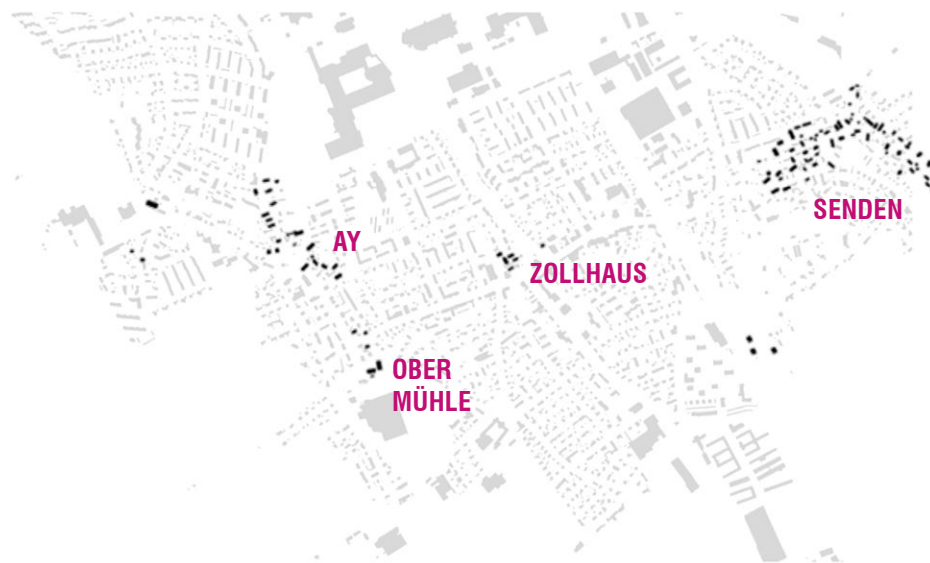


Abb. 5 Überlagerung historische Karte mit heutigem Zustand

Das Untersuchungsgebiet stellt daher städtebaulich eine Besonderheit dar, wie sie nur in ganz wenigen Fällen von Ortskernen zu finden ist. Es handelt sich um eine eher „künstliche“ Stadtmitte, die durch ein Zusammenwachsen zweier historischer Kerne entlang einer wichtigen Verbindungsstraße entstanden ist.

Heute stellt sich die Stadtstruktur als eine überformte, schnell gewachsene Einheit im Spannungsfeld zwischen dem alten Ortskern von Senden und dem Illerkanal bzw. der Iller dar. Es fehlen daher stadtbildprägende, dominante oder historische Situationen, die einen Anker und Mittelpunkt der Stadtstruktur bilden könnten. Dies stellt eine besondere Herausforderung bei der Erarbeitung der städtebaulichen Konzeption dar.

Urkarte
1835



1910



1953





1979



2015

Abb. 6 Historische Entwicklung Sendens

B LEITBILD

B.1 ÜBERGEORDNETES LEITBILD

Die räumliche und thematische Überlagerung der Entwicklungsziele zu den Themenbereichen Nutzung und Charakter des Stadtzentrums sowie die Einzelhandels- und Verkehrskonzepte bilden das Leitbild für das Stadtzentrum von Senden.

Die Stadt Senden gilt als sehr junge Stadt, die sich erst in den letzten Jahrzehnten maßgeblich entwickelt hat. Die heutige Kernstadt setzt sich aus den ehemaligen Orten Ay, Obermühle, Zollhaus und Senden zusammen. Die Bereiche sind über die Jahre entlang der heutigen Hauptstraße zusammengewachsen. Diese ursprünglichen historischen Strukturen sind heute noch zu erkennen und auch in dem Leitbild wiederzufinden.

In Anbetracht des ausgelagerten Gewerbegebiets „Senden Nord“ mit zahlreichen Einzelhandelsangeboten dient das Stadtzentrum von Senden überwiegend als Nahversorgungsstandort. Um eine gewisse Nutzungsdichte und Belebung im Zentrum sicherzustellen, wird empfohlen Schwerpunkte zu setzen. Der wichtigste Schwerpunkt liegt in der Hauptstraße zwischen Bahnlinie und Rathaus. Ziel muss es sein, hier die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zu erhöhen und eine lebendige Mitte zu schaffen. Gestaltungsmaßnahmen zur weiteren Verkehrsberuhigung können hier zweckmäßig sein. Attraktive Außengastronomie kann ebenfalls zur Belebung des Stadtzentrums beitragen.

Die Hauptstraße zwischen Rathaus und Kreuzungspunkt Hauptstraße/ Dillmannstraße/ Illerwehrstraße sowie die Kemptener Straße sollen durch Straßenraumgestaltung wie z.B. Begrünungsmaßnahmen, sowie eine Neuordnung des ruhenden Verkehrs und eine Optimierung des Fuß- und Radverkehrs aufgewertet werden. Dabei sind auch die Erdgeschosszonen und deren Außenwirkung von Bedeutung. Zudem gilt es, diese Bereiche in ihren Verbindungsfunktionen zu stärken. Der Kreuzungspunkt Hauptstraße/ Illerwehrstraße/ Dillmannstraße bildet ein wichtiges Gelenk zwischen Ay, der lebendigen Mitte sowie der Iller und den Baggerseen.

Vom ursprünglichen Ortskern Ays mit historischen Strukturen führt die Hauptstraße in der Nord-Süd-Achse Richtung Iller, Baggerseen und den weiteren Freizeitanutzungen im Süden Sendens. Auch ist sie eine wichtige Verbindung in das Stadtzentrum. Diese Achse soll gestärkt werden. Vorgeschlagen wird die Gestaltung durch eine Baumallee – die „Ayllee“.





Abb. 7 Übergeordnetes Leitbild

C MASSNAHMEN UND STRATEGIEN

C.1 AUSGANGSLAGE

Die sehr umfangreichen Vorarbeiten z. B. im Rahmen des ISEK und die weitreichenden Bestandsaufnahmen und Analysen haben im Wesentlichen folgende Grundlagen für den Entwurfs- und Gestaltungsprozess ergeben:

- die historische Entwicklung der Stadt wird zumindest auf absehbare Zeit keine klassische Stadtkernsituation erwarten und
- die Einzelhandelskonkurrenz zu den extrem leistungsfähigen Bereichen im Norden der Stadt kann der Ortskern von Senden wenig entgegensetzen.
- Die Folge ist die Konzentration des Bereiches auf die Nahversorgung eines großen Bevölkerungsanteils in der Mitte der Stadt. Dies wird zu einem späteren Zeitpunkt noch im Detail zu erläutern sein.
- Bezogen auf die Methodik des Entwurfsprozesses legt diese Situation eine Vorgehensweise nahe, die in „Szenarien“ abgehandelt wird. Dadurch soll vermieden werden, dass durch Konzentration auf eine Lösungsmöglichkeit unzulässige Auseinandersetzungen und Diskussionen erwachsen.
- Wir wollen vielmehr einen Dialogprozess anstoßen, in dem mehrere Möglichkeiten für eine – evtl. auch schrittweise – Umgestaltung des Innenbereiches von Senden sich entwickelt.
- In erster Linie mangelt es dem Innenbereich an Identität, nicht aufgrund von falschen Entscheidungen, sondern infolge der geschilderten fehlenden historischen Ortsmitte. Ein ganz wesentlicher Grundsatz für die nachfolgend dargestellten Planungsvorschläge ist es daher, möglichst zahlreiche Identitätszonen anzubieten, in denen man sich gerne aufhält, die attraktive Architekturen und Raumfolgen, Ruhezeiten und lebenswerte Zielpunkte beinhaltet.
- Im Bestand finden sich leider nur sehr begrenzt attraktive Stadtsituationen, vielfach sind sie in ihrer Qualität noch nicht ausgereizt oder werden überlagert von Störfaktoren.

Fazit: Die Innenstadt von Senden braucht dringend Anziehungspunkte durch attraktive Architektur, angenehme Aufenthaltssituationen im öffentlichen Raum, soziale und gesellschaftliche Anziehungspunkte – kurz gesagt: ein neues Innenstadtfair.

Die Abgrenzung des Untersuchungsgebietes beinhaltet keine homogene Ausgangssituation. Durch unterschiedliche Nutzungen, Verkehrssituationen und Gestaltqualitäten ergeben sich im Wesentlichen drei Kristallisationspunkte und Raumsequenzen.

- Die historische Mitte Ay
- Der Gelenkpunkt Hauptstraße vor der Weberei und
- die lebendige Mitte als zentraler Aufgabenschwerpunkt im Osten des Planungsgebietes zwischen Kemptener Straße und Bahnhof.

Folgerichtig ergeben sich daraus auch drei unterschiedliche Straßenabschnitte, die eine sehr abweichende Raumstruktur beinhalten. Dies wird in den folgenden Planungsaussagen ausdrücklich berücksichtigt und den Gestaltungsüberlegungen zugrunde gelegt.

Es wurden daraus im Wesentlichen **fünf Leitziele** entwickelt.

1. POSITIVE PRÄGUNG DER IDENTITÄT

2. SICHERUNG DER NAHVERSORGUNG VOR ORT

3. MENSCHLICHER MASSSTAB BEI DER ENTWICKLUNG IM BLICK BEHALTEN

4. MEHR LIEBLINGSORTE IN DER MITTE QUALIFIZIEREN

5. SICHERE & BEQUEME MOBILITÄT IM UMWELTVERBUND

6. ORGANISATION DES RUHENDEN VERKEHRS

Für jedes Leitziel wurden konkrete Ideen und Vorschläge für Maßnahmen entwickelt und in den folgenden Plandarstellungen auch verortet. Diese Maßnahmen sind als „Bausteine“ zu interpretieren (s. Kapitel C.5), welche auch in anderer Konstellation Anwendung finden können. Um einen Gesamtüberblick zu erhalten und dennoch die Strategie der szenarischen Vorgehensweise abzubilden wurden 2 Plandarstellungen erarbeitet. Variante 1 zeigt dabei die Kombination der weitreichenderen Vorschläge, welche sich insgesamt stärker vom Bestand unterscheiden. Dies sind bspw.:

- Qualifizierung vorhandener Grünräume zu einem vernetzten Freiraumsystem in Innenstadtlage
- Anlage eines Kreisverkehrs an der Kreuzung Hauptstraße / Kemptener Straße
- Neuordnung des Parkplatz Blumenweg mit Parkscheune „Pentagon“ und insgesamt 150 Stellplätzen als Grundlage zur Neuordnung der Freiräume im Bereich Hauptstraße zugunsten der Grünversorgung, der Fußgänger, Radfahrer und Gastronomen
- Vorschläge zur Regulierung der Baustruktur mit Besinnung auf die Tradition der Parzelle zur Sicherstellung kleinteiliger und vielfältiger Strukturen
- 30 km/h im Bereich der Hauptstraße westlich der Kemptener Straße mit deutlich verbesserter Grünversorgung
- Verbesserung der Radwegbeziehungen in der Kemptener Straße und der Harderstraße
- Zuführung der Innenstadtbewohner auf das Nahversorgungszentrum durch attraktive Fuß- und Radwege

Durch diese Darstellung wird bereits auf den ersten Blick deutlich, dass eine eindeutige Schwerpunktsetzung im Bereich zwischen dem neuen Rathaus und dem Bahnhof entsteht. Aber auch die anderen Bereiche haben Planungsanlässe und Qualitäten, die der weiteren städtebaulichen Betrachtung zugrunde gelegt werden.

In Variante 2 sind für die Abschnitte der Hauptstraße und die Kemptener Straße jene Ansätze zusammengestellt, welche Verbesserungspotentialen näher am Bestand untersuchen. Wichtig ist, dass keine der beiden Planvarianten für sich einen Anspruch auf Alleingültigkeit erheben sondern vielmehr als „Spektrum der Möglichkeiten“ verstanden werden, deren Module untereinander kombinierbar und modifizierbar sind. Damit stellen sie eine geeignete Grundlage für die anstehenden Diskussionen in der Verwaltung, im Stadtrat und mit den Behörden dar.

C.2 EINZUGSBEREICH INNENSTADT

Da die Innenstadt der Konkurrenz des Einzelhandelsstandorts Senden Nord nicht standhalten kann, wird die Lebendige Mitte im vorliegenden Konzept als Nahversorgungszentrum für die Bewohnerinnen und Bewohner des Einzugsbereiches der Innenstadt verstanden.

Die Mitte dient jedoch nicht nur der Versorgung, sondern soll auch ein Ort zur Freizeitgestaltung, zur Erholung und ein Treffpunkt für Senden sein. Ein besonderer Wert wird dabei auf die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum, Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und die Ausweitung von attraktiver Außengastronomie gelegt. Die Erreichbarkeit des Nahversorgungsstandortes wird durch ein zentrales Parkierungsangebot und die Stärkung von nachhaltiger Mobilität sichergestellt.

Der Einzugsbereich von 250 m umfasst im Wesentlichen die Wohngebiete südlich der Loritzingstraße/ Heimstätterstraße und nördlich der Schillerstraße, während der Einzugsbereich von 500 m bis hin zur Haydnstraße im Norden und Trollingerstraße im Süden reicht.

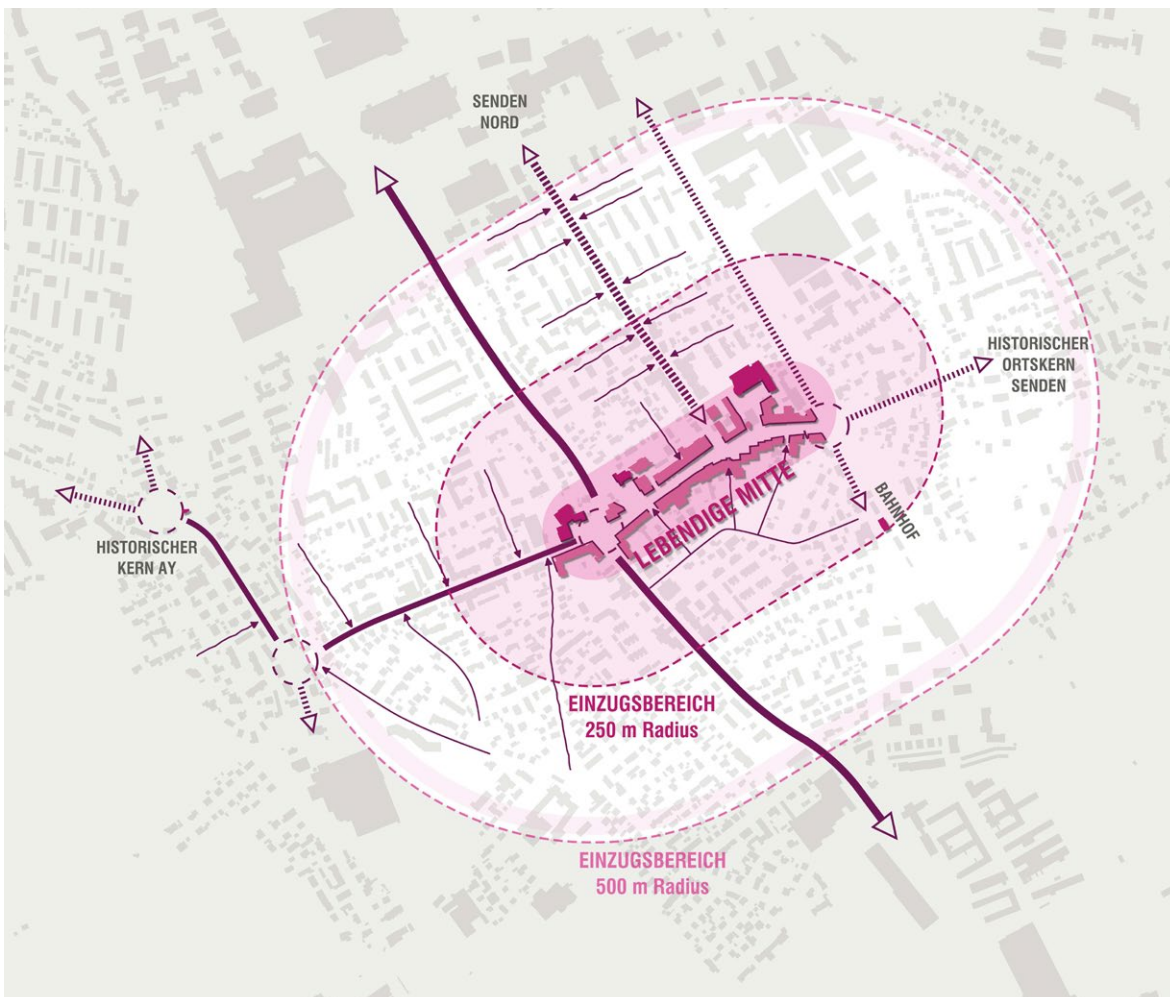


Abb. 8 Piktogramm Einzugsbereich der Innenstadt

C.3 GRÜNKONZEPT

Wie bereits mehrfach angesprochen, sollte der Innenbereich von Senden mit einem leistungsfähigen Grünkonzept aufgewertet werden. Nicht nur zur Minderung der Folgen des Klimawandels, sondern auch in gestalterischer Hinsicht würde dies zu einer deutlichen Qualitätssteigerung im öffentlichen Raum führen. Vorgeschlagen werden auch „grüne Zimmer“, die als Kontrast zur oftmals hektischen Einkaufssituation Erholungsbereiche bieten und eine Abfolge entlang der Hauptstraße bilden. Zu nennen ist insbesondere der Grünbereich vor der Auferstehungskirche, die parkähnliche Grünfläche am Blumenweg, die Grünzone an der alten Weberei als Verbindung in Richtung Illerkanal oder die Grünfläche an der Maria-Hilf-Kapelle Ay.

Die unterschiedlichen Grünbereiche sollen den Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit zur Erholung in der Innenstadt

bieten. Die parkähnliche Gestaltung mit Ergänzung durch Gartenwirtschaften und Spielplätze stärkt die positive Prägung von Senden und schafft neue, zentral gelegene Lieblingsorte.

Verbunden werden die „grünen Zimmer“ durch die begrünten Straßenräume der Hauptstraße. Durch vielzählige neue Baumpflanzungen entsteht hier besonders im Abschnitt Ay ein Alleecharakter. Im Bereich der ländigen Mitte sorgt ein großzügiges Baumdach für Begrünung und Verschattung.

Die Harderstraße dient als grüne Achse zwischen der Innenstadt und dem Gewerbegebiet Senden Nord und schafft ein grünes Rückgrat für die Bewohnerinnen und Bewohner der angrenzenden Wohnstraßen.

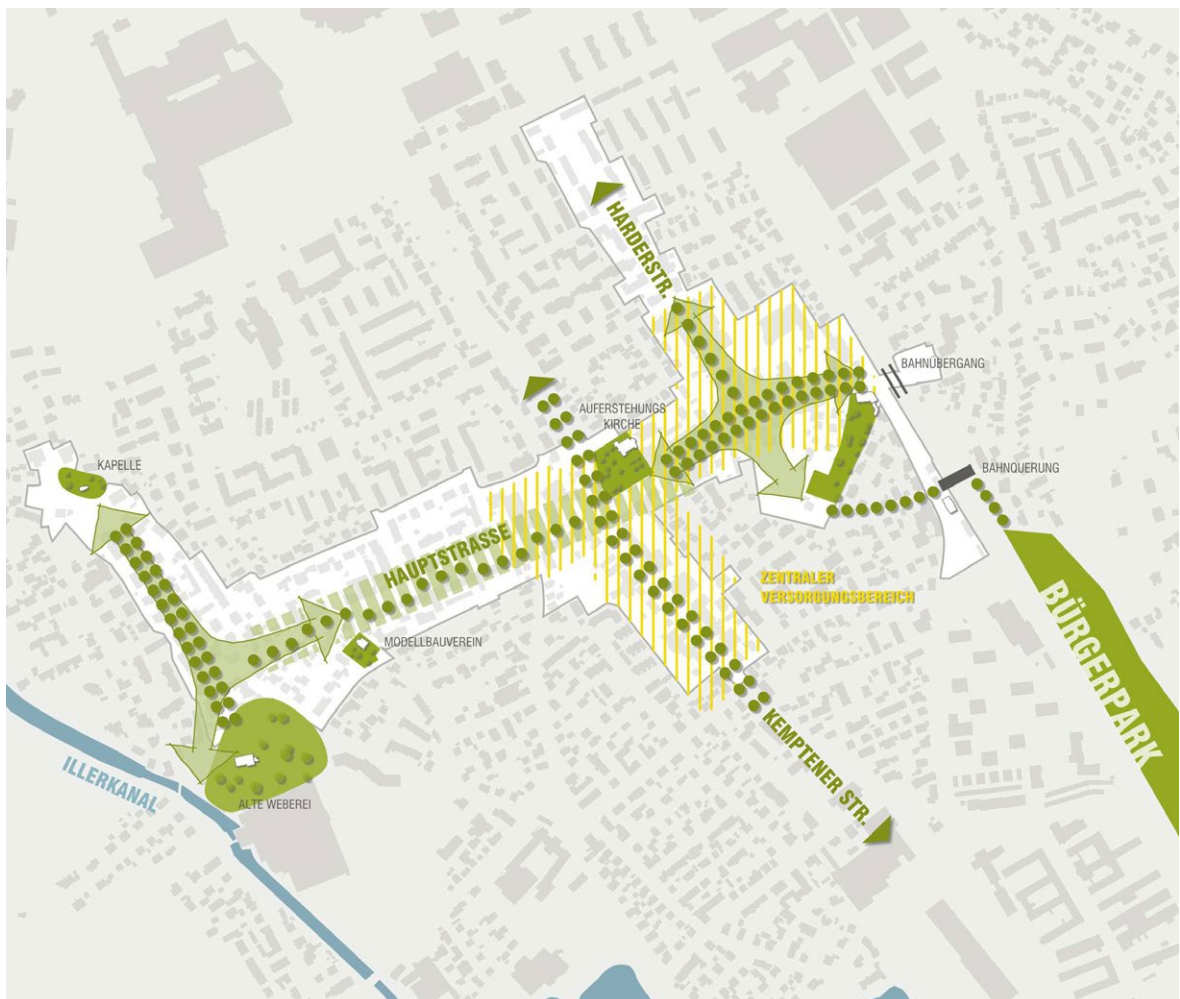


Abb. 9 Piktogramm Grünkonzept

C.4 RAHMENPLAN

LEGENDE

Abgrenzung Plangebiet

Planung

- Neubau
- Bestehende Planung
- Abbruch
- Baum Bestand
- Baum Neuplanung
- Baum entfällt

Vereinheitlichung von Belagszonen Grüninseln

Fahrbahnverengung

Querungsbereich

Querungshilfe

Radweg hervorheben

Wasser in der Stadt

Stellplatz im Seitenraum

Stellplatz flexibel

Entfaltungsspielraum Ladenlokale / Gastronomie

Parkscheune

Stadthaus mit Hinterhaus

Schlüsselgrundstück

Mobility Hub

begrünte Stellplätze

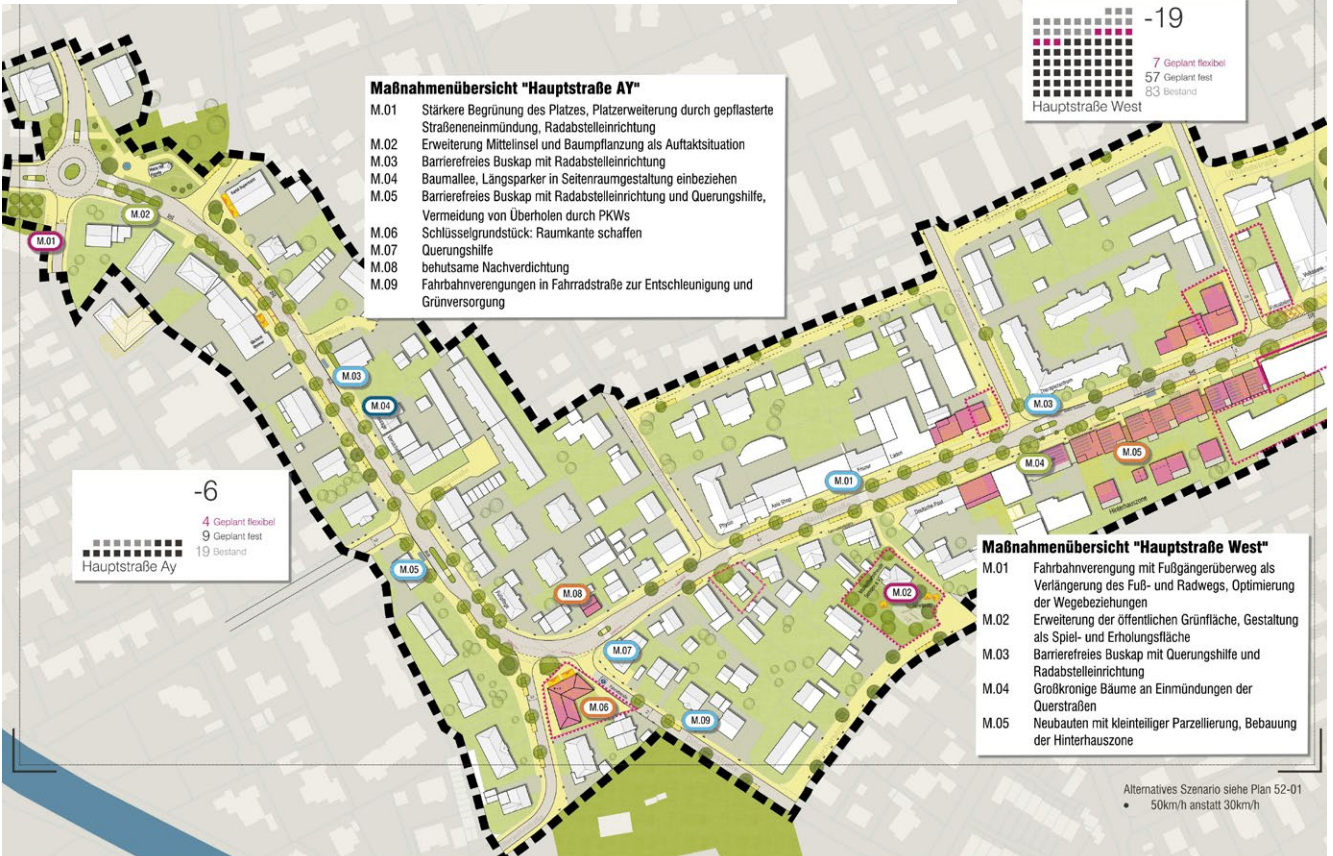
ursprüngliche Planungen

Maßnahmen

- Positive Prägung der Identität
- Sicherung der Nahversorgung für die Menschen vor Ort
- Menschlicher Maßstab bei der Entwicklung im Blick behalten
- mehr Lieblingsorte in der Mitte qualifizieren
- Sichere & Bequeme Mobilität im Umweltverbund
- Organisation des ruhenden Verkehrs

Maßnahmen

- Baumtor
- Allee
- Großkroniger Baum
- Bäume auf der Mittelinsel
- Parkähnliche Grünfläche
- Grüne Einfriedung



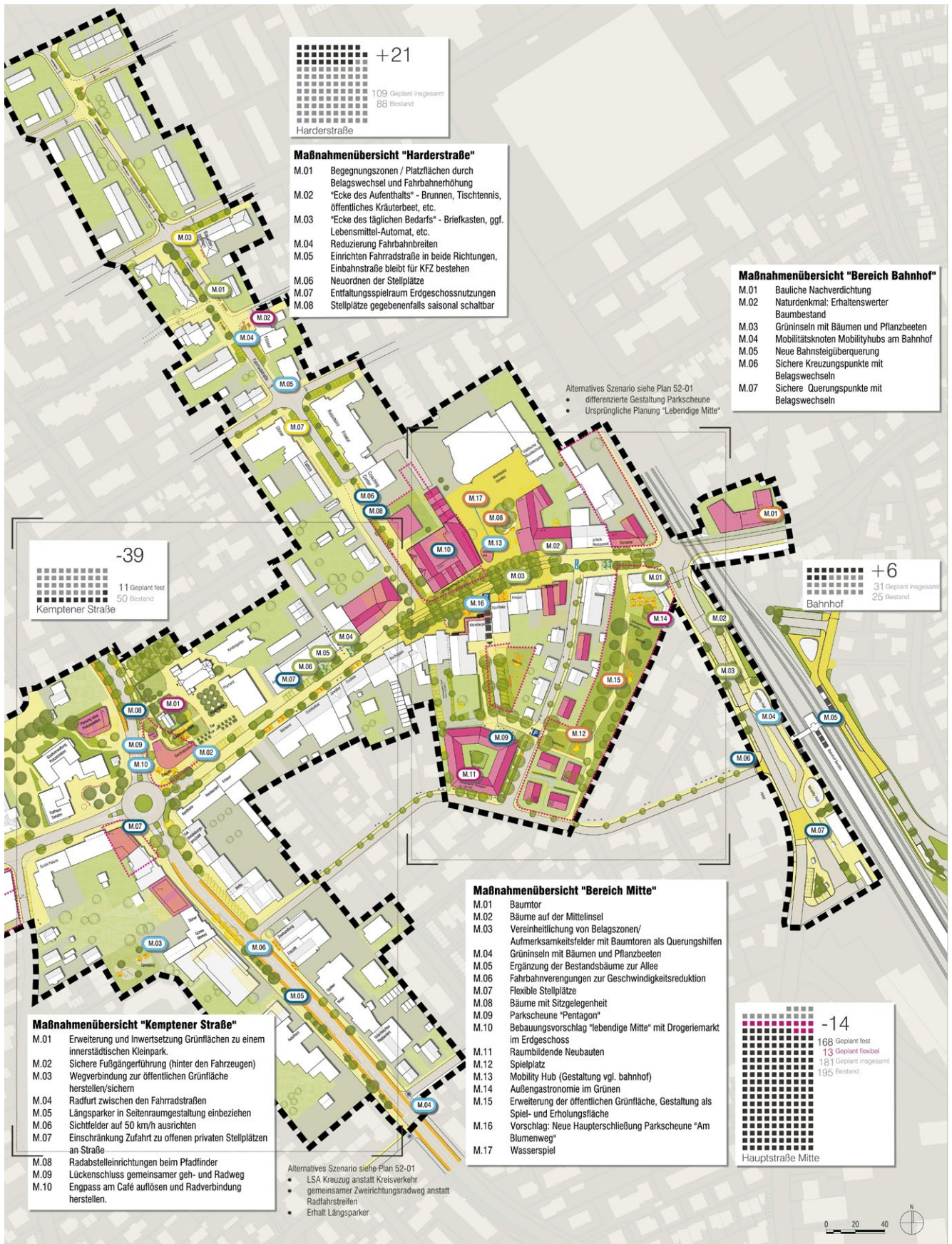


Abb. 10 Konzept Variante 1

C.4.1 BEREICH MITTE

VARIANTE 1

Wie bereits ausgesagt, liegt hier der eindeutige Schwerpunkt auch im Hinblick auf eine Abfolge in der Realisierung. Der Auftakt von östlicher Seite wird bewusst durch ein Baumtor gewählt. Bereits jetzt ist darauf hinzuweisen, dass die intensive Durchgrünung des Innenbereichs von Senden einer der wichtigsten Ansätze zur Verbesserung der Gesamtsituation darstellt. Dies nicht nur aus klimatischen Gründen, sondern auch im Hinblick auf die Chance, mit überschaubaren Mitteln relativ rasch ein städtebauliches Grundgerüst zu finden.

Das Baumtor ist Auftakt und Zeichen: hier beginnt der wichtige Teil des Innenbereichs von Senden. Dieses Konzept setzt sich weiter westlich über die gesamte Länge des östlichen Straßenabschnittes zumindest bis zum Rathaus fort. Es entsteht ein neuer zentraler Platzbereich zwischen Bürgerhaus und südlichem Rand der Hauptstraße, im öffentlichen Raum wesentlich gestützt durch eine Baumkonzeption. Bäume sollen nicht nur in den Randbereichen angesiedelt werden, sie sind auch in der Mitte der Straße platziert um verkehrsberuhigend und gestaltend zu wirken. Ergänzt wird dieses Grünkonzept durch Grüninseln und durch Pflege und Ergänzung des Baumbestandes. Zumindest in Teilbereichen wird ein Alleencharakter angestrebt der als grünes Rückgrat des Zentralbereiches zu verstehen ist.

Damit einher geht der Vorschlag einer Vereinheitlichung von Belagszonen mit Querungshilfen und gehfreudigeren Belägen, sodass ein gewisser Zusammenhalt im Kernbereich erreicht wird. Die großkronigen Bäume erhalten Sitzgelegenheiten, der einheitliche Belag stützt den Zusammenhalt der Platz- und Straßenfläche. Dies bildet auch die Grundlage für die vorgeschlagene deutliche Ausweitung der Außengastronomie.

Ergänzt wird dieses Konzept durch Potentialflächen mit erhöhten Aufenthaltsqualitäten, Wasserspielen und Spielgelegenheiten für Kinder.

Behutsam und mit Bedacht wird an die Parkierungssituation herangetreten. Es ist selbstverständlich bewusst, dass für die Überlebensfähigkeit des Einzelhandels im Innenbereich von Senden ein attraktives und ausreichendes Parkierungsangebot zwingend erforderlich ist. Es stellt sich allerdings die Frage, ob dies in der bisherigen Form erfolgen soll, oder ob es die Chance für Gliederungen oder Verlagerungen mit kurzen Wegen sich eröffnet.

Hier sind im Wesentlichen zwei Vorschläge zu unterbreiten:

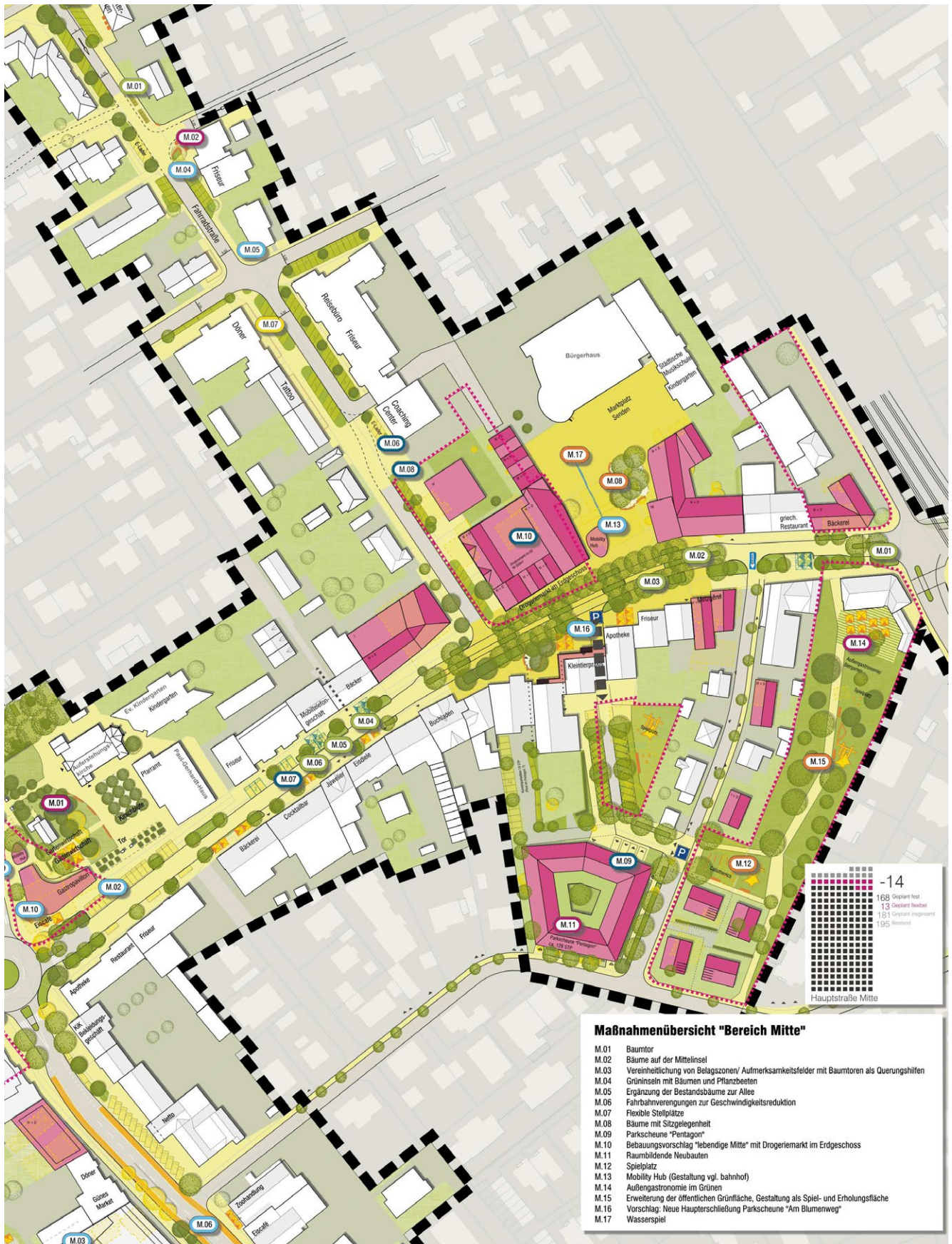
1. Die Attraktivierung der Tiefgarage am Bürgerhaus. Dies geschieht durch eine sehr viel bessere Kennzeichnung der Eingangssituation und der Wegführung dorthin und durch eine umfassende Sanierung der Tiefgarage durch bessere Beleuchtung, großzügigere Stellplätze, Erhöhung des Sicherheitsgefühls etc.
2. Das Angebot einer Parkscheune südlich der Hauptstraße, wodurch eine Ausweitung des Parkierungsangebotes bzw. Ersatzstellplätze für die Hauptstraße entstehen könnten.

Diese offene, oberirdische Angebotsstruktur hat unserer Erfahrung nach eine wesentlich höhere Akzeptanz als Tiefgaragenstellplätze. Wir schlagen vor, eine Zuwegung in der bestehenden Passage (vgl. M. 16) Richtung Süden mit einer Ausfahrmöglichkeit entweder über den Blumenweg oder die Gartenstraße. Ergänzt werden könnte diese Anlage auch durch eine intensivere Begrünung im Zusammenspiel mit der vorhandenen Grünfläche (M.12, M.14 und M.15).

Dadurch ergäbe sich auch die Chance, zentrumsnah einen Ruheraum anzubieten, in dem auch Spielmöglichkeiten, Gartenwirtschaften oder Grünerlebnisse Platz finden könnten.

Die Parkscheune bietet die Möglichkeit, zunächst in Versuchen zu testen, inwieweit einzelne Stellplätze in dem Platzbereich der Hauptstraße entfallen könnten. Sinnvoll wäre auch die Prüfung einer geringeren Anzahl von Kurzzeitparkplätzen mit Verlagerung der längeren Aufenthaltszeiten in die Parkscheune. Die wegfallenden Stellplätze kämen der Aufenthaltsqualität, Außengastronomie und dem städtebaulichem Qualitätsniveau zugute. Eine Möglichkeit wäre auch eine temporäre Nutzung, z.B. Parkierung im Winter und Aufenthaltsqualität und Außengastronomie im Sommer.

Wie gesagt soll dies nicht mit der Brechstange, sondern in sukzessiven Versuchen durch langsames Herantasten experimentell untersucht werden.



Maßnahmenübersicht "Bereich Mitte"

- M.01 Baumtor
- M.02 Bäume auf der Mittelinsel
- M.03 Vereinheitlichung von Belagszonen/ Aufmerksamkeitsfelder mit Baumtoren als Querungshilfen
- M.04 Grüninseln mit Bäumen und Pflanzbeeten
- M.05 Ergänzung der Bestandsbäume zur Allee
- M.06 Fahrbahnverengungen zur Geschwindigkeitsreduktion
- M.07 Flexible Stellplätze
- M.08 Bäume mit Sitzgelegenheit
- M.09 Parkscheune "Pentagon"
- M.10 Bebauungsvorschlag "lebendige Mitte" mit Drogeriemarkt im Erdgeschoss
- M.11 Raumbildende Neubauten
- M.12 Spielplatz
- M.13 Mobility Hub (Gestaltung vgl. bahnhof)
- M.14 Außengastronomie im Grünen
- M.15 Erweiterung der öffentlichen Grünfläche, Gestaltung als Spiel- und Erholungsfläche
- M.16 Vorschlag: Neue Haupterschließung Parkscheune "Am Blumenweg"
- M.17 Wasserspiel

Abb. 11 Konzept Variante 1 - Ausschnitt Mitte

VARIANTE 2

Die Variante 2 unterscheidet sich von der Variante 1 im Wesentlichen im Umgang mit dem Parkplatz Blumenweg und der Quantität der dort angebotenen Stellplätze. Ziel ist es auch hier, das Parkangebot in Form einer „Parkscheune“ möglichst nahe an die Hauptstraße heranzurücken. Da dies einen Eingriff in das Grundstück Flst.-Nr 700/4 und entsprechende Investitionen auslöst, wurden neben der Parkscheune noch ein Baufeld zur Schaffung einer Wohnbaufläche berücksichtigt. Dies kann zur teilweisen Kompensation dieser Investitionen beitragen, lässt aber im Gegenzug weniger Spielraum für Parkraum (120 Stp. Gegenüber 150 Stpl. In Variante 1). Zudem muss der Rundweg vom östlich des Blumenwegs vorgeschlagenen Parks zur Hauptstraße die Parkscheune umlaufen, wodurch sich Wegstrecken verlängern.

Wir gehen davon aus, dass das geringere Stellplatzangebot im Blumenweg gegenüber Variante 1 die Möglichkeiten, in der Hauptstraße sukzessive Parkierungsflächen der Grünversorgung, den Fußgängern, Radfahrern und Gastronomen zur Verfügung zu stellen, einschränkt.

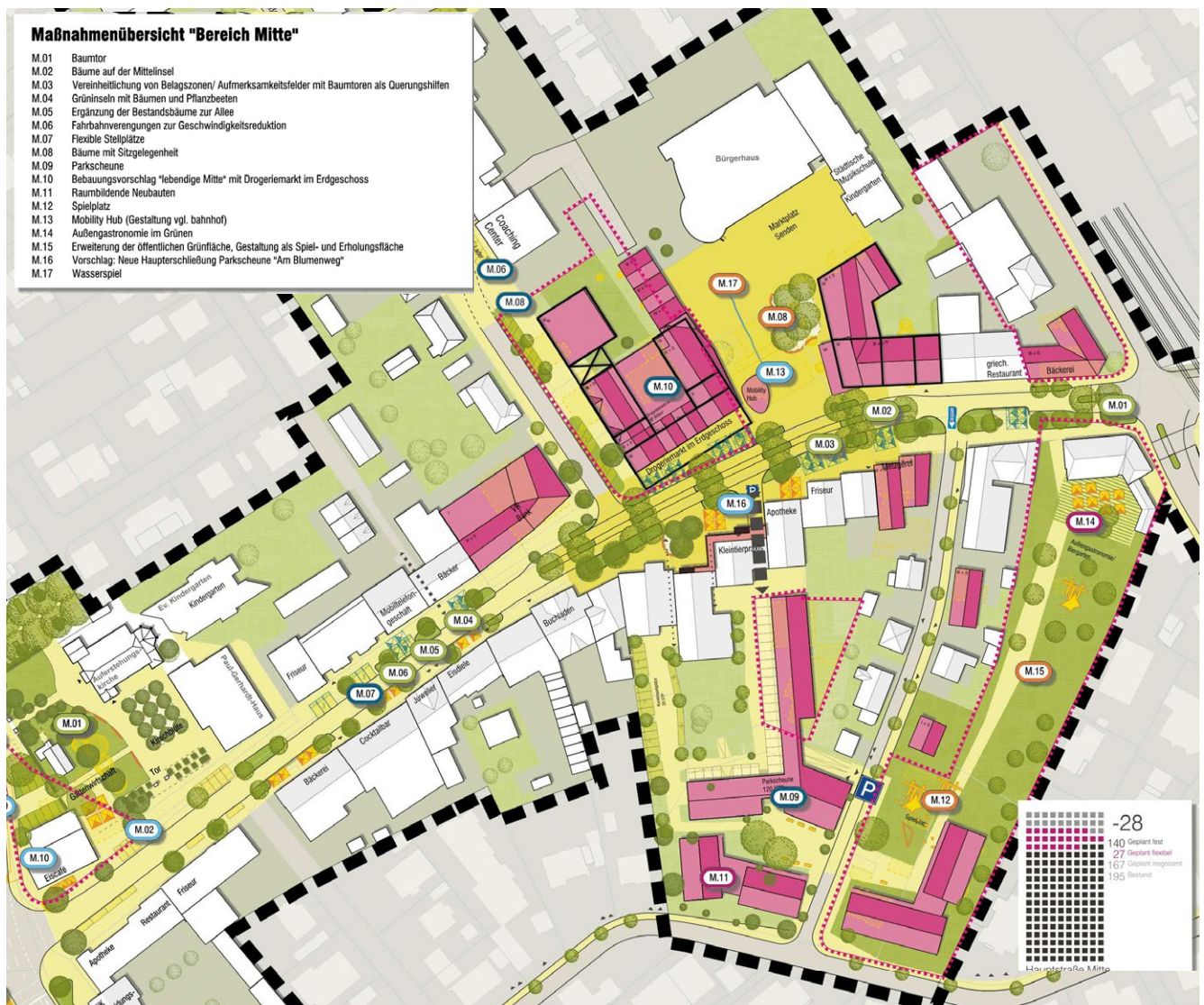





Abb. 12 Konzept Variante 2 - Ausschnitt Mitte



Abb. 13 Strategie Parkraumkonzept

LEGENDE

Zielkonzept Parkierung

-  Kurzzeitparker
-  Langzeitparker
-  Ausweisung als flexible Stellplätze

Versuchsbereiche zur Reduzierung bestehender Stellplätze



-  Priorität 1
-  Priorität 2



Abb. 14 Bestand: Private Grünfläche



Abb. 15 Visualisierung: Gartenwirtschaft



Abb. 16 Bestand Hauptstraße



Abb. 17 Visualisierung Hauptstraße

C.4.2 BEREICH KEMPTENER STRASSE

VARIANTE 1

Die bereits für den östlichen Teil der Hauptstraße genannten Prinzipien Alleebildung, Oberflächenveränderung und Gestaltung des öffentlichen Raums gelten selbstverständlich auch für den westlichen Bereich der inneren Hauptstraße hin zur Kemptener Straße.

Als wesentliche Änderung schlagen wir den Versuch eines Kreisverkehrs im Bereich des Rathauses vor. Es ist hierdurch eine bessere Gliederung des öffentlichen Raumes, eine Verkehrsberuhigung und eine städtebauliche Aufwertung zu erwarten. Auch lassen sich Fußgängerführungen und Radwegverlauf besser in den Kreuzungsbereich integrieren. Bereits in der Einleitung wurde erwähnt, dass es dem Innenbereich von Senden an Identifikationsflächen fehlt bzw. das attraktive Orte nicht ausreichend städtebaulich gewürdigt werden.

Letztes trifft in erster Linie für den nördlichen Kreuzungsbereich Kemptener Straße/Hauptstraße zu. Die Auferstehungskirche mit den davorliegenden Kirschbäumen, geschnitten zu einem Baumdach stellen einen höchst attraktiven Ausgangspunkt für einen dieser gewünschten Kristallisationsorte dar.

Es wird daher vorgeschlagen zu überlegen, das Eckgebäude rückzubauen und durch einen Gastropavillon zu ersetzen. Damit könnte der Bereich räumlich geschlossen und für eine innerstädtische ruhige Grünzone geöffnet werden. Es würde sich um einen innerstädtischen Kleinpark als Ruhe- und Rückzugsort handeln. Nach vorne zur Hauptstraße hin schlagen wir in Erweiterung des Tors eine Heckensituation vor, um die gewünschte Abschirmung zu erreichen.

Der Gastropavillon könnte im rückwärtigen Bereich eine Gartenwirtschaft erhalten, deren Qualität deutlich von bisherigen Angeboten abhebt. Zur Kemptener Straße hin könnte man auch zusätzliche Radabstellrichtungen beim Pfadfinder bereitstellen. Durch diesen Gastropavillon wäre der Engpass in diesem Bereich aufgelöst und die Radwegverbindungen wären deutlich verbessert.

Im südlichen Verlauf nimmt die Variante 1 den Vorschlag der Radverkehrsexperten auf und führt die Radfahrer auf Radfahrstreifen im Straßenraum. Die derzeitige Situation in Zusammenhang mit dem Zweirichtungsradweg und den zahlreichen Grundstückszufahrten auf der westlichen Straßenseite wird hier hinsichtlich der Verkehrssicherheit als suboptimal einstuft. Sollte diese Radwegführung umgesetzt werden, müssten im Gegenzug die Längsparkstände auf der westlichen Seite entfallen. Hoffnung besteht aller-

dings, dass trotz notwendigem Straßenumbau die vorhandenen Bäume größtenteils erhalten bleiben könnten. Im Kreisverkehr sieht die Konzeption eine Führung des Radfahrers auf der Straße vor und schließt nördlich der Kreuzung die Lücke zum gemeinsamen Geh- und Radweg auf der östlichen Straßenseite. Somit könnten im gesamten Plangebiet auf beiden Seiten der Kemptener Straße ein Radangebot geschaffen werden.

Aufgrund der Klassifizierung der Kemptener Straße als Staatsstraße sind die Überlegungen zum Umbau mit dem staatlichen Bauamt abzustimmen. Erste Gespräche dazu haben bereits stattgefunden.

VARIANTE 2

Gegenüber den doch grundlegenden Veränderungen der Variante 1 bleibt die Variante 2 näher am Bestand und spürt hier Optimierungspotentialen nach. Dies betrifft einerseits die Knotenpunktform Kemptener Straße/Hauptstraße. Die Kreuzung bleibt in dieser Variante zwar als Lichtsignal-geregelter Knoten angelegt, dessen genaue Lage und Linienführung wurde allerdings modifiziert, um vorhandene Engstellen im Bereich des Eiscafés zu beseitigen. Dies eröffnet die Chance, den Radverkehr nördlich der Kreuzung über eine Furt auf die östliche Straßenseite anzubinden und in Richtung Norden die Lücke bis zum gemeinsamen Geh- und Radweg zu überbrücken. Ein Umbau der bestehenden Knotenpunktgeometrie ist insbesondere dann in Erwägung zu ziehen, wenn das Gebäude der Eisdiele im Bestand erhalten bleibt.

Südlich der Kreuzung bleibt der Vorschlag nah am vorhandenen Regelquerschnitt und sieht weiterhin den Zweirichtungsradweg auf der westlichen Straßenseite vor. Dadurch können die Längsparker erhalten bleiben. Gestalterisch sollten diese aber stärker in eine Grünflächengestaltung integriert werden, um insgesamt den Straßenraum räumlich besser zu gliedern und die Grünversorgung zu verbessern. Um die Sicherheit für die Radfahrer zu verbessern kann einerseits der Radweg über eine besondere Farbgebung stärker gekennzeichnet werden. Zudem sind Regulierungen und Bündelungen der Grundstückszufahrten zu prüfen. Dies könnte im Hinblick auf Neubauvorhaben auch im Bebauungsplan geregelt werden.

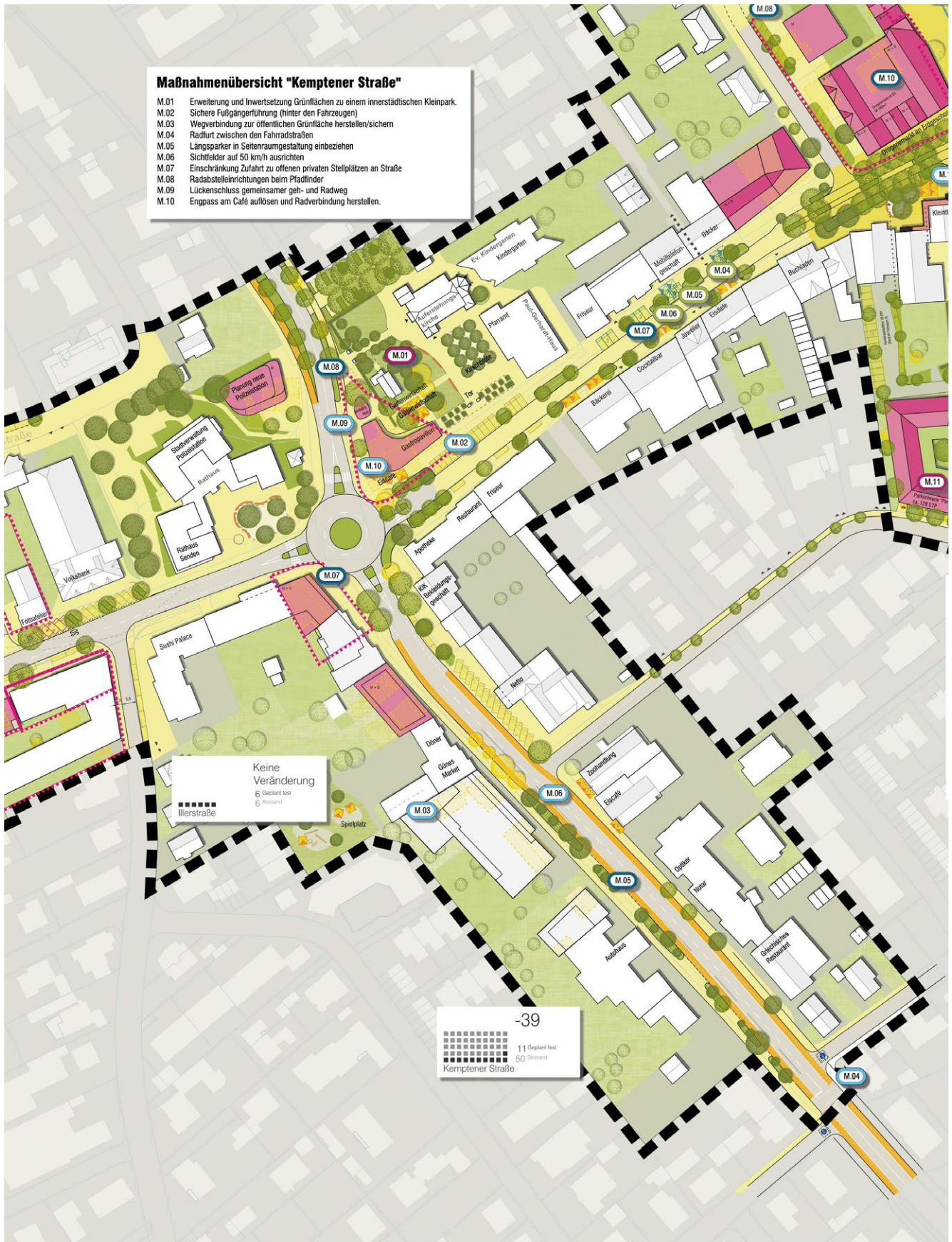


Abb. 18 Konzept Variante 1 - Ausschnitt Kempfener Straße



Abb. 19 Bestand: Private Grünfläche



Abb. 20 Visualisierung: Gartenwirtschaft

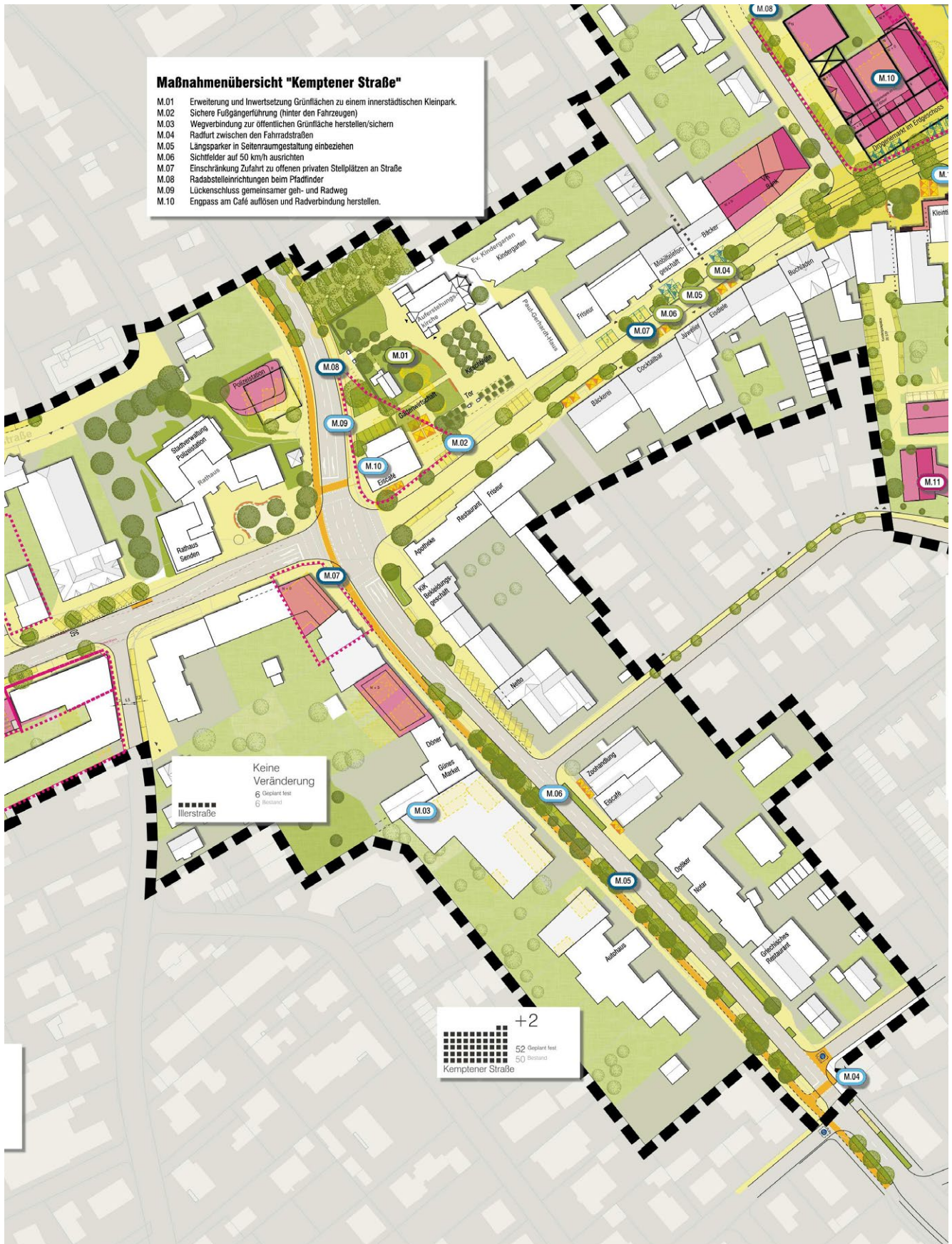


Abb. 21 Konzept Variante 2 - Ausschnitt Kemptener Straße

C.4.3 BEREICH HARDERSTRASSE

Der Bereich Harderstraße ist sicherlich in das Untersuchungsgebiet übernommen worden, um eine mögliche Verbindung zum Einkaufsbereich Nord städtebaulich zu untersuchen. Sie dient aber auch gleichzeitig als Sammelstraße für die gewünschte Zuführung von Bewohnerinnen und Bewohnern hin zum Nahversorgungsschwerpunkt Hauptstraße. Im vorliegenden Konzept wird versucht, den Straßenraum neu zu gliedern in Begegnungszonen und Platzflächen. Dies geschieht durch Belagswechsel und Fahrbahnerhöhungen. In den Kreuzungs- und Eckbereichen könnten Gemeinschaftseinrichtungen platziert werden wie z.B. Spielflächen, Pflanzflächen, Begegnungsräume etc.

Hinzutreten könnten auch Abholstationen, Lebensmittelautomaten, oder Sitzflächen zum Begegnen. Die Fahrbahnbreiten sind zu reduzieren, die Einbahnstraße bleibt für Kfz bestehen. Vorgeschlagen wird die Einrichtung einer Fahrradstraße in beide Richtungen um zumindest in dieser Form eine Verbindung zwischen östlicher Hauptstraße und Einkaufszentrum Nord zu verbessern. Ebenfalls neu geordnet werden die Stellplätze, ggf. auch saisonal schaltbar in Hinblick auf Außengastronomie oder sonstige Nutzungen. Wünschenswert wären auch gewerbliche Erdgeschossnutzungen in Form von Büros oder kleinen Läden.

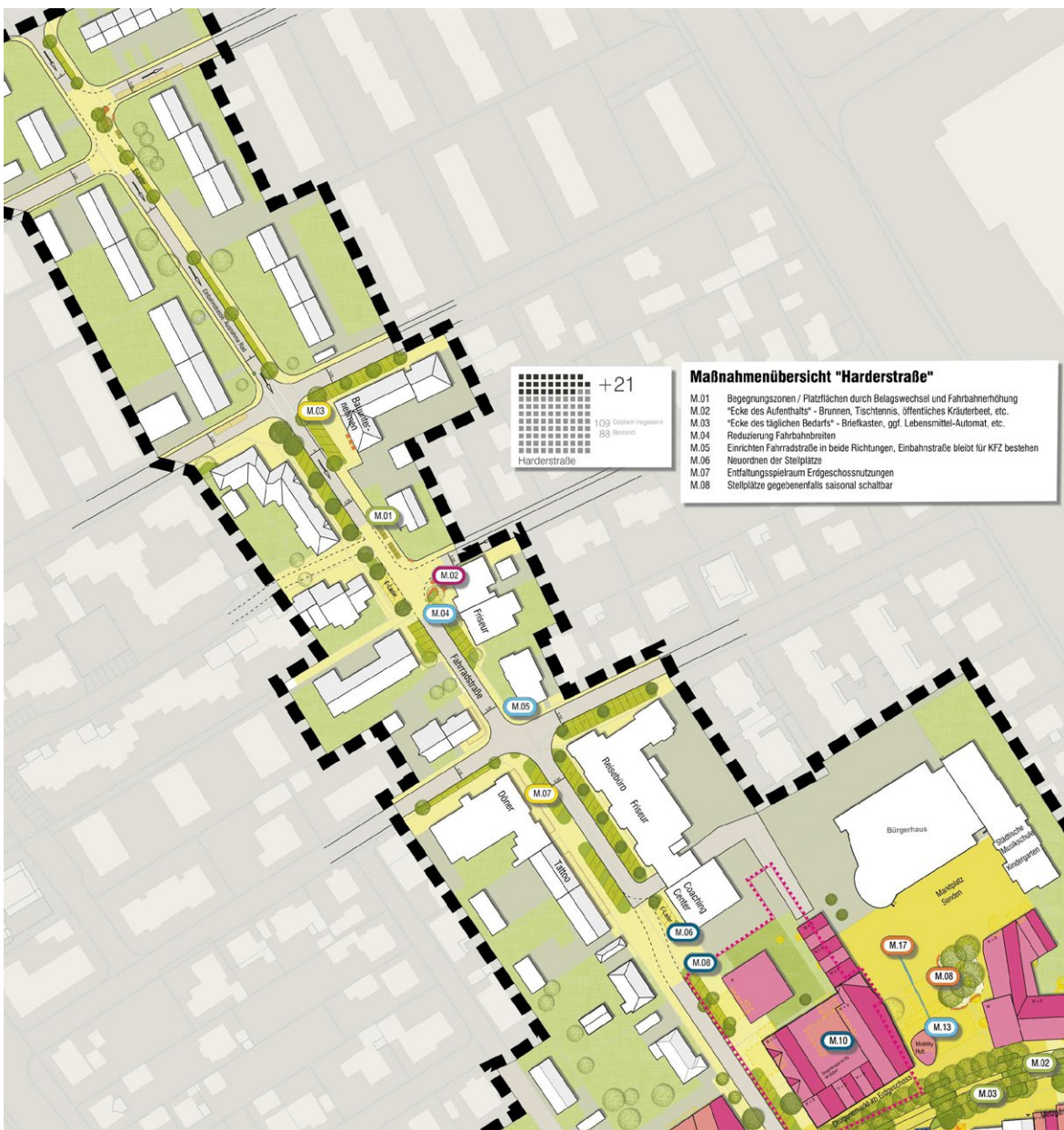


Abb. 22 Konzept Variante 1 - Ausschnitt Harderstraße

C.4.4 BEREICH WESTLICHE HAUPTSTRASSE

Dieser Bereich der Hauptstraße weist eine eigenständige Prägung auf. Es ist eine heterogene Mischung an Bebauung aus häufig eingeschossigen Einfamilienhäusern und hinzugetretenen massiven Neubauten vorzufinden. Der Geschäftsbereich endet hinter dem Rathaus (vgl. Abb. 106 auf Seite 103). Fortführend nach Westen sind lediglich vereinzelt gewerbliche Erdgeschossnutzungen vorhanden, die in einigen Fällen sogar aufgegeben wurden. D.h. dieser Bereich wird zukünftig schwerpunktmäßig eine Wohnnutzung aufweisen. Für die weitere städtebauliche Betrachtung ist von Bedeutung, ob die Hauptstraße in diesem Bereich mit Tempo 50 oder mit Tempo 30 geplant werden soll. Wir empfehlen dringend letzteres um die städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten und die Sicherheiten für den Radfahrer deutlich zu erhöhen. Zudem kann bei Tempo 30 eine stärkere Begrünung des Straßenraums erfolgen. Dabei sollen die Stellplätze dem Seitenraum zugeordnet werden, d.h. gestalterisch nicht der Fahrbahn, sondern dem Vorräum zu den Gebäuden zugeschlagen werden. Somit steht bei unbelegten Stellplätzen den Fußgängerinnen und Fußgängern eine maximal mögliche Fläche im Seitenraum zur Verfügung. Der Radverkehr verläuft dabei auf der Fahrbahn, die Aufmerksamkeitsfelder an den Einmündungen werden beherrschbar (sind heute unserer Meinung nach zu eng gefasst). Längs- und Senkrecht-Parker erhöhen die Erreichbarkeit dieses Teils der Hauptstraße. Vorgesehen werden barrierefreie Buskaps und ein attraktiver Anschluss an die dahinterliegenden verkehrsberuhigten Wohnstraßen. Ergänzt wird die Gestaltung des öffentlichen Raumes durch Querungshilfen zur Optimierung der Wegbeziehungen.

Auch hier soll die Begrünung deutlich erhöht werden, um zumindest in der Sommerzeit diesem Bereich eine angenehme gestalterische Randzone anzubieten.

PRÜFEN Z=V

Besonderes Augenmerk wird auf die bauliche Veränderung vor allen Dingen im südlichen Teil der Hauptstraße gelegt. Es ist zu erwarten, dass in den kommenden Jahren die untergenutzten (eingeschossigen) Bereiche schrittweise nachverdichtet werden. Der heutige Bebauungsplan lässt eine Geschoszahl von Z=V zu und beinhaltet eine Baulinie zur Straße hin. Hier wird eine bausteinartige Neubebauung und damit auch Neufassung des Bebauungsplanes vorgeschlagen (siehe Maßnahme „Stadthaus mit Hinterhaus als Regeltyp in der Hauptstraße“ auf Seite 58). Ziel ist es dabei, eine kleinteiligere, der Größenklasse von Senden angemessene, situationskonforme Parzellierung.

Im angesprochenen Straßenknick nach Ay hin entsteht ein städtebaulich äußerst wichtiger Punkt. Gerade die Umlenkung beinhaltet Sichtflächen insbesondere aus nördlicher Richtung, hier ist die heute angebotene Architektur nochentwicklungsfähig. Daher schlagen wir ggf. eine architektonische Neufassung dieses Bereiches vor.

Wichtig ist auch die Überlenkung Richtung Süden zum attraktiven Grünbereich hin.

Für den Bereich zwischen der Kapelle Ay und dem Grünbereich an der Alten Weberei wird eine „Ayllée“ vorgeschlagen, d. h. durch eine intensive Begrünung in einem bestimmen rhythmischen Abstimmung erhält dieser Straßenabschnitt eine eigenständige, prägende städtebauliche Wirkung. Selbst bei Tempo 50 wäre hier ausreichend Platzräume vorhanden, um die Vorfelder zu der bestehenden Bebauung mit einer intensiven Begrünung zu versehen. Dies würde diesem Straßenabschnitt eigenständige, stark wirksame Prägung vermitteln und zu dem sehr attraktiven Grünbereich am Illerkanal überleiten.

Hier existiert ein architektonisch attraktiver vorläufiger Endpunkt durch das ehemalige Verwaltungsgebäude flankiert durch die architektonisch ansprechenden ehemaligen Arbeiterwohngebäude.

Damit würde dieser zunächst weniger spektakuläre Bereich deutlich aufgewertet und mit einer eigenen Prägung versehen.

HAUPTSTRASSE VARIANTE 1: 30 KM/H



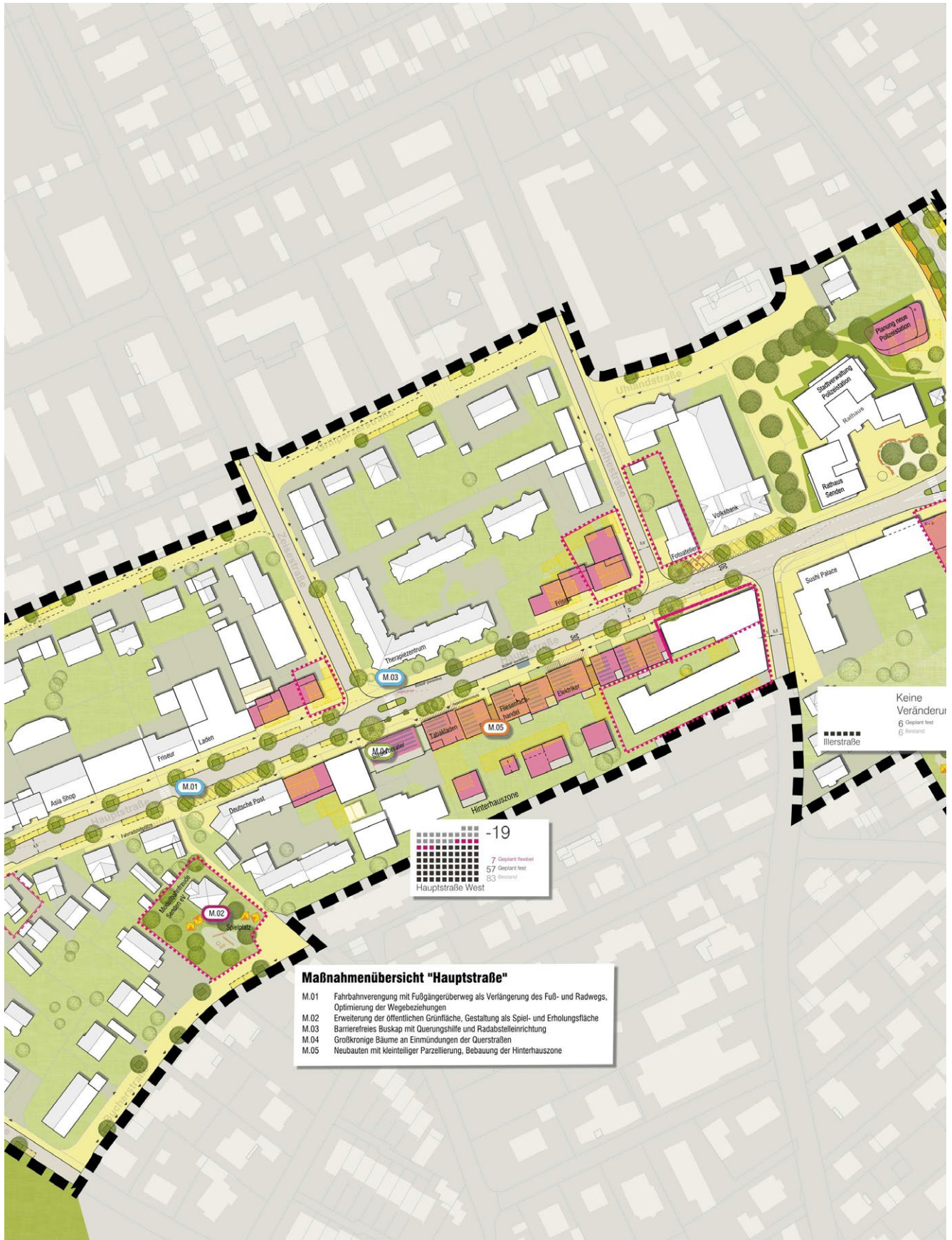


Abb. 23 Konzept Variante 1 - Ausschnitt Hauptstraße West

HAUPTSTRASSE VARIANTE 2: 50 KM/H





Abb. 26 Bestand Hauptstraße Ay



Abb. 27 Visualisierung Allee Hauptstraße Ay

C.5 MASSNAHMEN

ZIEL 1: POSITIVE PRÄGUNG DER IDENTITÄT



BAUMTOR

Verfolgt folgendes Ziel des ISEKs:

- Stadteingänge räumlich und gestalterisch aufwerten
- Grünes Karree - Grüne Fuß- und Radwegeverbindung
- Öffentlichen Raum mit Aufenthaltsqualität entwickeln



Abb. 31 Referenz - Baumtor Neuhausen



ALLEE

Verfolgt folgende Ziele des ISEKs:

- Grünes Karree - Grüne Fuß- und Radwegeverbindung
- Stadzfahrten räumlich und gestalterisch aufwerten
- Öffentlichen Raum mit Aufenthaltsqualität entwickeln



Abb. 30 Referenz - Allee

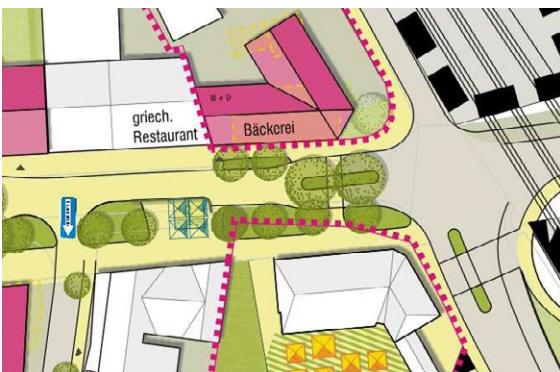


Abb. 28 Ausschnitt Konzept - Baumtor



Abb. 29 Konzept - Allee

Strategischer Beitrag

- ▶ Markierung Zugang zu besonderen Bereichen
- ▶ Geschwindigkeitsdrosselung
- ▶ Atmosphärischen Qualität
- ▶ Klimaanpassung / Schattenspende
- ▶ Biodiversität
- ▶ CO²-Einsparung

Strategischer Beitrag

- ▶ Vereinheitlichung und besondere Prägung von linearen Straßenräumen
- ▶ Atmosphärische Qualität
- ▶ Klimaanpassung / Schattenspende
- ▶ Biodiversität
- ▶ CO²-Einsparung



GROSSKRONIGE BÄUME

Verfolgt folgende Ziele des ISEKs:

- Öffentlichen Raum mit Aufenthaltsqualität entwickeln
- Wohnumfeld verbessern
- Grünes Karree - Grüne Fuß- und Radverbindung



Abb. 35 Referenz - Hospitalplatz Stuttgart



BÄUME AUF DER MITTLINSEL

Verfolgt folgendes Ziel des ISEKs:

- Stadtfahrten räumlich und gestalterisch aufwerten
- Öffentlichen Raum mit Aufenthaltsqualität entwickeln
- Grünes Karree - Grüne Fuß- und Radverbindung



Abb. 34 Referenz - Bäume auf der Mittelinsel



Abb. 32 Konzept - Großkroniger Baum



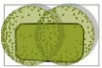
Abb. 33 Konzept - Bäume auf der Mittelinsel

Strategischer Beitrag

- ▶ Orientierung
- ▶ Raumbildung
- ▶ Atmosphärische Qualität
- ▶ Klimaanpassung / Schattenspende
- ▶ Biodiversität
- ▶ CO²-Einsparung

Strategischer Beitrag

- ▶ Orientierung und Aufmerksamkeit
- ▶ Geschwindigkeitsdrosselung
- ▶ Raumbildung, atmosphärische Qualität
- ▶ Klimaanpassung / Schattenspende
- ▶ Biodiversität
- ▶ CO²-Einsparung



GRÜNINSEL

Verfolgt folgendes Ziel des ISEKs:

- Öffentlichen Raum mit Aufenthaltsqualität entwickeln
- Grünes Karree - Grüne Fuß- und Radverbindung
- Wohnumfeld verbessern



Abb. 36 Referenz - Grüninsel Grafenberg



Abb. 37 Konzept - Grüninsel



GRÜNE EINFRIEDUNG

Verfolgt folgende Ziele des ISEKs:

- Öffentlichen Raum mit Aufenthaltsqualität entwickeln
- Grünes Karree - Grüne Fuß- und Radverbindung
- Wohnumfeld verbessern



Abb. 38 Referenz - Grüne Einfriedung



Abb. 39 Konzept - Grüne Einfriedung

Strategischer Beitrag

- ▶ Aufenthaltsqualität
- ▶ Klimaschutz und -anpassung
- ▶ Reduzierung Versiegelung
- ▶ Versickerung/ Retention von Regenwasser
- ▶ Vermeidung von Hitzeinseln
- ▶ Biodiversität

Strategischer Beitrag

- ▶ Optische Trennung von privaten und öffentlichen Flächen
- ▶ Gliederung des Straßenraums
- ▶ Raumbildung durch Grün
- ▶ Atmosphärische Qualität
- ▶ Vermeidung von Hitzeinseln
- ▶ Biodiversität



VEREINHEITLICHUNG VON BELAGSZONEN

Verfolgt folgendes Ziel des ISEKs:

Öffentlichen Raum mit Aufenthaltsqualität entwickeln



Abb. 40 Referenz - Einheitlicher Belag Neckartailfingen

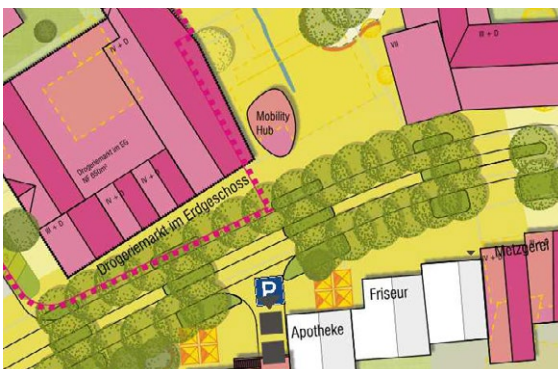


Abb. 41 Konzept - Einheitlicher Belag



FAHRBAHNVERENGUNGEN

Verfolgt folgendes Ziel des ISEKs:

Öffentlichen Raum mit Aufenthaltsqualität entwickeln

Verkehr organisieren und steuern

Wohnumfeld verbessern



Abb. 42 Referenz - Fahrbahnverengung Kornwestheim



Abb. 43 Konzept - Fahrbahnverengung

Strategischer Beitrag

- ▶ Qualifizierung der Öffentlichen Räume
- ▶ Attraktives Stadtbild
- ▶ Querungspotentiale erhöhen
- ▶ Barrierefreiheit
- ▶ Differenzierung in Qualitäten nach Lage

Strategischer Beitrag

- ▶ Verkehrsberuhigung und -sicherheit
- ▶ Mehr Fläche für Grünversorgung oder Entfaltung von Gewerbe
- ▶ Aufenthaltsqualität
- ▶ Querungspotentiale erhöhen



QUERUNGSBEREICHE

Verfolgt folgende Ziele des ISEKs:

Öffentlichen Raum mit Aufenthaltsqualität entwickeln
Fuß- und Radwegenetz optimieren und ausbauen



Abb. 44 Referenz - Querungsbereich Baden-Baden



QUERUNGSHILFE

Verfolgt folgende Ziele des ISEKs:

Fuß- und Radwegenetz optimieren und ausbauen
Querungsmöglichkeiten Kempener Straße und
Querungsmöglichkeiten Bahn schaffen und
aufwerten



Abb. 46 Referenz - Querungshilfe



Abb. 45 Konzept - Querungsbereich

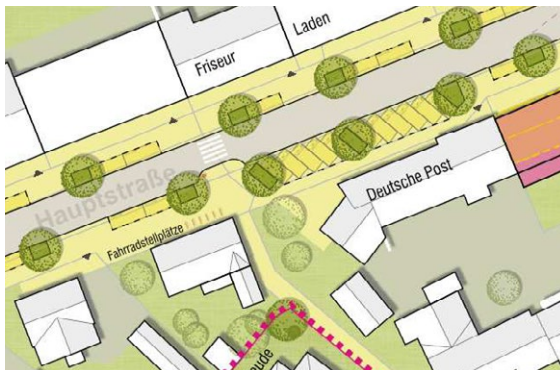


Abb. 47 Konzept - Querungshilfe

Strategischer Beitrag

- ▶ Verkehrssicherheit
- ▶ Vereinbarkeit von MIV und Fußgängern
- ▶ Optimierte Wegebeziehungen
- ▶ Straßenraumgestaltung mit Innenstadtlair
- ▶ Mehr Grün im Straßenraum

Strategischer Beitrag

- ▶ Verkehrssicherheit
- ▶ Vereinbarkeit von MIV und Fußgängern
- ▶ Optimierte Wegebeziehungen
- ▶ Mehr Grün im Straßenraum
- ▶ Attraktive Straßenraumgestaltung



STELLPLÄTZE DEM SEITENRAUM ZUORDNEN

Verfolgt folgendes Ziel des ISEKs:

Öffentlichen Raum mit Aufenthaltsqualität entwickeln
Stadtfahrten räumlich und gestalterisch aufwerten



Abb. 48 Referenz - Stellplatz im Seitenraum

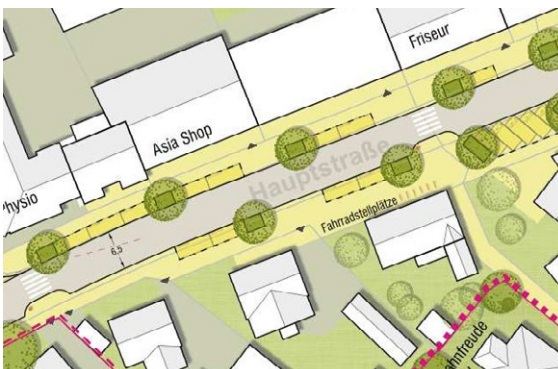


Abb. 49 Konzept - Stellplatz im Seitenraum



FLEXIBLE STELLPLATZ-AUSWEISUNG / MULTICO-DIERUNG ERMÖGLICHEN

Verfolgt folgendes Ziel des ISEKs:

Öffentlichen Raum mit Aufenthaltsqualität entwickeln
Innenstadt als zentralörtlichen Versorgungskern sichern und entwickeln



Abb. 50 Referenz - Flexibler Stellplatz Neckartailfingen



Abb. 51 Konzept - Flexibler Stellplatz

Strategischer Beitrag

- ▶ Ermöglicht flexible Nutzung: Fläche kann ebenfalls vom Fuß- und Radverkehr genutzt werden

Strategischer Beitrag

- ▶ Maximale Flächenverfügbarkeit für FußgängerInnen und RadfahrerInnen
- ▶ Effiziente Flächennutzung
- ▶ Sicherstellung der Erreichbarkeit
- ▶ Erhöhung der Aufenthaltsqualität

Umsetzung

- ▶ Schrittweise Adaption an Veränderungen im Mobilitätsverhalten (Testphasen möglich),
- ▶ Saisonale und anliegerabhängige Nutzungsänderungen möglich



BEGRÜNTE STELLPLÄTZE

Verfolgt folgendes Ziel des ISEKs:

Öffentlichen Raum mit Aufenthaltsqualität entwickeln

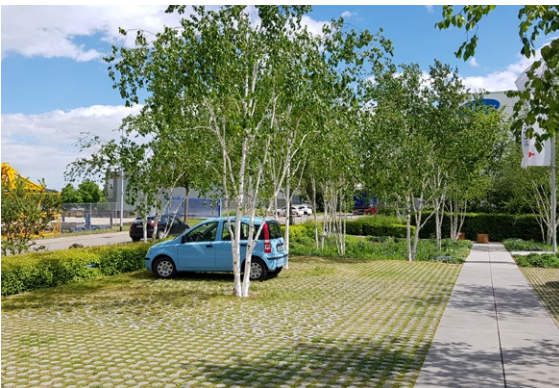


Abb. 52 Referenz - Begrünte Stellplätze



Abb. 53 Konzept - Begrünter Stellplatz

Strategischer Beitrag

- ▶ Versickerungsmöglichkeit von Regenwasser im Seitenraum durch Rasenfugenpflaster (Klimaanpassung)
- ▶ Vermeidung von Hitzeinseln
- ▶ Grünes Stadtbild

BELEUCHTUNGSKONZEPT

Verfolgt folgende Ziele des ISEKs:

Öffentlichen Raum mit Aufenthaltsqualität entwickeln
Stadteingänge räumlich und gestalterisch aufwerten
Bahnhofsumfeld aufwerten



Abb. 54 Referenz - Beleuchtung Hospitalkirche Stuttgart

Strategischer Beitrag

- ▶ Sicherheit
- ▶ Orientierung
- ▶ Atmosphärische Qualität
- ▶ Inszenierung (Kunst, Gebäude, ...)
- ▶ Einheitliche Beleuchtung

UMLEITUNG DES SCHWERLASTVERKEHRS

Wie im Beteiligungsprozess deutlich wurde, wünschen sich die Bürgerinnen und Bürger eine erhöhte Sicherheit und die Reduzierung des Verkehrslärms durch die Herausnahme des Schwerlastverkehrs aus dem Stadtzentrum. Das Gewerbegebiet Senden Nord kann unmittelbar von der Ausfahrt Senden der B28 vom Schwerlastverkehr angefahren werden. Das Gewerbegebiet im Süden der Stadt ist über die A7 Ausfahrt Vöhringen und die Umfahrung der Stadt Vöhringen erreichbar. Die Gemeinde Illerkirchberg kann über die Ulmer Straße angefahren werden.

Es wäre daher möglich die Kemptener Straße und Hauptstraße im Bereich des Zentrums für den Schwerlastverkehr zu sperren und in diesem Zuge eine höhere Aufenthalts- und Wohnqualität für Senden zu erzielen.

Zu beachten ist, dass Eingriffe in die Staatsstraßen (Hauptstraße und Kemptener Straße) der Abstimmung mit dem Staatlichen Bauamt bedürfen.

Strategischer Beitrag

- ▶ Reduzierung des Verkehrslärms in der Innensatdt
- ▶ Erhöhung der Wohn- und Aufenthaltsqualität
- ▶ Erhöhung der Sicherheit für Fußgängerinnen und RadfahrerInnen

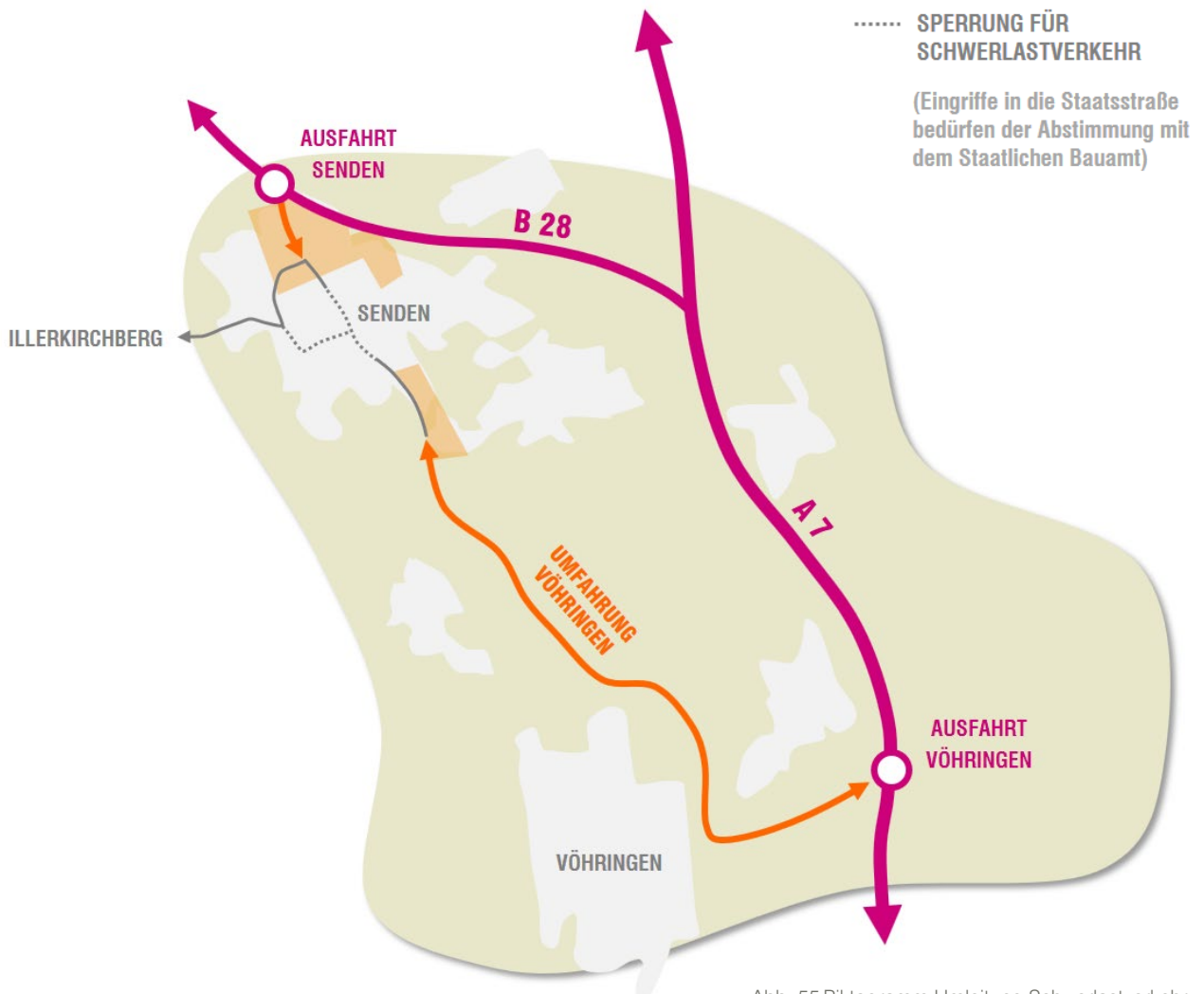


Abb. 55 Piktogramm Umleitung Schwerlastverkehr

ZIEL 2: SICHERUNG DER NAHVERSORGUNG VOR ORT



ENTFALTUNGSSPIELRAUM LADENLOKALE / GASTRONOMIE

Verfolgt folgende Ziele des ISEKs:

Innenstadt als zentralörtlichen Versorgungskern sichern und entwickeln

Öffentlichen Raum mit Aufenthaltsqualität entwickeln



Abb. 56 Referenz - Hospitalplatz Stuttgart



Abb. 57 Konzept - Entfaltung Gastronomie



UMGANG MIT SCHLÜSSEL- GRUNDSTÜCKEN

Verfolgt folgendes Ziel des ISEKs:

Verträgliche Nachverdichtung in den Wohnquartieren fördern

Öffentlichen Raum mit Aufenthaltsqualität entwickeln

Umsetzung

- Aktive Bodenpolitik
- Aktive städtebauliche Entwicklungsarbeit
- Umsetzung von Bauvorhaben über Wettbewerbsverfahren (z.B. Konzeptvergabe)



Abb. 58 Konzept - Schlüsselgrundstück

Strategischer Beitrag

- ▶ Sichtbarkeit und Attraktivität des Einzelhandels und von kundenfrequentierten Dienstleistungen
- ▶ Belebung des öffentlichen Raums
- ▶ Schaffung von Atmosphäre
- ▶ Nutzungsqualität für Kunden

Strategischer Beitrag

- ▶ Städtebauliches Erscheinungsbild mit hochwertiger Architektur
- ▶ Wiedererkennungswert

ZIEL 3: MENSCHLICHER MASSSTAB BEI DER ENTWICKLUNG IM BLICK BEHALTEN

„KÜMMERER“

Wie bereits unter I.3.1 erläutert, kann Innenentwicklung nur über die Organisation einer städtebaulichen Entwicklungs- und Qualifizierungsarbeit erfolgen. Dabei gilt es private Initiativen aufzugreifen, zu unterstützen und zu qualifizieren. Ferner müssen städtebauliche Beweglichkeiten und Potentiale identifiziert und nach Möglichkeit proaktiv entwickelt werden.

Dafür hat sich die Installation eines „Kümmers“ bewährt, welcher als Ansprechpartner und Unterstützer fungiert. Dieser ist im Idealfall „nah an den Menschen“, kennt wichtige Hintergrundinformationen, denkt vernetzt, kennt Ansätze für Potentiale, besitzt Verhandlungsgeschick und ist in der Lage Unterstützung z.B. in Form von Testentwürfen bereitzustellen. Er handelt im Sinne der städtebaulichen Entwicklungsziele, organisiert die Einbeziehung interdisziplinäre Fachleute z.B. in Form eines Städtebaubeirats und bereitet Entscheidungsgrundlagen für die Verwaltung und den Stadtrat vor.

Das Aufgabenspektrum legt nahe, die Funktion des „Kümmers“ als Tandem aus Verwaltungsmitarbeiter und externen Städtebauberater zu begreifen.

STÄDTEBAUBEIRAT INNENSTADT SENDEN

Von den beteiligten Planungsbüros zu den Themen Städtebau, Einzelhandel, Verkehr wurden zahlreiche Vorschläge unterbreitet, die in ein kommunalpolitisches Handeln übergeführt werden sollten. Hierbei wäre eine fachliche Begleitung sehr hilfreich. Es wird daher ein „Städtebaubeirat“ für die Innenstadt Senden vorgeschlagen, der die Umsetzung von Entwicklungsmaßnahmen fachlich und organisatorisch begleitet. Denkbar wäre die Hinzuziehung der vier beteiligten Büros (je nach Sachlage), ergänzt durch einen externen Hochbaukollegen und selbstverständlich die Verwaltung. Denkbar wäre zusätzlich auch Mitglieder des Gemeinderates zumindest in regelmäßigen Abständen miteinzubeziehen.

Strategischer Beitrag

- ▶ Organisation der städtebaulichen Innenentwicklungsarbeit
- ▶ Unterstützung und Qualifizierung privater Initiativen
- ▶ Identifizierung von Bewegungsspielräumen
- ▶ Städtebauliche Verhandlungen
- ▶ Vorbereitung von Entscheidungsgrundlagen

Strategischer Beitrag

- ▶ Einbeziehung wichtiger Fachdisziplinen in die Planung und Beurteilung von Vorhaben
- ▶ Etablierung eines vertrauensvoll und unabhängig agierenden Beratergremiums
- ▶ Verankerung der Entwicklungsziele in der Begleitung von Vorhaben und bei der Umsetzung von städtischen Entwicklungsprojekten



STADTHAUS MIT HINTERHAUS ALS REGELTYP IN DER HAUPTSTRASSE

Verfolgt folgendes Ziel des ISEKs:

Verträgliche Nachverdichtung in den Wohnquartieren fördern

Wohnumfeld verbessern



Abb. 59 Referenz - Stadthaus



Abb. 60 Konzept - Stadthaus mit Hinterhaus

Vorschlag für Regelungsregime:

An der Straße:

- Gebäudehöhe max. 4 Geschosse
- Grenzbau zulässig (abweichende Bauweise)
- max. Gebäudelänge (z.B. 15 m oder 20 m)
- Baulinie nur mit mind. 1,5m Spielraumalternativ enge Baufenstertiefe
- ab einer Gebäudelänge von 18m ist innerhalb 3 Meter an Grenze nur 3 geschossig zulässig?
- Zur Straße in den Obergeschossen nur stehende Fensterformate

Hinterhaus:

- offene Bauweise
- Gebäudehöhe max. 3 Geschosse

Strategischer Beitrag

- ▶ Vielfalt und Resilienz
- ▶ Menschlicher Maßstab
- ▶ gemischte Milieubildung



3 Generationen-Doppelhaus
mit Erweiterungsoption
(ca. 14 m)

Doppelmaisonette
(ca. 10 m)

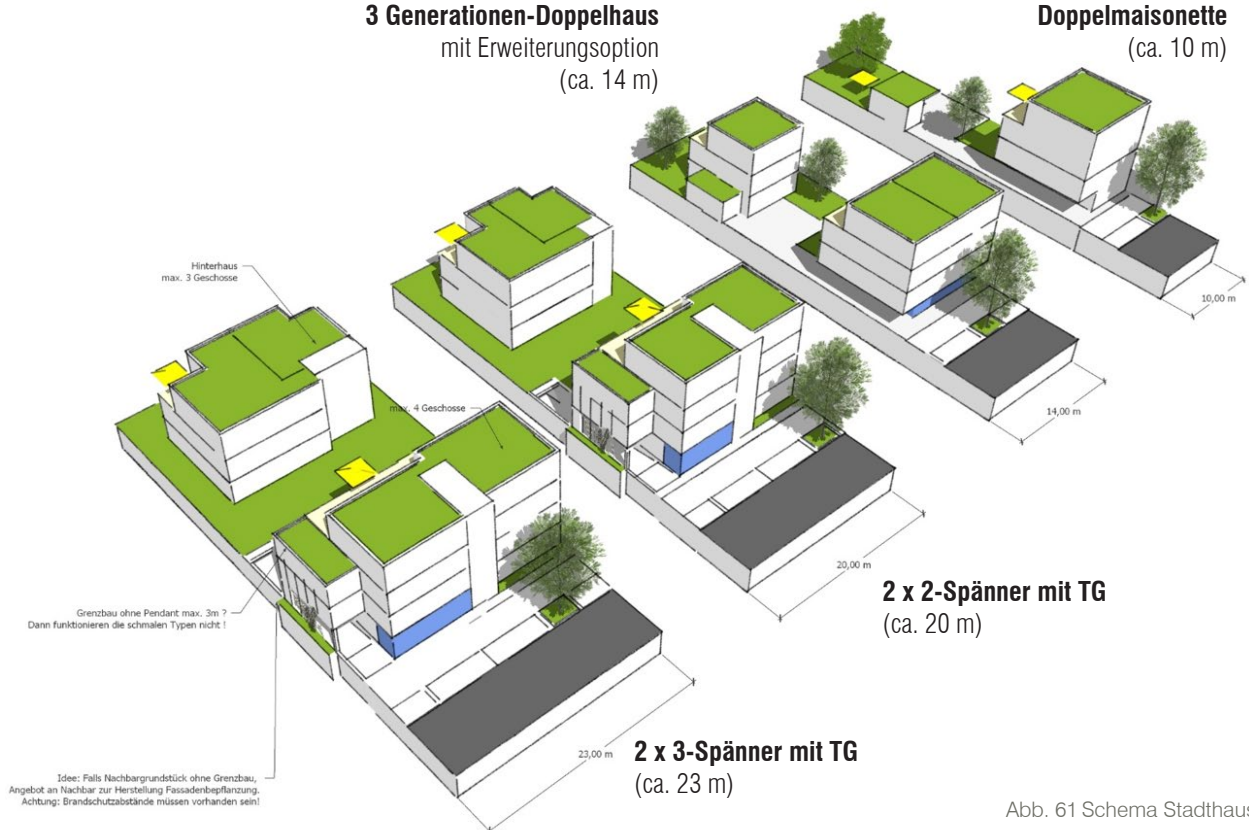


Abb. 61 Schema Stadthaus

ZIEL 4: MEHR LIEBLINGSORTE IN DER MITTE QUALIFIZIEREN



PARKÄHNLICHE GRÜN- FLÄCHEN (MIT GARTEN- WIRTSCHAFTEN)

Verfolgt folgendes Ziel des ISEKs:

Öffentlichen Raum mit Aufenthaltsqualität entwickeln
Grünes Karree - Grüne Fuß- und Radwegeverbindung



Abb. 64 Referenz - Parkähnliche Grünfläche Neuhausen



Abb. 65 Konzept - Parkähnliche Grünfläche



WASSER IN DER STADT

Verfolgt folgende Ziele des ISEKs:

Öffentlichen Raum mit Aufenthaltsqualität entwickeln
Wohnumfeld verbessern



Abb. 62 Referenz - Wasserspiel Metzingen



Abb. 63 Konzept - Wasserspiel

Strategischer Beitrag

- ▶ Freizeit- und Aufenthaltsqualitäten
- ▶ Atmosphärische Qualität
- ▶ Schaffung von Treffpunkten
- ▶ Klimaschutz und -anpassung
- ▶ Reduzierung Versiegelung
- ▶ Retentionspotential
- ▶ Vermeidung von Hitzeinseln
- ▶ Biodiversität

Strategischer Beitrag

- ▶ Bezug zur Iller und Baggerseen
- ▶ Aufenthalts- und Gestaltqualität
- ▶ Spielangebot für Kinder
- ▶ Reduzierte Wahrnehmung des Verkehrslärms
- ▶ Möglichkeit zur Abkühlung an Hitzetagen
- ▶ Verbesserung des Mikroklimas

ZIEL 5: SICHERE & BEQUEME MOBILITÄT IM UMWELTVERBUND



RADWEGE HERVORHEBEN

Verfolgt folgendes Ziel des ISEKs:

- Fuß- und Radwegenetz optimieren und ausbauen
- Verkehrliche Entlastung der Innenstadt
- Verknüpfung zentraler städtischer Nutzungsbereiche



Abb. 66 Referenz - Bunter Radweg



Abb. 67 Konzept - Bunter Radweg



MOBILITY HUB

Verfolgt folgendes Ziel des ISEKs:

- Verkehr organisieren und steuern
- Bahnhof als Mobilitätsdrehscheibe entwickeln
- Verkehrliche Entlastung der Innenstadt

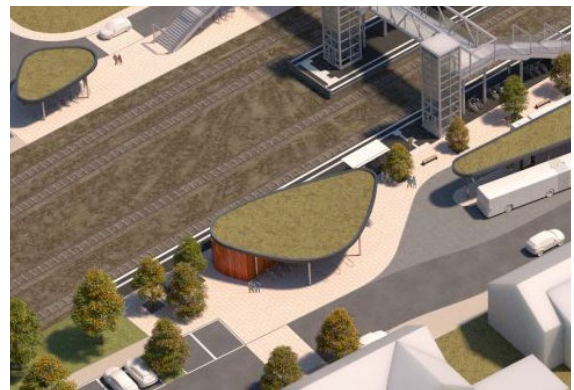


Abb. 68 Planung Mobility Hub Bahnhof Senden



Abb. 69 Konzept - Mobility Hub

Strategischer Beitrag

- ▶ Fahrradstadt Senden
- ▶ Verkehrssicherheit
- ▶ Leitsystem durch einheitliche Farbgebung

Strategischer Beitrag

- ▶ Erreichbarkeit der Innenstadt
- ▶ Förderung von multimodaler Mobilität
- ▶ Widerspiegelung der Bahnhofsneugestaltung

ZIEL 6: ORGANISATION DES RUHENDEN VERKEHRS

E-LADESTATION



Abb. 70 Referenz - E-Ladestation

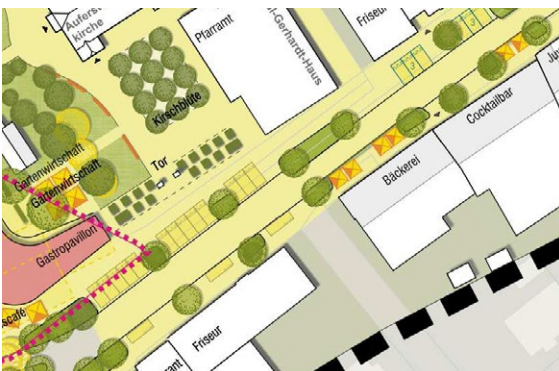


Abb. 71 Konzept - E-Ladestation



PARKSCHEUNE

Verfolgt folgendes Ziel des ISEKs:

Verkehrliche Entlastung und Parkierungskonzept Innenstadt entwickeln / Verkehr organisieren und steuern

Öffentlichen Raum mit Aufenthaltsqualität entwickeln



Abb. 72 Referenz - Visualisierung Parkscheune

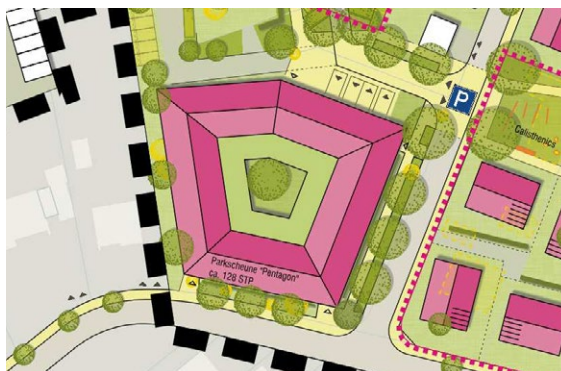


Abb. 73 Konzept - Parkscheune

Strategischer Beitrag

- ▶ Förderung nachhaltiger Mobilität
- ▶ Erreichbarkeit der Innenstadt

Strategischer Beitrag

- ▶ Erreichbarkeit der Innenstadt
- ▶ Effiziente Flächennutzung
- ▶ Reduzierung der Stellplätze im Bereich der lebendigen Mitte zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität



C.6 IDEEN DES BETEILIGUNGS-PROZESSES

Aus dem Beteiligungsprozess (siehe „H Beteiligung“ auf Seite 163) konnten einige Ideen und Anregungen im Konzept aufgegriffen werden. Die folgenden aufgeführten Punkte der Bürgerinnen und Bürger finden sich im Konzept wieder:

- mehr Grün in der Innenstadt, Baumallee, Grüninseln, Grünflächen , Verschattung und Kühlung
- Orte zum Aufenthalt
- Cafés, Gastronomie mit Außenbestuhlung, Biergarten
- Wasserspiel
- Erhaltung/ Stärkung Parkplatz Blumenweg
- Neugestaltung des Belags
- E-Ladestationen
- mehr Querungsmöglichkeiten

Die Neuordnung des Knotenpunktes Hauptstraße/ Kempener Straße durch einen Kreisverkehr, die Einführung von Tempo 30 in der Hauptstraße West und die Herausnahme des Schwerlastverkehr wurden ebenfalls von der Öffentlichkeit angeregt und im Konzept übernommen. Diese Punkte müssen aufgrund des Eingriffes in die Staatsstraßen mit dem staatlichen Bauamt abgestimmt werden.

C.7 UMSETZUNG

Maßnahmen zur Umsetzung

Angebot für eine städtebauliche Beratung im gesamten Geltungsbereich

Bürgerinformation

-  Aktive Entwicklungssteuerung
-  Städtebauliche Verhandlung (evtl. Zwischenerwerb von Grundstücken)
-  Vorkaufsrecht
-  Direkte Eigentümerinformation
-  Umgestaltung Straßenraum
-  Änderung von Bebauungsplänen

-  Flächen im Eigentum der Stadt
Senden



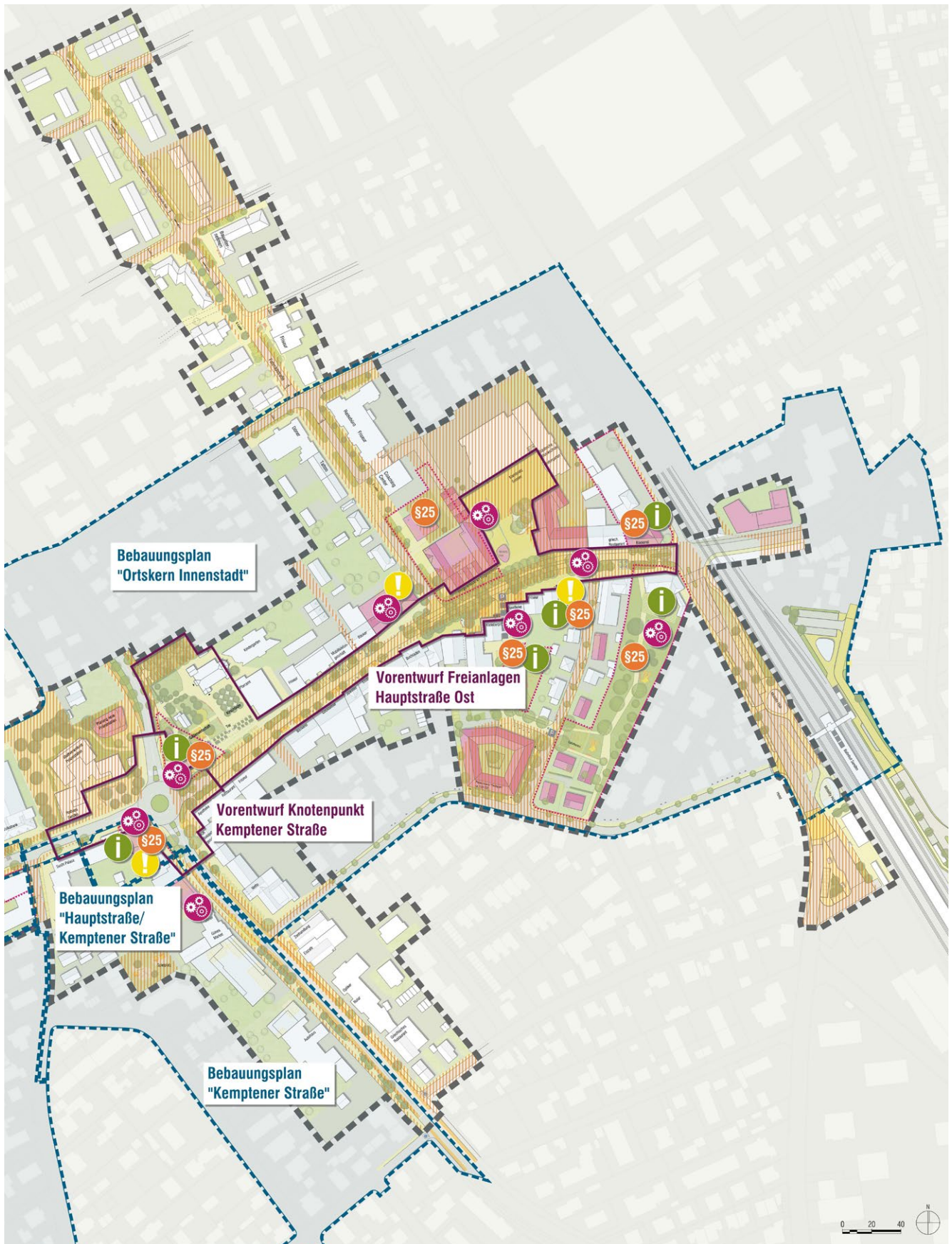


Abb. 74 Verortung der Instrumente zur Umsetzung

D **MASSENSTUDIE**

Aufbauend auf der Gesamtdarstellung des Plangebietes in 3D sind an mehreren Stellen Massenstudien entstanden, die zur Verdeutlichung der Entwurfsszenarien dienen sollen. Sie sind mit der SketchUp-Technik erstellt, sodass bei weiteren Präsenzpräsentationen vielfältige Einblicke in die Entwurfsstudien gewährt werden können. Dies soll insbesondere für den Laien eine bessere Verständlichkeit städtebaulicher Entwürfe mit sich bringen.

ÖSTLICHE HAUPTSTRASSE

Im Bereich des Bürgerhauses gibt es bereits eine grundsätzliche städtebauliche Überlegung (blaue Darstellung), die von einem Hochpunkt und einer horizontalen Bebauung entlang der Hauptstraße ausgeht.

Alternativ hierzu haben wir versucht den bereits auf der Südseite vorhandenen „Sendener Maßstab“ an der Nordseite der östlichen Hauptstraße nochmals zu wiederholen, um hiermit die Maßstäblichkeit zu verbessern. Hinzutritt der Vorschlag, in weiten Teilen mit Satteldächern zu arbeiten, wie dies auch auf der gegenüberliegenden Seite heute schon praktiziert ist. Begleitend sollte die Aufenthaltsqualität vor dem Bürgerhaus und im Bereich der östlichen Hauptstraße deutlich aufgewertet werden. Entsprechende Vorschläge sind in den Lageplänen nachzulesen. Mit den neuen Raumkanten und den veränderten Dachformen begleitet von dem Hochpunkt erwarten wir eine deutliche städtebauliche Aufwertung der östlichen Hauptstraße.

BEREICH SÜDLICH DER ÖSTLICHEN HAUPTSTRASSE

Hier schlagen wir eine ruhigere Grünzone verbunden mit einer Überbauung des heutigen Parkplatzes vor. Die Parkscheune sollte zwei Ebenen mit geneigtem Dach kombiniert mit einer dreigeschossigen Wohnbebauung entlang des Blumenwegs haben. Die Verbindung zur Hauptstraße wird durch die Passage gesichert, kleinere bauliche Ergänzungen runden das Bild dreidimensional ab. Damit soll auch die Wegführung zwischen Bahnhof und östlicher Hauptstraße verbessert werden, ergänzt durch einen Rundweg durch den südlichen Planbereich.

KIRCH-/RATHAUSPLATZ

Diese städtebaulich sehr wichtige Stelle in der Innenstadt von Senden soll durch einen Kreisverkehr aufgewertet werden. Die vorhandene Bebauung lässt allerdings eine städtebauliche Wirkung der Auferstehungskirche nur bedingt zu, sodass wir in Verbindung mit dem neuen Polizeigebäude einen veränderten räumlichen Auftritt vorschlagen. Durch den Rückbau des Gebäudes im Eckbereich Kemptener / östlicher Hauptstraße könnte über eine eingeschossige Bebauung die städtebauliche Wirksamkeit der Auferstehungskirche in den Rathausplatz hinein deutlich verbessert werden.

Zusammen mit ergänzenden Bebauungen im Eckbereich zur Kemptener Straße könnte ein völlig neuer städtebaulicher Ansatz entstehen. Das neue Rathaus bekäme eine noch höhere Bedeutung und würde zusammen mit dem ruhigen Platz vor der Auferstehungskirche den gewünschten Identitätsbereich an dieser Stelle sicherstellen.

WESTLICHE HAUPTSTRASSE

Bereits mehrfach wurde die Notwendigkeit angesprochen, die horizontale Gliederung in der Architektur durch vertikalen Aufbau zu ersetzen. Die westliche Hauptstraße hat heute noch zum Teil eingeschossige Gebäude, sodass ein behutsamer Übergang im Wechsel der Bebauung in den kommenden Jahren anzustreben ist. Bei den Maßnahmen wurde bereits die städtebauliche Grundidee mit den vertikalen Bausteinen und der Flachdachlandschaft geschildert. In der nebenstehenden 3D Animation wird dies nun komplettiert und zu einem neuen Ensemble in der westlichen Hauptstraße zusammengeführt. Unterstützt wird dieser Ansatz durch Fassaden, Vor- und Rücksprünge, neue Raumkanten und einer Neufassung des öffentlichen Raumes.

AYLLEE

Für den Bereich zwischen der Kapelle und dem ehemaligen Verwaltungsgebäude der Weberei wird ein Allee-Auftritt vorgeschlagen, ergänzt durch bauliche Neufassungen im nördlichen und südlichen Bereich. Der letztgenannte Teil beinhaltet eine 90 Grad-Drehung Richtung Rathaus. Gerade dieser Eckpunkt ist städtebaulich sehr wirksam und sollte nach Möglichkeit neu gefasst werden. Bauliche Ergänzungen sind auch im nördlichen Teil an der Kapelle dreidimensional dargestellt.

VOGELPERSPEKTIVE INNENSTADT



Abb. 75 Übersicht Innenstadt - bestehende Planungen



Abb. 76 Übersicht Innenstadt - Konzept

MARKTPLATZ

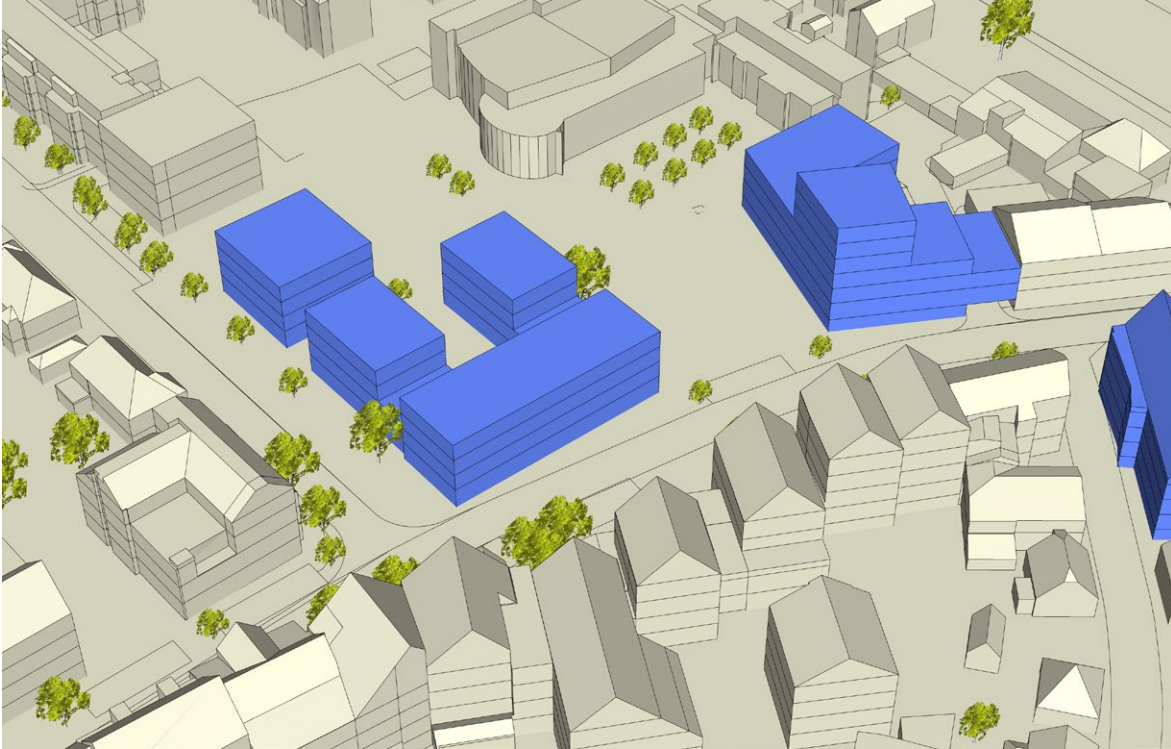


Abb. 77 Marktplatz - bestehende Planung



Abb. 78 Marktplatz - Konzept

PARKPLATZ BLUMENWEG



Abb. 79 Parkplatz Blumenweg - bestehende Planungen



Abb. 80 Parkplatz Blumenweg - Konzept

KIRCHPLATZ



Abb. 81 Kirchplatz - bestehende Planung



Abb. 82 Kirchplatz - Konzept

KREISVERKEHR KEMPTENER STRASSE

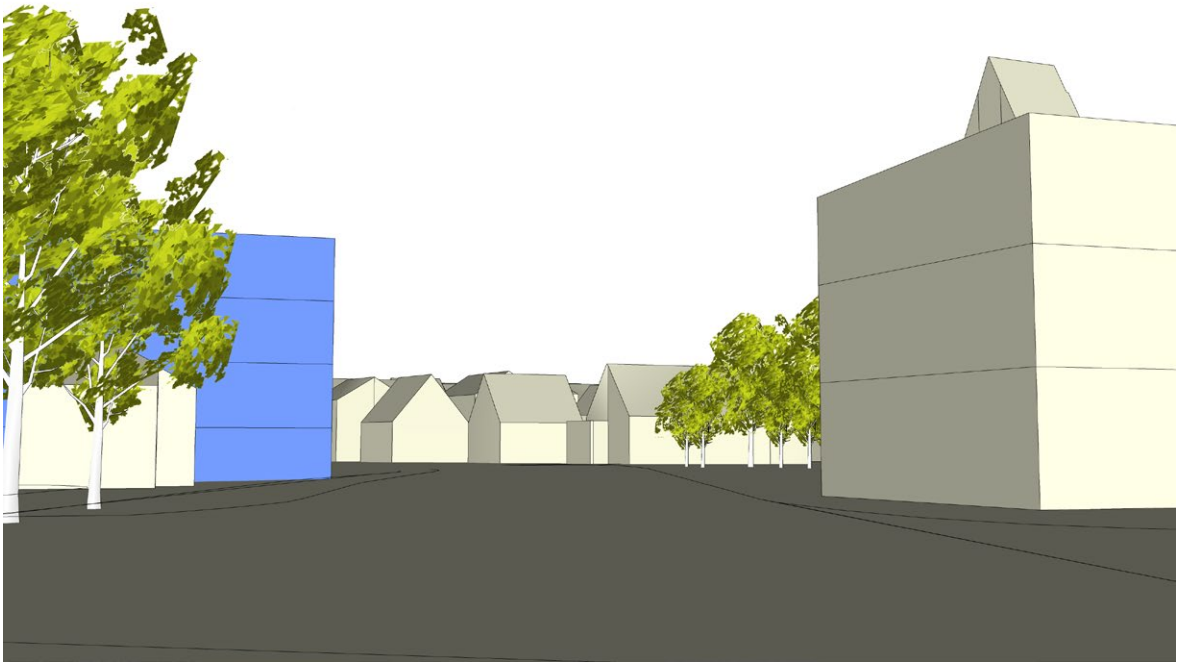


Abb. 83 Kreisverkehr Kemptener Straße - bestehende Planung



Abb. 84 Kreisverkehr Kemptener Straße - Konzept

WESTLICHE HAUPTSTRASSE



Abb. 85 Hauptstraße - bestehende Planung



Abb. 86 Hauptstraße - Konzept

HAUPTSTRASSE AY

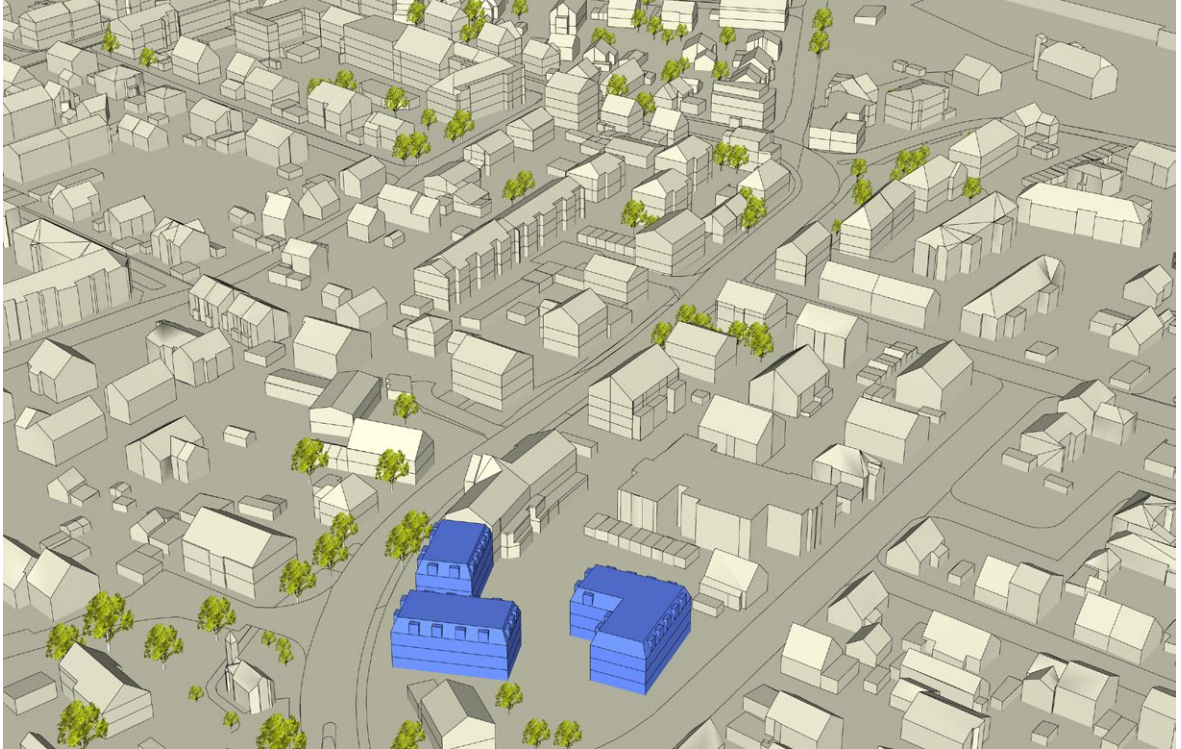


Abb. 87 Hauptstraße Ay - bestehende Planung



Abb. 88 Hauptstraße Ay - Konzept

BLICK INS ATELIER - VERWORFENE SZENARIEN

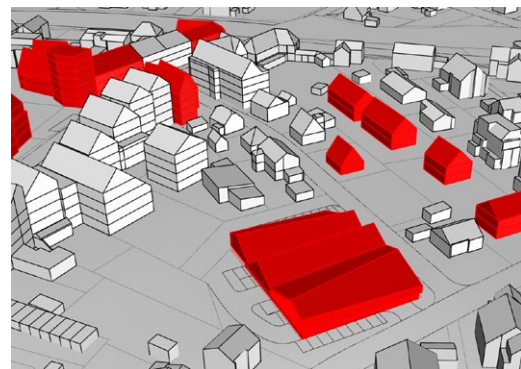
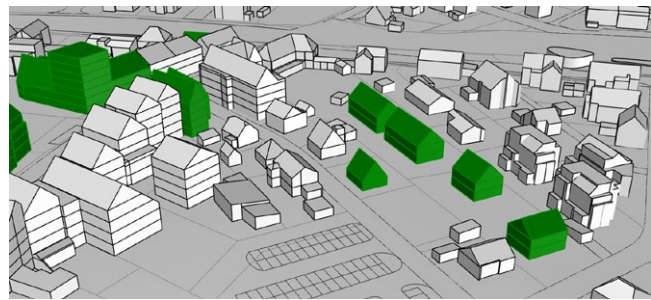
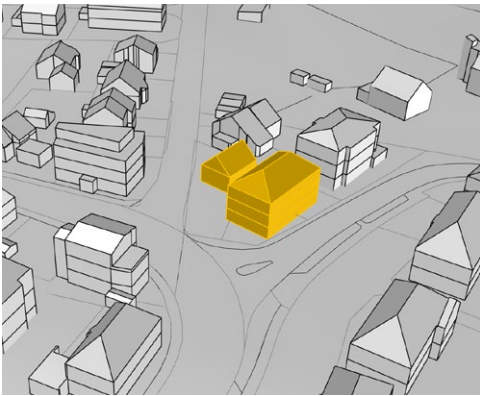
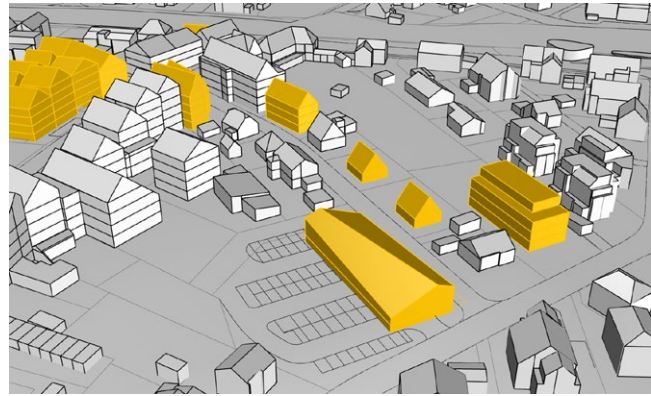
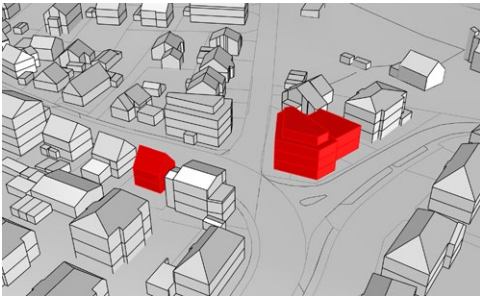
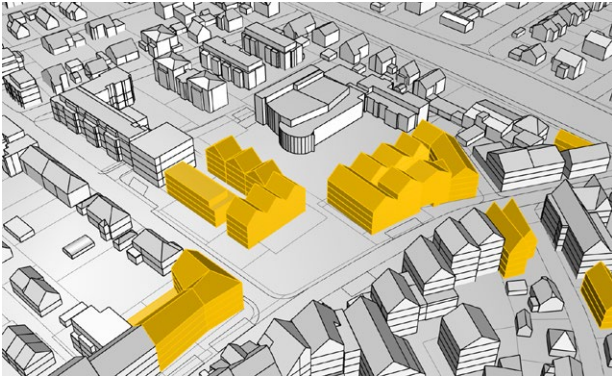


Abb. 89 Massenstudie - Verworfenne Szenarien

**E BESTEHENDE
GRUNDLAGEN UND
PLANUNGEN**

E.1 REGIONALPLAN

Der aktuelle Regionalplan für die Region Donau-Iller ist seit 1987 rechtskräftig und befindet sich derzeit in der Gesamtfortschreibung.

Die Stadt Senden zählt als Mittelzentrum und gehört zum Verdichtungsraum der Oberzentren Ulm und Neu-Ulm. Senden bildet gemeinsam mit der Stadt Vöhringen ein Doppelzentrum. Gemäß der Gesamtfortschreibung des Regionalplans Donau-Iller, Entwurf zur Anhörung gemäß Beschluss der Verbandsversammlung vom 23.07.2019, liegt die Stadt Senden zudem an der Entwicklungsachse Laichingen – Blaubeuren – Blaustein – Ulm – Neu-Ulm – Senden – Vöhringen (PS A III 2 Z (1)). Insbesondere für das Arbeitsmarktzentrum Ulm/ Neu-Ulm hat die regionale Entwicklungsachse eine besondere Bedeutung. Die reaktivierte Schienenstrecke Senden – Weißenhorn stellt eine attraktive Nahverkehrsverbindung in das Oberzentrum dar

und ermöglicht mit Umsteigerelationen die Erreichung zahlreicher Arbeitsmarktstandorte. Die Stärkung dieser Entwicklungsachse soll zu einer Intensivierung der Verflechtungen und zum Abbau von grenzüberschreitenden Hemmnissen im Verdichtungsraum Ulm/Neu-Ulm beitragen.

Im Entwurf der Gesamtfortschreibung ist die Innenstadt Sendens als Standort für Einkaufszentren, großflächige Einzelhandelsbetriebe und sonstige großflächige Handelsbetriebe (VRG) - PS B IV 2 Z (5) gekennzeichnet. Ziel ist hierbei, die Lebendigkeit und Attraktivität der Innenstadt zu festigen.

Der Kemptener Straße ist zudem eine überregionale Verbindungsfunktion. Der Hauptstraße ist eine regionale Verbindungsfunktion zugewiesen.

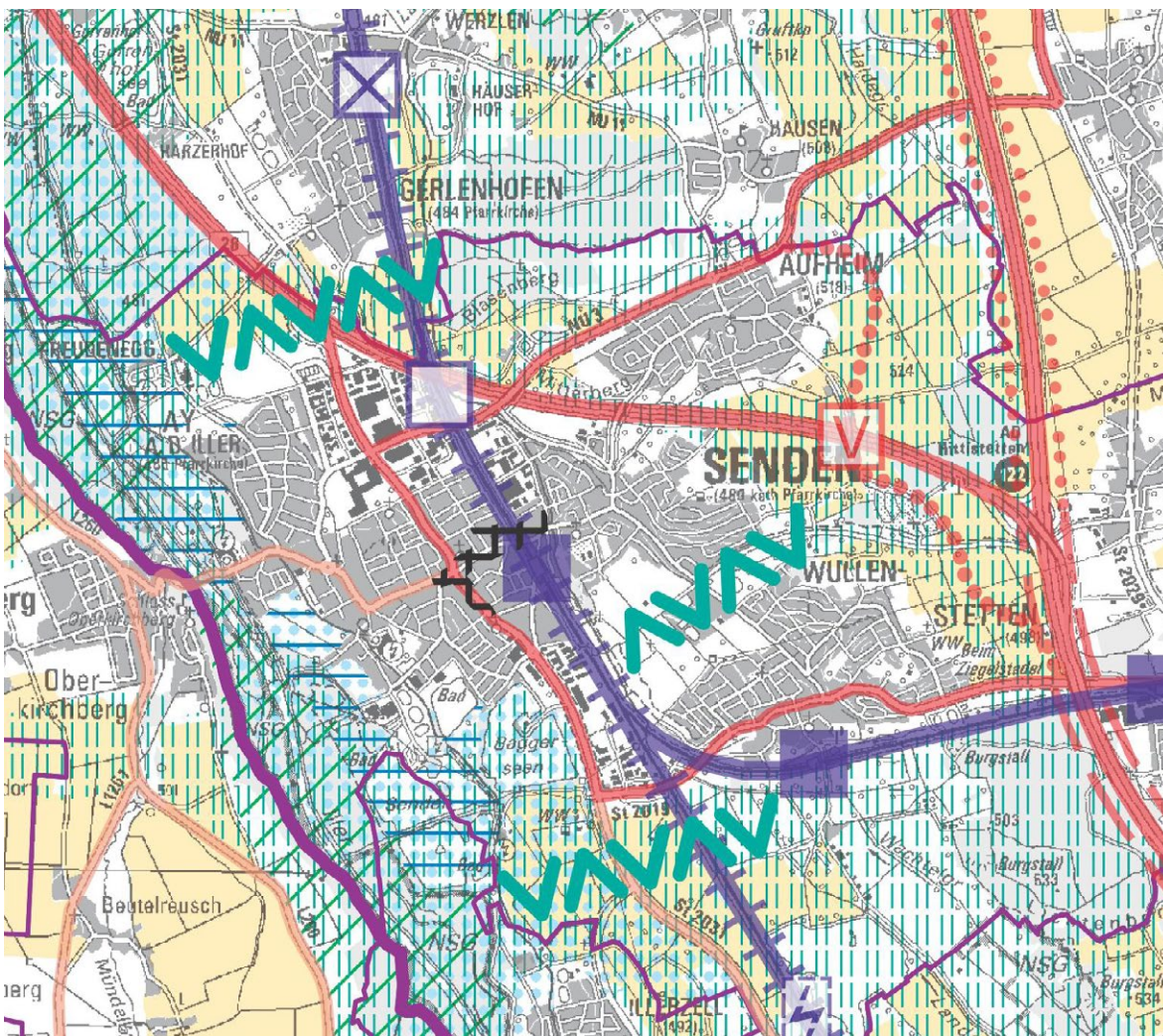


Abb. 90 Ausschnitt aus Entwurf zur Gesamtfortschreibung des Regionalplans Donau-Iller vom 23.07.2019

B I Sicherung der natürlichen Lebensgrundlagen

B I 1 Naturschutz und Landschaftspflege

- Gebiet für Naturschutz und Landschaftspflege (VRG) - PS B I 1 Z (5)
- Gebiet für Naturschutz und Landschaftspflege (VBG) - PS B I 1 G (7)

B I 2 Land- und Forstwirtschaft

- Gebiet für Landwirtschaft (VBG) - PS B I 2.1 G (3)

B I 4 Wasservorkommen

- Gebiet zur Sicherung von Wasservorkommen (VRG) - PS B I 4 Z (5)
- Gebiet zur Sicherung von Wasservorkommen (VBG) - PS B I 4 G (7)

B I 5 Vorbeugender Hochwasserschutz

- Gebiet für den vorbeugenden Hochwasserschutz (VRG) - PS B I 5 Z (3)
- Gebiet für den vorbeugenden Hochwasserschutz (VBG) - PS B I 5 G (4)

B I 6 Erholung

- Gebiet für Erholung (VRG) - PS B I 6 Z (3)
- Gebiet für Erholung (VBG) - PS B I 6 G (5)

B II Regionale Freiraumstruktur

B II 1 Regionale Grünzüge

- Regionaler Grünzug (VRG) - PS B II 1 Z (4)

B II 2 Grünzäsuren

- Grünzäsur (VRG) - PS B II 2 Z (1)

B IV Wirtschaft

B IV 1 Industrie, Gewerbe und Dienstleistungseinrichtungen

- Schwerpunkt für Industrie, Gewerbe und Dienstleistungseinrichtungen (VRG) - PS B IV 1 Z (1)

B IV 2 Einzelhandel

- Standort für Einkaufszentren, großflächige Einzelhandelsbetriebe und sonstige großflächige Handelsbetriebe (VRG) - PS B IV 2 Z (5)

B IV 3 Gewinnung und Sicherung von Bodenschätzen

- Gebiet für den Abbau von Rohstoffen (VRG) - PS B IV 3 Z (3)
- Gebiet für den Abbau von Rohstoffen (VBG) - PS B IV 3 G (6)
- Gebiet zur Sicherung von Rohstoffen (VRG) - PS B IV 3 Z (3)
- Gebiet zur Sicherung von Rohstoffen (VBG) - PS B IV 3 G (6)

B V Technische Infrastruktur

B V 1.1 Straßenverkehr

Regionalbedeutendes Straßennetz

I Großräumiger Verkehr	II Überregionaler Verkehr	III Regionaler Verkehr	Verbindungsfunktionsstufe
			Bestand (N)
			ein-/beidseitiger Ausbau
			Neubau
			ein-/beidseitiger Ausbau
			Neubau

PS B V 1.1.1 N (1),
 PS B V 1.1.1 N (2),
 PS B V 1.1.1 N (3)

Anschlussstellen

- Planung - PS B V 1.1.1 N (1)
- Vorschlag - PS B V 1.1.2 V (1)

B V 1.2 Schienenverkehr

Schienenstrecken

- Bestand Haupt-/Nebenbahn (N)
- Bestand Schmalspurbahn (N)
- Ausbau (VRG) - PS B V 1.2.1 Z (6)
- Neubau (VRG) - PS B V 1.2.1 Z (8)
- Sicherung (VRG) - PS B V 1.2.1 Z (2)
- Elektrifizierung Bestand (N)
- Elektrifizierung Planung (VRG) - PS B V 1.2.1 Z (7)

Bahnhöfe, Haltepunkte und Haltestellen

- in Betrieb (N)
- Planung (VRG) - PS V 1.2.2 Z (2)
- Verlegung (VRG) - PS B V 1.2.2 Z (3)

B V 1.4 Güterverkehr

- Standort für Kombinierten Verkehr (VRG) - PS B V 1.4.1 Z (2)

B V 1.6 Luftverkehr

- Verkehrsflughafen (N)
- Verkehrslandeplatz (N)
- Sonder-/Militärlandeplatz (N)
- Segelfluggelände (N)
- Tag-Schutzzone 1: $L_{Aeq, Tag} \geq 65$ dB(A) (N)
- Tag-Schutzzone 2: $L_{Aeq, Tag} \geq 60$ dB(A) (N)

B V 2.1 Windkraft*

- Vorranggebiet für Standorte regionalbedeutsamer Windkraftanlagen
*Unveränderte Übernahme der 5. Teillotschreibung des Regionalplans „Nutzung der Windkraft“ (Kapitel B.X.2.3, rechtskräftig seit 23.12.2015).

- Waldfläche (N)

- (N) = Nachrichtliche Übernahme
- (Z) = Ziel
- (V) = Vorschlag
- (VRG) = Vorranggebiet
- (VBG) = Vorbehaltsgebiet
- (PS) = Plansatz

Verwaltungsgrenzen

- Regionsgrenze
- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze

LEGENDE

ART DER BAULICHEN NUTZUNG

Bestand **Planung**

Wohnbaufläche
 Wohnbaufläche

gemischte Baufläche
 gemischte Baufläche

gewerbliche Baufläche
 gewerbliche Baufläche

Sondergebiet mit Bezeichnung
 Sondergebiet mit Bezeichnung

Umgrenzung der Flächen für Nutzungsbeschränkungen oder für Vorkehrungen zum Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen
 Umgrenzung der Flächen für Nutzungsbeschränkungen oder für Vorkehrungen zum Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen

FLÄCHEN FÜR DEN VERKEHR

überörtliche und örtliche Hauptverkehrsflächen
 überörtliche und örtliche Hauptverkehrsflächen

Anaufreier Streifen
 Anaufreier Streifen

geplante überörtliche und örtliche Hauptverkehrsflächen
 geplante überörtliche und örtliche Hauptverkehrsflächen

Rad- und Fußwege
 Rad- und Fußwege

Ortsdurchfahrtsgrenzen
 Ortsdurchfahrtsgrenzen

öffentliche Parkflächen
 öffentliche Parkflächen

FLÄCHEN FÜR DEN GEMEINBEDARF

Verwaltung
 Verwaltung

Schule
 Schule

Post
 Post

Kirche
 Kirche

Soziale Zwecke mit Bezeichnung
 Soziale Zwecke mit Bezeichnung

Feuerwehr
 Feuerwehr

Kulturelle Zwecke
 Kulturelle Zwecke

VER- UND ENTSORGUNGSANLAGEN

Wasserbehälter
 Wasserbehälter

Pumpwerk
 Pumpwerk

Regenklärbecken
 Regenklärbecken

Regenrückhaltebecken
 Regenrückhaltebecken

Regenüberlaufbecken
 Regenüberlaufbecken

Hochbehälter
 Hochbehälter

Elektrizitätswerk / Trafostation
 Elektrizitätswerk / Trafostation

Umspannwerk
 Umspannwerk

FÜHRUNG DER VERSORGUNGSLEITUNGEN

Freileitung
 Freileitung

Gasleitungen
 Gasleitungen

Gas-Bezugsstation
 Gas-Bezugsstation

KENNZEICHNUNG UND NACHRICHTLICHE ÜBERNAHMEN

Umgrenzung der Flächen für den Luftverkehr-Flugsektor Modellflugplatz gem. Bescheid der Regierung v. Oberbayern - Luftamt Süd (7. Nov. 2003)
 Umgrenzung der Flächen für den Luftverkehr-Flugsektor Modellflugplatz gem. Bescheid der Regierung v. Oberbayern - Luftamt Süd (7. Nov. 2003)

X Nr. Altlasten / Altlastverdachtsflächen
 Altlasten / Altlastverdachtsflächen

Übernahme Raumordnung und Regionalplan

Vorranggebiet zu Abbau von Ton und Lehm (ToLe-NU1)
 Vorranggebiet zu Abbau von Ton und Lehm (ToLe-NU1)

Trenngrün (Regionalplan Donau-Iller 1887)
 Trenngrün (Regionalplan Donau-Iller 1887)

Standort geeignet für Einrichtungen die der Naherholung dienen sowie Gaststätten mit Beherbergungsbetrieb
 Standort geeignet für Einrichtungen die der Naherholung dienen sowie Gaststätten mit Beherbergungsbetrieb

SCHUTZGEBIETE (aus LP)

Gebiet nach der Fauna-Flora-Habitat (FFH)-Richtlinie
 Gebiet nach der Fauna-Flora-Habitat (FFH)-Richtlinie

Landschaftsschutzgebiet
 Landschaftsschutzgebiet

Naturschutzgebiet
 Naturschutzgebiet

Geschützte Biotope
 Geschützte Biotope

Naturdenkmal
 Naturdenkmal

DENKMALSCHUTZ

Baudenkmal mit Nummerierung (aus LP)
 Baudenkmal mit Nummerierung (aus LP)

Bodendenkmäler mit Nummerierung (aus LP)
 Bodendenkmäler mit Nummerierung (aus LP)

NATUR- UND LANDSCHAFTSSCHUTZ *
 NATUR- UND LANDSCHAFTSSCHUTZ *

Ökoflächenkataster Stadt Senden

Erhalt/ Erweiterung/ Sicherung/ Entwicklung (Bereich zugeordnete Maßnahmen)
 Erhalt/ Erweiterung/ Sicherung/ Entwicklung (Bereich zugeordnete Maßnahmen)

Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen
 Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Maßnahmenziele Offenland

Erhalt/ Erweiterung/ Sicherung/ Entwicklung

M1 - Offenland
 M1 - Offenland

M2 - Flächen für Landwirtschaft (Vorrangstufen 1 und 2)
 M2 - Flächen für Landwirtschaft (Vorrangstufen 1 und 2)

M3 - Extensives Grünland
 M3 - Extensives Grünland

M4 - Feuchtes Grünland Röhricht
 M4 - Feuchtes Grünland Röhricht

M5a - Baumreihen
 M5a - Baumreihen

M5b - Saumstrukturen
 M5b - Saumstrukturen

M6 - Streuobst
 M6 - Streuobst

Extensivgrünland im Verbund mit Gras-Kraut-Säumen, Hecken, Gehölzen
 Extensivgrünland im Verbund mit Gras-Kraut-Säumen, Hecken, Gehölzen

M7a
 M7a

Extensivgrünland im Verbund mit Gras-Kraut-Säumen und/oder Buntbrachen
 Extensivgrünland im Verbund mit Gras-Kraut-Säumen und/oder Buntbrachen

M7b
 M7b

Feucht-/Trockenbiotopkomplex
 Feucht-/Trockenbiotopkomplex

M7c
 M7c

FLÄCHEN FÜR LAND- UND FORSTWIRTSCHAFT

Waldflächen
 Waldflächen

Flächen für Landwirtschaft
 Flächen für Landwirtschaft

Grünflächen
 Grünflächen

GRÜNFLÄCHEN - KENNZEICHNUNG

Parkanlage
 Parkanlage

Dauerkleingärten
 Dauerkleingärten

Spielplatz
 Spielplatz

Friedhof
 Friedhof

Zeltplatz
 Zeltplatz

Sportplätze
 Sportplätze

Badestelle
 Badestelle

Gärtnerei
 Gärtnerei

Aussiedlerhof
 Aussiedlerhof

Reitstall
 Reitstall

Aussichtspunkt
 Aussichtspunkt

WASSERFLÄCHEN UND FLÄCHEN MIT WASSERRECHTLICHEN FESTSETZUNGEN

Wasserflächen
 Wasserflächen

Fließgewässer und Wasserläufe
 Fließgewässer und Wasserläufe

Wasserschutzgebiet (aus LP)
 Wasserschutzgebiet (aus LP)

Überschwemmungsgebiet
 Überschwemmungsgebiet

Linie extremes Hochwasserereignis HQextrem
 Linie extremes Hochwasserereignis HQextrem

Hochwasserrückhaltebecken
 Hochwasserrückhaltebecken

Zone I Fassungsgebiet (aus LP)
 Zone I Fassungsgebiet (aus LP)

Zone II Engere Schutzzone (aus LP)
 Zone II Engere Schutzzone (aus LP)

Zone III Weitere Schutzzone (aus LP)
 Zone III Weitere Schutzzone (aus LP)

FLÄCHEN FÜR AUFSCHÜTTUNGEN, ABGRABUNGEN ODER FÜR DIE GEWINNUNG VON BODENSCHÄTZEN

Flächen für Abgrabungen oder für die Gewinnung von Bodenschätzen
 Flächen für Abgrabungen oder für die Gewinnung von Bodenschätzen

KENNZEICHNUNG UND NACHRICHTLICHE ÜBERNAHMEN

Flächen für Bahnanlagen
 Flächen für Bahnanlagen

Bahnhof
 Bahnhof

Maßnahmenziele Wald

Erhalt/ Erweiterung/ Sicherung/ Entwicklung

M8 - Flächen für Wald Vorrang Waldentwicklung
 M8 - Flächen für Wald Vorrang Waldentwicklung

Erholungsschwerpunkt (Waldfunktionenkartierung)
 Erholungsschwerpunkt (Waldfunktionenkartierung)

M8a - Aufforstung mesophiler Laubwald
 M8a - Aufforstung mesophiler Laubwald

M8b - Aufforstung Bruch-/Auwald
 M8b - Aufforstung Bruch-/Auwald

Maßnahmenziele Gewässer

Erhalt/ Erweiterung/ Sicherung/ Entwicklung

M9 - Fließgewässer
 M9 - Fließgewässer

M10 - Stillgewässer
 M10 - Stillgewässer

M11 - Illeraue
 M11 - Illeraue

Sonstige Ziele

Erhalt/ Erweiterung/ Sicherung/ Entwicklung

M12 - Verbindungssachsen Biotopverbund
 M12 - Verbindungssachsen Biotopverbund

M13 - Freihalten Kaltluftleitbahnen
 M13 - Freihalten Kaltluftleitbahnen

Maßnahmenziele Erholungsvorsorge

Erhalt/ Erweiterung/ Sicherung/ Entwicklung

M14 - Landschaftspark Senden
 M14 - Landschaftspark Senden

Maßnahmenziele Innenbereich Senden (aus ISEK Stadt Senden)

Erhalt/ Erweiterung/ Sicherung/ Entwicklung

M15a - Stadtzentrum
 M15a - Stadtzentrum

M15b - Stadtpromenade
 M15b - Stadtpromenade

M15c - Grünes Karree
 M15c - Grünes Karree

M15d - Städteingänge
 M15d - Städteingänge

M15e - Erlebbare Illerkanal Durchgängiger Weg entlang Illerkanal
 M15e - Erlebbare Illerkanal Durchgängiger Weg entlang Illerkanal

Lehrpfad der Industriekultur (Weberei Senden-Spinnerei Ay-Spinnerei Freudenegg)
 Lehrpfad der Industriekultur (Weberei Senden-Spinnerei Ay-Spinnerei Freudenegg)

* Es wird auf die Darstellungen des Plans zum Landschaftsplan verwiesen. Konkrete Erläuterungen zu den einzelnen Maßnahmen sind Teil II Erläuterungsbericht zum Landschaftsplan zu entnehmen.

E.3 BESTEHENDE KONZEPTE

E.3.1 ISEK

Das „Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept (ISEK) mit vorbereitenden Untersuchungen, Stadt Senden“ wurde im Jahr 2017 vom Büro Schirmer Architekten + Stadtplaner im Auftrag der Stadt Senden aufgestellt.

Die wesentlichen Inhalte dieser sehr umfangreichen Untersuchung sind nachfolgend kurz zusammengefasst.

Zunächst werden im ISEK die städtebaulichen Missstände in Bezug auf die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sowie auf die Funktionsfähigkeit des in-

nerstädtischen Bereichs deutlich gemacht und die Erforderlichkeit städtebaulicher Sanierungsmaßnahmen begründet.

Darauffolgend wurden Leitlinien, Ziele, Handlungsfelder und ein Rahmenkonzept für die weitere städtebauliche Entwicklung der Kernstadt, eingebunden in eine gesamtstädtische Entwicklungsperspektive, erarbeitet. Die Stärkung und der Ausbau der Innenstadt als attraktiver Wohnstandort mit guter Versorgungsstruktur und hoher Aufenthaltsqualität steht dabei im Mittelpunkt.

STÄRKEN

Nach Auffassung des ISEKs sind folgende Stärken für die Innenstadt Sendens festzustellen:

- ... Identitätsstiftende Baudenkmäler
- ... ortsbildprägende Bebauung
- ... attraktiver öffentlicher Raum
- ... ortsbildprägender Baumbestand
- ... Mobilitätsknoten Bahnhof
- ... Einzelhandels- und Dienstleistungsschwerpunkt
- ... zentrales Nahversorgungsangebot
- ... Schwerpunkt der sozialen Infrastruktur
- ... Wohnen im Grünen

SCHWÄCHEN

Als Schwächen der Innenstadt wurden folgende Merkmale aufgenommen:

- ... Gestaltungsdefizit im zentralen Bereich
- ... einzelne, städtebauliche diffuse Bereiche
- ... strukturelle Defizite mit Neuordnungsbedarf
- ... ungenutzte Flächen/ Brachflächen/ Baulücken/ Nachverdichtungspotenzial
- ... mangelnde Wohnumfeldqualität
- ... Leerstand
- ... schlechter Gebäudezustand
- ... räumliche Barrieren
- ... hohe Verkehrsbelastung
- ... lärmbelastete Wohnlagen
- ... unattraktive Querungsmöglichkeiten



Abb. 92 Stärken und Schwächen der Innenstadt

SCHWÄCHEN

-  Gestaltungsdefizit im zentralen Bereich
-  diffuser Bereich
-  Gemengelage
-  Strukturelle Defizite mit Neuordnungsbedarf
-  Untergenutzte Flächen / Brachflächen / Baulücken / Nachverdichtungspotenzial
-  Mangelnde Wohnumfeldqualität (Gestaltungsmängel Freiflächen)
-  Geschosswohnungsbau mit hohem energetischen Sanierungs- und Modernisierungsbedarf
-  Leerstand / schlechter Gebäudezustand
-  Räumliche Barriere
-  Straße mit hoher Verkehrsbelastung
-  Lärmbelastete Wohnlagen
-  Schadensherde LHKW
-  Unattraktive Quermöglichkeiten
-  Zentrale Verbindungsräume mit Gestaltungsmängeln

STÄRKEN

-  Identitätsstiftende Baudenkmäler
-  Ortsbildprägende Bebauung
-  Attraktiver öffentlicher Raum
-  Ortsbildprägender Baumbestand
-  Mobilitätsknotenpunkt Bahnhof
-  Einzelhandels- und Dienstleistungsschwerpunkt
-  Zentrales Nahversorgungsangebot
-  Schwerpunkte sozialer Infrastruktur
-  Wohnen im Grünen







LEITBILD KERNSTADT

Die wichtigsten Punkte des Leitbildes für die Kernstadt in Bezug auf das Plangebiet lauten:







- Innenstadt als zentralörtlichen Versorgungskern sichern und entwickeln
- Wohnumfeld verbessern
- Brachflächen und untergenutzte Bereiche entwickeln
- Kultur-, Freizeit-, Bildungs- und Betreuungsangebote sichern und entwickeln
- Stadtfahrten räumlich und gestalterisch aufwerten
- Öffentlichen Raum mit Aufenthaltsqualität entwickeln
- Bahnhofsumfeld aufwerten
- Verkehrliche Entlastung und Parkierungskonzept Innenstadt entwickeln
- Bahnhof als Mobilitätsdrehscheibe entwickeln
- Fuß- und Radwegenetz optimieren und ausbauen
- Querungsmöglichkeiten Kemptener Straße und Bahn schaffen und aufwerten
- Grüne Fuß- und Radwegverbindungen

Damit sind bereits die wesentlichen Eckpunkte der weiteren Untersuchung und die städtebaulichen Aufgaben genannt. Hervorzuheben ist die Sicherung des zentralörtlichen Versorgungskerns, die Verbesserung des Wohnumfelds und die Attraktivierung des öffentlichen Raumes. Zudem gilt es, den Bahnhof besser an die Innenstadt anzubinden und die Belastungen des Verkehrs im öffentlichen Raums einzuschränken.





Kernstadt als Wohn- und Versorgungsstandort stärken und entwickeln

-  Innenstadt als zentralörtlichen Versorgungskern sichern und entwickeln
-  Verträgliche Nachverdichtung in den Wohnquartieren fördern
-  Wohnumfeld verbessern
-  Konversionsflächen entwickeln
-  Brachflächen und untergenutzte Bereiche entwickeln
-  Wohnbauflächen des Flächennutzungsplans aktivieren und Erweiterungspotenzial durch Arrondierung prüfen





Kernstadt als Kultur-, Bildungs-, Betreuungs- und Freizeitstandort stärken und entwickeln

-  Kulturangebote sichern und entwickeln
-  Zeugnisse der Industriegeschichte erlebbar machen und integrieren
-  Bildungsangebote sichern und entwickeln
-  (Wohn-)Einrichtungen für Senioren sichern, integrieren und entwickeln
-  Betreuungsangebote sichern und entwickeln
-  Sport- und Freizeitschwerpunkt integrieren und entwickeln





Kernstadt als Gewerbe-, Einzelhandels- und Arbeitsschwerpunkt sichern und entwickeln

-  Einzelhandelsstandort gestalterisch aufwerten
-  Einzelhandel funktional und räumlich einbinden
-  Gewerbestandort sichern und entwickeln
-  Gewerbliche Entwicklungsflächen prüfen und mobilisieren




Stadtbild kultivieren und erlebbar machen

-  Stadteingänge räumlich und gestalterisch aufwerten
-  Stadtfahrten räumlich und gestalterisch aufwerten
-  Öffentlichen Raum mit Aufenthaltsqualität entwickeln
-  Bahnhofsumfeld aufwerten

Kernstadt verkehrlich entlasten, Mobilitätsangebote ausbauen und erweitern

-  Verkehrliche Entlastung und Parkierungskonzept Innenstadt entwickeln
-  Bahnhof als Mobilitätsdrehscheibe entwickeln
-  Verkehr organisieren und steuern
-  Fuß- und Radwegenetz optimieren und ausbauen

Verknüpfungen im Stadtgebiet sichern und ausbauen

-  Verknüpfung zentraler städtischer Nutzungsbereiche mit der Innenstadt
-  Querungsmöglichkeiten Kemptener Straße und Querungsmöglichkeiten Bahn schaffen und aufwerten
-  Grünes Karree - Grüne Fuß- und Radverbindung

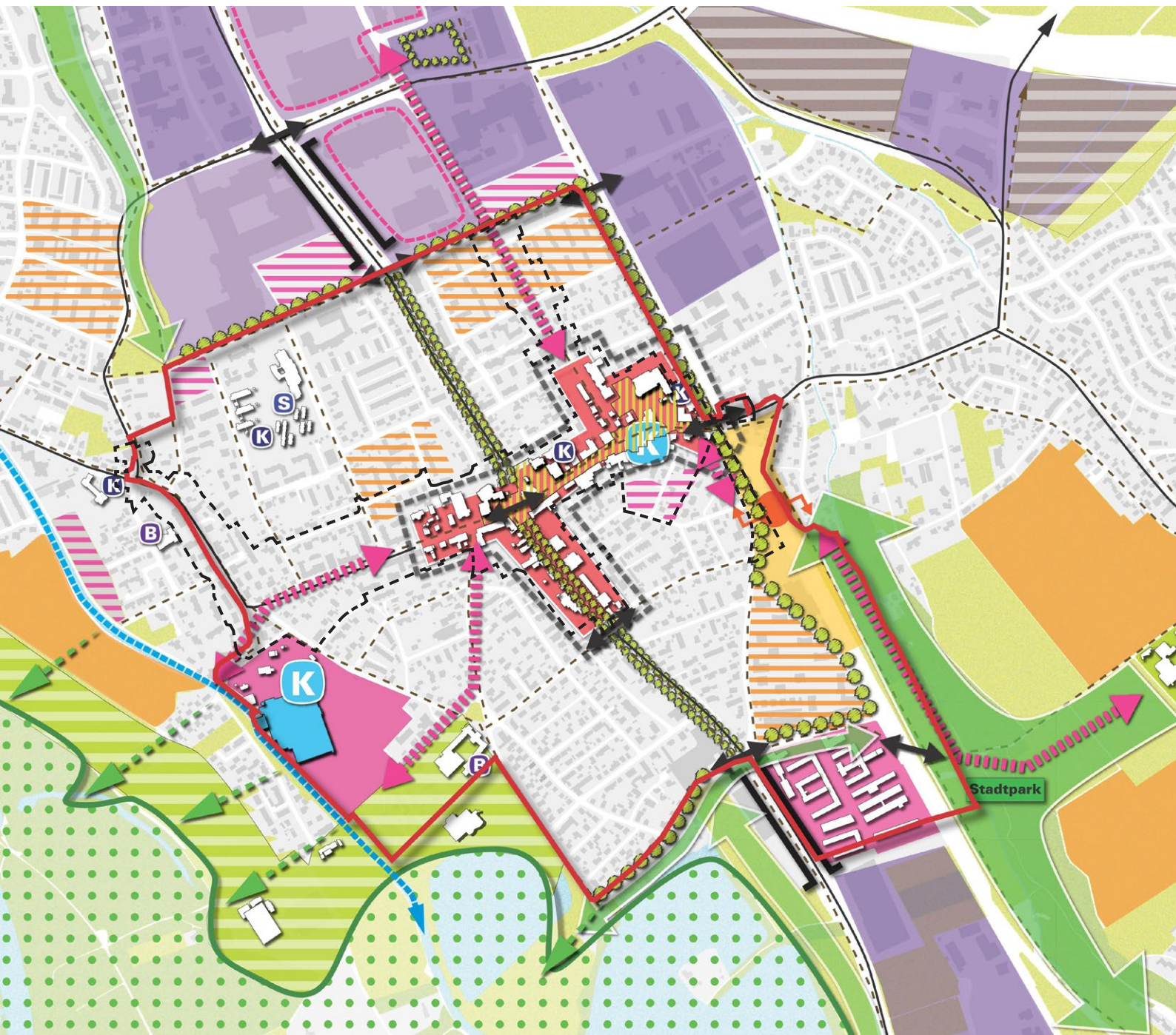








Abb. 93 Kartenausschnitt aus dem Leitbild Kernstadt

Verknüpfung mit dem Landschaftsraum sichern und ausbauen

-  Hochwertigen Landschaftsraum nutzbar machen
-  Naturraum (Illerkanal / Mühlbach) erlebbar machen
-  Innerstädtische Parkanlage sichern und integrieren
-  Landschaftsfugen sichern und entwickeln
-  Siedlungs- und Naturräume vernetzen
-  Bereich der vorbereitenden Untersuchungen

HANDLUNGSFELDER

- Kulturforum
- Gestaltungsoffensive Innenstadt mit
 - Gestaltungshandbuch und kommunalem Förderprogramm
 - temporärem Gestaltungsbeirat
 - Bauherrenberatung
- Straßenraumgestaltung Hauptstraße
- Gestaltung Rathausplatz
- Anlage eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs
- Parkportal Ortsstraße
- Parkierungskonzept und Parkleitsystem
- Schaffung eines Merkzeichens für die Innenstadt
- Versorgungszentrum Innenstadt
- Leerstands- und Flächenmanagement
- Herstellung einer Stadtpromenade
- Aufwertung des Bahnhofsumfeldes
- Straßenraumgestaltung Hauptstraße West
- Beschilderungskonzept
- Wohnen im Zentrum

Insgesamt gesehen sind die Ergebnisse des ISEK sehr fundiert und logisch aufgebaut. Zahlreiche Inhalte, die in Bezug auf das neue Untersuchungsgebiet formuliert wurden, konnten in die Planungsarbeiten übernommen, beziehungsweise dort fortgeschrieben werden.

Die Inhalte der SWOT-Analyse aus dem ISEK finden sich demzufolge auch im vorliegenden Gutachten wieder.

E.3.2 VERKEHRSKONZEPT

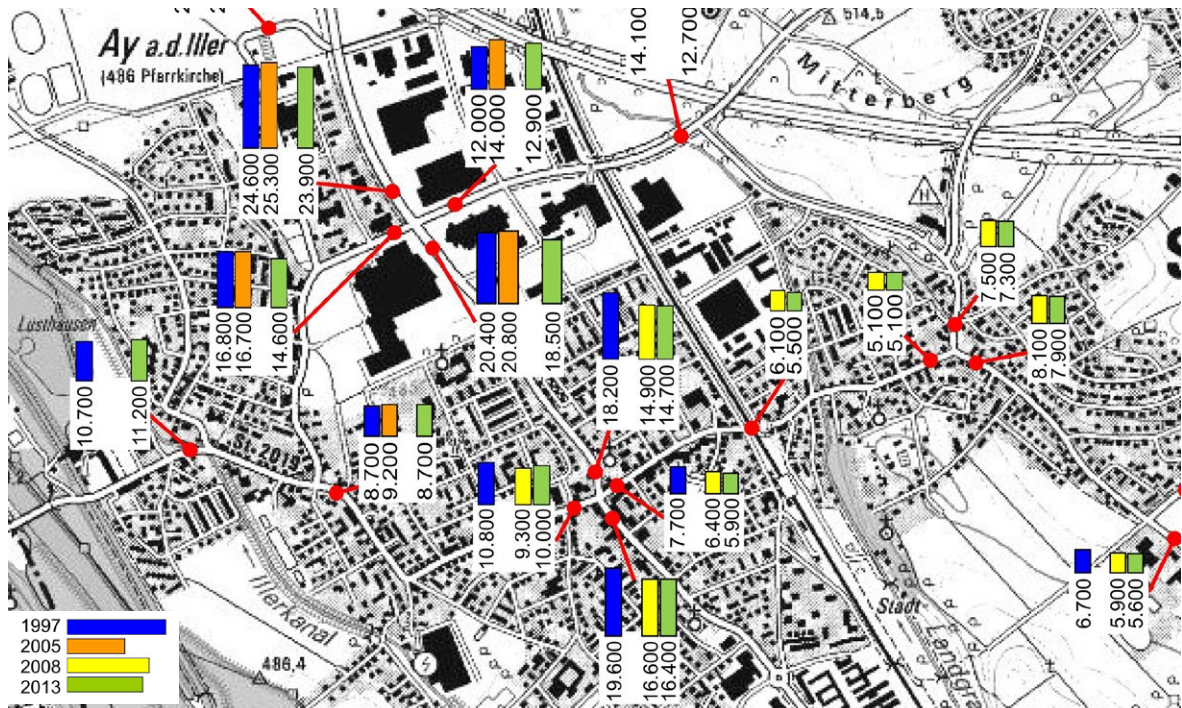


Abb. 94 Verkehrsentwicklung 1997-2013, Kfz/24 Std., Plan 13, Verkehrsentwicklungsplan Fortschreibung 2013 Stadt Senden

Im Auftrag der Stadt Senden erarbeitete die Modus Consult Ulm GmbH den Verkehrsentwicklungsplan, Fortschreibung 2013, aufgestellt am 10.12.2015. Darin werden der verkehrliche Bestand und unterschiedliche Planungsfälle dargestellt. Der Abbildung kann die Erhebung der Kfz/24 Stunden der Jahre 1997 bis 2013 entnommen werden.

Aufbauend wurde ein weiterführendes Verkehrskonzept im Rahmen des Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes durch Modus Consult Ulm im Jahr 2018 aufgestellt. Die Verkehrskonzeption setzt folgende verkehrsplanerische Handlungsfelder und Ziele:

Stadtraum und MIV

- Realisierung einer Osttangente (ggf. in Stufen),
- Definition des Hauptverkehrsstraßennetzes bzw. des MIV Vorbehaltsnetzes zur Bündelung und Lenkung des Verkehrs. Mit der Strukturierung des Straßennetzes soll die Orientierung erleichtert und die Erreichbarkeit der Stadtquartiere verbessert werden.
- Verkehrsberuhigung außerhalb des Vorbehaltsnetzes
- Ordnung des ruhenden Verkehrs

- abgestimmtes und bedarfsgerechtes Verkehrskonzept im Kernstadtbereich im Kontext zu den städtebaulichen und verkehrlichen Zielsetzungen
- Gestaltung und Aufwertung von Stadträumen, Erhöhung der städtebaulichen Qualität und Lebensqualität
- verträgliche Abwicklung des notwendigen MIV
- Entschleunigung des MIV
- stadtverträgliche Abwicklung des notwendigen Wirtschaftsverkehrs
- abgestimmtes und bedarfsgerechtes Parkraumbewirtschaftungskonzept im Innenstadtbereich im Zusammenhang mit den städtebaulichen und verkehrlichen Zielsetzungen

Förderung der Nahmobilität - Fußgänger und Radverkehr

- sämtliche Wege des täglichen Lebens, insbesondere zwischen Wohnung und Arbeitsplatz, Bildungseinrichtungen und Einrichtungen mit Geschäften und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs ohne die Nutzung des eigenen Autos fördern

- flächendeckendes, zusammenhängendes und attraktives Wegenetz
- sicheres Wegenetz, Beseitigung von Lücken und Engstellen
- Umlandverflechtung
- Barrierefreiheit
- Schulwegesicherheit
- einheitlicher Standard der Wege (Breite, Belag, Beleuchtung, Sichtverhältnisse, Sauberkeit)
- gut erreichbare, komfortable Abstellmöglichkeiten für Fahrräder
- Radverkehrskonzept

Förderung des ÖV, Verbesserung städtischer und regionaler Netzzusammenhänge

- Systemstärkung, Anbindung, Vernetzung und Vertaktung der Kernstadt mit den Stadtteilen und dem Umland
- Mobilitätspunkte
- Qualität und Komfort im Haltestellenbereich
- Optimierung von Verknüpfungspunkten (P&R, B&R, Kiss&R, ...),
- „einfacher ÖPNV“
- Busbeschleunigung

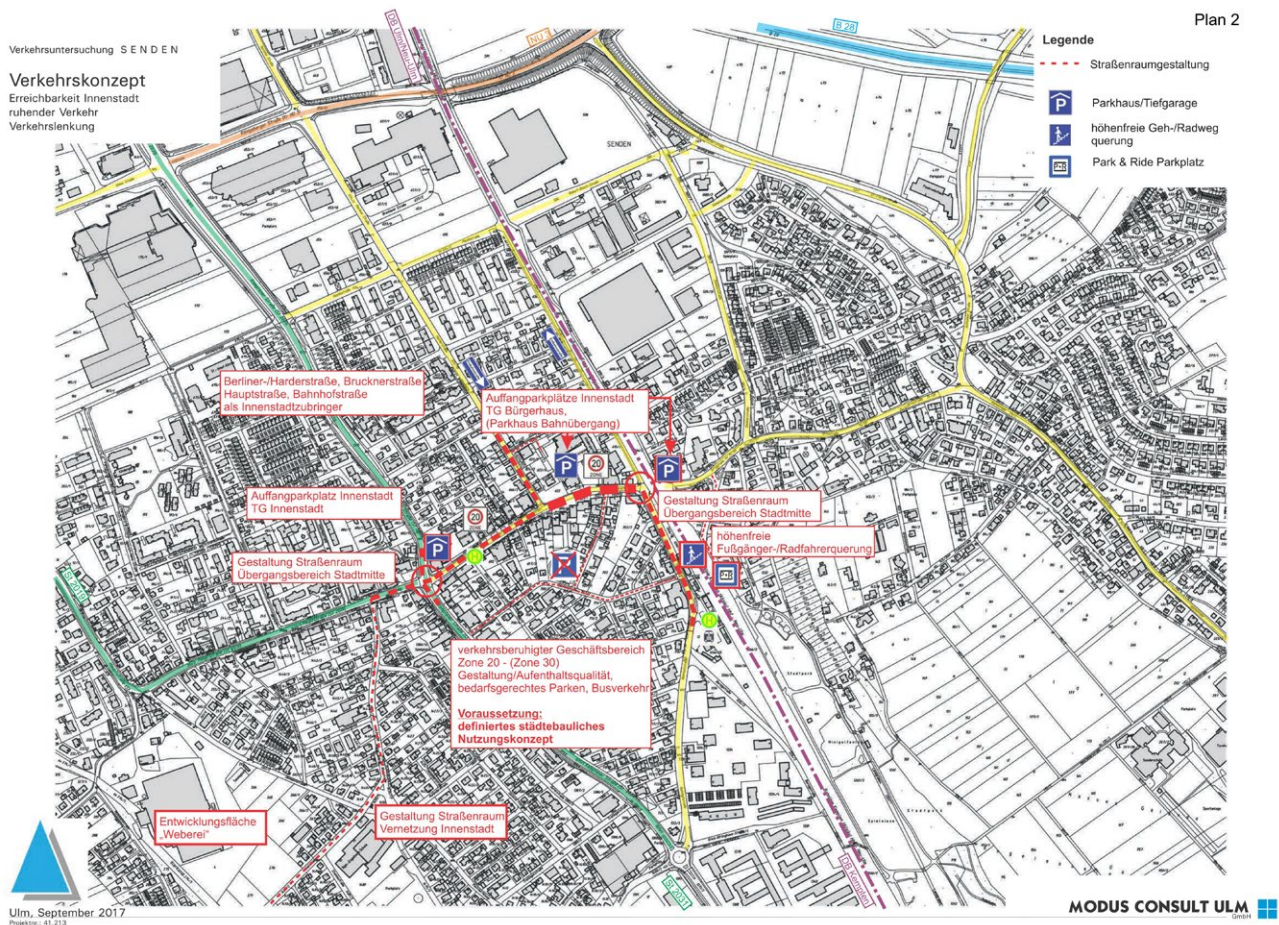


Abb. 95 ISEK Verkehrskonzept Stadt Senden, Plan 2, September 2017

Im Ergebnis lassen sich aus verkehrsplanerischer Perspektive folgende wichtige Bausteine und Handlungsfelder (Schwerpunkthemen) im Rahmen einer Verkehrskonzeption ableiten:

- Realisierung einer Osttangente (auch in Stufen)
- Ausbau Straßennetz Senden Nord
- Förderung der Nahmobilität
- Förderung des Umweltverbunds
- Aufstellung eines Fußwege- und Radwegekonzeptes

Für den Bereich der **Kernstadt** werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

- verkehrsberuhigter Geschäftsbereich Zone 20 mit Aufenthaltsqualität, bedarfsgerechtem Parken und Busverkehr
- Straßenraumgestaltung in den Übergangsbereichen zur Stadtmitte (Bereich Bahnquerung und Kreuzung Hauptstr. / Kemptener Str.)
- Berliner-/Harderstraße, Brucknerstraße, Hauptstraße, Bahnhofsstraße als Innenstadtzubringer
- Straßenraumgestaltung und Vernetzung der Innenstadt
- Auffangparkplätze für die Innenstadt (Parkhaus Bahnübergang, TG Bürgerhaus, TG Innenstadt)
- Höhenfreie Fußgänger-/ Radfahrerquerung am Bahnhof

Als Fazit kann festgehalten werden, dass im Fokus der Verkehrsplanung die Sortierung und Begrenzung des Individualverkehrs in der Innenstadt verbunden mit einem Erhalt bzw. einer Stärkung des Parkierungsangebots zur Sicherung der Erreichbarkeit- und Nutzbarkeit des Kernbereichs zumindest zwischen Bahnlinie und Kerner Straße steht.

Insgesamt sollen auf Grundlage des teilräumlichen Stadtentwicklungskonzepts mit einer festgelegten Nutzungsstruktur die Verkehrsuntersuchungen vertieft und ausgeweitet werden. Dies betrifft insbesondere die Bedarfsermittlung für den Individualverkehr verbunden mit seiner Parkierung im Innenstadtbereich.

Das Verkehrskonzept bedarf in der weiteren Konkretisierung der städtebaulichen Initiativen noch weitere Ergänzungen. Dies betrifft u. a. folgende Bereiche:

- Die angestrebte Entlastung im verkehrsberuhigten Bereich zwischen Bahnlinie und Kemptener Straße sollte weiter differenziert werden.
- Die Maßnahmen zur Reduzierung des MIV auf der Kemptener Straße bleiben noch zu ungenau.
- Im städtebaulichen Gestaltungsplan werden Querungsmöglichkeiten der Kemptener Straße untersucht und sind verkehrstechnisch zu überprüfen.
- Ideen zum Fußgängernetz und zum Radverkehr werden im städtebaulichen Konzept definiert und sollten von den Fachplanern überprüft werden.
- Auch die angesprochenen Ideen zur Verbesserung des ÖV bleiben leider noch zu unausgesprochen.
- Der vorgesehene Knotenpunkt Hauptstraße / Bahnhofstraße / Bahnübergang wird übernommen und sollte in seiner Konsequenz nochmals diskutiert werden.
- Die angesprochene Errichtung eines Parkhauses an der Bahnlinie sollte hinsichtlich Größe und Qualität nochmals gesondert erörtert werden.

E.3.3 PARKRAUMKONZEPT

Quelle: Schlothauer & Wauer Ingenieurgesellschaft für Straßenverkehr mbH: Senden Parkraumkonzept - Verkehrskonzept mit integriertem Parkraumkonzept für das Zentrum der Stadt Senden, Augsburg, 16.05.2023

Parallel zum teilräumlichen Stadtentwicklungskonzept „Zukunft Innenstadt“ wurde von der Schlothauer & Wauer Ingenieurgesellschaft für Straßenverkehr mbH ein Parkraumkonzept für die Kernstadt von Senden erarbeitet.

Das Parkraumkonzept umfasst eine Ermittlung des Stellplatzbedarfs, eine Erhebung des Stellplatzangebots im öffentlichen Raum und dessen Auslastung, die Prüfung der aktuellen Stellplatzsitzung der Stadt Senden, eine Bewertung des örtlichen Parkleitsystems sowie Maßnahmenvorschläge. Das vorliegende teilräumliche Stadtentwicklungskonzept baut auf den Ergebnissen des Parkraumkonzeptes auf.

STELLPLATZBEDARF

Auf Grundlage der Einwohnerzahl wurde eine Anzahl der zugelassenen Kfz im Untersuchungsgebiet von 11.488 Kfz abgeleitet. Unter der Annahme, dass ein Drittel der Einwohner im Untersuchungsgebiet in Ein- bzw. Zweifamilienhäusern und folglich Zweidrittel in Wohnungen leben und die Stellplatzsitzung für alle Wohneinheiten eingehalten wurde, konnte ein vermuteter Bestand an privaten Stellplätzen von 12.944 ermittelt werden. Somit läge die Anzahl der privaten Stellplätze im Untersuchungsgebiet etwas über dem Kraftfahrzeugbestand.

Zur Einschätzung des Bedarfs an Stellplätzen von Kunden, Mitarbeitern und Besuchern (siehe Abb. 96 auf Seite 93) wurden die Angaben zu Verkaufsflächen des Einzelhandels in der Innenstadt aus der Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes herangezogen und durch den relevanten Besucherverkehr von Dienstleistungen und öffentlichen Einrichtungen ergänzt. Zudem wurde der geplante Drogeriemarkt des vorliegenden Konzeptes an der Ecke Hauptstraße/Harderstraße berücksichtigt.

Für die Kernstadt wurde ein Stellplatzbedarf von 477 Stellplätzen für die typischen Nutzungen Einkaufen, Ärzte, Friseur, Gastronomie und Eisdielen sowie Banken ermittelt. Weitere Dienstleister wurden nicht extra erfasst und sollten mit 5 % bis 10 % an zusätzlichen Stellplätzen in den jeweiligen Bereichen bedacht werden.

AUSLASTUNG IN DER KERNSTADT

Der Abb. 97 ist die Auslastung der öffentlichen Stellplätze nach Parktypen (Ganztagsparker, Langzeitparker, Kurzzeitparker) und Tageszeit zu entnehmen. Dabei markieren die gestrichelten roten Linien den Punkt 80 %-Auslastung, ab welchem der Parkdruck als „hoch“ eingestuft wurde. Die gestrichelten grauen Linie zeigten eine Auslastung von 60 %.

Zu den öffentlichen Stellplätzen innerhalb des Plangebietes „Innenstadt“ können folgende Aussagen getroffen werden:

- Blumenweg: > 50 % der Belegung durch Langzeit- und Übernachtparker, Parkdruck unauffällig
- Bürgerhaus: Viele Übernachtpark., verschwinden bis 16:00 Uhr fast vollständig, einmalige Parkdruckspitze gegen 13:00 Uhr
- Harderstraße: Überwiegend Kurzzeitpark., ab 18:00 Uhr schnelle Zunahme der Übernachtparker, Parkdruck unauffällig, außer 14:00 Uhr bis 16:00 Uhr, da mäßig
- Hauptstraße Ost: Überwiegend Kurzzeitpark., ab 18:00 Uhr schnelle Zunahme der Übernachtpark., Parkdruck vormittags gering, auffälliges einmaliges Nachlassen um 12:00 Uhr, ab nachmittags unauffällig
- Hauptstraße West, West: Um 08:00 Uhr grob zu gleichen Teil Kurzzeit-, Langzeit und Übernachtpark., stete Abnahme der Übernachtpark. bis 16:00 Uhr, kurze geringer Parkdruckspitze gegen 11:00 Uhr
- Hauptstraße West, Ost: Wenige Übernachtparker, vormittags Häufung von Langzeitpark., regelmäßige Kurzzeitpark. über den Tag, kurze geringer Parkdruckspitze gegen 11:00 Uhr
- Kemptener Straße Süd: Morgens zunächst überwiegend Übernachtpark., dann mit steter Abnahme bis 15:00 Uhr, vormittags einige Langzeitpark., nachmittags und abends fast nur noch Kurzzeitpark., kein Parkdruck

Als allgemeine Maßnahmen werden die Einführung von Bewohnerparkausweisen, die Verbesserung des Parkleitsystems, die Aktualisierung der Stellplatzsitzung und die Reduzierung/ Verlagerung öffentlicher Langzeitparkplätze, um Raum für andere Nutzungen zu schaffen (Radverkehr, Begrünung etc.), vorgeschlagen. Genauere Ausführungen können dem Parkraumkonzept entnommen werden.

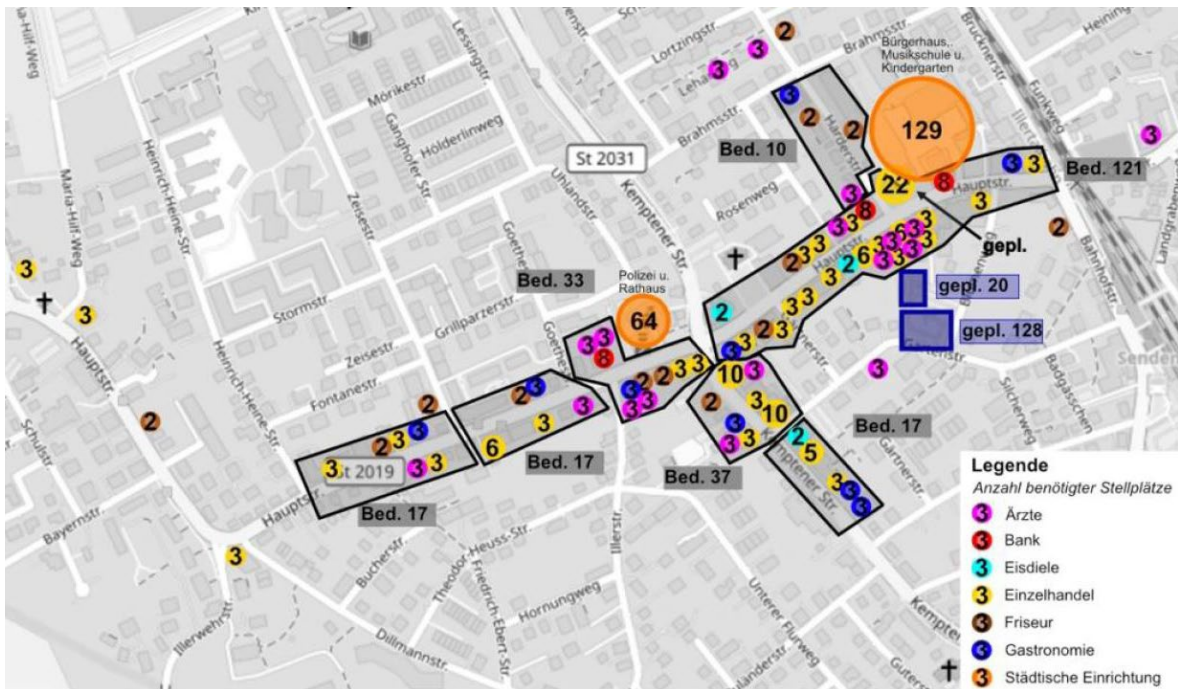


Abb. 96 Stellplatzbedarf im Bestand mit geplantem Drogeriemarkt, Hintergrund: OpenStreetMaps (letzter Abruf: März 2023), Bed.=Bedarf, gepl.=geplant

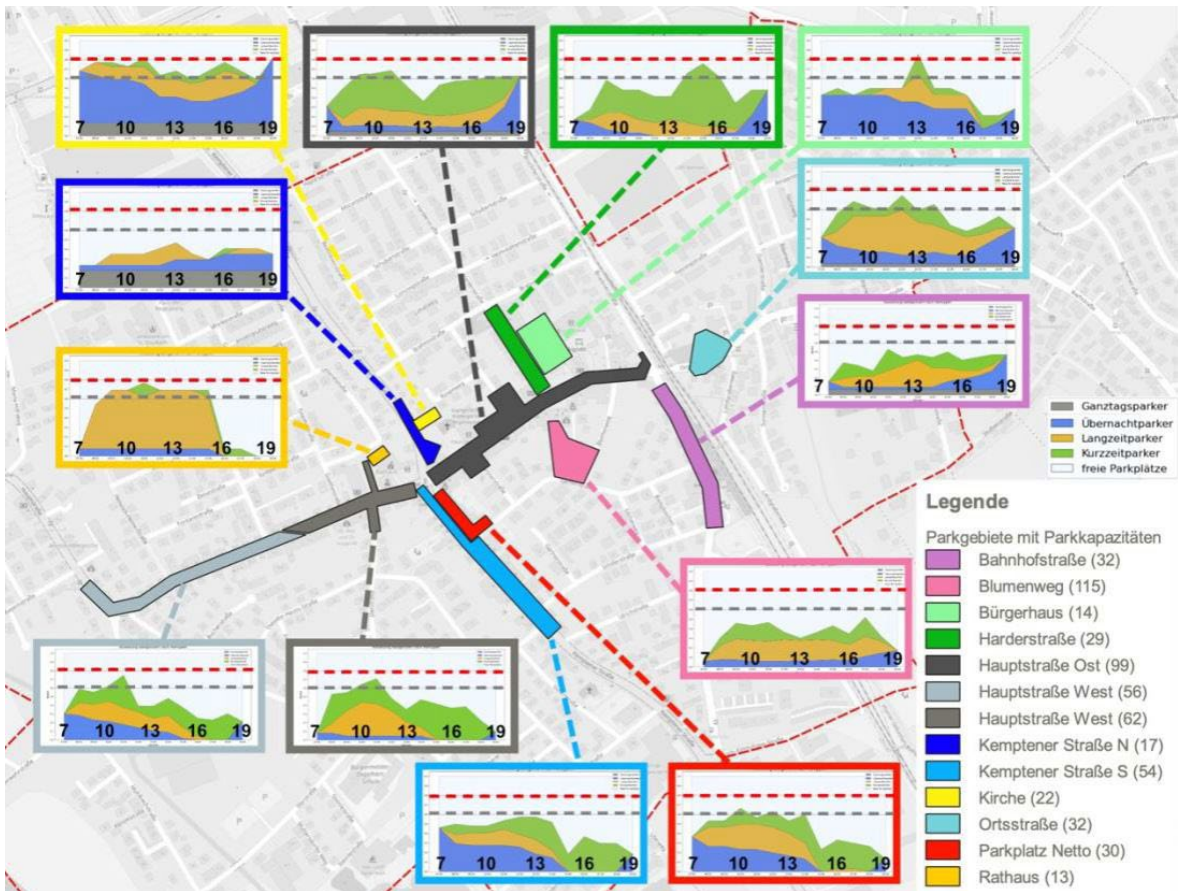


Abb. 97 Auslastung nach Parktypen (garu=Ganztagsparker, gelb=Langzeitparker, grün= Kurzzeitparker)

E.3.4 RADVERKEHRSKONZEPT

Quelle: Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen (SVK): Radverkehrskonzept für die Stadt Senden, Aachen/München, 10.05.2023

Das Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen aus Aachen wurde zur Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes der Stadt Senden beauftragt.

Im Herbst 2022 führte das Büro Kaulen hierzu einen Bürgerworkshop mit anschließender Online-Beteiligung durch. Aufbauend auf den Ergebnissen der Beteiligung und dem dem idealtypischen Netz wurde der Netzplan fortgeschrieben, Standorte für Fahrradabstellanlagen definiert und ein Konzept zur multimodalen Verknüpfung erarbeitet.

FORTGESCHRIEBENER NETZPLAN

Das entwickelte Netz stellt die flächendeckende Erschließung von Senden und die Anbindung an Neu-Ulm und umliegende Gemeinden sicher. Die Radschnellverbindung (AR/IR II) entlang der Bahntrasse Ulm – Kempten basiert dabei auf übergeordneten Planungen.

Die überregional bedeutsamen Achsen des Alltagsverkehrs stellen das künftige Rückgrat des Radverkehrsnetzes dar. Diese ergeben sich durch das Netz, das vorwiegend die größten Ortsteile (Senden, Ay und Wullenstetten) erschließt und mit den umliegenden Ortsteilen verbindet. Die kleinräumig bedeutsamen Quell- und Zielpunkte werden über kommunale Routen auf dem Radbasisnetz angebunden. Diese erschließen dezentrale Ziele im Stadtgebiet und ergänzen das überregionale Netz.

Innerhalb des Plangebietes verläuft eine Radvorrangroute (AR/IR III) in West-Ost-Richtung entlang der Hauptstraße. Als Nord-Süd-Verbindung ist eine Radvorrangroute (AR/IR III) in der Kemptener Straße sowie in der Bahnhofstraße angedacht. Als Basisradnetz (AR/IR IV) dienen die Harderstraße als Verbindung von der Innenstadt in das Gewerbegebiet Senden Nord und die Illerwehrstraße und Dillmannstraße als Verbindungen zur Bürgermeister-Engelhart-Schule und zu den Baggerseen.

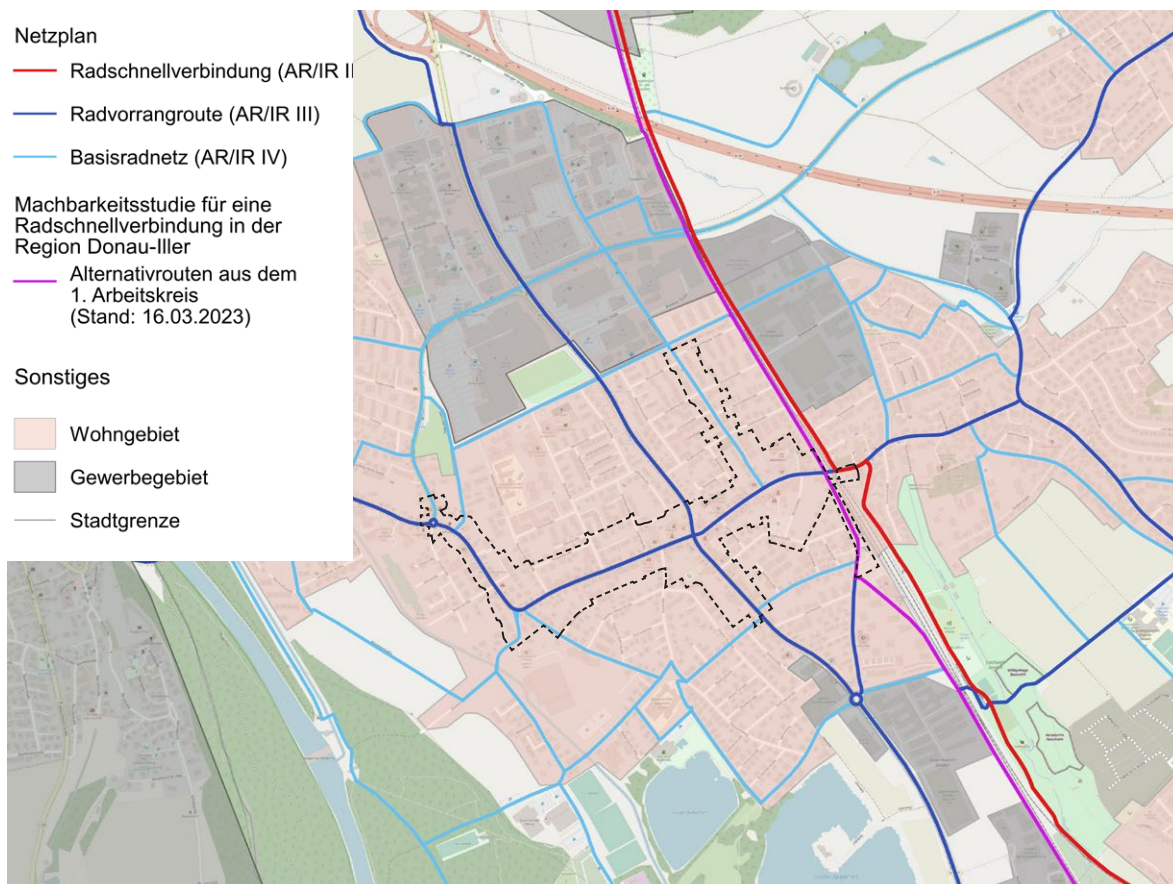


Abb. 98 Radverkehrskonzept Stadt Senden, Ausschnitt fortgeschriebener Netzplan, Stand 11.05.2023

MASSNAHMENVORSCHLÄGE

Aufbauend auf einer Mängelanalyse wurde ein Maßnahmenkonzept erarbeitet. Folgende Maßnahmen zu den Themen Radverkehrsführung, multimodale Verknüpfungspunkte und Fahrradabstellanlagen werden im Radverkehrskonzept für den Bereich des Plangebietes „Innenstadt“ vorgesehen:

Radverkehrsführung

- Bahnhof/ Bahnhofstraße: Einrichtung Fahrradstraße, Priorität 2
- Funkweg/ Schützenweg: Ausbaumaßnahme, Beschilderungsmaßnahme: Oberflächengestaltung, Kfz verboten, Verbreiterung auf 3 m, Priorität 2
- Haydnstraße / Brucknerstraße: Einrichtung Fahrradstraße, Priorität 2
- Harderstraße: Einrichtung Fahrradstraße, Priorität 2
- Hauptstraße (Bereich Zone 20): Einrichtung Fahrradstraße, Priorität 2
- Kemptener Straße: beidseitiger Ausbau, Verbreiterung auf 2,50 m, Priorität 2
- Im Bereich der Kreuzung: Aufhebung Zweirichtungsradsverkehr, Einrichtung gemeinsamer Geh- und Radweg, Verbreiterung auf 3 m
- Hauptstraße (mittlerer Bereich): Verbreiterung beidseitiger Schutzstreifen unter Reduzierung der Kernfahrbahn auf 4,50 m (im Westen zudem Wegfall von Parkplätzen, Verbreiterung Gehweg auf 2,50 m)
- Hauptstraße (Bereich Ay): Verbreiterung Schutzstreifen beidseitig auf 2,00 m, Wegfall Parkplätze, Verbreiterung Gehweg auf 2,50 m, zum Teil Reduzierung der Kernfahrbahn auf 5,50 bzw. 4,50 m
- Dillmannstraße: Sicherheitstrennstreifen zum Parken markieren
- Maria-Hilf-Weg: Wie bisher Mischverkehr, Verbreiterung auf 4,75 m
- Ulmer Straße: Tempo 30

Multimodale Verknüpfungspunkte

Sharingstationen zur multimodalen Verknüpfung innerhalb der Innenstadt sind am Bahnhof (L Mobilstation) sowie am Rathaus (M Sharing-Station) angedacht.

Fahrradabstellanlagen

Weitere Fahrradabstellanlagen sollen an der Auferstehungskirche, am Bürgerhaus, am Kindergarten St. Josef und am Gesundheitszentrum Hauptstraße umgesetzt werden.

Am Bürgerhaus:

- Erweiterung der Kapazität auf insgesamt 15 Abstellplätze
- Ergänzung eines Witterungsschutzes (Typ 3B)
- Lademöglichkeiten für Pedelecs
- Synergien: Umsetzung im Rahmen der Sanierung, Erweiterung mit Servicestation, Bereitstellung mobiler Abstellanlagen bei Veranstaltungen

Alter Marktplatz:

- Neubau einer Abstellanlage mit 10 Anlehnbügel (Typ 4)
- Markierung einer Fläche für Kurzzeitparker (Typ 3C)
- optional: Einrichtung Witterungsschutz
- Synergien: Umsetzung im Rahmen des Innenstadtkonzepts, Erweiterung mit Servicestation, Erweiterung mit Infostelle

Auferstehungskirche:

- Ausbau des Untergrundes von 5 Anlehnbügel
- Einrichtung eines Witterungsschutzes (Typ 3B)
- Synergien: Erweiterung mit Servicestation

E.3.5 EINZELHANDELSKONZEPT FORTSCHREIBUNG 2023

Quelle: Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH: Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes für die Stadt Senden, München, Stand 16.03.2023

Im Jahr 2016 erstellte das Büro Heider aus Augsburg das „Einzelhandelskonzept im Rahmen des Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (ISEK)“ für die Stadt Senden. Das Einzelhandelskonzept wurde nun parallel zur Erarbeitung des Teilräumlichen Stadtentwicklungskonzeptes „Zukunft Innenstadt“ durch die Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH fortgeschrieben und an die Entwicklungen der letzten Jahre angepasst.

Nachfolgend ein Auszug aus der Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes:

Einzelhandelsbestand nach Branchen in der Sendener Innenstadt

Branchen	Anzahl der Betriebe ¹	Verkaufsfläche in m ² ²	Umsatz in Mio. € ²
Nahrungs- und Genussmittel	11	1.195	7,2
Gesundheit/Körperpflege	2	195	1,3
Blumen, Pflanzen, zool. Bedarf, Zeitschriften	3	225	0,5
Summe kurzfristiger Bedarf	16	1.615	9,1
Bücher, Papier-/Büro-/Schreibwaren, Spielwaren	1	130	0,7
Bekleidung, Schuhe, Sport ³	1	515	1,0
Summe mittelfristiger Bedarf	2	645	1,7
Elektrowaren, Medien, Foto	2	115	0,6
Hausrat, Einrichtung, Möbel	0	0	0,0
Bau-, Heimwerker-, Gartenbedarf, Teppiche	0	0	0,0
Optik, Akustik/Uhren, Schmuck	7	440	3,3
Sonstige Sortimente ⁴	0	0	0,0
Summe langfristiger Bedarf	9	555	3,9
Nichtlebensmittel	16	1.620	7,4
Summe	27	2.815	14,6

1 Zuordnung nach Sortimentsschwerpunkt

2 Bereinigte Werte, d. h. Verkaufsflächen und Umsätze von Mehrbranchenunternehmen wurden aufgeteilt und der jeweiligen Branche zugeordnet.

3 Sportbekleidung, -schuhe; ohne Sportgeräte

4 Sportgroßgeräte (z. B. Fahrräder, Hometrainer), Autozubehör, Sonstiges (z. B. Musikalien, großteilige Babyartikel; weiter auch Waffen, Erotik)

Quelle: GMA-Erhebung 2022 (ca.-Werte, Rundungsdifferenzen möglich)

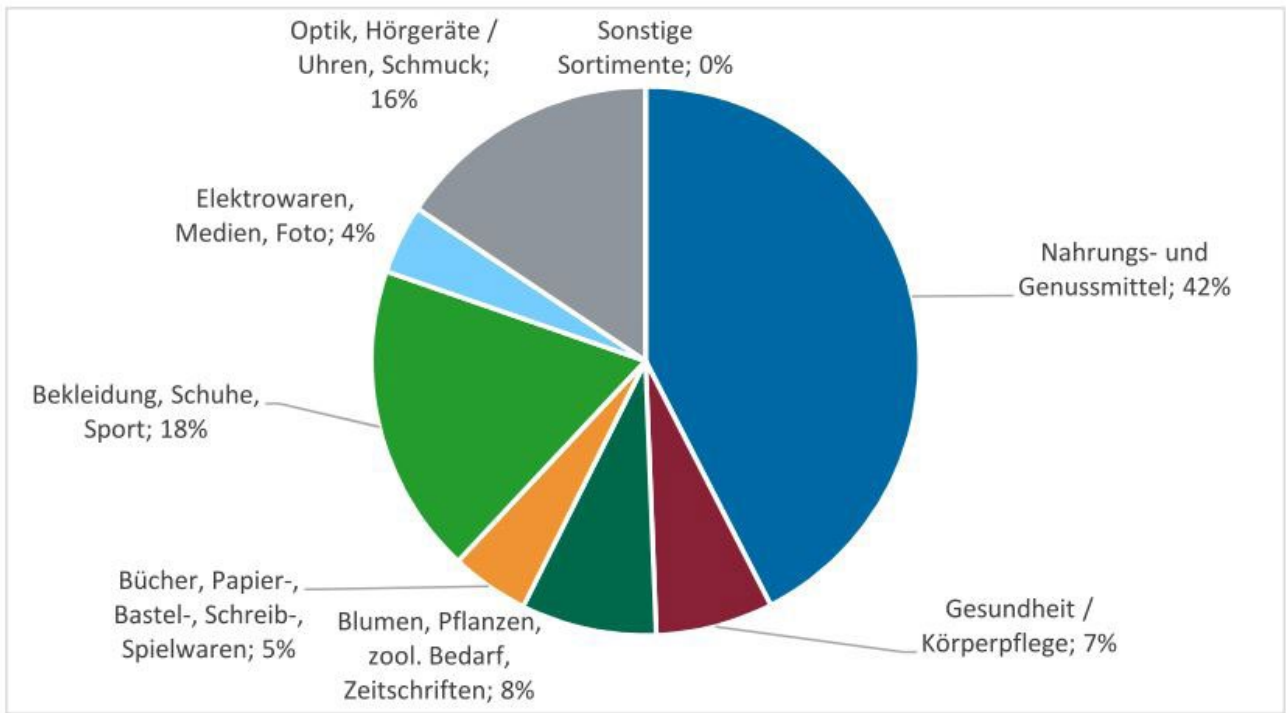
Abb. 99 Einzelhandelsbestand nach Branchen in der Sendener Innenstadt



Quelle: © OpenStreetMap-Mitwirkende; Kartengrundlage GfK GeoMarketing; Datengrundlage GfK GeoMarketing; © Microsoft, Nokia; GMA-Bearbeitung 2023

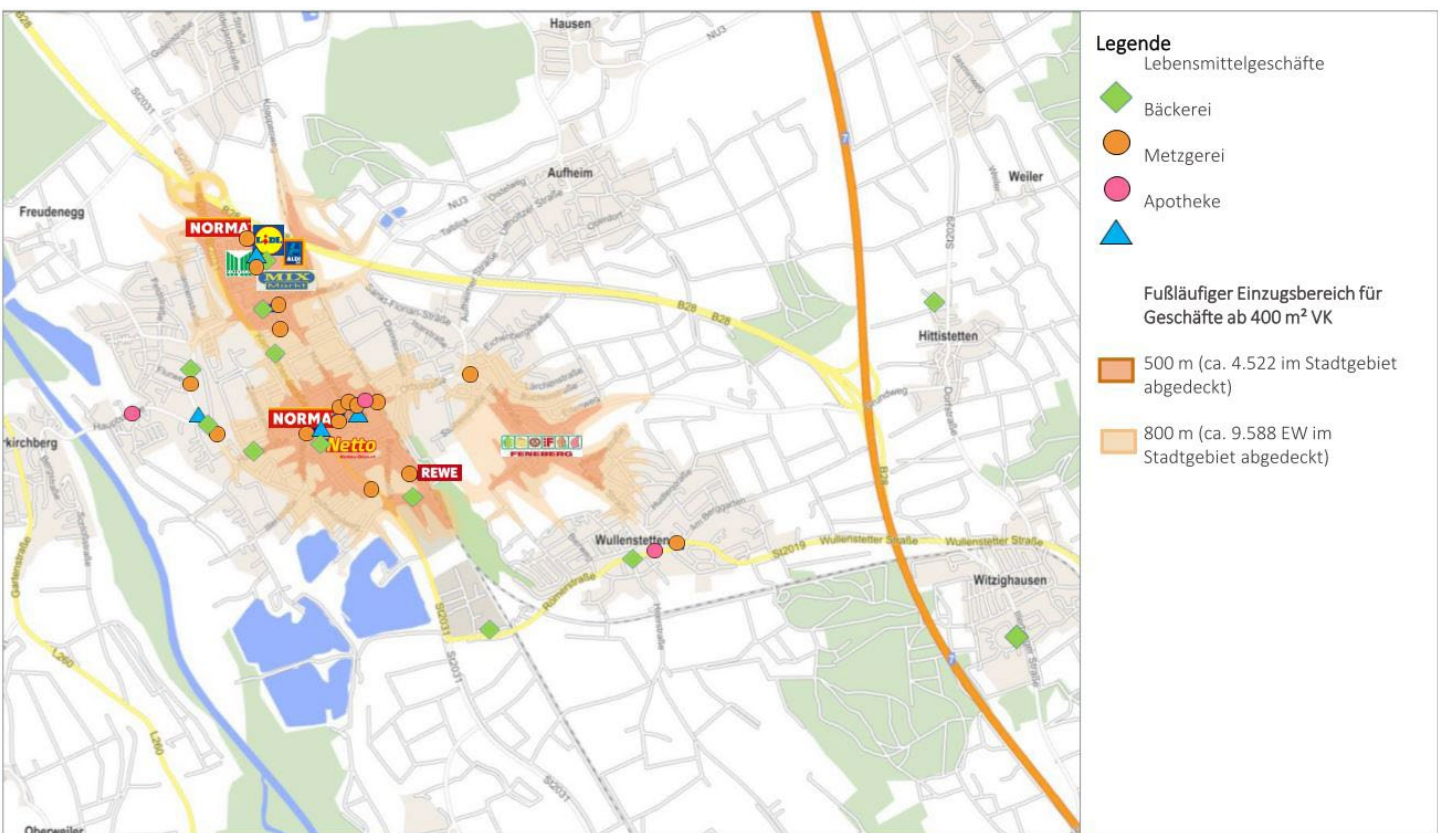
Abb. 100 Angebot der Sendener Innenstadt

- In der Innenstadt von Senden befanden sich im September 2022 insgesamt 27 Betriebe des Ladeneinzelhandels mit rd. 2.815 m² Verkaufsfläche, die zusammen rd. 14,6 Mio. Euro erwirtschaften.
- Der klare Angebots- und Verkaufsflächenschwerpunkt befindet sich im Angebotsbereich des kurzfristigen Bedarfs und hier vor allem im Sortiment Nahrungs- und Genussmittel. Hier wird etwa die Hälfte des Einzelhandelsumsatzes in der Sendener Innenstadt erwirtschaftet. Zu nennen sind hier einerseits die beiden Discounter Netto City und Norma, und andererseits das relativ breite Angebot an Bäckereien sowie eines Metzgereibetriebes.
- Ein weiterer Angebots- und Verkaufsflächenschwerpunkt liegt im Bereich Optik, Akustik/Uhren, Schmuck, hiervon sind sieben Betriebe vertreten. Diese machen auf Grund der eher geringen Ladengrößen zwar nur rd. 16 % der Verkaufsflächen aus, erwirtschaften dabei aber rd. 27 % des Einzelhandelsumsatzes.
- Das innenstadtrelevante Sortiment Bücher wird durch die Bücherei Bücherwelt Senden abgedeckt; dezidierte Anbieter von Papier-/Büro- und Schreibwaren sowie Spielwaren sind aktuell nicht in der Innenstadt ansässig. Elektrowaren, Medien und Foto entfallen lediglich auf die Angebote kleinteiliger Mobilfunkanbieter (Vodafone Shop, O2 Shop). Das Segment Bekleidung ist lediglich mit dem KiK in der Kemptener Straße vertreten.
- Die durchschnittliche Geschäftsgröße in der Innenstadt beläuft sich aktuell auf rd. 105 m² VK.



Quelle: GMA-Darstellung 2023 auf Basis eigener Erhebungen 2022 (ca.-Werte, Rundungsdifferenzen möglich)

Abb. 101 VerkaufsflächenanteilenachBranche,InnenstadtSenden



Quelle: © OpenStreetMap-Mitwirkende, Kartengrundlage GfK GeoMarketing, Datengrundlage GfK GeoMarketing, © Microsoft, Nokia
GMA-Bearbeitung 2023

Abb. 102 Nahversorgungsangebot in Senden – Lebensmittelmärkte und fußläufige Einzugsbereiche

Ergebnisse der Beteiligungsmodule

Die verschiedenen Beteiligungsbausteine ermöglichen die Zusammenführung unterschiedlichster Meinungen und Ideen, Wünsche und Kritiken aus vielen Teilen der Stadtgesellschaft. Dabei werden inhaltliche Gemeinsamkeiten deutlich, die zugleich künftige Handlungsfelder identifizieren. Demgegenüber fällt jedoch auch die zum Teil stark unterschiedliche bis diametral entgegengesetzte Bewertung einzelner Aspekte (z. B. Verkehrs- und Parksituation in der Innenstadt) auf, wodurch die Vielfalt der stark subjektiven Eindrücke und persönlichen Bedürfnisse zum Ausdruck gebracht wird.

Die Ergebnisse der Beteiligungsmodule lassen sich auf folgende Kernaussagen zuspitzen:

- Senden insgesamt ist ein starker Einzelhandelsstandort. Dabei nimmt das Gewerbegebiet Nord eine herausragende Stellung ein, während die Innenstadt andere Akzente setzen muss.
- Die Innenstadt hat dabei deutlich Luft nach oben, was die gestalterischen Qualitäten wie Begrünung, Sauberkeit, Atmosphäre/Verkehr betrifft
- Eine Erweiterung des Sortiments ist insbesondere in Richtung Bekleidung, Drogerie-/Sanitätswaren und spezialisierte Lebensmittelfachgeschäfte wünschenswert.
- Darüber hinaus fehlt ein attraktives, gastronomisches Angebot.

Die gegenwärtigen Planungen in der Stadt Senden bieten dabei die Möglichkeit, den Wünschen und Vorschlägen der befragten Bürgerinnen und Bürger einzubinden. Zu nennen sind hier insbesondere die Neugestaltung des Marktplatzes (inkl. Abriss und Neubau Sparkassengebäude sowie Neubau Bibliothek) und die weiteren Potenzialstandorte entlang der Haupt- und der Kemptener Straße. Insbesondere sollte in diesem Zuge auch versucht werden, das gastronomische Angebot der Sendener Innenstadt auszubauen.

Einzelhandelskonzept 2023

Aufbauend auf den Analyseergebnissen zur Angebots- und Nachfragesituation sowie den abgeleiteten Entwicklungsperspektiven erfolgt die Fortschreibung des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes zur künftigen Steuerung der Einzelhandelsentwicklung in Senden. Dabei ist neben den städtebaulichen Zielsetzungen auch das Sortimentskonzept sowie das Standortkonzept zu aktualisieren und anzupassen. Das vorliegende Konzept ist somit als aktuelle Grundlage der Einzelhandelsentwicklung in der Stadt Senden zu verstehen. Dabei handelt es sich um ein fortschreibungsfähiges Konzept, das einer regelmäßigen Überprüfung und ggf. Anpassung bedarf.

1. Städtebauliche Zielvorstellungen zur Einzelhandels- und Zentrenentwicklung

Im Einzelhandelskonzept der Stadt Senden 2016 wurden zentrale Leitlinien für die künftige Einzelhandels- und Standortentwicklung formuliert. Vor dem Hintergrund der im Kapitel III.1 dargestellten Ausstattungssituation und dem erschließbaren Marktgebiet empfiehlt die GMA die Weiterentwicklung übergeordneter Zielsetzungen zur künftigen Einzelhandelsentwicklung in Senden:

- ... Sicherung der Versorgungsfunktion der Stadt Senden als Mittelzentrum
 - » Sicherung des bestehenden attraktiven Einzelhandelsangebotes
 - » Schaffung von Investitionssicherheit durch verbindliche Bauleitplanung
- ... Schutz und Stärkung der Innenstadt als lebendiges Zentrum und multifunktionaler Arbeits- und Lebensraum mit Fokus auf Nahversorgung
 - » Steigerung der Attraktivität der Innenstadt durch städtebauliche Aufwertungsmaßnahmen
 - » Weiterentwicklung der Innenstadt als multifunktionales Zentrum, welches sich durch eine Nutzungsmischung aus Wohnen, Arbeit, Kultur, Einzelhandel, Gastronomie, Gesundheit und Bildung auszeichnet
 - » Förderung der Neuen Mitte Senden (Bürgerhaus, Marktplatz) als kulturelles Zentrum der Stadt Senden

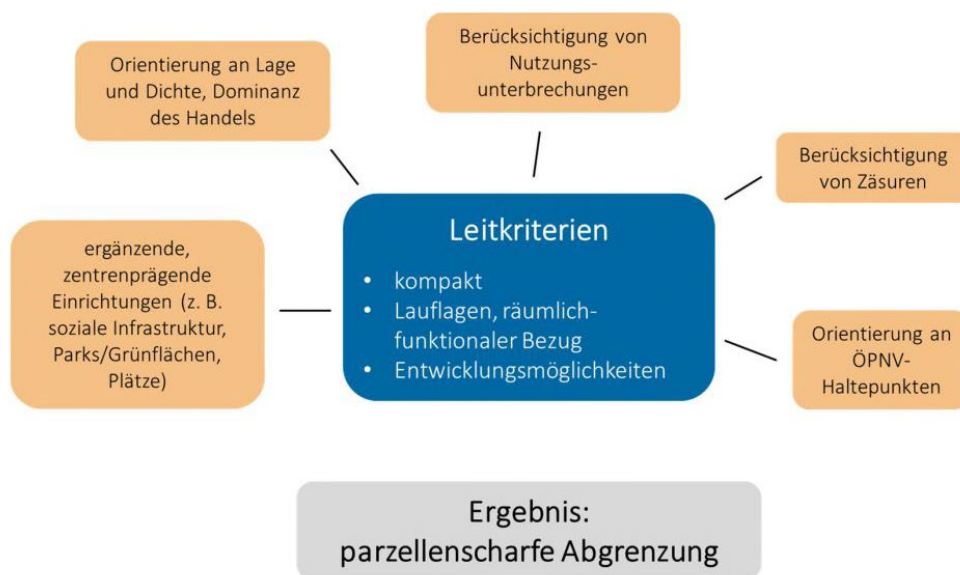
- » zielgerichtete Entwicklung innerstädtisch gelegener Flächenpotenziale zur Entwicklung frequenzgenerierender Nutzungen
- ... Sicherung und Weiterentwicklung der verbrauchernahen Grundversorgung mit Angeboten des kurzfristigen Bedarfs
 - » Sicherung und Stärkung der Nahversorgungsstandorte durch Sicherung und ggf. Ausbau des nahversorgungsrelevanten Einzelhandels in der Innenstadt sowie in städtebaulich integrierten Lagen mit Wohngebietsbezug und – wo möglich – in den Stadtteilen (v. a. Aufheim, Ay, Hittistetten, Witzighausen)
- ... Sicherung der dezentralen Ergänzungsstandorte des großflächigen Einzelhandels
 - » Sicherung und Entwicklung von Gewerbestandorten durch strategische Gewerbeflächenentwicklung für ortsansässige und neue Gewerbe- und Handelsbetriebe
 - » Weiterentwicklung der Sortimente des sonstigen Bedarfs, da auch die dezentralen Fachmarktstandorte einen wichtigen Beitrag zur oberzentralen Versorgungsfunktion leisten (Ergänzung zur Innenstadt)

Kriterien zur Abgrenzung des zentralen Versorgungsbereiches

Ausgehend von den dargelegten rechtlichen Anforderungen zur Identifizierung und Festlegung zentraler Versorgungsbereiche wurden Kriterien formuliert, die bei der Identifikation von zentralen Versorgungsbereichen einheitlich zugrunde gelegt wurden:

- städtebaulich integrierte Lage,
- räumlich abgrenzbarer Bereich,
- zentrale Funktion mit städtebaulichem und funktionalem Gewicht (= Versorgung der Bevölkerung über den unmittelbaren Nahbereich hinaus),
- Multifunktionalität (Einzelhandel ergänzt durch Dienstleistungen, gastronomische Angebote sowie ggf. Kultur und Freizeit) sowie
- Entwicklungsfähigkeit (Flächenpotenziale).

Es ist herauszustellen, dass es sich bei der Festlegung eines zentralen Versorgungsbereiches letztlich immer um eine Abwägung unterschiedlicher Kriterien handelt, wenngleich die Kriterien städtebauliche Integration und zentrale Versorgungsfunktion (= „funktionales Gewicht“, „über den Nahbereich hinaus“) als unverrückbare „Muss-Kriterien“ gelten.



Quelle: GMA-Darstellung 2023

Abb. 103 Abgrenzungskriterien für zentrale Versorgungsbereiche

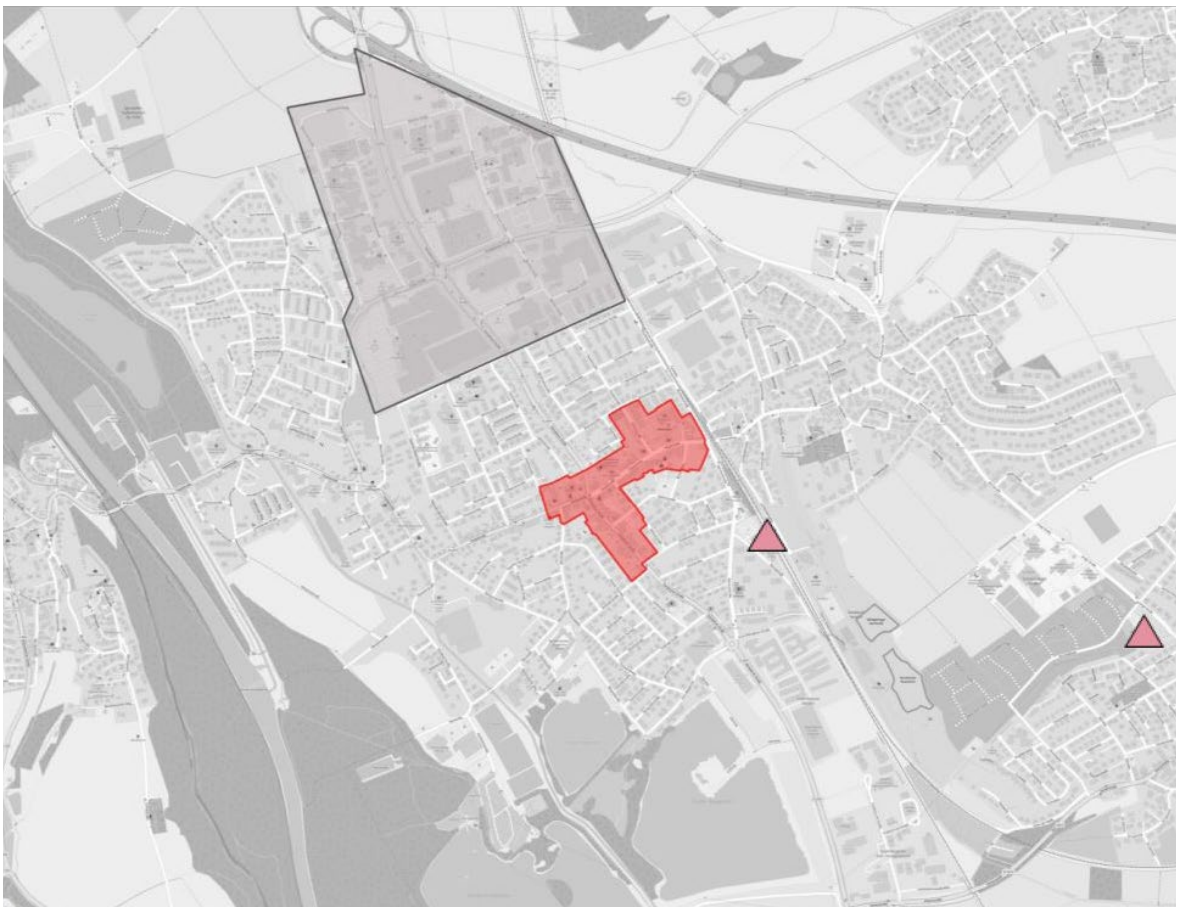
Standortkonzept Senden (2023)

Im Sinne einer rechtssicheren Standort- und Zentrenstruktur empfiehlt die GMA ein Standortkonzept, das folgende Zentren- und Standorttypen umfasst:

- den zentralen Versorgungsbereich „Innenstadt Senden“
- städtebaulich integrierte Nahversorgungsstandorte
- städtebaulich nicht-integrierte Standorte

Legende

-  Zentraler Versorgungsbereich „Innenstadt Senden“
-  Nahversorgungsstandorte
-  Dezentraler Standort



Quelle: © OpenStreetMap-Mitwirkende, GMA-Bearbeitung 2023

Abb. 104 Standortkonzept für die Stadt Senden

Standortkategorie	Status eines ZVB	Versorgungsfunktion	Zukünftiger Sortiments-schwerpunkt	Charakterisierung	Standort / Lage
Hauptzentrum	ja	gesamstädtisch	Sortimente aller Bedarfsstufen, überwiegend Sortimente des Innenstadt- und des Nahversorgungsbedarfs	Zentrale Versorgungsbereiche gemäß: § 1 Abs. 6 BauGB, § 2 Abs. 2 BauGB, § 9 Abs. 2a BauGB, § 34 Abs. 3 BauGB, § 11 Abs. 3 BauNVO § 2 Abs. 2 Nr. 3 Satz 3 ROG	Innenstadt (abschließend)
städtebaulich integrierte Nahversorgungsstandorte	nein	nicht über den Nahbereich hinaus	vorrangig Sortimente des Nahversorgungsbedarfs	Einzelne gelegene oder wenige gemeinsam gelegene Betriebe, die siedlungsräumlich eingebunden sind. Eine städtebaulich integrierte Lage ist durch die Einbettung in eine zusammenhängende Wohnbebauung (wohnnah, fußläufig erreichbar) zu charakterisieren. Ein baulicher Zusammenhang zu Wohngebieten besteht in mindestens zwei Himmelsrichtungen.	<ul style="list-style-type: none"> • Borsigstraße • Lange Straße (nicht abschließend)
städtebaulich nicht-integrierte Ergänzungsstandorte des großflächigen Einzelhandels	nein	gesamstädtisch, regional	überwiegend Sortimente des sonstigen Bedarfs	Nicht siedlungsräumlich eingebundene Lagen, z. B. autokundenorientierte Standorte in Gewerbe-/Industriegebieten oder an Ausfallstraßen; oft Einzelhandelsagglomerationen (z. B. Fachmarktzentren, Standorte des großflächigen Einzelhandels). Sie weisen i. d. R. kein ausgeprägtes Wohnumfeld auf. Ein baulicher Zusammenhang zu Wohngebieten besteht in maximal einer Himmelsrichtung.	<ul style="list-style-type: none"> • Gewerbegebiet Senden Nord • Gewerbegebiet Senden Süd

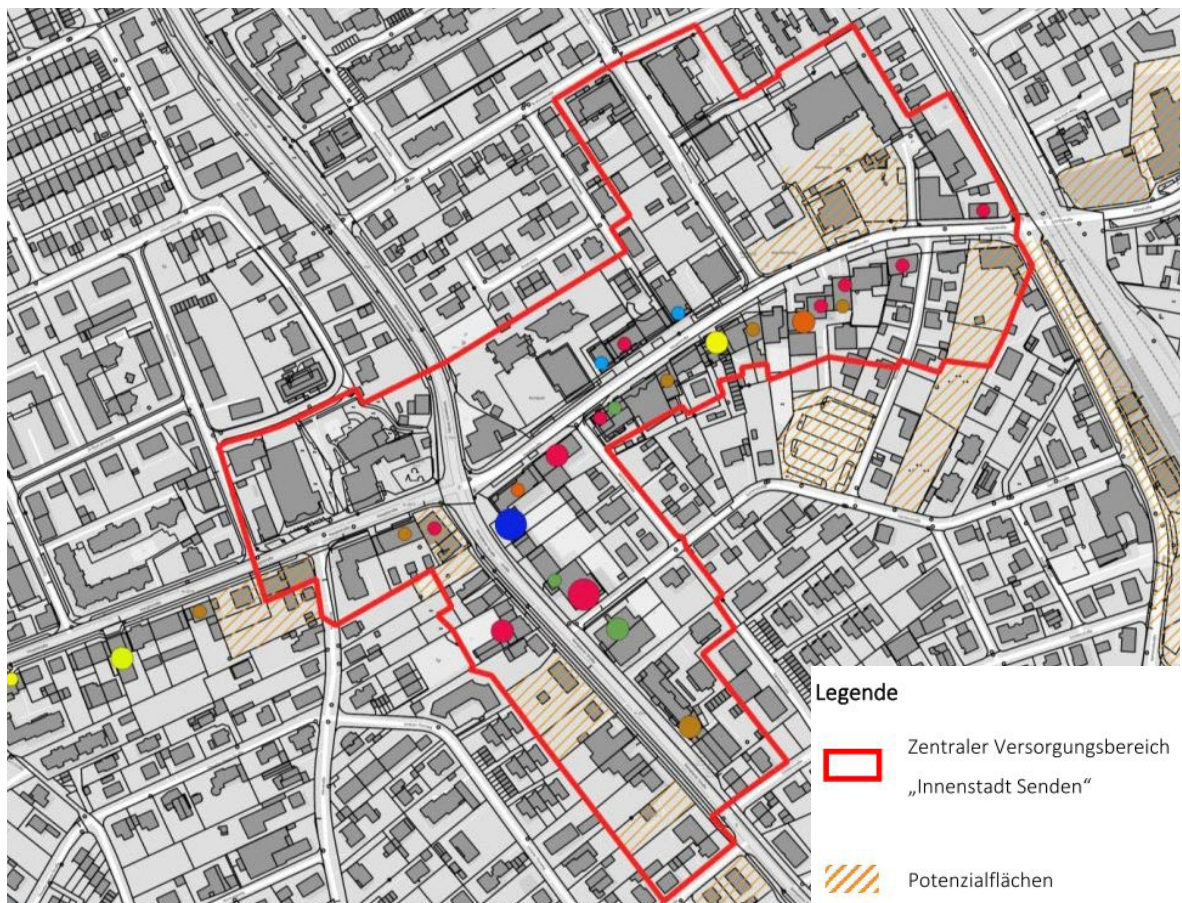
Quelle: GMA-Empfehlung 2023

Abb. 105 Zentren- und Standortstruktur der Stadt Senden (2023)

Zentraler Versorgungsbereich „Innenstadt Senden“

Die Innenstadt ist das multifunktionale Zentrum der Stadt Senden. Der zentrale Versorgungsbereich beherbergt eine grundlegende Nahversorgung und vereinzelt zentrenrelevante Einzelhandelsortimente, die durch unterschiedliche Angebote an Komplementärnutzungen wie Dienstleistungen, einigen gastronomischen Betrieben sowie öffentlichen Einrichtungen aus den Bereichen Bildung, Kultur und Verwaltung flankiert wird.

- Vor dem Hintergrund der dominierenden Handelslage „Gewerbegebiet Nord“ steht der Fokus auf der Bestandssicherung des bestehenden Einzelhandels und einer Weiterentwicklung in realisierbaren, kleinen Schritten. Im Vordergrund sollte dabei der Ausbau der Nahversorgungsfunktion der Innenstadt stehen.
- Ergänzende Angebote in zentrenrelevanten Sortimenten in Form eher kleinflächiger, inhabergeführter Fach- und Spezialgeschäfte stärken die in erster Linie städtische Versorgungsfunktion. Der Fokus liegt dabei auf Nischen- und Spezialangebote, welche durch den filialisierten Einzelhandel im Gewerbegebiet Nord nicht abgedeckt werden. Es besteht dabei konzeptionell stets die Möglichkeit, auch nicht zentrenrelevante Sortimente in der Innenstadt anzusiedeln.
- Die Weiterentwicklung des zentralen Versorgungsbereichs wird dabei durch umfangreiche Maßnahmen vor allem zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität begleitet.



Quelle: © OpenStreetMap-Mitwirkende, GMA-Bearbeitung 2023

Abb. 106 Abgrenzung Zentraler Versorgungsbereich Innenstadt und Potenzialflächen

Lage und Umfeld

- Lage entlang der Hauptstraße zwischen der Bahntrasse Ulm-Kempten und der Einmündung Goethestraße, entlang der Kemptener Straße ab Kreuzungsbereich Hauptstraße/Kemptener Straße bis zur Einmündung Schillerstraße/Ruländerstraße, und entlang der Harderstraße ab Hauptstraße bis Brahmstraße
- Bausubstanz überwiegend aus dem 20. Jahrhundert mit wenigen, bauhistorischen Aspekten (Ausnahme: Auferstehungskirche)
- maximale Ausdehnung rd. 550 m in West-Ost-Richtung (Luftlinie entlang Hauptstraße) und ca. 380 m in Nord-Süd-Richtung (Luftlinie entlang Kemptener Straße)
- weitgehend dichter Geschäftsbesatz
- umfassende Handelsergänzung durch Dienstleistungen, Kultur und Gastronomie
- im Standortumfeld vor allem Wohnen und öffentliche Einrichtungen
 - Kultur (z. B. Bürgerhaus, Auferstehungskirche)
 - Bildung (z. B. durch Neubau Bibliothek)
 - Dienstleistungen/Verwaltung (z. B. Rathaus)

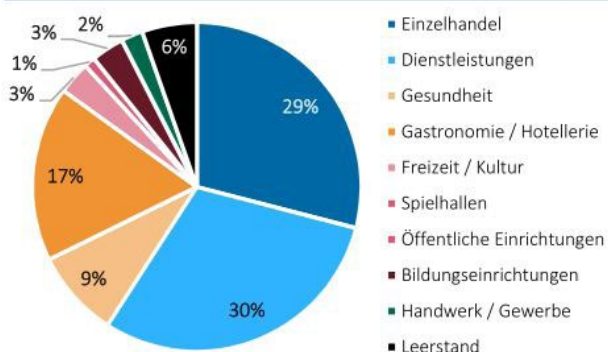
Wettbewerbssituation

- Richtung Nordwest: Gewerbegebiet Nord (ca. 450 m Luftlinie)
- Richtung Südost: Nahversorgungsstandort Borsigstraße (ca. 250 m Luftlinie)

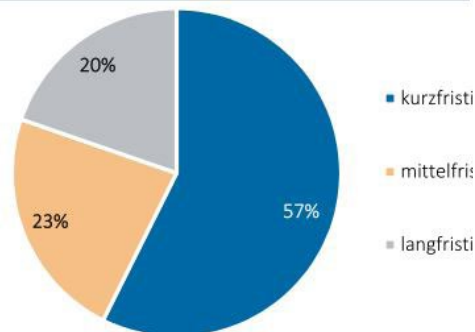
Zentrenprägende Ausstattung (2022)

	Anzahl der Betriebe		Verkaufsfläche in m ²		Umsatz in Mio. €	
	Anzahl	in %	Anzahl	in %	Anzahl	in %
Kurzfristiger Bedarf	16	13,1	1.615	1,0	9,1	2,0
Mittelfristiger Bedarf	2	1,6	645	0,4	1,7	0,4
Langfristiger Bedarf	9	7,4	555	0,4	3,9	0,9
Einzelhandel insgesamt	27	22,1	2.815	1,8	14,6	3,3

Nutzungsstrukturen



Einzelhandel nach Bedarfsbereichen (VK in %)



Einzelhandelsangebot

ab 200 m ² VK	Norma, Netto City, KiK
100 – 199 m ²	Günes Market, Bücherwelt Senden, Apotheke Stadtpassage, Aktiv Optik, Blue Angel Aquaristik

Ergänzende Nutzungen

In der Innenstadt ist auf ein differenziertes Angebot an Komplementärnutzungen aus allen Bereichen und Segmenten zu verweisen. Neben dem Einzelhandel liegt ein Nutzungsschwerpunkt auf Dienstleistungen, gefolgt von gastronomischen Betrieben sowie dem Gesundheitsbereich (Arztpraxen). Insgesamt bilden die Komplementärnutzungen zusammen mit dem Handelsbesatz ein multifunktionales Zentrum für das Mittelzentrum Senden aus. Eine kulturelle Besonderheit stellt das Bürgerhaus dar.

Städtebaulich-funktionale Situation und Qualitäten

- **Organisationsstruktur:** Einzelhandel und Komplementärnutzungen in der Sendener Innenstadt sind in erster Linie entlang der Hauptstraße angesiedelt. Dabei ist insbesondere der Abschnitt zwischen der Bahntrasse Ulm-Kempten und der Kreuzung Hauptstraße / Kemptener Straße ausschlaggebend. Auf der nördlichen Seite sind vor dem Bürgerhaus sowie im Bereich der Auferstehungskirche kleine, städtische Plätze vorhanden. In der baulichen Struktur überwiegen drei- bis viergeschossige Gebäude mit gemischten Nutzungen.
- **Nutzungen:** Die Innenstadt wird überwiegend durch Einzelhandels- und Gastronomienutzungen im Erdgeschoss sowie durch Wohnen, Dienstleistungen und Büronutzungen in den Obergeschossen geprägt. Auffällig ist eine vergleichsweise hohe Dichte an Arztpraxen im Innenstadtbereich. Im Einzelhandel überwiegen kleinflächige Betriebe mit Verkaufsflächen unter 100 m². Darunter sind in erster Linie Bäckereien sowie Betriebe aus den Bereichen Brillen, Optik / Hörgeräte, Akustik sowie Uhren/Schmuck zu finden. In der Umgebung zum Kreuzungsbereich Hauptstraße / Kemptener Straße sind zwei mittelflächige Lebensmitteldiscounter und ein Modediscounter angesiedelt.
- **Ärztliche Versorgung:** Entlang der Hauptstraße ist ein hoher Bestand an Arztpraxen auffällig. Entsprechend der Berechnungsgrundlagen der Kassenärztlichen Bundesvereinigung KBV lässt sich für Senden insgesamt eine überdurchschnittliche ärztliche Versorgung feststellen. Besonders hoch liegt der Versorgungsgrad in der Arztgruppe der Augenärzte (etwa 400 %) und der HNO-Ärzte (etwa 350 %). Eine erkennbare Unterversorgung besteht jedoch bei Psychotherapeuten und Kinder- und Jugendärzten (je etwa 25 %).
- **Magnetbetriebe:** Es sind keine klassischen Magnetbetriebe im Sinne großflächiger Betriebe bekannter Filialisten vorhanden. Kundenfrequenz wird in erster Linie durch den Wochenmarkt am Freitag sowie die beiden Lebensmitteldiscounter Norma und Netto City, den Modediscounter KiK und die Bücherwelt Senden generiert.
- **Leerstände:** Innerhalb der Innenstadt von Senden sind zum Begutachtungszeitpunkt insgesamt zwei zum Teil strukturprägende Leerstände zu identifizieren. Im Stadtbild fällt dabei insbesondere der Leerstand des ehemaligen Deniz Markt in der Hauptstraße 47 (an der zentralen Kreuzung Hauptstraße / Kemptener Straße) auf. Der zweite Leerstand betrifft die ehemalige Filiale matratzen direct in der Bahnhofstraße 2.
- **Gesamteindruck:** Die Innenstadt Senden wird wesentlich durch die Hauptstraße und die Kemptener Straße als zentrale und vielbefahrene Verkehrswege durch die Stadt Senden geprägt, entlang derer Einzelhandel und Komplementärnutzungen angesiedelt sind. Aus Handelsgesichtspunkten ist die gute verkehrliche Anbindung hervorzuheben. Auf der anderen Seite steht eine insbesondere für Fußgänger eher geringe Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum und ein Mangel an attraktiven, mittel- oder großflächigen Einzelhandelsbetrieben.

Städtebaulich-funktionale Begründung der Abgrenzung

- Die **Abgrenzung des zentralen Versorgungsbereiches „Innenstadt Senden“** begründet sich im Wesentlichen durch die hohe Dichte an Einzelhandel und Komplementärnutzungen im Bereich der Hauptstraße, die zugleich die **Ortsmitte der Stadt Senden** darstellt. Nach Osten bildet die Bahntrasse Ulm-Kempten eine eindeutige, städtebauliche Zäsur. Nach Westen, über den Kreuzungsbereich Hauptstraße / Kemptener Straße hinaus, nimmt die Dichte an Einzelhandels- und Komplementärnutzungen deutlich ab und es überwiegt die Wohnnutzung. Daher wird die Abgrenzung nach Westen gegenüber dem Zentralen Versorgungsbereich des Einzelhandelskonzepts 2016 etwas strenger an der Einmündung Goethestraße gefasst. Das Rathaus und angrenzende Nutzungen sind in dieser Konzeptionierung weiter miteingeschlossen. Analog nimmt entlang der Harderstraße nach Norden hin, über die Brahmstraße hinaus, die Nutzungsdichte deutlich ab, der zentrale Versorgungsbereich reicht daher bis zur Brahmstraße. Nach Süden, entlang der Kemptener Straße, bleibt die bisherige Abgrenzung bestehen. Insbesondere in den Gebäuden auf der östlichen Seite der Kemptener Straße finden sich noch zahlreiche Nutzungen aus den Bereichen Dienstleistungen, Gastronomie und Gesundheit, ab Höhe Schillerstraße bzw. Ruländerstraße überwiegt jedoch die Wohnnutzung.
- Der zentrale Versorgungsbereich „Innenstadt Senden“ umfasst damit den am dichtesten besetzten Abschnitt der Hauptstraße und vereinzelt angrenzende Straßenzüge und -plätze. Hier sind ein **dichter Handelsbesatz sowie zahlreiche Komplementärnutzungen mit zentrenbildenden Funktionen** vorzufinden. Außerhalb der beschriebenen Abgrenzung dünnt die Handels- und Dienstleistungsnutzung deutlich aus und ausgeprägte Wohngebiete mit eingestreuten Handels- und Dienstleistungsnutzungen dominieren das Stadtbild.
- **Potenzialflächen** sind innerhalb der Altstadt von Senden punktuell durch Brachflächen in der Kemptener Straße vorhanden. Insofern bestehen innerhalb der Innenstadt ausgeprägte Möglichkeiten für eine endogene Weiterentwicklung des Zentrums.

Entwicklungsziele

Die Sendener Innenstadt ist als Einkaufsstandort mit einem vielfältigen und attraktiven Einzelhandelsbesatz und einem attraktiven Umfeld für den Erlebniseinkauf zu erhalten und zu stärken.

- Sicherung des vorhandenen Angebots im Einzelhandel gegenüber der starken Konkurrenzsituation durch das Gewerbegebiet Nord
- Ausbau insbesondere der Nahversorgungsfunktion für die Bewohner der Innenstadt Senden
- Erhalt der Funktionsvielfalt aus Wohnen, Arbeit, Kultur, Einzelhandel, Gastronomie, Gesundheit und Bildung
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität

Handlungsempfehlungen

- Absicherung jener Sortimente, in welchen die Sendener Innenstadt vergleichsweise stark aufgestellt ist, gegen eine Verlagerung in das Gewerbegebiet Nord über entsprechende Festsetzungen im Bebauungsplan
 - Optik, Hörgeräte
 - Uhren, Schmuck
 - Bücher
- Förderung der Ansiedlung eines hochwertigen Nahversorgers im Bereich Lebensmittel und ggfs. Drogeriewaren
- Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität
 - Neugestaltung Neue Mitte Senden
 - Begrünung, Verkehrsberuhigung, Verbesserung der Querungsmöglichkeiten Hauptstraße und Kemptener Straße
 - Abwechslungsreiche Gastronomie für alle Altersgruppen und jeden Geldbeutel
- moderne Shop-Konzepte mit ergänzenden Angeboten (z. B. Lesecafé) und Popup-Stores zur Stärkung des stationären Handels; kurzfristige und flexible Nutzungen ermöglichen
- „Einkaufserlebnis Innenstadt“ sicherstellen und weiterentwickeln, d. h. „city first“
 - Konzentration von Neuansiedlungen mit Sortimenten des Innenstadtbedarfs innerhalb der bestehenden Verkaufsflächenpotenziale (Leerstandsminimierung --> Attraktivitätssteigerung)
 - Bündelung zukünftiger Ansiedlungs- und Aufwertungsmaßnahmen auf die Innenstadt; Umnutzung und Umbau- oder Ausbaumaßnahmen auch zur Etablierung neuer Nutzungen zur Beseitigung und Vermeidung von Leerständen beispielsweise für Dienstleistungen, kleinere Werkstätten (z. B. Kunsthandwerk, do-it-yourself-Reparaturcafé) oder als Wohnflächen (ausgenommen in den Haupteinkaufslagen)
- Zielgerichtete Immobilienverwertung und bedarfsorientierte, flexible Nutzungsveränderungen zur Erhaltung der Funktionsvielfalt und städtebaulichen Attraktivität (Leerstandbeseitigung, z. B. durch Handel zu Wohnen)
- Profilierung des starken Ärztestandorts Senden als regional bedeutsamer Gesundheitsstandort
 - Erhöhung der Nutzungsvielfalt in der Innenstadt
 - Behebung der Versorgungslücken bei Arztgruppen mit geringem Versorgungsgrad
 - Positive Wechselwirkung mit Einzelhandel für medizinische bzw. gesundheitsbezogene Produkte (Apotheken, Drogeriemarkt, Sanitätshaus)

Abb. 107 Einordnung des zentralen Versorgungsbereiches „Innenstadt Senden“

Steuerungsempfehlungen innerhalb des zentralen Versorgungsbereiches „Innenstadt Senden“

Im Sinne einer an den städtebaulichen Zielvorstellungen zur Einzelhandels- und Zentrenentwicklung ausgerichteten Einzelhandelspolitik sollten für das Hauptzentrum keine Beschränkungen hinsichtlich möglicher Einzelhandelsansiedlungen gelten. Das heißt, dass sowohl klein- als auch großflächige Betriebe aller Sortimentsbereiche zulässig und städtebaulich erwünscht sind. Insbesondere Neuansiedlungen großflächiger Betriebe mit Kernsortimenten des Innenstadtbedarfs sind nach Möglichkeit auf diesen Standortbereich zu lenken. Durch Aufbereitung von Flächen kann die Stadt zu einer verbesserten Flächenverfügbarkeit beitragen.

Auch die Ansiedlung großflächiger Betriebe mit Sortimenten des sonstigen Bedarfs ist hier zulässig. Ihre Ansiedlung ist aus städtebaulicher Sicht nur dann zu verfolgen, wenn brachgefallene Flächen entsprechend den städtebaulichen Zielsetzungen nachbelegt werden können oder sich eine frequenzerzeugende Wirkung auf die Innenstadt generieren lässt.

Zentraler Versorgungsbereich	Kernsortimente des Innenstadtbedarfs	Kernsortimente des Nahversorgungsbedarfs	Kernsortimente des sonstigen Bedarfs	keine zentralen Versorgungsbereiche
Innenstadt	uneingeschränkte Ansiedlung möglich	uneingeschränkte Ansiedlung möglich	uneingeschränkte Ansiedlung möglich	
	Keine Ansiedlung (Bestandsschutz)	kleinflächig und ausnahmsweise großflächig ¹	kleinflächig	städtebaulich integrierte Nahversorgungsstandorte
	keine Ansiedlung (Bestandsschutz)	keine Ansiedlung (Bestandsschutz)	klein- und großflächig ²	städtebaulich nicht-integrierte Ergänzungsstandorte des großflächigen Einzelhandels

1. Einzelfallprüfung ab 800 m² VK erforderlich: keine negative Auswirkungen auf zentrale Versorgungsbereiche und bestehende städtebaulich integrierte Nahversorgungsstandorte, Begrenzung der Randsortimente des Innenstadtbedarfs auf 10 % der Gesamtverkaufsfläche
2. Begrenzung der Randsortimente des Innenstadtbedarfs auf 10 % der Gesamtverkaufsfläche, maximal jedoch auf 800 m² Verkaufsfläche

Abb. 108 Steuerungsempfehlungen zur Einzelhandelsentwicklung in Senden

Folgende Fragen bleiben für die weitere städtebauliche Planung noch offen:

- Methodik der Betriebsaktivierung
- Maßnahmen zur Konzentration und Nutzungsverdichtung,
- Welche Maßnahmen zur Projektentwicklung und Entwicklung von Gewerbeimmobilien,
- Maßnahmen zur Steigerung Image und Marketing.
- Was sind die Folgen bei Generationswechsel? Hat diese Struktur in der Innenstadt überhaupt noch eine Zukunft?
- Schärfung des Standortprofils der Innenstadt in Richtung Gesundheitsstandort durch entsprechende Projektentwicklung und Angebotsverdichtung – genauere Ausführungen?
- Sicherung der Geschäftsnachfolge,
- Maßnahmen zur Beseitigung Leerstand,
- Maßnahmen zur Profilierung als Gesundheitsstandort,
- Maßnahmen zur Außengastronomie,
- Durchführung von geeigneten Werbe- und Marketingmaßnahmen,
- sonstige Maßnahmen zur Erhöhung der Qualität und Anziehungskraft.

E.3.6 RAUMORDNERISCHE UND STÄDTEBAULICHE SENSITIVITÄTSANALYSE – UNTERSUCHUNGSRaum SENDEN NORD

Beauftragt von der Stadt Senden veröffentlichte die imakomm Akademie im April 2022 die „Raumordnerische und Städtebauliche Sensitivitätsanalyse – Untersuchungsraum Senden Nord“.

Die spezielle Aufgabe lag offensichtlich darin, für den Bereich Senden Nord weitere Entwicklungspotenziale zu erfassen. Im Kapitel „1.1 Hintergrund und Ziele“ ist vermerkt:

„Die Stadt Senden hat die imakomm AKADEMIE im November 2021 mit der Erarbeitung einer gutachterlichen Stellungnahme zur Ermittlung maximal möglicher Verkaufsflächen für notwendige sortimentspezifische Bebauungsplanfestsetzungen für den Einzelhandelsstandort „Senden Nord“ in Senden beauftragt. Zusätzlich erfolgt gemäß Beauftragung von August 2021 die Prüfung gemäß einer Auswirkungsanalyse von zwei konkreten Vorhaben aus dem Lebensmittelbereich im Prüfgebiet „Senden Nord“.“

Dies bedeutet offensichtlich, dass der Standort „Senden Nord“ weiter ausgebaut werden soll. In diesem Zusammenhang ist auch zu prüfen, inwieweit die ermittelten „freien Umsatzpotenziale“ auch in der Innenstadt angesiedelt werden könnten. Nebenstehend ist die ermittelte Liste dargestellt. In einem weiteren Fachgespräch mit der imakomm sollte ermittelt werden, welche Nutzungen aus diesen Listen auch für die Innenstadt nutzbar gemacht werden könnten und welche Maßnahmen zur Übertragung dorthin möglich bleiben.

Da die beiden vorgesehenen Projekte von den Gutachtern befürwortet werden, ist die bereits angesprochene Prüfung hinsichtlich der Innenstadt in dem vorgeschlagenen Fachgespräch nochmals ausführlich zu erörtern.

Es wird darauf hingewiesen, dass die durch die Sensitivitätsanalyse ermittelten Sortimentsbedarfe teilweise nicht mit der Sortimentenliste des LEP (Ziel der Raumordnung i.S.d. § 1 Abs. 4 BauGB) übereinstimmen.

Sortiment	bereits vorhandener Umsatz im Untersuchungsraum „Senden Nord“ in Mio. €	Maximales vertragliches Umsatzpotenzial in Mio. €	„freies“ Umsatzpotenzial in Mio. € (Differenz) = „vertraglicher“ Wettbewerb
Nahrungs- und Genussmittel	64,3	76,0	11,7
Drogeriewaren	11,4	11,2	-0,2
Apothekerwaren	0,4	0,6	0,3
Zoologischer Bedarf	2,9	2,5	-0,4
Schreibwaren / Bürobedarf	1,5	1,5	0,1
Spielwaren, Baby- und Kinderartikel	5,0	3,6	-1,4
Bekleidung	51,8	24,1	-27,8
Schuhe	12,0	5,4	-6,6
Sportbedarf	7,4	4,0	-3,4
Campingbedarf	0,5	0,5	0,0
Fahrrad	1,6	2,0	0,4
Elektrowaren	29,4	16,1	-13,2
Haushaltswaren / GPK	3,2	5,2	2,0
Möbel / Einrichtungsgegenstände	0,8	41,9	41,1
Heimtextilien, Bettwaren	2,0	3,5	1,5
Bau- und Heimwerkerbedarf	0,8	10,7	9,9
Blumen / Pflanzen / Gartenbedarf	5,7	8,5	2,7
Optik	0,7	1,2	0,5
Uhren / Schmuck	0,7	1,1	0,4

Quelle: imakomm, 2022.

Abb. 109 Übersicht Maximale Umsatzpotenziale pro Sortiment

Sortiment	„freies“ Umsatzpotenzial in Mio. € = „vertraglicher“ Wettbewerb	Flächenproduktivität in € pro m ²	zusätzliche Verkaufsfläche in m ²	nachrichtlich: Verkaufsflächenobergrenzen gemäß LEP in m ²
Nahrungs- und Genussmittel	11,7	4.100 (Supermarkt) 5.800 (Discounter) 7.300 (SB-Warenhaus - nur Foodbereich)	2.860 2.020 1.610	3.946 2.960 2.001
Drogeriewaren	nicht vorhanden	6.000	nicht vorhanden	1.391
Apothekerwaren	0,3	4.125 ²⁴	60	546
Zoologischer Bedarf	nicht vorhanden	1.650	nicht vorhanden	767
Schreibwaren / Bürobedarf	0,1	4.400	10	428
Spielwaren, Baby- und Kinderartikel	nicht vorhanden	2.035	nicht vorhanden	1.491
Bekleidung	nicht vorhanden	1.600	nicht vorhanden	8.257
Schuhe	nicht vorhanden	2.310	nicht vorhanden	1.160
Sportbedarf	nicht vorhanden	2.310	nicht vorhanden	930
Campingbedarf	nicht vorhanden	1.320	nicht vorhanden	100
Fahrrad	0,4	2.750	160	1.557
Elektrowaren	nicht vorhanden	5.500	nicht vorhanden	1.957
Haushaltswaren / GPK	2,0	2.530	790	534
Möbel / Einrichtungsgegenstände	41,1*	1.265	32.500*	16.448
Heimtextilien, Bettwaren	1,5	1.870	820	1.078
Bau- und Heimwerkerbedarf	9,9	1.650	5.990	4.973
Blumen / Pflanzen / Gartenbedarf	2,7	1.320	2.070	3.125
Optik	0,5	7.040	70	230
Uhren / Schmuck	0,4	12.100	30	106

Quelle: imakomm, 2022. | * Hinweis: der hohe Wert beruht nicht auf tatsächlich vorhandene Potenziale, sondern ist ein statistischer Effekt aufgrund des sehr starken bereits am Standort vorhandenen Besatzes.

Abb. 110 Ableitung zusätzlicher Verkaufsflächen pro Sortiment

E.3.7 SANIERUNGSGEBIET INNENSTADT

Der überwiegende Teil des Untersuchungsgebietes „Zukunft Innenstadt“ liegt im förmlich festgelegten Sanierungsgebiet „Innenstadt“ vom 19.04.2018. Der Sanierungszeitraum beträgt zunächst 15 Jahre, sodass noch ausreichend Zeit zur Anwendung von Sanierungsmaßnahmen in der Umsetzungsphase bleibt. Es ist zu überlegen, ob der Geltungsbereich der Sanierungssatzung nach Abschluss des Stadtentwicklungskonzeptes „Zukunft Innenstadt“ noch erweitert wird.

Die Sanierungsmaßnahme wird im vereinfachten Verfahren gem. § 142 Abs. 4 BauGB durchgeführt. Dadurch ist der Handlungsspielraum gewährleistet, ohne dass die unternehmensrechtlichen Vorschriften der §§ 152 bis 156a BauGB auf den Ausgleichsbetrag und Verzicht auf den Ausgleichsbetrag.

In der weiteren Umsetzung sollten die vorgeschlagenen Maßnahmen in enger Abstimmung mit dem Sanierungsbeauftragten und der Förderstelle durchgeführt werden.



Abb. 111 Abgrenzung „Sanierungsgebiet Innenstadt“

E.3.8 WETTBEWERBE UND STÄDTEBAULICHE KONZEPTE

E.3.8.1 NEUGESTALTUNG BAHNHOFSUMFELD

Im Jahr 2020 beschloss der Stadtrat für den Bereich des Sendener Bahnhofs einen städtebaulichen Wettbewerb auszuloben. Da der Bahnhof mit seinem Umfeld seiner Funktion als Stadteingang und Mobilitätsdrehscheibe nicht gerecht wird, sollte ein innovatives und zukunftsorientiertes Konzept zur Steigerung der Funktionsfähigkeit und Attraktivität des Bahnhofsareals entwickelt werden.

Der Wettbewerbsentwurf der Agentur BahnStadt GbR / stationova GmbH aus Berlin sieht für eine fahrgastfreundliche Verkehrsverknüpfung einen neuen Fußgängersteg zur Überquerung der Gleise vor. Dieser wurde zwischenzeitlich bereits realisiert.

Die neue städtische Entreesituation wird von einem modernen, eingeschossigen Servicepavillon betont, der das alte

Empfangsgebäude ersetzt und der sich wie die weiteren Fahrradabstellanlagen und Überdachungen durch eine dynamische Formensprache auszeichnet.

Der Busverkehr wird mit sechs Haltestellen hauptsächlich auf der Westseite des Bahnhofs abgewickelt. Zudem ist ein weiterer Bushaltepunkt auf der Ostseite der Bahn vorgesehen. Für den Radverkehr sind insgesamt 164 Stellplätze auf der West- und Ostseite der Bahn vorgesehen. Zusätzlich sind Schließfächer, eine Reparatursäule sowie Stellplätze für Sonderfahräder und Bike-Sharing geplant. Stellplätze für Park+Ride, „Kiss+Ride“, Car-Sharing, Beschäftigte, Besucher und Motorräder ergänzen das Angebot.

Trotz einer verkehrlichen Funktionstrennung soll der öffentliche Raum platzartig aufgeweitet und gepflastert werden.



Abb. 112 Wettbewerb Neugestaltung Bahnhofsumfeld Senden, 1. Preis

E.3.8.2 LEBENDIGE MITTE

Für den Bereich des Bürgerhauses hat in den Jahren 2021 und 2022 das Büro Schirmer Architekten + Stadtplaner eine städtebauliche Feinuntersuchung mit einem Konzept zur Neuordnung erarbeitet. Eine der städtebaulichen Varianten der Untersuchung wurde vom Stadtrat favorisiert und weiter im Detail ausgearbeitet.

Die Stadt Senden hat das Ziel, diesen zentralen Bereich der Innenstadt zu einer attraktiven, räumlichen und funktionalen Mitte zu entwickeln. Durch neue städtebauliche Strukturen sollen Platzkanten definiert und ein zentraler öffentlicher Raum gebildet werden. Als Platzauftakt ist ein sechsgeschossiger Hochpunkt vorgesehen. Erdgeschossnutzungen wie Gastronomie, ein Café oder Einzelhandel sollen zur Belebung des öffentlichen Raumes dienen.



Abb. 114 Lebendige Mitte in Senden, Vogelperspektive vom 25.04.2022



Abb. 113 Lebendige Mitte in Senden, Städtebauliches Konzept vom 25.04.2022

E.4 BEBAUUNGSPLÄNE

E.4.1 ALLGEMEIN

Der Geltungsbereich des teilträumlichen Stadtentwicklungskonzeptes von Senden ist nahezu vollständig mit verbindlichen Bauleitplänen überplant. Sie sind zum Teil sehr alt und sicherlich hinsichtlich ihrer Steuerungsziele und Möglichkeiten teilweise überholt und überaltert.

Dennoch empfiehlt es sich nicht, flächendeckend neue Bauleitpläne aufzustellen, um den Aufwand nicht allzu groß werden zu lassen. Dennoch ist es sehr empfehlenswert, Fortschreibungen und Neufassungen vorzunehmen, um den aktuellen Städtebaulichen Aufgaben gerecht zu werden.

Bei der nachfolgenden Empfehlung handelt es sich im Wesentlichen um zwei Bereiche:

- ▶ Planungsrechtliche Änderungserfordernisse und
- ▶ städtebauliche Änderungsanlässe.

Bei den rechtlichen Veränderungsanlässen (diese sollten nochmals von erfahrenen Verwaltungsjuristen überprüft werden) handelt es sich u. a. um

- ▶ ggf. Verfahrensfehler (konnten nicht nachvollzogen werden)
- ▶ fehlende Bezugshöhen
- ▶ Ungenauigkeiten im Text
- ▶ Ungenauigkeiten in den Planfestsetzungen etc.

Den städtebaulichen Änderungsanforderungen ist u. a. gemeinsam:

- ▶ Die Begrünung des öffentlichen Raumes
- ▶ Die Dachbegrünung
- ▶ Die Förderung von Photovoltaikanlagen
- ▶ Anforderungen an das nachhaltige Bauen
- ▶ Anforderungen an die energetische Sanierung etc.

Nachfolgend Aussagen zu den Bebauungsplänen im Einzelnen:

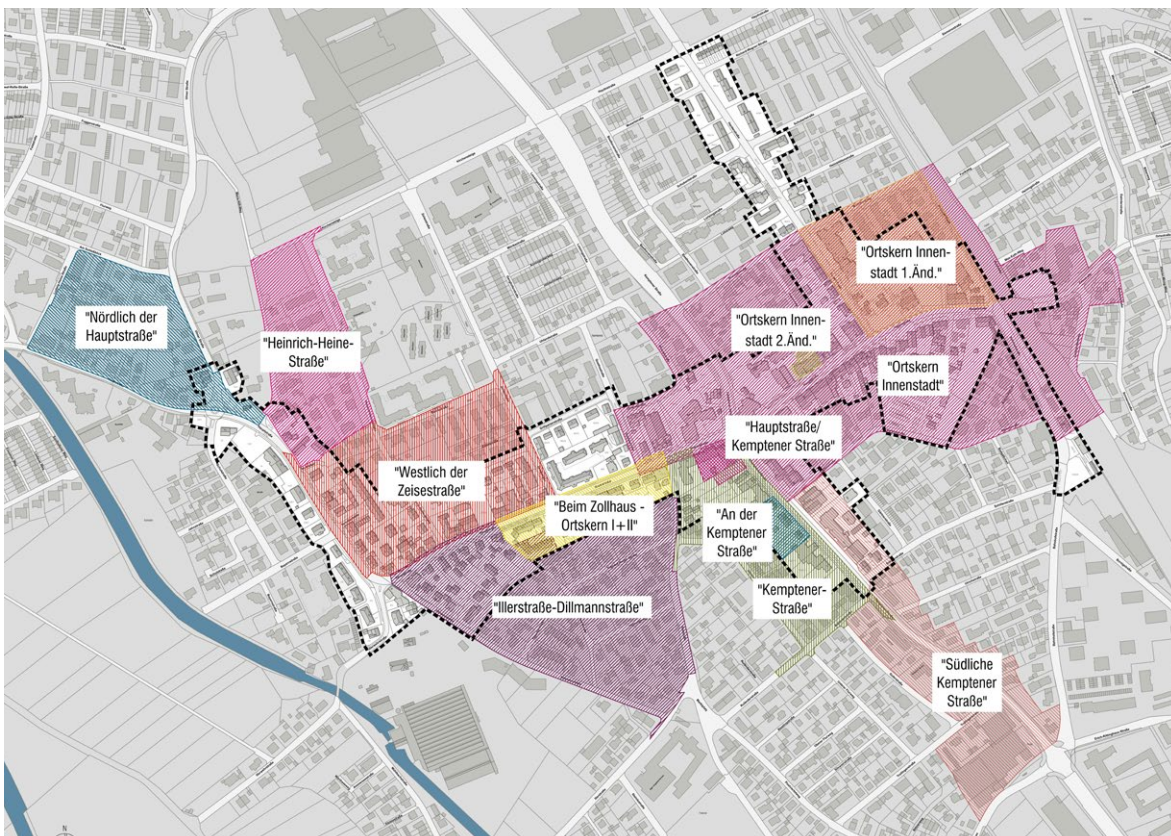


Abb. 115 Übersicht der bestehenden Bebauungspläne

Wirkungslos dürfte die Festsetzung 3.3. sein: „Alternative Energien in der Wärmeerzeugung“ mit der Festsetzung: „Der sorgsame Umgang mit den bestehenden Ressourcen der heutigen Energieträger sollte oberstes Prinzip jeder Bau- maßnahme sein...“. Hier müssen sehr viel genauere und härtere Festsetzungen getroffen werden. „Sollte“ ist keine Festsetzung, sondern eine Formulierung eines Wunsches.

Hinweise zu 4.: „Außenwohnbereiche sollten so angeordnet werden, dass sie durch Gebäude gegen Straßenverkehrslärm abgeschirmt sind“. Grenzwerte sind hier nicht genannt und müssen nachgelegt werden. Ebenfalls wird hier die Formulierung „sollte“ verwendet.

Der Bebauungsplan sollte hinsichtlich der Geschoszahl (Maß der baulichen Nutzung, der rückwärtigen Bebauung, Art und Lage der Nutzung), Dachformen („Rücksprung“) und genauere Definition der Dachform, Dachbegrünung, Grenzwerte zur Lärmbelästigung etc. Änderungen erfahren. Dies bedeutet, dass der Bebauungsplan in Gänze neu gefasst werden sollte.

E.4.3 BEBAUUNGSPLAN „HEINRICH- HEINE-STRASSE“, ORTSTEIL AY A.D. ILLER, VOM 26.08.1998

Es handelt sich um einen Bebauungsplan im Norden des Untersuchungsgebietes mit typischen Merkmalen einer WA-Festsetzung. Er weist im Wesentlichen keine Besonderheiten auf und dürfte in der Praxis nur geringe Änderungsanlässe bieten.

Planteil

Es werden großzügige Baugrenzen für ausschließlich WA-Nutzungen festgesetzt. Die Geschoszahl bewegt sich zwischen Z=II und Z=III. Der Grund für die unterschiedliche Festsetzung der Geschoszahl ist nicht zu erkennen. Im Osten des Gebietes ist abgesetzt eine durchgängig zweigeschossige Bebauung mit großzügigen Grünvorbereichen festgesetzt, welche vor Ort zu prüfen und bewerten sind. Auffällig ist auch ein Grünteil in der Mitte des Plangebietes. Die übrigen Festsetzungen wie GRZ 0,4 und GFZ 0,8/1,0 oder Dachneigung 30 bis 38 Grad und Einzel- und Doppelhäuser bilden keine Besonderheiten und sind als typische Festsetzung anzusehen.

Textteil

Der Textteil folgt dieser überschaubaren Vorgehensweise. Auffällig sind einige Festsetzungen, die in dieser Form nicht eindeutig genug erscheinen. Wie z.B.:

... Bauweise Textteil § 4 Abs. 2 „Garagen mit sonstigen Nebengebäuden sind in einem Baukörper zusammenzufassen“.

... Garagen Textteil § 6 Abs. 2 „Nebengebäude mit gemeinsamen Grenzanbau sind in Dachneigung und Dachform einheitlich zu gestalten“.

... Einfriedungen Textteil § 11 Abs. 3 „Mauer- oder Betonpfeiler sind im Bereich der Einfahrten oder Eingangstüren zugelassen“.

... Niederschlagswasser Textteil § 13 Abs. 2 „Die Befestigung von Verkehrsflächen ist auf das unbedingt notwendige Maß zu beschränken“.

Eine Änderung des Bebauungsplans ist derzeit nicht erforderlich. Sollte der Wunsch geäußert werden im südlichen Teil entlang der Hauptstraße eine etwas höhere Verdichtung zuzulassen, könnte dieser Teilpunkt punktuell neu gefasst werden.



Abb. 117 Bebauungsplan „Heinrich-Heine-Straße“

E.4.4 BEBAUUNGSPLAN „ILLERSTRASSE- DILLMANNSTRASSE“, ORTSTEIL AY A.D. ILLER, VOM 02.05.1979

Ziel des ca. 6 ha großen Bebauungsplans ist es, in dem größtenteils bereits bebauten Gebiet die weitere bauliche Entwicklung zu ordnen, sowie die früher getrennten Planungen an der Nahtstelle der ehemaligen selbstständigen Gemeinden Ay und Senden zu koordinieren.

Planteil

Die Bebauungsplanzeichnung übernimmt die bestehende bauliche Struktur und die vorhandenen Erschließungswege. Es werden großzügige überbaubare Grundstücksflächen festgesetzt mit WA und MI-Nutzungen und Geschosshöhen zwischen $Z = I$ und $Z = IV$. Der Grund für die unterschiedlichen Dichtewerte ist sehr wahrscheinlich in der vorhandenen Bebauung zu suchen. Die GRZ liegt bei 0,4, die GFZ bewegt sich zwischen 0,4 und 1,1. Beide Extreme der Dichtefestsetzung liegen nebeneinander. Ansonsten folgen die Baugrenzen zum Teil sehr eng der vorhandenen Bebauung.

Textteil

Zum Thema Lärmschutz sind lediglich Formulierungen in der Begründung enthalten, welche dort sehr ungenau gefasst sind. Im Textteil wurden keine Festsetzungen zum Lärmschutz getroffen.

Lediglich der nordwestliche Teil betrifft das Untersuchungsgebiet bzw. einen kleinen Bereich im mittleren Teil der Hauptstraße. Es wird vorgeschlagen, dass MI in MU umzuwandeln um die gleiche Berücksichtigung der Nutzungen zu vermeiden und die Lärmgrenzwerte zu erhöhen. Dort wo die Geschosshöhe nur $Z=I$ lautet, könnte sie in $II+D$ erweitert werden. Auch hier sind genauere Regelungen zum Lärmschutz erforderlich. Insgesamt ist eine Modernisierung (z.B. Begrünung) anzustreben.

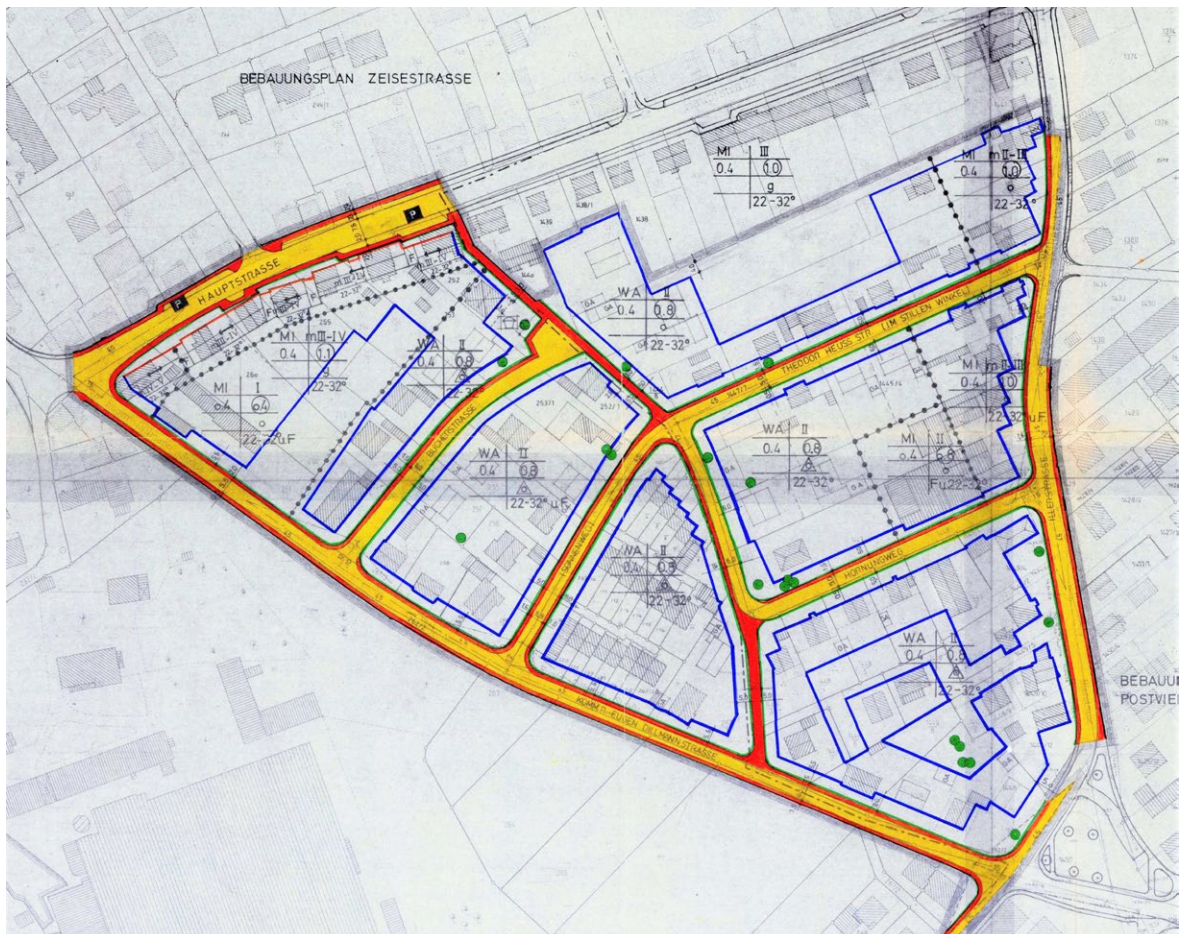


Abb. 118 Bebauungsplan „Illerstraße-Dillmannstraße“

E.4.5 BEBAUUNGSPLAN „KEMPTENER STRASSE“, ORTSTEIL SENDEN, VOM 18.12.1984

Der in Teilen städtebaulich ambitionierte Bebauungsplan versucht, die heterogene vorhandene bauliche Struktur neu zu ordnen, verbunden mit dem Versuch, gestalterische Qualitäten umzusetzen.

Planteil

Es werden insbesondere im südlichen Bereich großzügige überbaubare Grundstücksflächen mit den Nutzungen MI und WA (insbesondere im rückwärtigen Bereich) festgesetzt. Aufgrund der vorhandenen baulichen Situation ist im Norden des Gebietes eine sehr hohe Dichte mit $Z=V$ und einer GRZ von 0,65 und GFZ von 1,35 festgesetzt. Nach damaligen Maßstäben und der damaligen Baunutzungsordnung war dies eine deutliche Überschreitung der Grenzwerte, stellt allerdings heute keine besondere Herausforderung für den Bebauungsplan mehr dar. Die Bauweise ist entlang der Kemptener Straße geschlossen festgesetzt. In den rückwärtigen Bereichen als offene Bauweise bzw. Hausgruppen und Einzel- bzw. Doppelhäuser. In der Mitte der Kemptener Straße ist ebenfalls auf Grundlage der vorhandenen Bebauung eine Geschosszahl von $Z=VII$ in den Bebauungsplan übernommen. Aufgrund der angestrebten gestalterischen und städtebaulichen Qualität ist die überbaubare Grundstücksfläche entlang der Kemptener Straße festgesetzt. Die Erschließung bewegt sich auf der vorhandenen Grundstruktur.

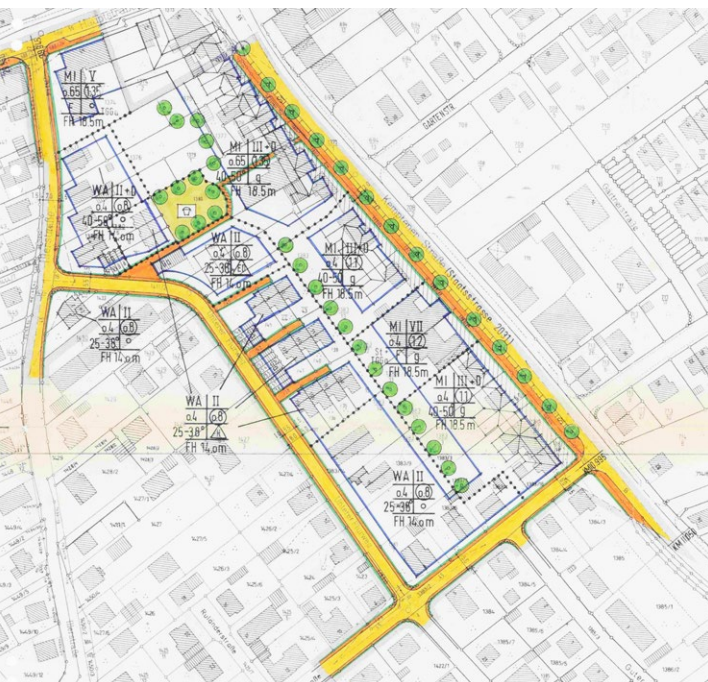


Abb. 119 Bebauungsplan „Kemptener Straße“

Der Verlauf der Baugrenze entlang der Kemptener Straße ist typisch für die Auffassung der Bauleitplanung in den 80er Jahren. Man versuchte, architektonische Entwurfsformen 1:1 in Bauleitpläne umzusetzen. Dies ist in der heutigen Zeit sicherlich nicht mehr sinnvoll, sodass eine Änderung des Bebauungsplans durchaus in Erwägung gezogen werden sollte.

Textteil

Der Textteil ist sehr rudimentär und beschränkt sich auf ganz wenige, für den Verfasser wichtige Elemente. Als Aufgabenschwerpunkt für die Zukunft wäre der § 6 „Schallschutz“ anzusehen. In ihm ist festgelegt, dass Schlaf- und Kinderzimmer in Gebäuden entlang der Haupterschließungsachsen nach Südwesten zu orientieren sind und nur dann, wenn dies nicht möglich ist, Schallschutzfenster der Klasse 3 vorzusehen sind. Hier könnte es Notwendigkeit für Nachbesserungen geben. Das Gleiche gilt für weitere Gestaltungsziele, die leider im Textteil fehlen.

Demgegenüber sind die gestalterischen und städtebaulichen Ziele in der Begründung durchaus plausibel und in Teilen auch sehr genau genannt und begründet. Hier sollte überlegt werden, ob eine Nachjustierung des Bebauungsplanes sinnvoll und notwendig ist.

Auch dieser Bebauungsplan sollte fortgeschrieben werden. Er leidet sicher unter der starken architektonischen Ausrichtung. So sollten z. B. die Baugrenzen an der Kemptener Straße vereinheitlicht werden bzw. ein neues Konzept (Sendener Maßstab) entwickelt werden. Die Zahl der Vollgeschosse ($Z=$ bis zu VII) ist ebenso zu überprüfen wie die Art der Nutzung. Vorgeschlagen wird im Bereich der Kemptener Straße und entlang der Hauptstraße ein MU zur besseren Bestimmung zur Offenhaltung des Mischungsgrades und der Erhöhung der Lärmwerte. Die rückwärtigen Teile könnten so bleiben. Darüber hinaus ist eine allgemeine Modernisierung (Dachbegrünung etc.) mit einzubringen.

E.4.6 BEBAUUNGSPLAN „HAUPTSTRASSE / KEMPTENER STRASSE“, ORTSTEIL SEDEN, VOM 01.10.2013

Dieser Bebauungsplan erscheint fachtechnisch sehr unbefriedigend. Es gibt erhebliche Diskrepanzen zwischen Plan- und Textteil. So stimmt z. B. die Legende auf Seite 7 keineswegs mit dem Planteil überein. Der Planteil ist zudem nur sehr schwer zu lesen (Baulinien, Geschossigkeit etc.).

Das Schallgutachten ist nicht detailliert aufgeführt, die Folgerungen für den Hochbau sind nicht abzulesen.

Richtig ist sicherlich die städtebauliche Markierung des Eckgebäudes. Dieses stellt den Endpunkt einer gedachten Achse zwischen Bahnlinie und Kemptener Straße dar und hat eine besondere städtebaulich gestalterische Bedeutung.

Eine Neufassung des Bebauungsplanes ist aktuell dringend erforderlich. Aus den oben genannten Gründen müsste der Bebauungsplan komplett neu aufgestellt werden, da er zum Teil fachlich fehlerhaft ist.

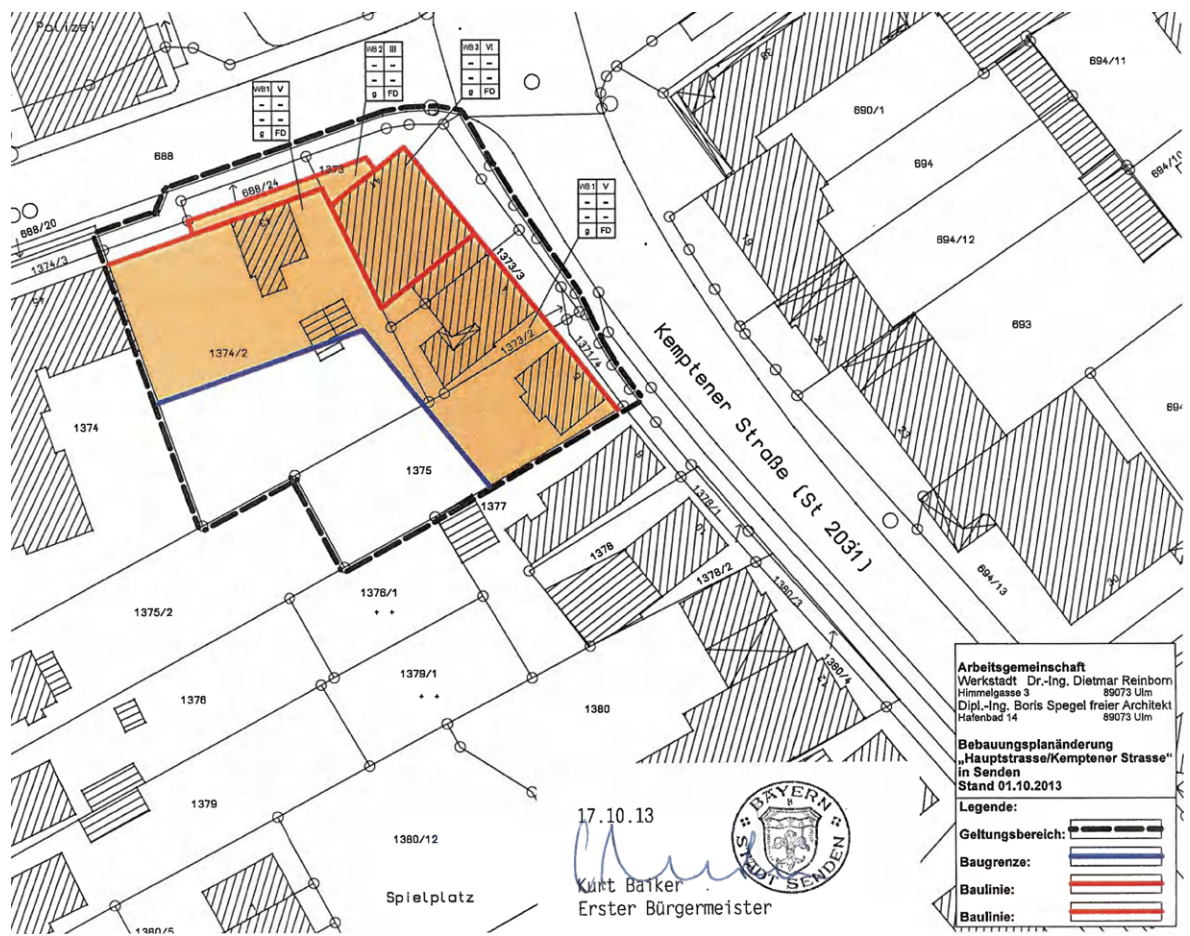


Abb. 120 Bebauungsplan „Hauptstraße / Kemptener Straße“

E.4.7 BEBAUUNGSPLAN „ORTSKERN INNENSTADT“, ORTSTEIL SENDEN, VOM 13.02.1992

Bei dem vorliegenden Bebauungsplan handelt es sich sowohl in der Größe (22 ha) als auch in den städtebaulichen Zielsetzungen um einen sehr anspruchsvollen Plan. Er fußt auf einem städtebaulichen Ideenwettbewerb aus dem Jahre 1983.

Folgerichtig sind die in dem Wettbewerb formulierten Zielsetzungen gedanklich übernommen, allerdings im Plan und Textteil teilweise nicht oder kaum wiederzufinden, obwohl die Begründung eine Reihe von an sich richtigen und nachvollziehbaren Ideen beinhaltet. Es besteht der von uns schon seit Jahrzehnten geäußerte Verdacht, dass der Rechtsplan kein geeignetes Instrumentarium ist, um derart ambitionierte städtebauliche Zielsetzungen in die Realität umzusetzen.

Da es sich um sinnvolle und zukunftsweisende Ziele handelt, sollten sie nochmals vor Ort geprüft werden, unabhängig von der Bewertung des Bebauungsplanes.

Zu nennen sind u. a.:

- ... Schaffung einer gut funktionierenden, lebendigen und attraktiven Ortsmitte zwischen Bahnhof und Rathaus,
- ... Sicherung eines markanten, funktionell und gestalterisch attraktiven Stadtzentrums, einem Ort der Identifikation und Einprägsamkeit,
- ... Schaffung einer lebendigen Ortsmitte mit unterschiedlichen Dichten und Nutzungen,
- ... Sicherung eines städtischen Platz- und Gassengefüges für Fußgänger,
- ... Belebung des Zentrums zu allen Tageszeiten,
- ... Anlage von Fußgängerachsen, eingelagert in das bestehende Straßennetz Haupt- und Harder- und Bramstraße und Weiterführung in den benachbarten Straßenblöcken,

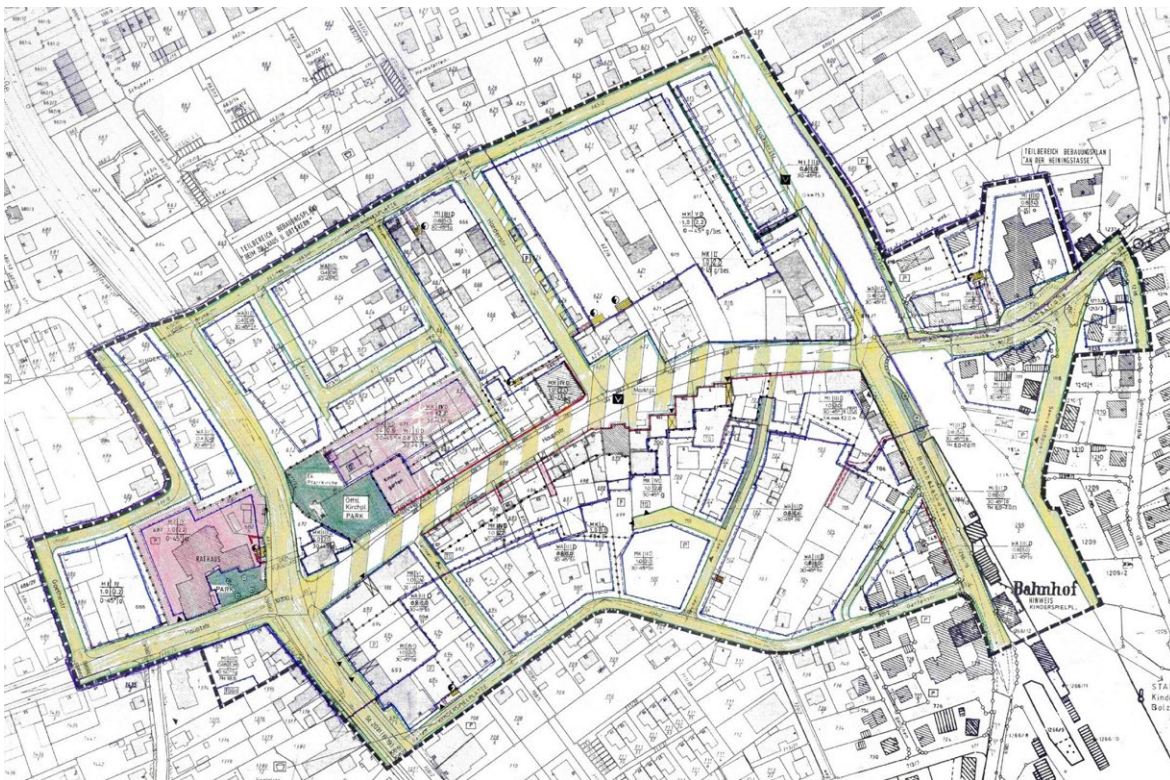


Abb. 121 Bebauungsplan „Ortskern Innenstadt“

- ... viele Schaufensterlaufmeter,
- ... Platzaufweitungen und engere Straßenführung sollen sich abwechseln,
- ... Kirchplatz und Marktplatz in der heutigen Form überprüfen,
- ... Anwendung einfacher städtebaulicher Mittel in Abschnitte gegliedert, die zu einer reizvollen Spannung führen sollen,
- ... die gestalteten Platzräume sollen die Möglichkeit sozialer Attraktivierung und Entfaltung des Bürgers in der Öffentlichkeit erweitern,
- ... Verbindung beider Platzräume durch Stadtarkaden und einer Spange aus zwei exakt parallel angeordneten fünfgeschossigen traufständigen Gebäudezeilen beiderseits der Hauptstraße mit durchlaufenden Arkadenzonen,
- ... dem städtebaulichen Gefüge einen Halt geben und ein chaotisches Materialgemisch vermeiden,
- ... helles, verputztes Mauerwerk, Glas- bzw. Blechausfachung der Arkadenbögen,
- ... verkehrsberuhigter Bereich zwischen Kemptener Straße und Bahnhofstraße.

Planteil

Der Planteil ist sehr rudimentär ausgefallen und folgt im Wesentlichen der bestehenden Bebauung. Großzügige überbaubare Grundstücksflächen, die allerdings zu den Hauptnutzungszonen detailliert gegliedert und mit Baulinien versehen sind. Der Planteil zum Bereich des Bürgerzentrums wurde im Zuge der Neubebauung neu gefasst (vgl. „E.4.8 Bebauungsplan „Ortskern Innenstadt, 1. Änderung“, Ortsteil Senden vom 27.09.2000“ auf Seite 122). Der Straßenraum zwischen Bahnhof und Kemptener Straße ist im Bebauungsplan als Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung ausgewiesen. In der Begründung wird diese als „verkehrsberuhigte Zone“ betitelt. Dieser zielführende Ansatz ist in der Realität leider durch das hohe Verkehrsaufkommen kaum wahrnehmbar.

Textteil

Wie bereits ausgeführt, folgt der Textteil leider nicht den ambitionierten Zielvorstellungen aus dem Wettbewerb und der Begründung. Die wesentlichen Festsetzungen bestehen aus der Dachausführung, der Gestaltung der Außenwände als helle Putzfassaden, Einfriedigungen und ungeeigneten Festsetzungen zum Schallschutz, welche dringend nachgebessert werden müssen.

Dieser Bebauungsplan aus dem Jahr 1992 ist in Teilen bereits geändert. Deshalb sollte der Bebauungsplan im Hinblick auf die vorgeschlagenen Änderungen im Ostteil der Hauptstraße, am Bahnhof und im Kreuzungsbereich Hauptstraße / Kemptener Straße komplett neu gefasst werden. Hier liegt der Schwerpunkt auf den städtebaulichen Vorstellungen des Rahmenkonzeptes.

E.4.8 BEBAUUNGSPLAN „ORTSKERN INNENSTADT, 1. ÄNDERUNG“, ORTSTEIL SENDEN VOM 27.09.2000

Bei dem vorliegenden Bebauungsplan handelt es sich um einen sehr wichtigen Bestandteil der Innenstadtentwicklung von Senden. Offensichtlich hat der 1. Wettbewerb aus dem Jahre 1983 und der darauffolgende Bebauungsplan „Ortskern Innenstadt“ (Grundfassung) vom 13.02.1992 nicht die gewünschten städtebaulichen Verbesserungen erbracht.

Aus diesem Grund wurde im Jahre 1996 ein weiterer städtebaulicher Ideenwettbewerb für den Teilabschnitt „Innenstadt“ (identisch mit dem Geltungsbereich des Bebauungsplanes) durchgeführt. Der Bebauungsplan bildet die Grundlage für das Bürgerhaus Senden und die sonstigen städtebaulichen Entwicklungen ab dem Jahre 2000. Das Plangebiet war vor Aufstellung des Planes sehr dünn besie-

delt, im Osten mit Wohnbebauung besetzt, ansonsten mit Einzelhäusern versehen.

Als städtebauliche Ziele sind genannt:

- ... Schaffung einer Identifikationsstelle als neuer Stadtkern Sendens, der bis dahin im klassischen Sinne noch nicht existierte.
- ... Entwicklung eines Stadtraumes, welcher der Stadt ihr eigenes Gesicht und dem Bürger damit den notwendigen Bezug zu seiner Heimat schaffen könnte.
- ... Weiterentwicklung von Einzelhandel und Dienstleistung,



Abb. 122 Bebauungsplan „Ortskern Innenstadt, 1. Änderung“

- ... Schaffung und Ergänzung zum derzeit bestehenden Marktplatz einen allseitig verkehrsfrei gefassten Platz hinter dem bestehenden Sparkassengebäude,
- ... Schaffung von Passagen,
- ... Kundenorientiertes Einkaufen in kleinen miteinander durch die Passagen vernetzten Fachgeschäften,
- ... Schaffung von Parkplätzen,
- ... Zunahme der Verdichtung hin zum Eck Harderstraße – Hauptstraße,
- ... Errichtung eines geschlossenen Straßenzugs entlang der Harderstraße,
- ... weitgehende Harmonisierung der Proportionen in der Gestaltung,
- ... Festsetzung einer Hauptgesimshöhe, die ein abgesetztes 4. OG zwingend fordert,
- ... an der Platznordgrenze sollte ein den Platz dominierender Baukörper errichtet werden (ist realisiert als Bürgerhaus Senden),
- ... Platzwestgrenze schaffen durch Gewerbebau,
- ... Herstellung eines gewissen Maßes an Einheitlichkeit mit Aussagen zu Kubaturen und Öffnungen in den Außenwänden der Gebäude.

Planteil

Die ambitionierten städtebaulichen Zielsetzungen sind in der Plandarstellung des Bebauungsplanes nachvollziehbar. Wie angestrebt sind entlang der Hauptstraße und der Harderstraße MK-Gebiete festgesetzt mit Geschosshöhen zwischen III und IV verbunden mit hohen Dichtewerten (GRZ bis 1,0 und GFZ bis 3,8). Festgesetzt ist auch der Innenplatz nördlich der Hauptstraße und eine Verkehrsfläche im Inneren östlich der Harderstraße. Hier sollte auch eine quer angelegte Fußgängerverbindung hinführen.

In den planungsrechtlichen Festsetzungen sind keine Besonderheiten über das bereits Erwähnte vorhanden. Die Nutzung wird überwiegend mit MK und MI vorgesehen, Gewerbebetriebe sind in ihren Emissionswerten begrenzt, das Maß der baulichen Nutzung ist sehr hoch. Als Bauweise werden die offene und die geschlossene Bauweise vorgesehen. Ferner werden Flächen für Parkierung und Garagen festgesetzt, verbunden mit Festsetzungen zur Grünordnung und Landschaftspflege sowie der Erschließung.

Textteil

Bei den bauordnungsrechtlichen Festsetzungen wird ein relativ hoher Detaillierungsgrad gewählt. Die Dachformen sind sehr offen als Flach-,Pult-,Sattel-, oder Walmdächer mit unterschiedlichen Dachneigungen vorgesehen. Als Material der Außenwände/-bekleidungen sind Sichtbeton, Holz, Metall und andere Werkstoffe möglich, sofern sie maximal 50 % der Außenwandfläche einnehmen, Öffnungen in Außenwänden sind als stehende Formate festgesetzt. Markisen und Rollläden werden auf bestimmte Formen begrenzt. Werbeanlagen werden in ihrer Form und Gestalt detailliert beschränkt. Thermofassadensysteme sind mit gewissen Einschränkungen möglich.

Aufgrund der veränderten städtebaulichen Vorschläge sollte nach Beschluss über das gewünschte Szenario der Bebauungsplan komplett neu aufgestellt werden.

Dieser Bebauungsplan ist die Fortschreibung in Teilen des Bebauungsplans „Ortskern Innenstadt“ vom 13.02.1992. Trotz dieser Fortschreibung werden sich Änderungen im städtebaulichen Konzept ergeben. Dies betrifft die Lage der vorgeschlagenen Bebauung, die Nutzung (MU wird vorgeschlagen wegen Nutzungsmischung und Lärm), bauliche Dichte, Dachform, Materialwahl, Begrünung etc.

E.4.9 BEBAUUNGSPLAN „ORTSKERN INNENSTADT, 2. ÄNDERUNG“, ORTSTEIL SENDEN VOM 23.06.2010

Bei dem Bebauungsplan handelt es sich um eine kleine Ergänzung der erster Änderung des Bebauungsplanes „Ortskern“. Ziel ist es, die Bauweise, die Anzahl der Geschosse und die Dachformen der nordöstlich angrenzenden Grundstücke auf das Paul-Gerhardt-Haus abzustimmen und somit für die Identität des Gemeindehauses im städtebaulichen Kontext zu sorgen.

Planteil

Die Bebauungsplanzeichnung gibt Hinweis darauf, dass sich der Bebauungsplan lediglich auf zwei Gebäude (Hauptstraße 26 und 28), bzw. drei Flurstücke bezieht, die über die Hauptstraße erschlossen werden und direkt an das Gemeindehaus und den kirchlichen Kindergarten anschließen. Für diesen Bereich wird der Baugebietstyp MK (Kerngebiet) mit untenstehenden Festsetzungen aus dem Textteil definiert.

Textteil

Die planungsrechtlichen Festsetzungen umfassen Details zum Maß der baulichen Nutzung und zur Bauweise. Es wird eine hohe Dichte gewählt mit GRZ 1,0 und GFZ 2,2, die maximale Zahl der Vollgeschosse ist auf Z = III bzw. Z=IV festgesetzt. Für das direkt an das Gemeindehaus angrenzende Flurstück ist die abweichende, für die anderen beiden Flurstücke die geschlossene Bauweise definiert. Bei den bauordnungsrechtlichen Festsetzungen sind für die unterschiedlichen Flurstücke detailliert Flach-, Pult- bzw. Satteldächer beschrieben, wie auch die Dacheindeckung.

Auch dieser Bebauungsplan ist eine Weiterentwicklung des Bebauungsplans „Ortskern Innenstadt vom 13.02.1992“. Da in diesem Bereich wesentliche Änderungen im städtebaulichen Konzept vorgenommen wurden, muss dieser Bebauungsplan ebenfalls geändert und fortgeschrieben werden. Auch hier ist eine Umwandlung der Nutzung in MU (Nutzungsmischung und Lärm), der Begrünung und der Lage der Nutzung sinnvoll und erforderlich.



Abb. 123 Bebauungsplan „Ortskern Innenstadt, 2. Änderung“

E.4.10 BEBAUUNGSPLAN „SÜDLICHE KEMPTENER STRASSE“ (GRUNDFASSUNG), ORTSTEIL SENDEN VOM 04.06.2009

Das Plangebiet befand sich zum Zeitpunkt der Aufstellung des Bebauungsplans in einem Umstrukturierungsprozess mit teilweiser Neuordnung. Da bereits mehrere Baugesuche eingereicht wurden, die sich nicht in den städtischen Charakter der umgebenden Bebauung einfügten, hat die Stadt Senden beschlossen, einen Bebauungsplan in diesem Bereich aufzustellen.

Ziel des Bebauungsplans ist es, ein städtebaulich einheitliches Erscheinungsbild entlang der Kemptener Straße mit einer geschlossenen Baustruktur zu erreichen. Weiter ist die Ansiedlung von Dienstleistungsbetrieben, sowie innenstadtverträglichen Einzelhandel insbesondere im nördlichen Teil vorgesehen.

Es handelt sich gemäß § 13a BauGB um einen Bebauungsplan der Innenentwicklung.

Der nördliche Bereich ist überwiegend durch mehrgeschossige Wohn- und Geschäftsgebäude geprägt. Weiter südlich besteht eine aufgelockerte Bebauung durch Ein- und Mehrfamilienhäuser, im südlichen Bereich schließen sich mehrgeschossige Gewerbebauten sowie im südöstlichen Bereich des Umgriffs eine Tankstelle an. Das Plangebiet liegt ca. 200 m südlich vom Stadtkern Sendens. Im Süden des Gebietes befindet sich ein Gewerbepark und ein Autohaus.

Planteil

Im nördlichen und südlichen Teilbereich des Bebauungsplanes sind aufgrund des benachbarten Bestandes folgerichtig Mischgebiete und in der Mitte Allgemeine Wohngebiete vorgesehen. Außerdem ist auf einem mittig gelegenen Flurstück eine Fläche für Gemeinbedarf/ Kirche ausgewiesen. Baugrenzen für Arkaden mit Überbauung ab dem ersten Obergeschoss sind im nördlichen Teilbereich gesondert zu finden. Das Maß der Nutzung orientiert sich am Umfeld, die GRZ ist mit 0,4 bzw. 0,6, die Zahl der Vollgeschosse mit Z=III bis Z=IV festgesetzt. Als Bauweise sind die offene Bauweise in den Allgemeinen Wohngebieten und die abweichende Bauweise im Großteil der Mischgebieten vorgesehen. Die Längenbeschränkung von 50 m wurde in diesen Bereichen aufgehoben. Die Höhe der baulichen Anlagen wurde mit OK max. 12,50 m bis OK max. 17,50 m festgesetzt.

Textteil

Neben den ausformulierten Festsetzungen der Bebauungsplanzeichnung, ist im Textteil darüber hinaus der Bezugspunkt der maximalen Gebäudehöhen in den planungsrechtlichen Festsetzungen geregelt. Einzelne Nutzungen wurden im Plangebiet ausgeschlossen. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung sind passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich. Für die Anpflanzung von Bäumen und Sträuchern wurden explizite Vorgaben eines Mindestmaßes getätigt. Private Stellplätze und Zufahrten sind versickerungsfähig herzustellen, restliche Freiflächen sind als Vegetationsfläche gärtnerisch zu gestalten.

Der Bebauungsplan tangiert lediglich im nördlichen Bereich entlang der Kemptener Straße das Untersuchungsgebiet „Zukunft Innenstadt“. Die Festsetzungen sind nicht zu beanstanden, lediglich das Mischgebiet im Norden könnte soweit erforderlich durch ein MU ersetzt werden.

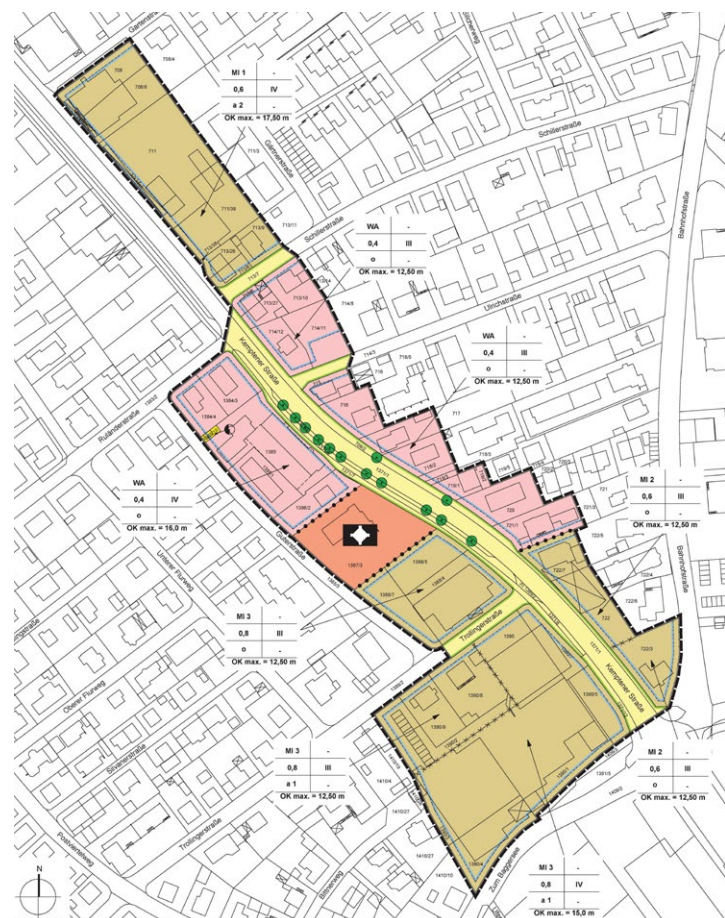


Abb. 124 Bebauungsplan „Südlich Kemptener Straße“

E.4.11 BEBAUUNGSPLAN „NÖRDLICH DER HAUPTSTRASSE“ (GRUNDFASSUNG) ORTSTEIL AY A.D. ILLER VOM 12.01.1983

Der Bebauungsplan liegt eher peripher zum Innenbereich von Senden und stellte vormals die Mitte der bis 1971 selbstständigen Gemeinde Ay a.d. Iller dar. Folgende Ziele wurden ursprünglich verfolgt:

- ... die bauliche Nutzung des bisher vorwiegend als Obstgärten genutzten Innenbereichs sollte geregelt werden,
- ... die Verkehrserschließung des Innenbereichs sollte sichergestellt werden,
- ... der Ausbau der Staatsstraße 2019 mit PKW-Stellplätzen sollte ermöglicht und
- ... eine Einmündung der Ulmer Straße auf die Staatsstraße sollte geschaffen werden.

Die Bebauung innerhalb des Gebietes bestand vorwiegend aus zweigeschossigen Altbauten, alten landwirtschaftlichen Gebäuden in abbruchreifem Zustand und gewerblichen Nutzungen.

Ziel sollte es ferner sein „Wohnen im Grünen“ innerhalb des gewachsenen alten Ortskerns von Ay i.d. Iller in zentraler Lage zu ermöglichen. Der Innenbereich sollte vom Fahrzeugverkehr weitgehend freigehalten werden, die Erschließung erfolgt deshalb nur über zwei kurze Stichstraßen

Planteil

Im Planteil sind die in der Zielsetzung genannten Wohngebäude (WA und WB) im grünen Umfeld festgesetzt. Die Zahl der Vollgeschosse ist dabei fehlerhaft geregelt. Die Festsetzung $Z=I + D$ bzw. $II+D$ bzw. $III+D$ führt jeweils zu einem weiteren Vollgeschoss.

In den überbaubaren Grundstücksflächen sind ansonsten die bestehenden Blockrandbebauungen nachvollzogen. Die Erschließung im Inneren ist tatsächlich durch kleinere Stichstraßen gewährleistet. Vorgesehen sind Dachneigungen zwischen 25 und 45 Grad, eine offene Bauweise, sowie eine GRZ von 0,4 und eine GFZ von 0,8.

Textteil

Im schriftlichen Teil befinden sich über die Festsetzungen der Bebauungsplanzeichnung hinaus vereinzelt Detaillierungen. Für einzelne Flurstücke dürfen 50m Gebäudelänge überschritten werden. Zur Dachform und -ausführung gibt es genauere Festsetzungen. Bemerkenswert ist folgender Passus: Textteil §4 Abs. 4: „Bei Häusern der Festsetzung $I+D$ können im zurückgesetzten Bereich des Gebäudes auf max. 2/3 der gesamten Gebäudelänge 2 volle Geschosshöhen ohne Kniestock erstellt werden.“

Der Bebauungsplan tangiert lediglich in äußersten nördlichen Zipfel mit Straßenflächen und Kapelle das Untersuchungsgebiet. Daher ist aus Sicht des städtebaulichen Rahmenplans hier keine Änderung erforderlich.

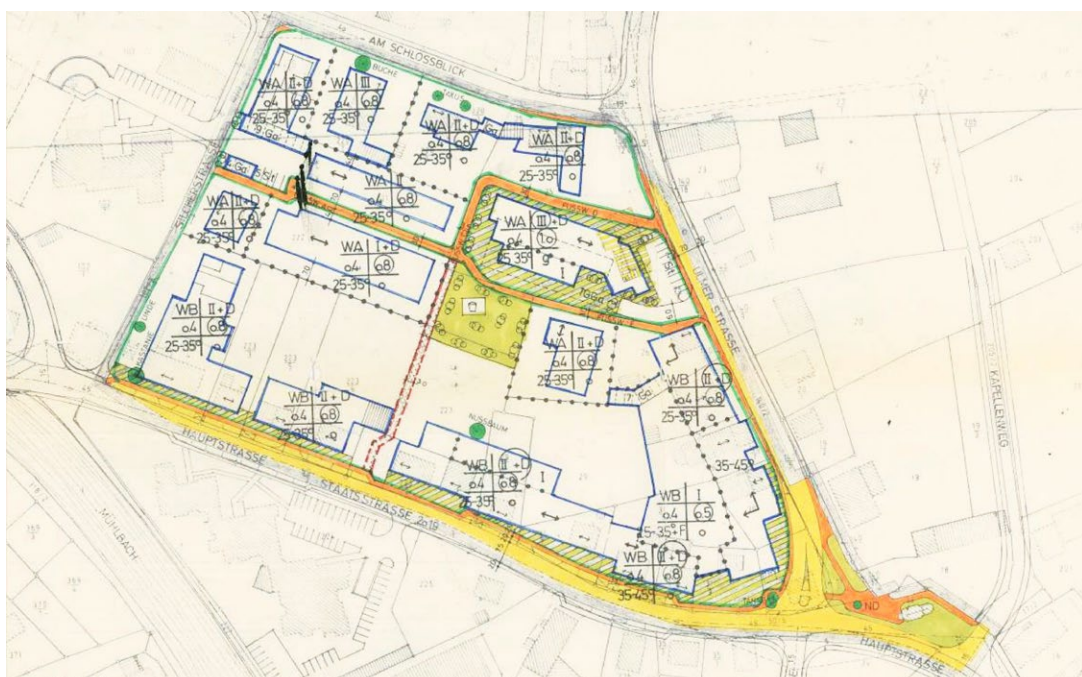


Abb. 125 Bebauungsplan „Nördlich der Hauptstraße“

E.4.12 BEBAUUNGSPLAN „WESTLICH DER ZEISESTRASSE“ (GRUNDFASSUNG), ORTSTEIL AY A.D. ILLER VOM 04.05.1972

Dieser sehr betagte Bebauungsplan aus dem Jahre 1972 lässt in seiner Begründung die Zielsetzungen für die Aufstellung des Planes weitgehend offen. Aus dieser Plandarstellung kann gefolgert werden, dass eine gewisse Ordnung der vorhandenen Bebauung angestrebt wird, verbunden mit einer maßvollen Nachverdichtung im Inneren. Da sich das Plangebiet nördlich der Hauptstraße befindet, besteht ein gewisser Zusammenhang mit den Innenentwicklungsplänen der Stadt Senden. Wichtig ist daher das Maß der baulichen Nutzung, das verhältnismäßig hoch ist. Die GRZ liegt bei 0,45, die GFZ bei 1,6 verbunden mit Geschosshöhen von mindestens 2 bis 3. Vorgesehen ist die offene und geschlossene Bauweise, die aufgrund der vorhandenen Bebauung wohl kaum zu erreichen sein wird.

Planteil

In der Bebauungsplanzeichnung ist die vorhandene Bebauung nachvollzogen verbunden mit geringen Nachverdicht-

tungspotenzialen. Die Erschließung erfolgt auf den bereits vorhandenen Straßen bzw. durch zwei Stiche in den Innenbereich.

Textteil

Im Textteil sind nur sehr wenige Festsetzungen beinhaltet. Auffällig ist die Mindestgröße der Baugrundstücke von freistehenden Einzelhäusern und von Doppel- und Reihenhäusern. Entlang der Hauptstraße ist geschlossene Bauweise, ansonsten offene Bauweise festgesetzt. Bei der Gestaltung der Gebäude sind Satteldächer mit Dachziegeleindeckung zulässig, die im Plan zu findende Firstrichtung ist einzuhalten. Hauptgebäude, sofern es sich nicht um die Bebauung von Baulücken handelt, müssen Dächer mit einer Neigung von 25° erhalten.

Der Bebauungsplan tangiert die westliche Hauptstraße im nördlichen Teil und umfasst die Heinrich-Heine-Straße, die Fontanestraße sowie die Zeisestraße. Hier sind im Rahmenkonzept keine wesentlichen Veränderungen vorgesehen. Angesichts des Bebauungsplanalters ist es jedoch zu empfehlen, diesen Bebauungsplan mittelfristig zu modernisieren.

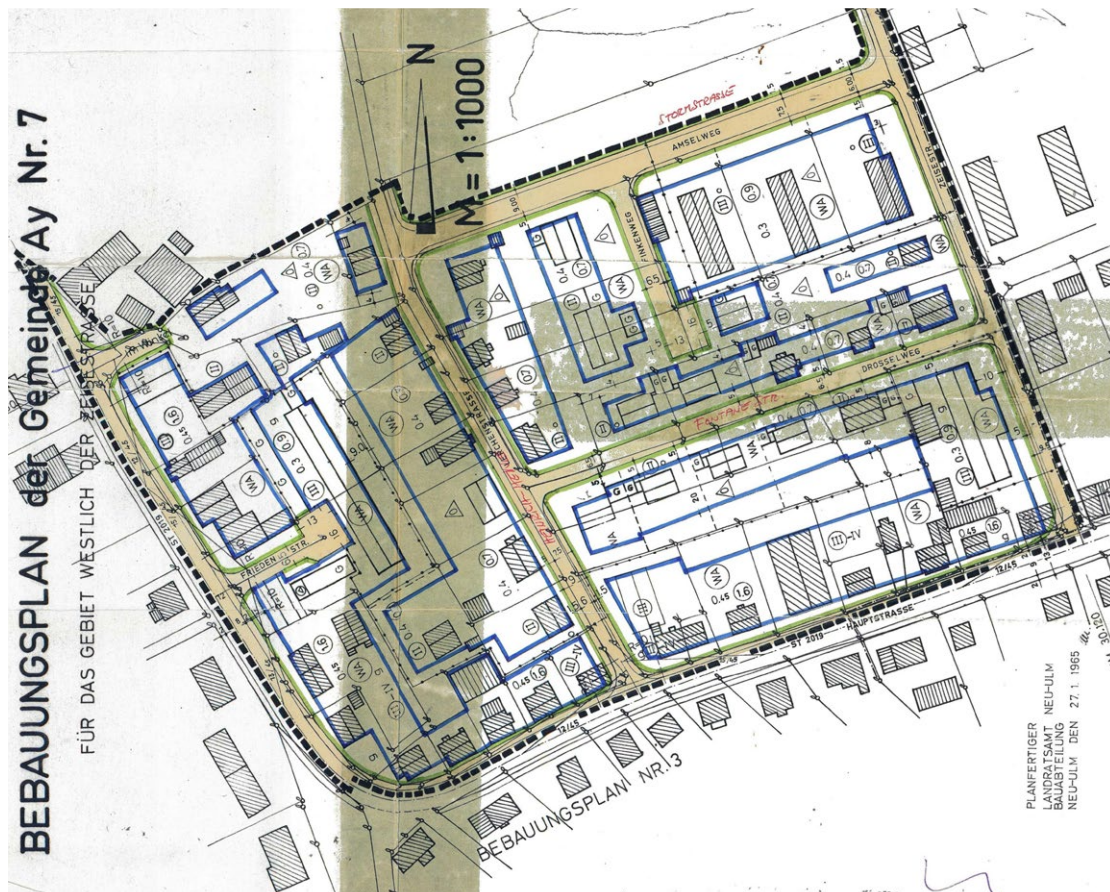


Abb. 126 Bebauungsplan „Westlich der Zeisestraße“

E.4.14 FAZIT

Einige der Bebauungspläne im Untersuchungsgebiet sind stark in die Jahre gekommen und entsprechen nicht mehr den heutigen Anforderungen an städtebauliche Zielsetzungen und der heutigen Auffassung von verbindlicher Bauleitplanung. Die Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung sind zudem meist nur als Obergrenzen und nicht als zwingende Festsetzungen formuliert. Städtebaulich könnte es in die zukünftigen Überlegungen miteinbezogen werden, dort wo es städtebaulich notwendig erscheint, die Vorgaben auch als zwingend und / oder Mindestmaß festzusetzen. Die Festsetzung von Baulinien sollte nur dort eingebracht werden, wo es unbedingt städtebaulich notwendig erscheint.

Konkret sollte bei zukünftigen Änderungen und Neuaufstellungen auf folgende Punkte geachtet werden:

- Umwandlung von MI in MU
- Begrünung
- Dachformen
- Dichte
- Zahl der Vollgeschosse
- bauordnungsrechtliche Festsetzungen,









F BESTAND INNENSTADT

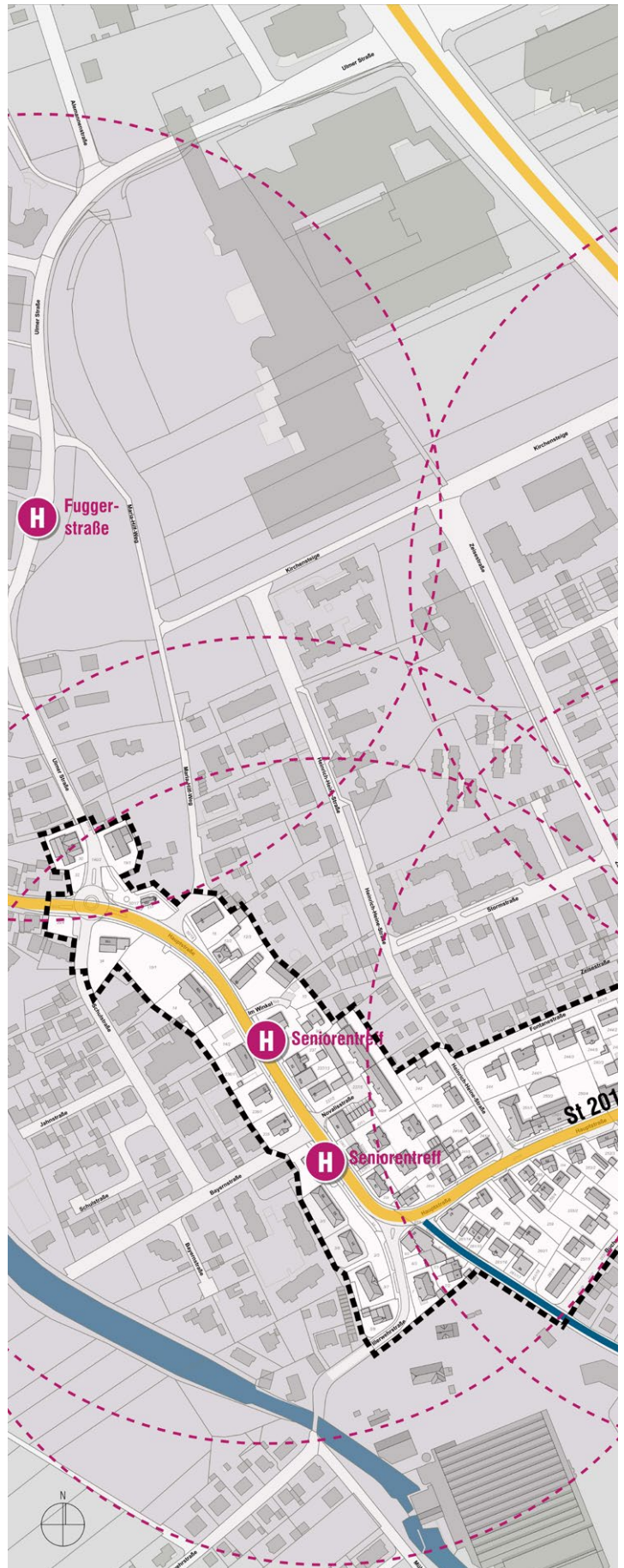
F.1 MOBILITÄT UND ERREICHBARKEIT

Der Bahnhof hat für die Erreichbarkeit Sendens und der Innenstadt eine große Bedeutung. Er bindet Senden an die Städte Ulm und Neu-Ulm an und schafft in Richtung Süden Anbindung an Memmingen und Kempten (Allgäu). Bushaltestellen sind im gesamten Plangebiet fußläufig in maximal 300 m Entfernung erreichbar. Folgende Haltestellen liegen innerhalb des Plangebietes:

- Seniorentreff
- Zeisestraße
- Paul-Gerhardt-Haus
- Harderstraße
- Bahnhof

Bei den beiden Hauptverkehrsstraßen, die durch das Plangebiet verlaufen, handelt es sich um die Staatsstraßen St 2019 (Hauptstraße) und St 2031 (Kemptener Straße). Öffentliche Parkplätze sind der Parkplatz am Rathaus, die Tiefgarage am Bürgerhaus und der Parkplatz Blumenweg in unmittelbarer Nähe zum Zentrum. Weitere öffentliche Stellplätze sind ausreichend entlang der Hauptstraße und entlang der Kemptener Straße zu finden. Eine Lademöglichkeit für Elektrofahrzeuge ist innerhalb des Plangebietes nur am Parkplatz der Auferstehungskirche vorhanden. Weitere Lademöglichkeiten befinden sich außerhalb des Stadtzentrums. Südlich der Hauptstraße wurden in den letzten Jahren in der Dillmannstraße, im Postviertelweg, in der Ruländerstraße und Schillerstraße Fahrradstraßen eingerichtet, die die Kernstadt mit dem Freizeitzentrum (Baggerseen, Freibad, Eislaufanlage...) vernetzen.

-  Abgrenzung Plangebiet
-  Staatsstraßen
-  Fahrradstraße
-  Bahnhof Senden
-  Bushaltestelle mit 300m-Radius
-  Öffentlicher Parkplatz
-  Öffentliche Tiefgarage
-  Ladestation für Elektrofahrzeuge



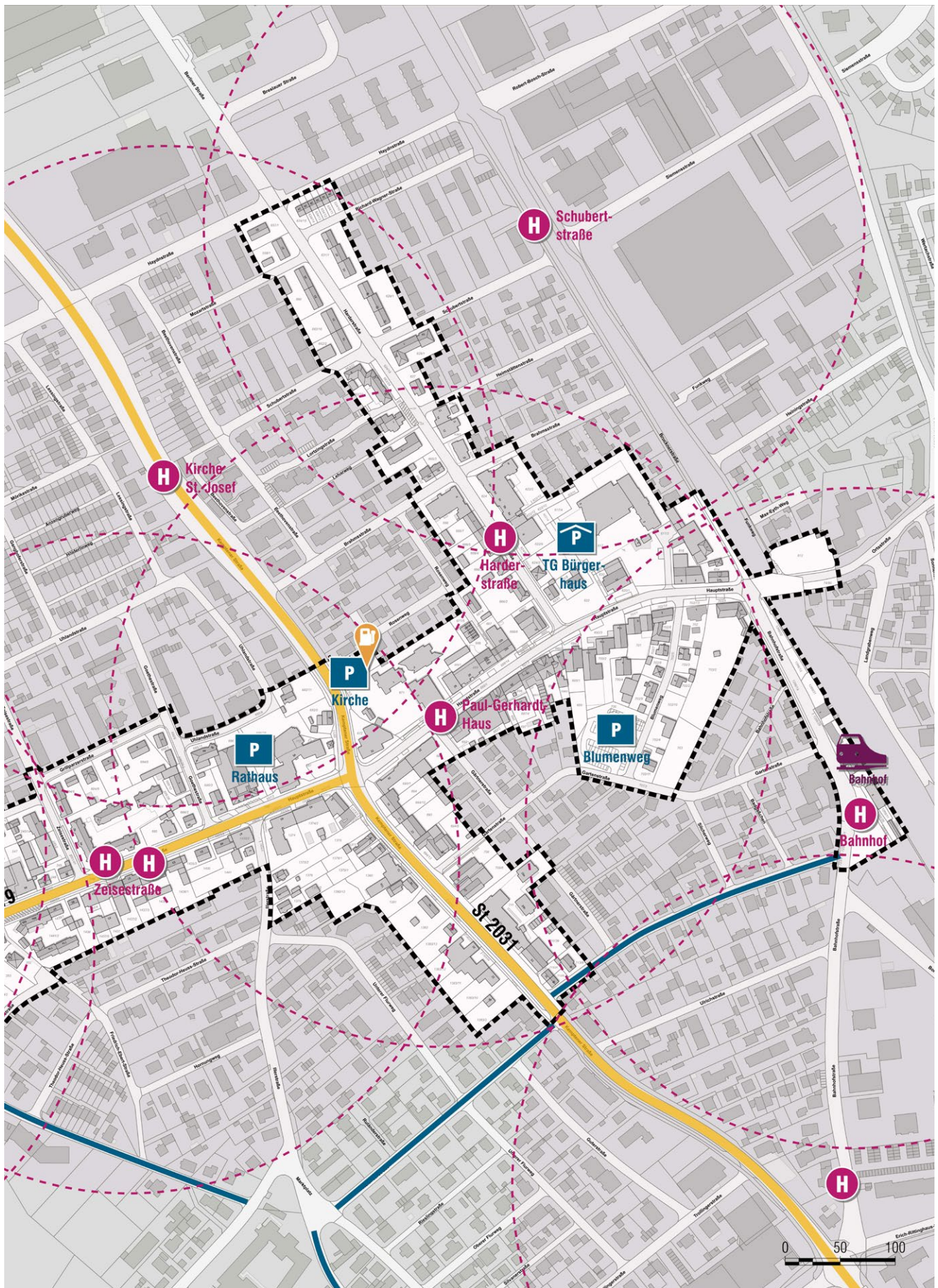


Abb. 128 Bestand Mobilität und Erreichbarkeit

F.2 BAUSTRUKTUR

Die Innenstadt Sendens ist hauptsächlich von Geschosswohnungsbau geprägt. Besonders konzentriert sich dieser Gebäudetyp entlang der Hauptstraße und im dargestellten Abschnitt der Kempfener Straße und Harderstraße.

In den vergangenen Jahren wurden die Baulücken im mittleren und östlichen Bereich der Hauptstraße nach und nach mit Geschosswohnungsbauten verdichtet, wodurch lange, durchgehende Raumkanten gebildet wurden. Auffällig ist zudem die abgestufte Raumkante gegenüber des Marktplatzes, die auf Grundlage des Bebauungsplans „Ortskern Innenstadt“ aus dem Jahr 1992 entstand.

Im westlichen Bereich der Hauptstraße, im historischen Ortskern von Ay, prägen zunehmend Einfamilienhäuser das Stadtbild. Auch in den rückwärtigen Bereichen der Hauptstraße geht die Bebauung in eine kleinteilige Struktur mit Einfamilienhäusern über. Vereinzelt sind Reihenhäuser vorhanden.

Einige Sonderbauten, wie das Rathaus, das Bürgerhaus, das Paul-Gerhardt-Haus, die Auferstehungskirche und die Alte Weberei stechen im Stadtbild besonders heraus.

Es bedarf einer deutlichen Aufwertung der Gestaltung im Hochbau. Es wird ein „Sendener Maßstab“ erforderlich, um die Baukultur qualitativ zu stärken. Die begonnenen horizontal angelegten Neubebauungen sollten in der Zukunft durch vertikale Elemente ersetzt werden. Dies kann den baulichen Rhythmus fördern und schrittweise die Gestaltungsqualität der Gebäude verbessern. Hinzu tritt auch die Notwendigkeit, den öffentlichen Raum weiter aufzuwerten.

 Abgrenzung Plangebiet

 Einfamilienhaus

 Reihenhäuser

 Geschosswohnungsbau

 Sonderbauten

 Raumkanten



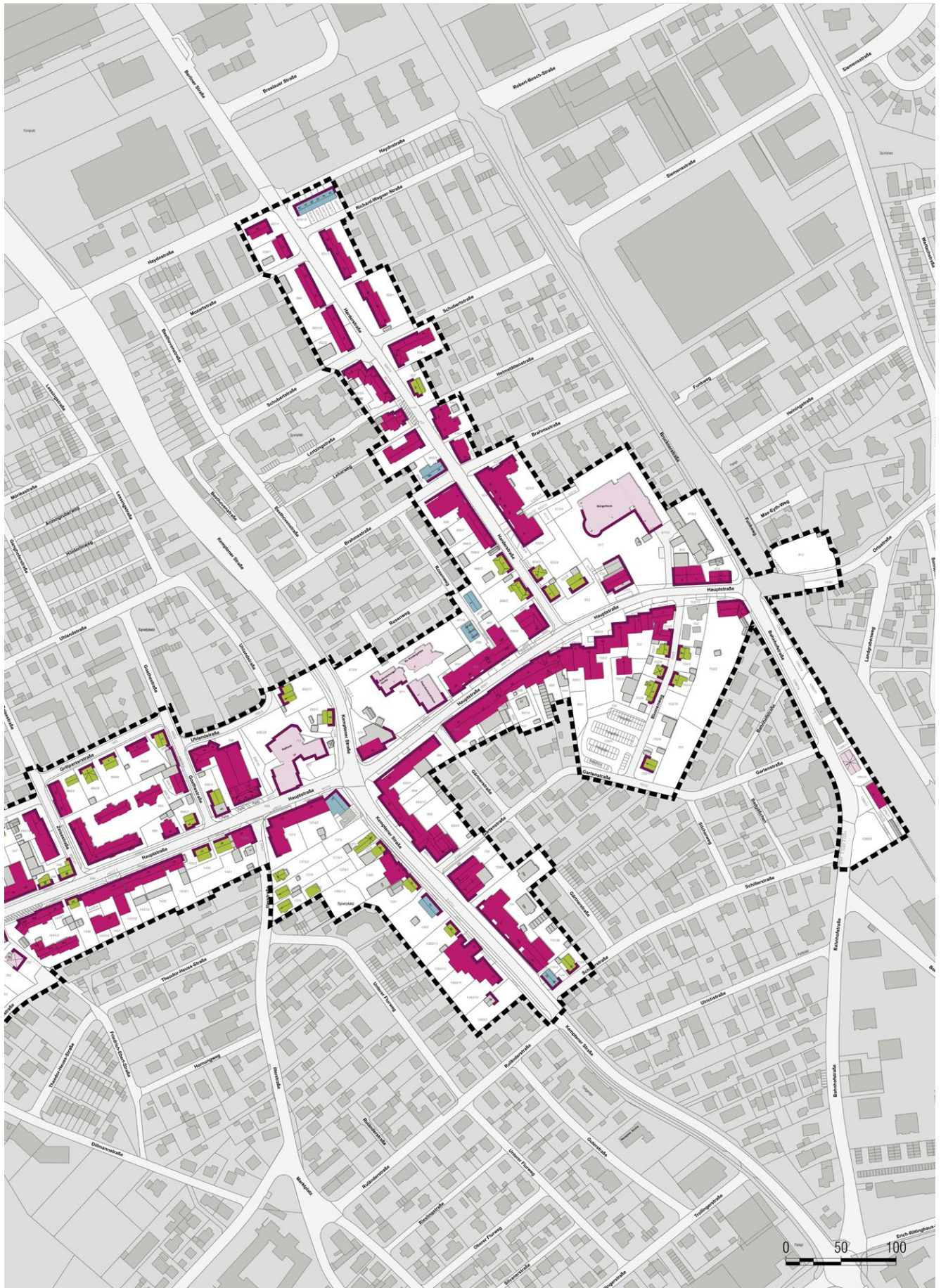
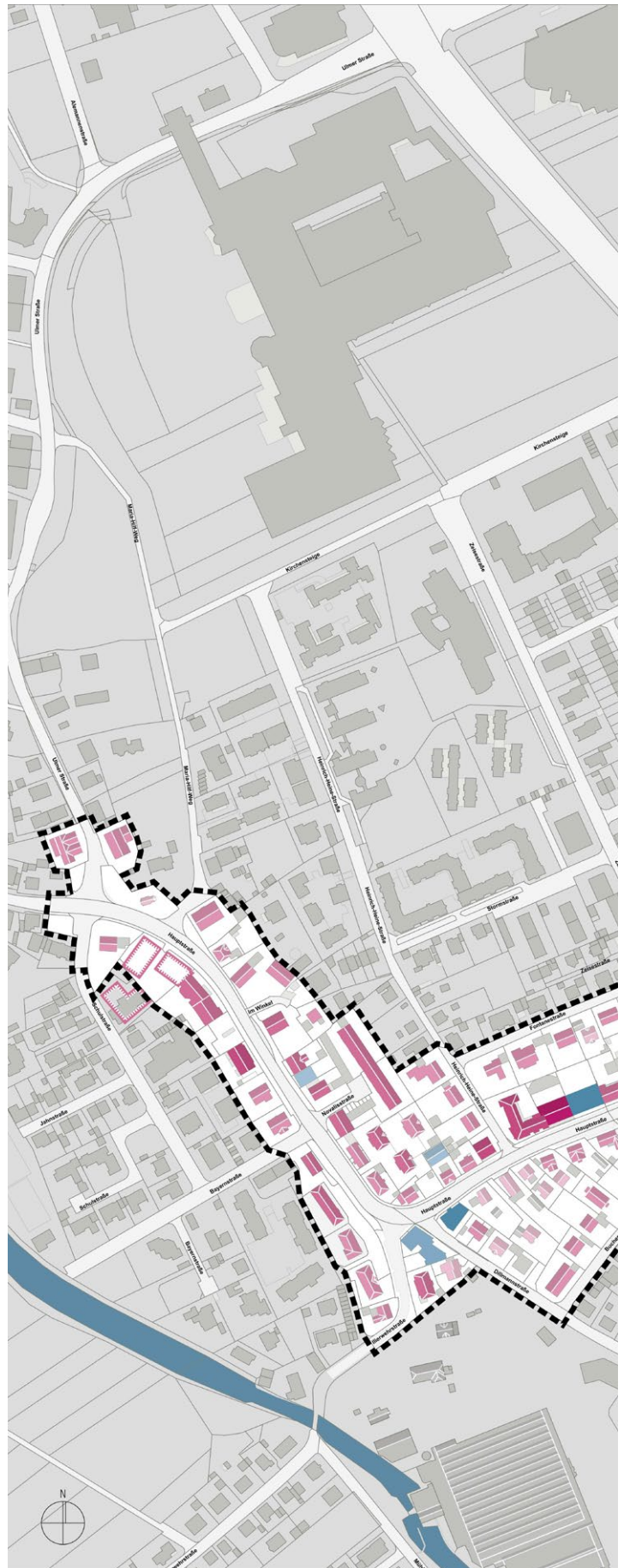


Abb. 129 Bestand Baustruktur

F.3 GEBÄUDEHÖHEN

Die Gebäudehöhen und Dacharten im Plangebiet sind sehr unterschiedlich. Während im Bereich Ay beinahe ausschließlich Satteldächer vorherrschen und sich die Gebäudehöhen nur moderat unterscheiden, sowie die Abstände zur Grundstücksgrenze die entsprechende Höhe meist problemlos zulassen, werden im angrenzenden Bereich der westlichen Hauptstraße die Auswirkungen veralteter Bebauungspläne sicht- und spürbar. Eingeschossige Gebäude plus Satteldach stehen hier teilweise sehr nah neben Gebäuden mit 5 Geschossen und Flachdach. Dieser Kontrast, der alten, niedrigen Bestandsbauten neben Gebäuden, die die zugelassene Gebäudehöhe voll ausreizen, wird zusätzlich durch eine festgesetzte Baulinie und eine geschlossene Bauweise verstärkt. Betrachtet man die bereits genehmigten Planungen, die in den nächsten Jahren umgesetzt werden sollen, wird sich diese Problematik eher verschärfen, als entspannen. Im Bereich des Knotenpunktes Hauptstraße/Kemptener Straße befindet sich gegenüber des Rathauses ein 7-geschossiges Flachdachgebäude, welches, als Gegenspieler des Rathauses betrachtet, eine ausgewogene Betonung dieser Schlüsselstelle darstellt. Eine freie Sicht auf den Kirchturm der Auferstehungskirche wird leider durch ein Gebäude direkt an der entsprechenden Straßenecke verhindert. Im östlichen Bereich der Hauptstraße dominieren wieder Gebäude mit Satteldach, denen, mit ihrer Ausrichtung, mit Fassadenrücksprünge, Traufhöhen und einer geschlossenen Bauweise das Ausgestalten eines Stadtkerns gelingt. Zu betonen sei hier die Giebelständigkeit der Gebäude südlich der Straße, im Bereich der Marktplatzes und Bürgerhauses, welche ein großes Identitätsmerkmal darstellt. In der Harderstraße ermöglichen die Baukörper im Bestand bereits einen gemäßigten Übergang zwischen dem Innenstadtbereich der „neuen Mitte“ und dem Wohngebiet.

-  Abgrenzung Plangebiet
-  Flachdach, 1-geschossig
-  Flachdach, 2-geschossig
-  Flachdach, 3-geschossig
-  Flachdach, 4-geschossig
-  Flachdach, 5-geschossig
-  Flachdach, 7-geschossig
-  Satteldach, 1-geschossig + Dach
-  Satteldach, 2-geschossig + Dach
-  Satteldach, 3-geschossig + Dach
-  Satteldach, 4-geschossig + Dach
-  Satteldach, 5-geschossig + Dach
-  Planungen



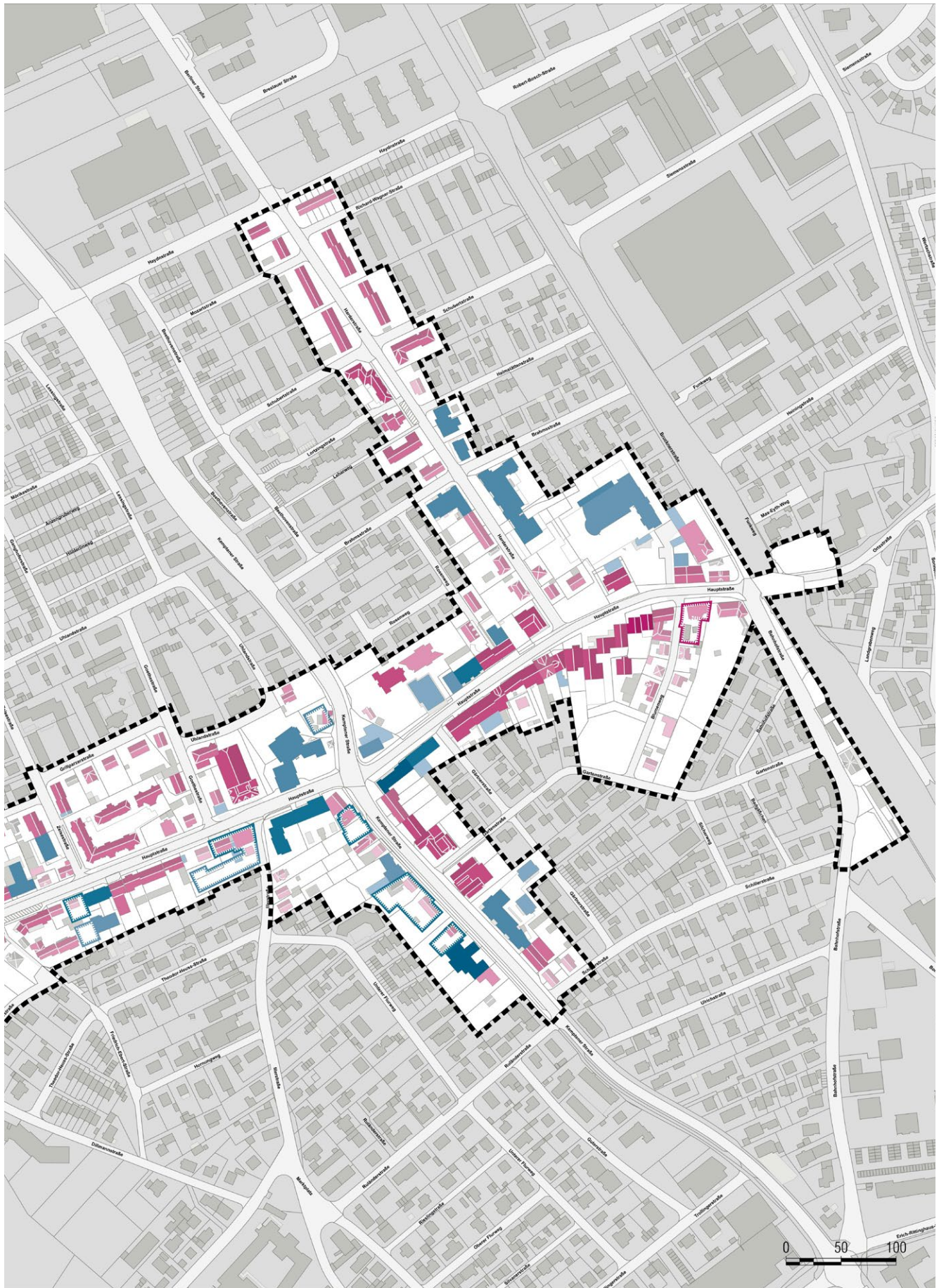


Abb. 130 Bestand Gebäudehöhen

F.4 GEBÄUBESUBSTANZ / MODERNISIERUNGSBEDARF

Die Bewertung der baulichen Substanz beschreibt den Modernisierungsbedarf der vorhandenen Gebäude nach den Kategorien „mit eher geringem Aufwand“, „mit mittlerem Aufwand“, und „mit hohem Aufwand“. Der Zustand von Fassaden und Schaufenstern in Geschäftslagen wurde ebenfalls aufgenommen. Die Bewertung erfolgte bei einer Ortsbegehung im September 2022 und stellt eine Momentaufnahme des äußerlich sichtbaren Gebäudezustandes dar. Besonderes Augenmerk wurde dabei auf den baulichen Zustand der Fassaden gelegt. Ferner wurden Abschätzungen zum Wärmeschutz gestellt und die Fenster beurteilt. Erkennbare Schadstellen an der Fassade wie Feuchtigkeit, Risse oder Kältebrücken gingen besonders in die Bewertung ein. Ebenso berücksichtigt wurde die Gestaltqualität.

Von insgesamt 222 innerhalb des Untersuchungsgebietes liegenden Hauptgebäuden konnte die bauliche Substanz aufgenommen werden. Nebengebäude wie Garagen und Schuppen wurden nicht untersucht.

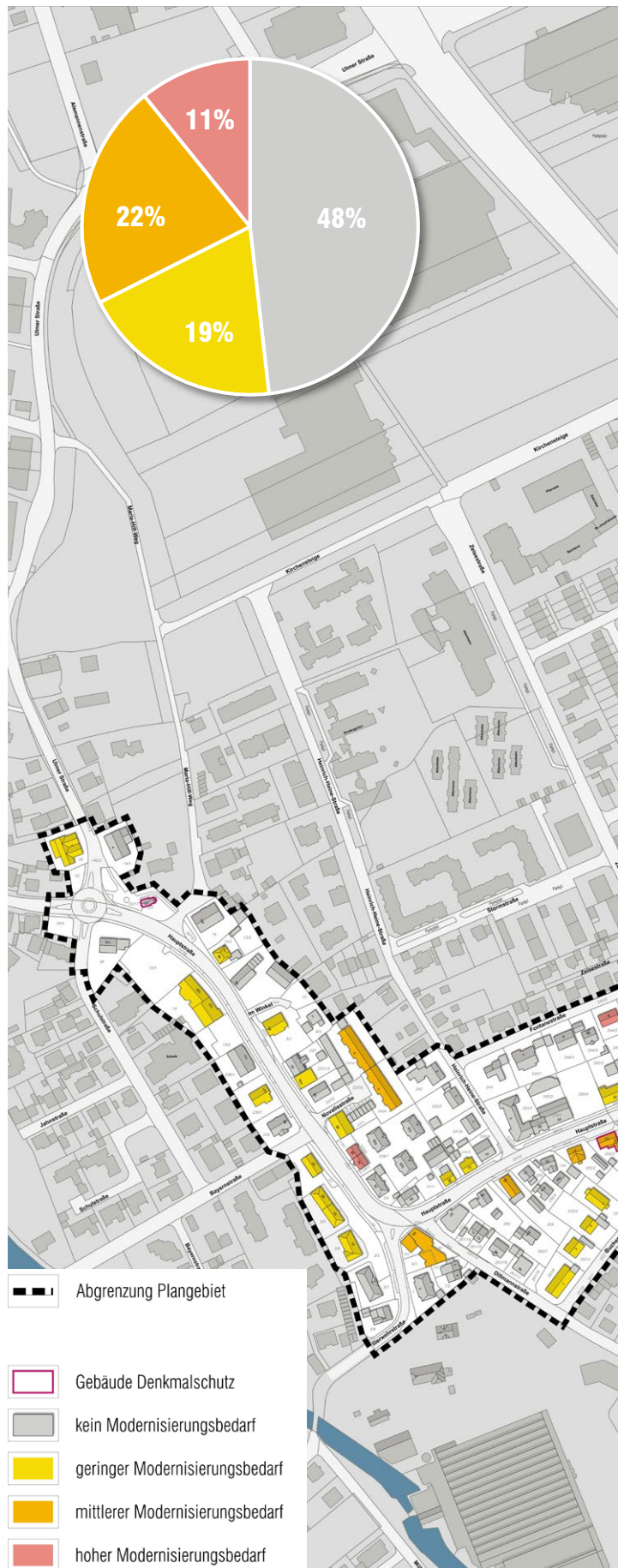
107 der untersuchten Gebäude weisen im Grunde genommen eine gute Bausubstanz mit keinen sichtbaren Mängeln auf, was einem Anteil von rund 48 % darstellt. Bei diesen Gebäuden besteht kein Bedarf zur Modernisierung. Meist handelt es sich dabei um Neubauten und Gebäude, welche in den letzten Jahren modernisiert wurden.

Nur leichte Mängel (geringer Modernisierungsbedarf) weisen 43 Gebäude (19 %), mittlere Mängel (mittlerer Modernisierungsaufwand) weisen 48 Gebäude (22%) auf und 24 Gebäude (11 %) weisen erhebliche Mängel in der baulichen Substanz auf.

Innerhalb des Plangebiets sind vier denkmalgeschützte Gebäude enthalten, die Gebäude weisen überwiegend einen guten Gebäudezustand auf, lediglich das Gebäude Hauptstraße 73 weist mittlere baulichen Mängel auf.

Bei der Bewertung der baulichen Substanz fällt auf, dass vor allem die Gebäude entlang der Kemptener Straße einen hohen bzw. mittleren Modernisierungsbedarf aufzeigen. Bei den Gebäuden entlang der Hauptstraße im östlichen Bereich ergibt sich ein geringer Modernisierungsbedarf vor allem aufgrund mangelnder Fassadenqualität und fehlender Wärmedämmung. Dieser Bereich beschreibt die Hauptgeschäftslage innerhalb des Plangebiets, wodurch eine qualitätsvolle Gestaltung der Fassaden und Schaufenster unabhängig ist.

Die Gebäudesubstanz weist insgesamt einen guten Zustand auf, wobei einzelne Modernisierungsbedarfe verstreut festzustellen sind. Eine umfassende Sanierungsanstrengung ist nicht zu sehen, es bleibt bei punktuellen Erneuerungsnotwendigkeiten. Zu fördern wäre allenfalls die gestalterische Aufwertung der Fassaden.



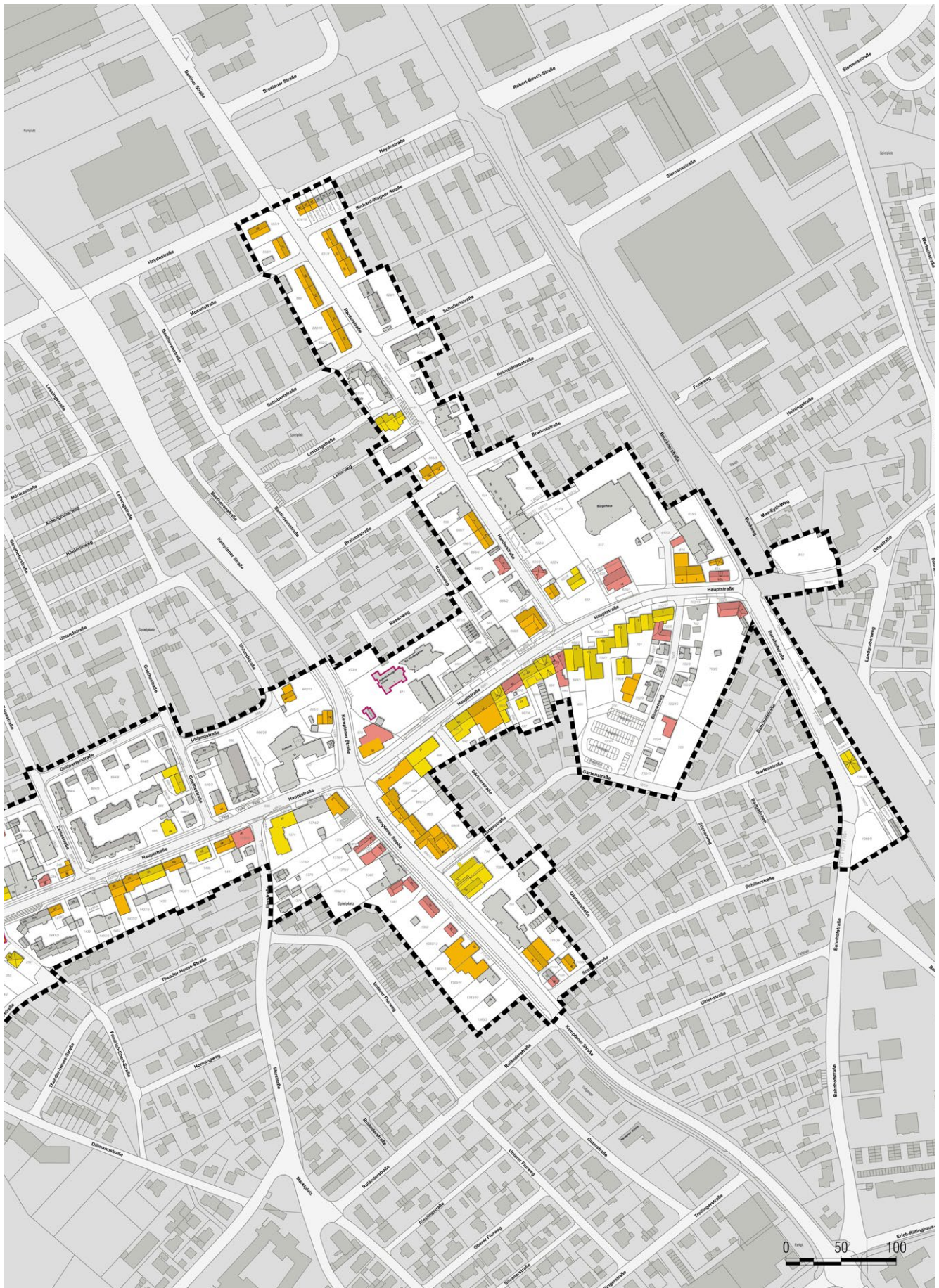


Abb. 131 Gebäudesubstanz / Modernisierungsbedarf

F.5 GEBÄUDENUTZUNGEN

Erdgeschosszone

Bei der Betrachtung der Gebäudenutzungen im Plangebiet beschreibt die vorliegende Kartierung die Nutzung der Erdgeschosszonen.

In der Gesamtbetrachtung überwiegt die Wohnnutzung mit 38 % der Erdgeschossfläche im gesamten Plangebiet. Einen weiteren Schwerpunkt bilden in den Erdgeschosszonen Dienstleistungseinrichtungen wie Friseure, Praxen etc. mit ca. 27%. Diese befinden sich hauptsächlich in der Hauptstraße im Bereich Heinrich-Heine-Straße und Kemptener Straße. Einzelhandelsnutzungen (6 %) sowie Lebensmittelgeschäfte und Einrichtungen des täglichen Bedarfs (6 %) orientieren sich vor allem im östlichen Bereich entlang der Hauptstraße und dem Bürgerhaus.

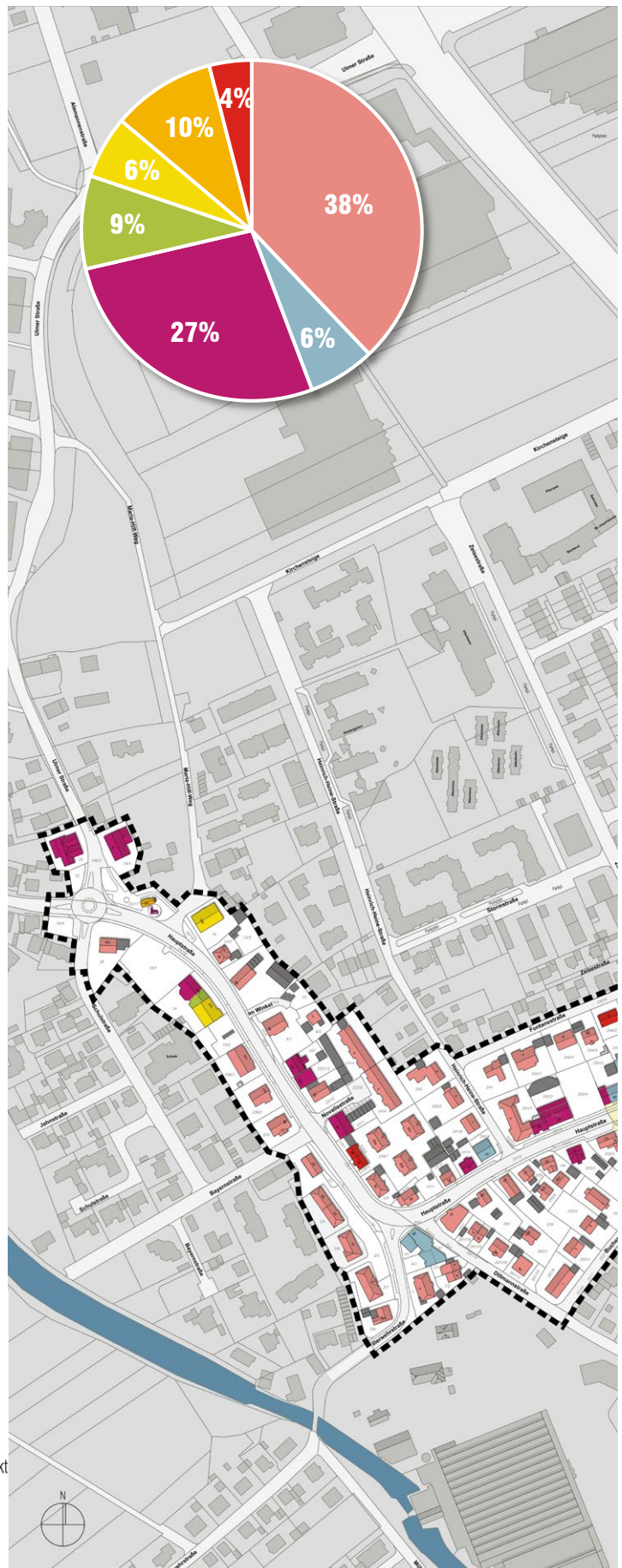
An öffentlichen Nutzungen (10 %) sind im Untersuchungsgebiet vorhanden:

- ▶ Maria-Hilf-Kapelle
- ▶ Rathaus
- ▶ Auferstehungskirche
- ▶ Paul-Gerhardt-Haus (Evang.-Luth. Pfarramt)
- ▶ Ev. Kindergarten
- ▶ Bürgerhaus mit städtischer Musikschule und kath. Kindergarten St. Josef

Dies zeigt auch die Abgrenzung der inneren Versorgungseinheit zwischen Bahnlinie und Rathaus. Die Einrichtungen sind in gutem Zustand, vorgesehen ist eine Ergänzung durch eine Stadtbücherei vor dem Bürgerhaus.

Kultureller Schwerpunkt ist das Bürgerhaus mit davorliegendem Platzbereich, weitere Freizeiteinrichtungen sind nur privat angeboten, z. B. Gastronomie, die sich ebenfalls in der östlichen Hauptstraße und der Kemptener Straße konzentriert. Tourismuseinrichtungen vermag man im Untersuchungsgebiet kaum zu erkennen.

Von Leerstand betroffen sind insgesamt 11 Gebäude (4% der Erdgeschossfläche) innerhalb des Plangebiets.



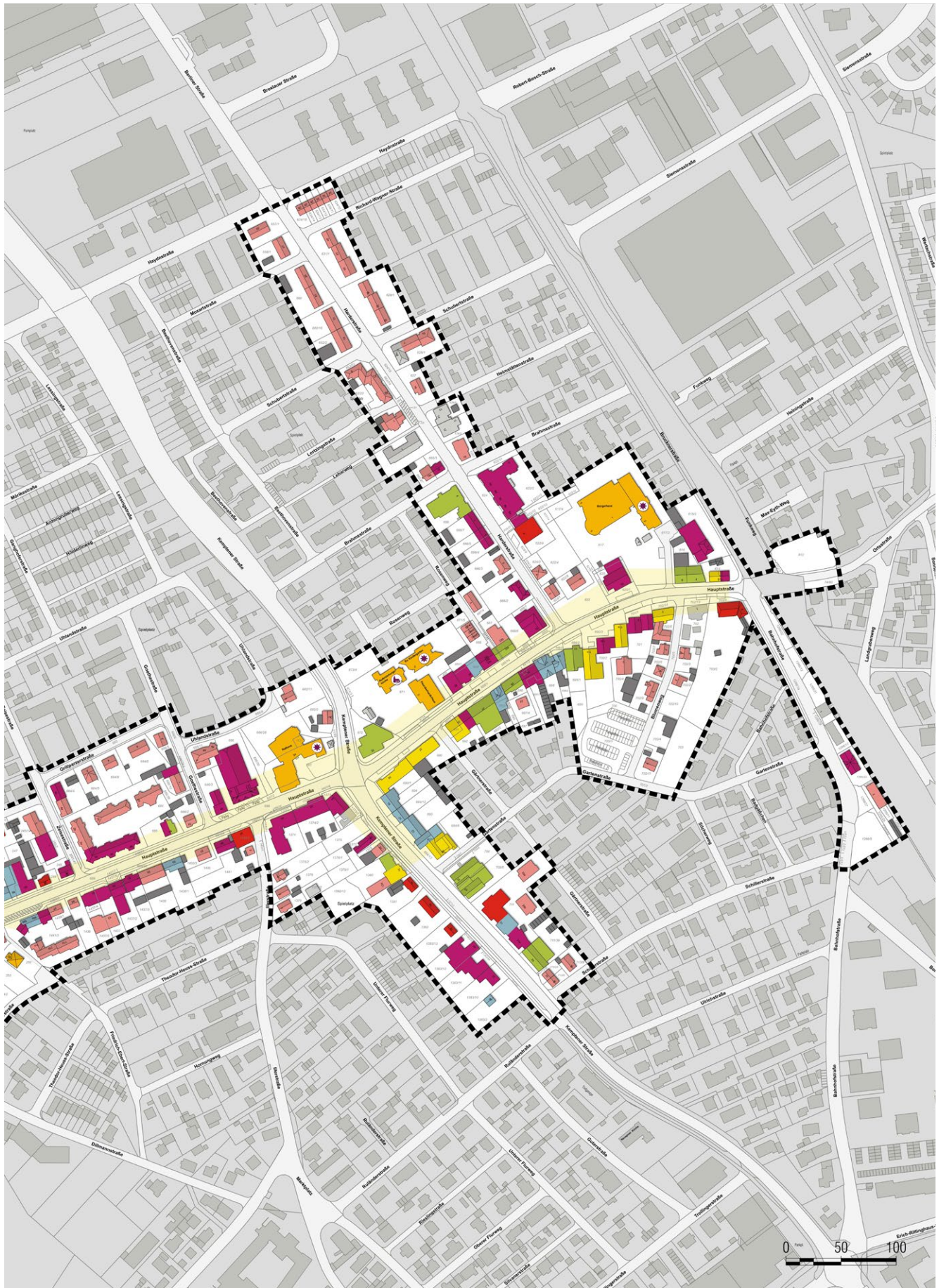


Abb. 132 Bestand Erdgeschossnutzungen

1. Obergeschoss

Die Nutzung im 1. Obergeschoss ist weitestgehend im gesamten Plangebiet durch Wohnen dominiert. In der Hauptstraße 11b bis 15 wird das 1. Obergeschoss von Dienstleistungseinrichtungen in Form eines Gesundheitszentrums genutzt. Im Gebäude Hauptstraße 43 befindet sich im 1. Obergeschoss Büronutzung.

2. Obergeschoss

Überhalb des 1. Obergeschosses ist in Sendens Innenstadt hauptsächlich Wohnnutzung vorhanden. In vereinzelt Gebäuden sind in den Obergeschossen Dienstleistungsnutzungen aufzufinden. Hierzu zählen die Gebäude der Hauptstraße 38 (Ärztehaus), Hauptstraße 34 (Stadtverwaltung), Hauptstraße 18 (Volksbank), Hauptstraße 11 (Gesundheitszentrum), Hauptstraße 12 (Sparkasse) und das Bürgerhaus.

Bei den Gebäudenutzungen zeigt sich die zu erwartende Struktur mit einer Schwerpunktsetzung des Einzelhandels im östlichen Bereich. Folgerichtig ist die Zone zwischen Bahnlinie und Rathaus als Nahversorgungsschwerpunkt und Treffpunkt zu qualifizieren.

 Abgrenzung Plangebiet

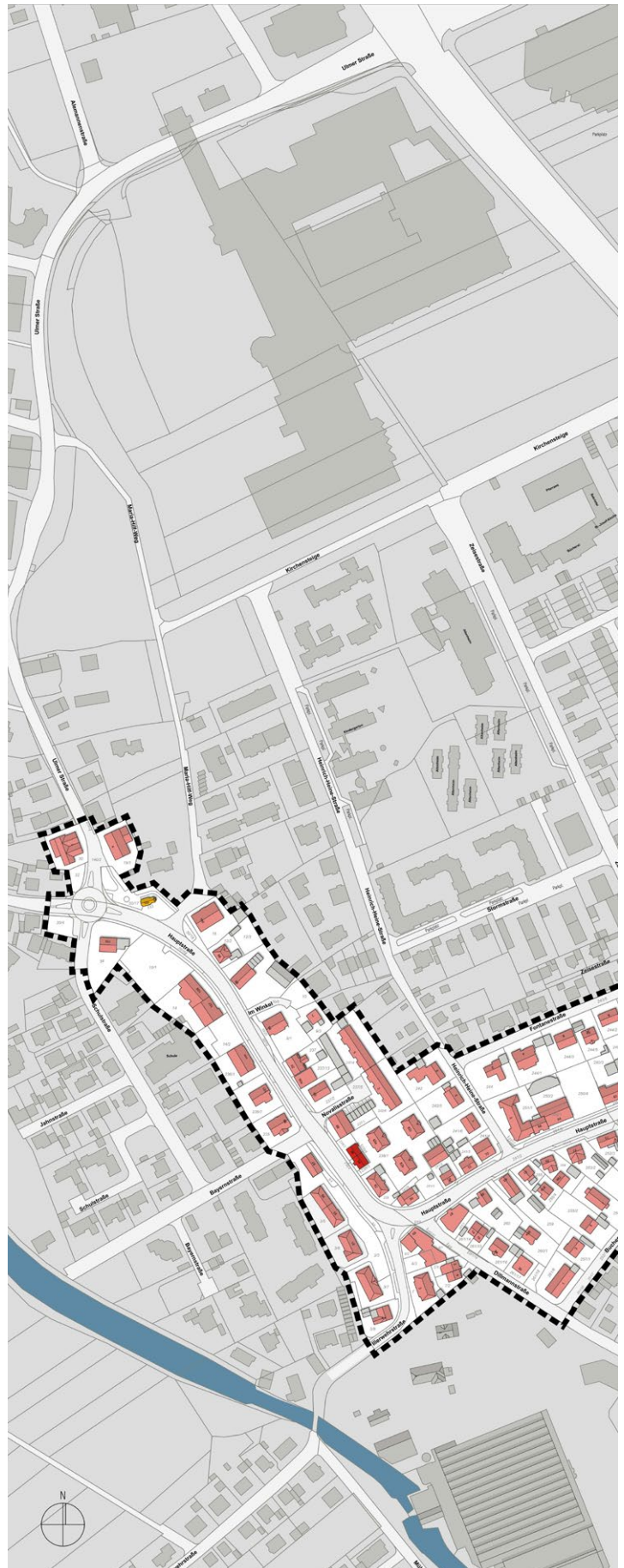
 Wohnen

 Dienstleistung

 Öffentliche Nutzung

 Nebennutzung

 Leerstand



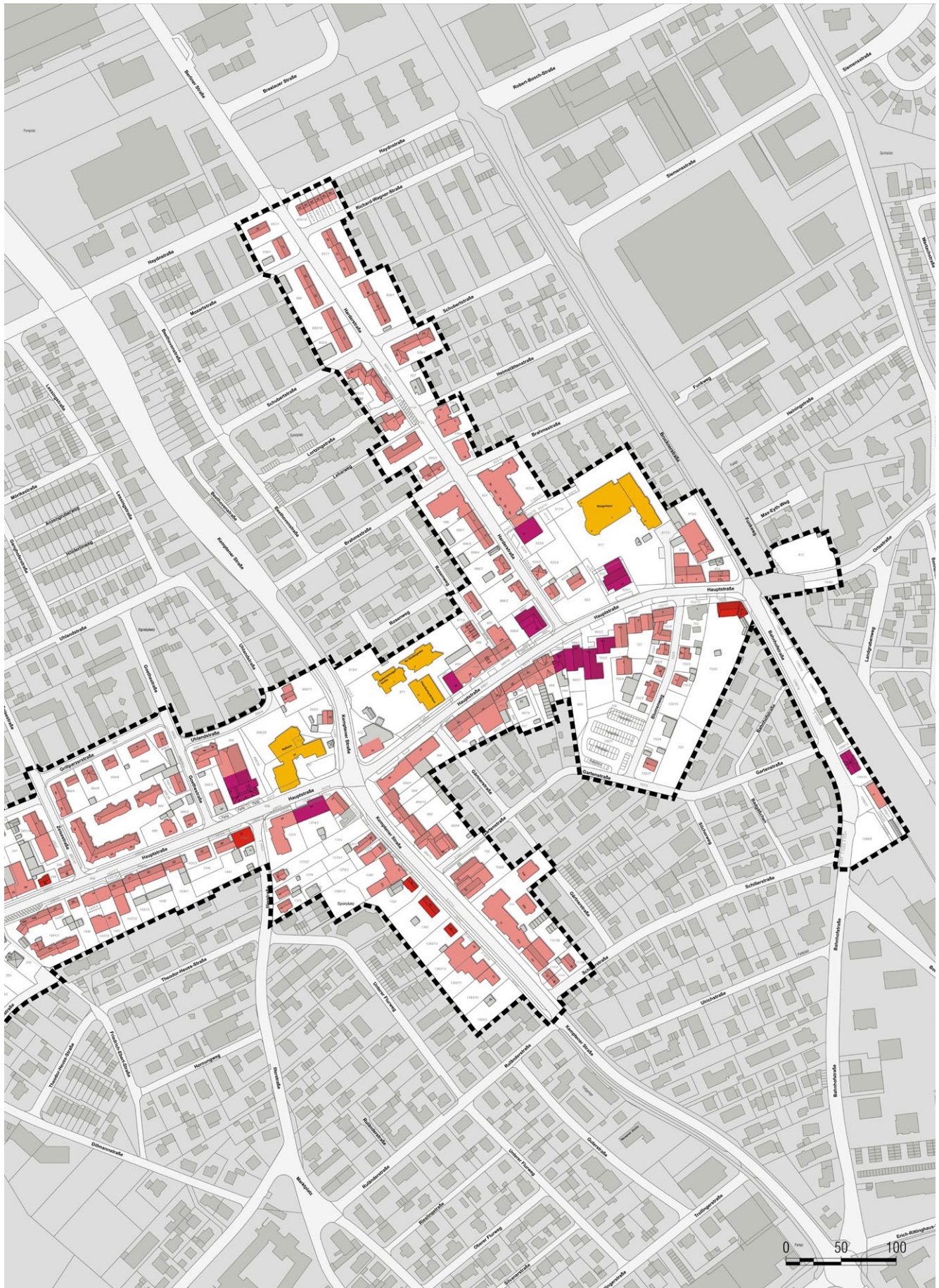


Abb. 133 Bestand Nutzungen 1. OG

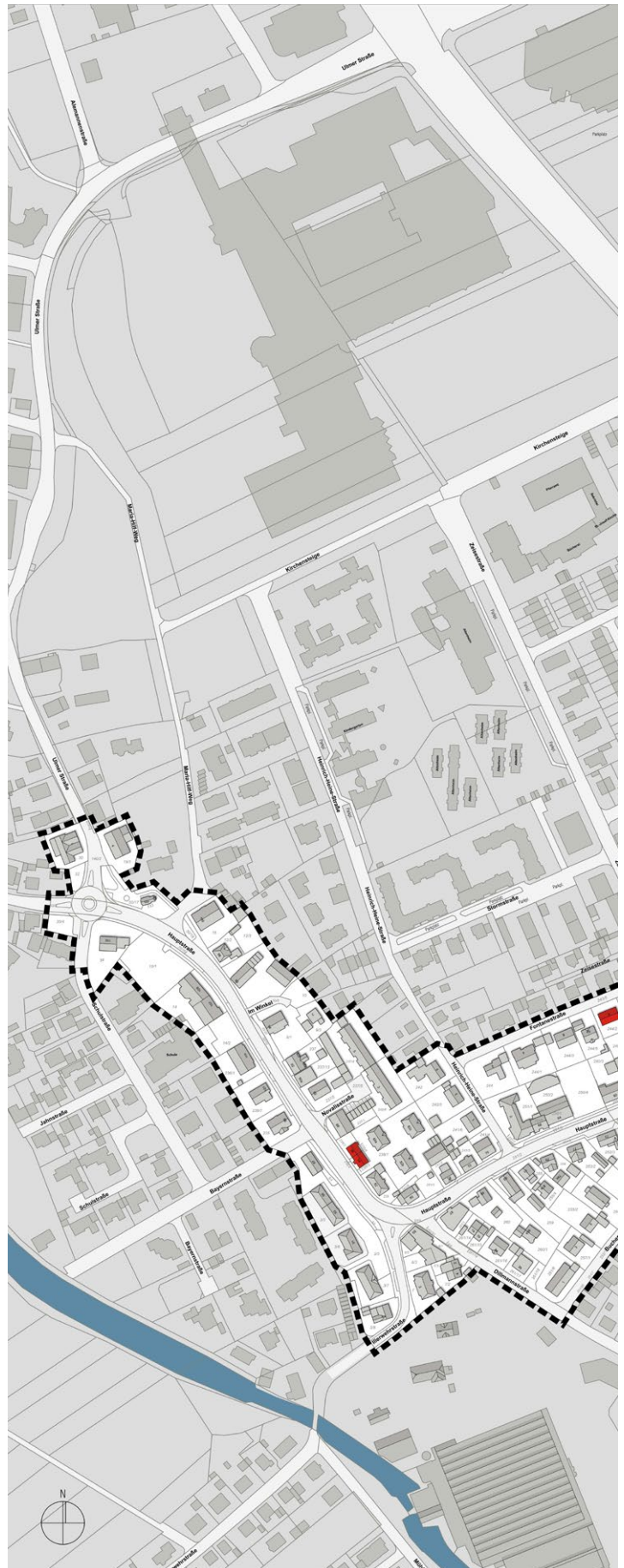
F.6 LEERSTAND

Insgesamt sind in der Innenstadt nur vereinzelt Leerstände vorhanden. Die bestehende Leerstandssituation ist daher nicht standortprägend einzustufen.

Auffällig ist jedoch die Häufung an Leerständen im Bereich der Kemptener Straße 14, 16, 18. Die drei Einfamilienhäuser befinden sich alle in schlechtem Zustand und stehen leer. Der Leerstand der Kemptener Straße 31 liegt in einem neueren Wohn- und Geschäftshaus. Es handelt sich um eine nicht vermietete Gewerbeeinheit im Erdgeschoss.

Weitere Leerstände sind in der Bahnhofstraße 2, Fontanestraße 8, Harderstraße 6 (Erdgeschoss) und Hauptstraße 47, 54, 84, 86 aufzufinden. Es handelt sich dabei sowohl um Wohngebäude, als auch um Geschäftsflächen.

Die Leerstandsanalyse lässt keine Bündelung oder Schwerpunktsetzung erkennen. Es handelt sich offensichtlich um normale Fluktuation bzw. um Vorbereitung weiterer baulicher Maßnahmen. Kritisch ist lediglich das Eckgebäude an der Bahnhofstraße zu sehen. Hierzu werden im Konzept Vorschläge unterbreitet.



— — — — — Abgrenzung Plangebiet

■ Leerstand

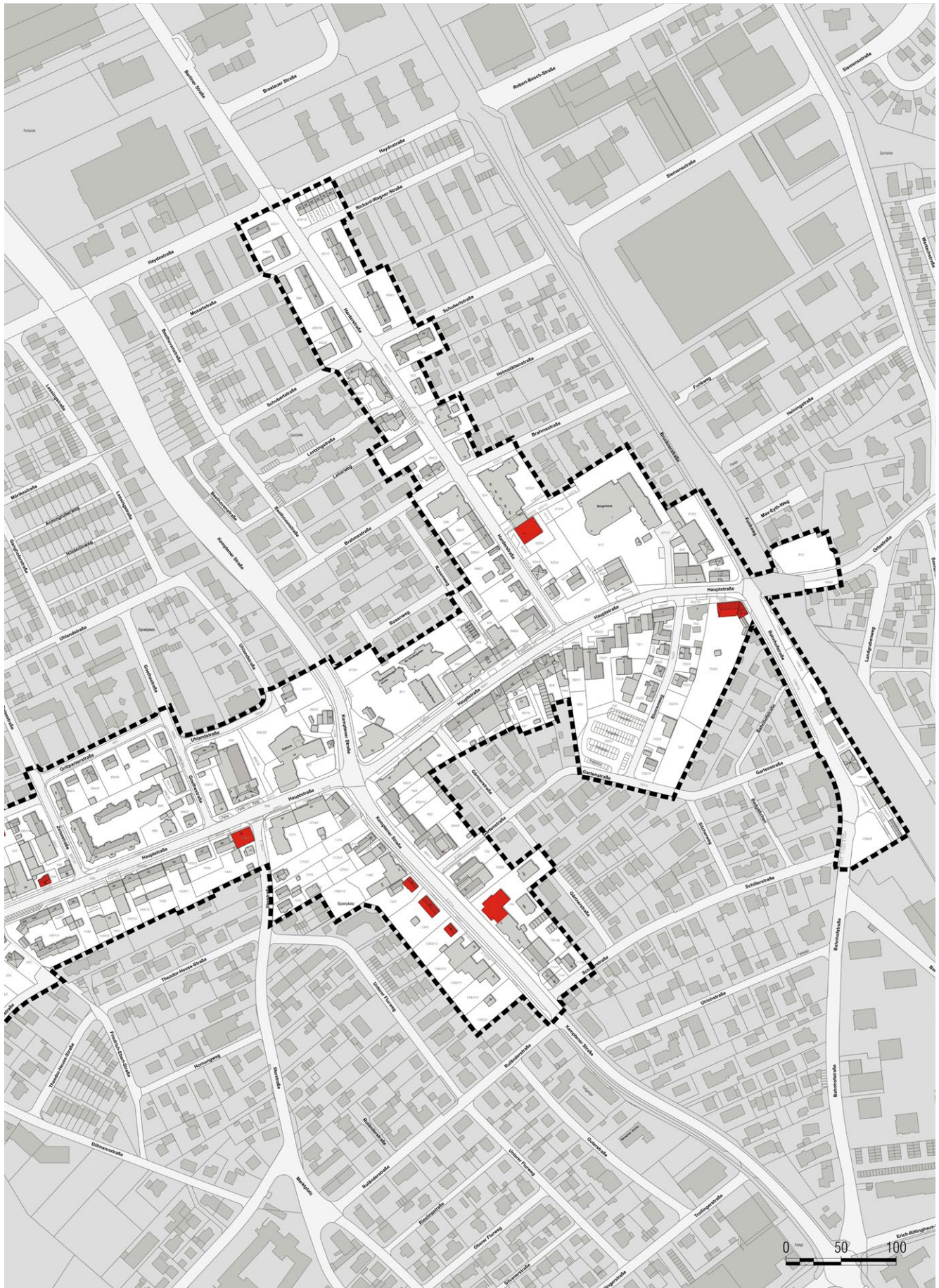


Abb. 134 Bestand Leerstand

F.7 ÖFFENTLICHER RAUM UND FREIFLÄCHENNUTZUNG

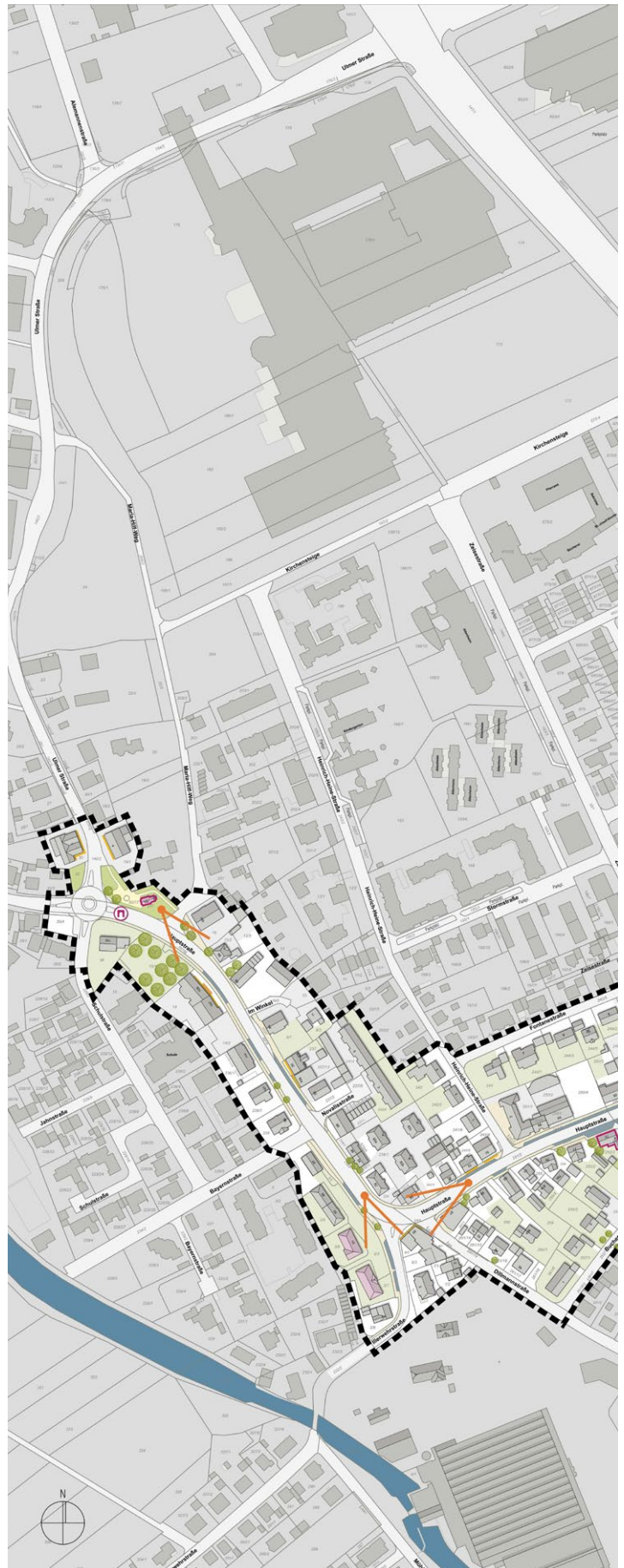
Der öffentliche Raum im Untersuchungsgebiet ist sehr differenziert und in seiner städtebaulich erlebbaren Dichte sehr unterschiedlich.

Die höchste Intensität besteht naturgemäß zwischen der Bahnlinie und dem Rathaus bzw. entlang der Kemptener Straße, wo allerdings ebenso wie in der westlichen Hauptstraße die Dichte der Nutzungen und damit auch die Erlebbarkeit im öffentlichen Raum stark abnimmt. In Ay zwischen der Weberei und der Kirche ist der öffentliche Raum städtebaulich eher bedeutungsarm.

Aus diesen Aussagen wird die fehlende historische Grundlage für den Innenbereich von Senden deutlich. Wie in der geschichtlichen Entwicklung dargestellt handelt es sich um ein Zusammenwachsen zwischen zwei historischen Ortskernen mit nur wenig eigener Identität. Lediglich der Rathausbereich, die beiden Kirchplätze, das neue Bürgerzentrum und die Vorfläche der Weberei (nördlich) bilden Kristallisationspunkte im städtebaulichen Kontext.

Die Durchgrünung ist eher untergeordnet (lediglich entlang der Kemptener Straße intensiver), hoch wertvolle städtebauliche Attraktionen fehlen bzw. sind äußerst selten.

-  Abgrenzung Plangebiet
-  Öffentliche Grünfläche
-  Straßenbäume
-  Öffentlicher Platz
-  Marktplatz
-  Öffentlicher Spielplatz
-  Private Grünfläche
-  Versiegelte private Fläche
-  Schaufensterzone
-  Vorzone
-  Außengastronomie
-  Sichtbeziehungen
-  Entrée / Eingangssituation
-  öffentliche Stellplätze
-  denkmalgeschützte Gebäude
-  stadtbildprägende Gebäude
-  Giebelständige prägende Gebäude



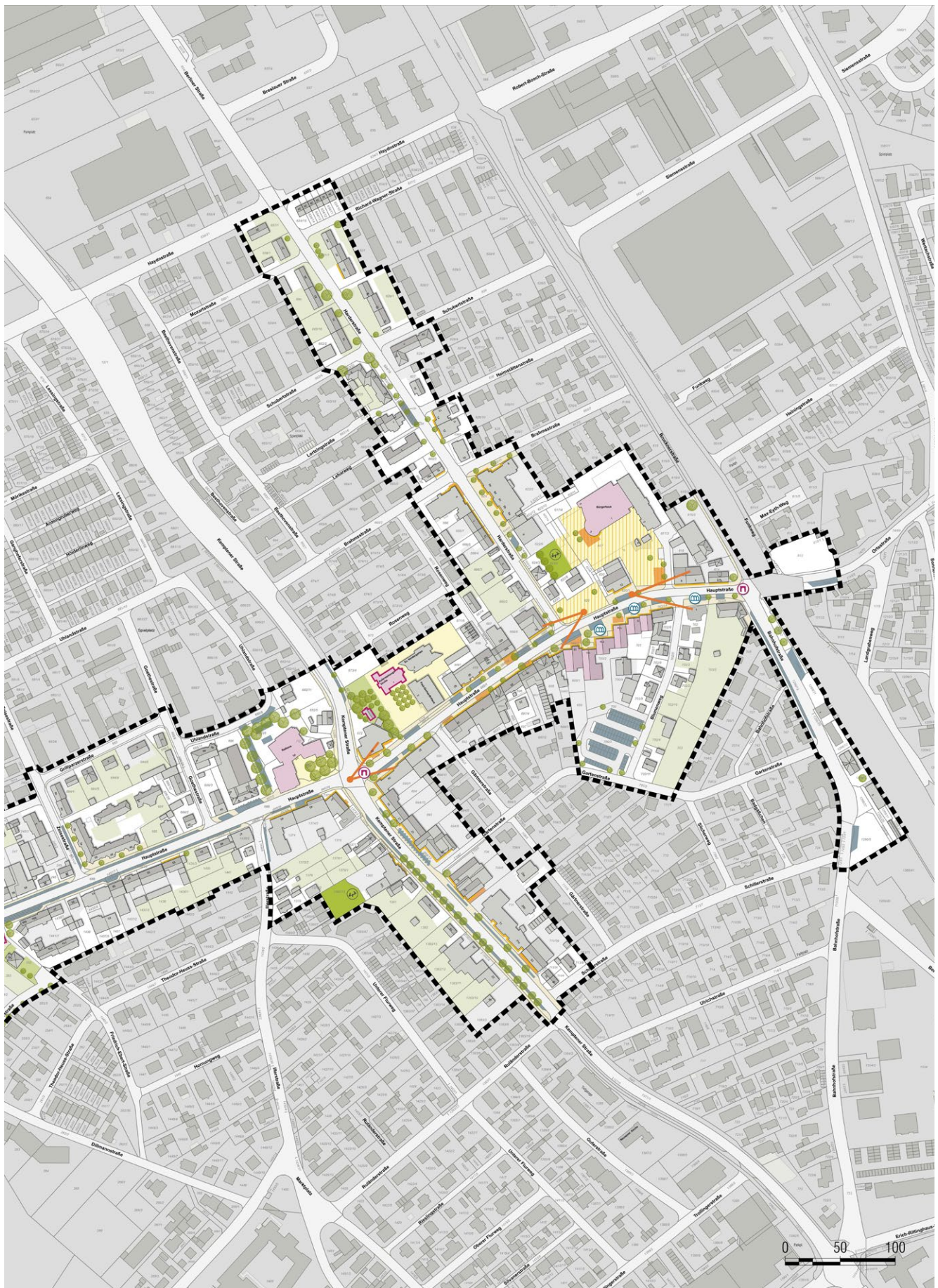


Abb. 135 Bestand öffentlicher Raum

Der Straßenraum im Plangebiet wird dominiert vom motorisierten Individualverkehr (MIV). Querungsmöglichkeiten sind nur bedingt vorhanden und der ruhende Verkehr prägt teilweise das Stadtbild. Der Straßenraum der Kemptener Straße und der östlichen Hauptstraße wird zudem von Baumbeständen begleitet.

Öffentliche Grünflächen sind an der Maria-Hilf-Kapelle, an der Wendeplatte der Bucherstraße und an der Auferstehungskirche vorhanden. Zu den öffentlichen Plätzen gehören der Platz an der Maria-Hilf-Kapelle, der Vorplatz des Rathauses, der Platz an der Auferstehungskirche und der Marktplatz am Bürgerhaus. Auffällig ist dabei die Aneinanderreihung der vielzähligen Plätze entlang der östlichen Hauptstraße, wobei der wichtigste Platz der Innenstadt der Marktplatz ist.

Öffentliche Spielplätze sind im Plangebiet lediglich zwei vorhanden. Weitere Spielplätze in der Umgebung befinden sich teilweise fußläufig erreichbar, jedoch außerhalb des Plangebietes.

Schaufensterzonen sind hauptsächlich in der Hauptstraße, im Bereich zwischen der Kemptener Straße und der Bahnhofstraße, vorzufinden. Auch auf der Ostseite der Kemptener Straße sowie vereinzelt in der Harderstraße sind Schaufenster im Erdgeschoss vorhanden.














Die Außengastronomie konzentriert sich auf den östlichen Bereich der Hauptstraße und den nördlichen Bereich der Kemptener Straße. Die Flächen tragen in der warmen Jahreszeit zu einem belebten öffentlichen Raum bei und schaffen gleichzeitig Treffpunkte.

Zu den wichtigsten Sichtbeziehungen im Innenstadtbereich gehört der Blick auf den historischen Ortskern Sendens mit der St. Jodok Kirche, die östlich des Plangebietes auf einer Anhöhe liegt.

Eingangssituationen befinden sich zum einen an der Maria-Hilf-Kapelle, sowie an der Kreuzung Hauptstraße/Kemptener Straße und Hauptstraße/ Bahnhofstraße zum eigentlichen Innenstadtbereich. Diesen Bereichen kommt eine besondere Bedeutung als Auftakt der Innenstadt zu.

Auffällig im Stadtbild sind besonders die denkmalgeschützten Gebäude, weitere stadtbildprägende Gebäude sowie die giebelständigen Gebäude in der Hauptstraße.

Die rückwärtigen Bereiche in der Hauptstraße und Kemptener Straße sind teilweise großflächig versiegelt. Es handelt sich hierbei um Zufahrten, Parkplatz- und Stellplatzflächen, Lagerflächen und versiegelte Hinterhöfe. Jedoch sind auch großflächige private Grünflächen in den rückwärtigen Bereichen vorhanden. Besonders im Bereich der Einfamilienhäuser und der alten Weberei dominiert das Grün.

-  Abgrenzung Plangebiet
-  Öffentliche Grünfläche
-  Straßenbäume
-  Öffentlicher Platz
-  Marktplatz
-  Öffentlicher Spielplatz
-  Private Grünfläche
-  Versiegelte private Fläche
-  Schaufensterzone
-  Vorzone
-  Außengastronomie
-  Sichtbeziehungen
-  Entrée / Eingangssituation
-  öffentliche Stellplätze
-  denkmalgeschützte Gebäude
-  stadtbildprägende Gebäude
-  Giebelständige prägende Gebäude

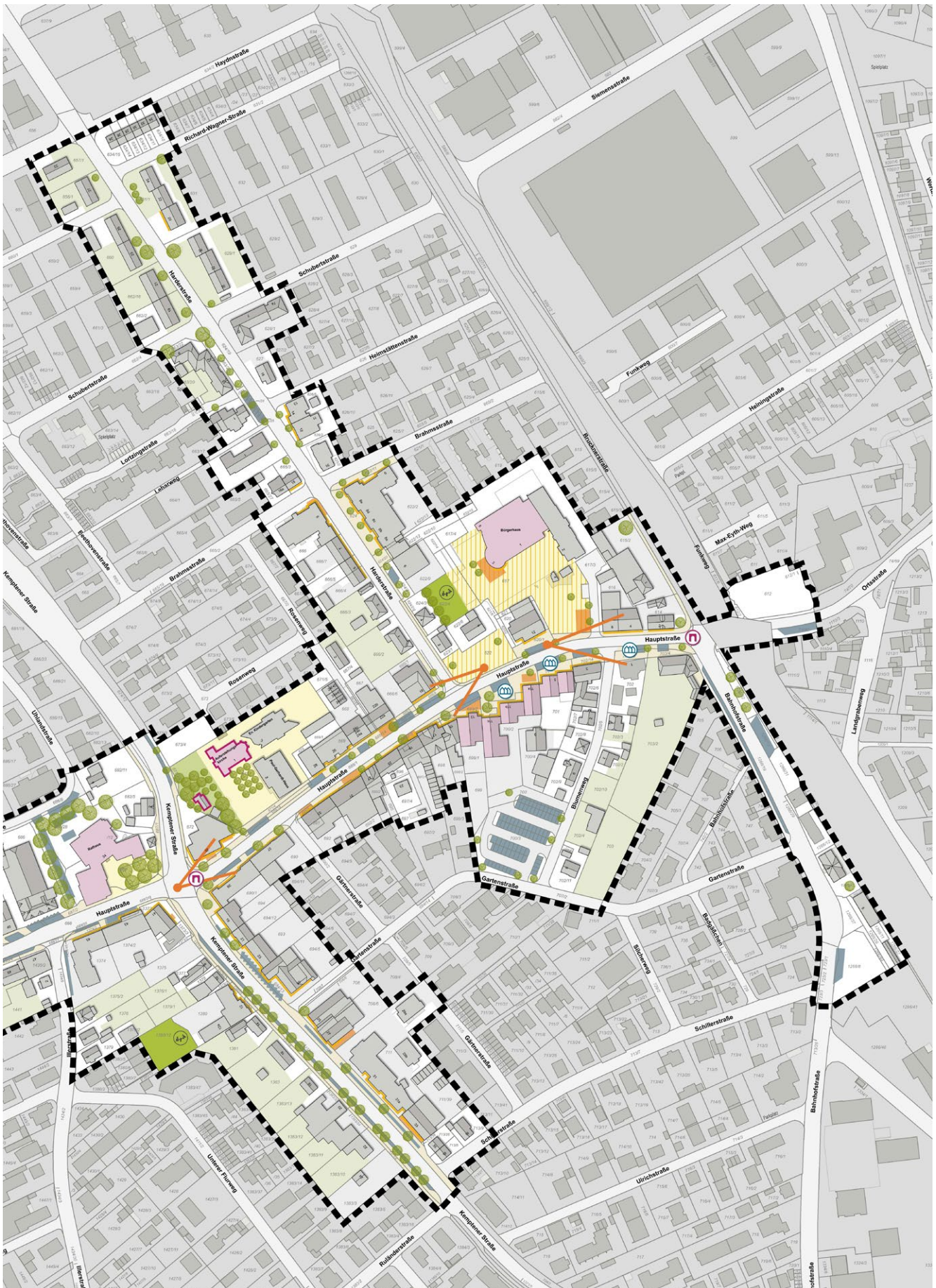


Abb. 136 Lupe Bestand öffentlicher Raum

F.8 KLIMASCHUTZ, KLIMAAANPASSUNG, NACHHALTIGKEIT UND ENERGIE

Diese Aspekte lassen sich in einem städtebaulichen Grundkonzept nur bedingt darstellen, sollten allerdings zumindest verbal mit den nachfolgend formulierten Zielsetzungen deutlich formuliert werden.

Folgende, beinahe schon selbstverständliche Aspekte sind zu benennen:

- ... Gewinnen vor erneuerbaren Energien auf Dachflächen oder an Fassaden. Hier kommt der Stadt die Tatsache zugute, dass es im Untersuchungsbereich relativ wenige historische Bauten gibt, sodass die Platzierung von Photovoltaikanlagen sicherlich sehr begünstigt wird. Insbesondere bei den vorgeschlagenen neuen Maßnahmen sollten von Anfang an – wie mittlerweile gesetzlich geregelt – PV-Anlagen vorgesehen werden.
- ... Schaffung von kurzen Wegen zwischen Wohnen, Arbeiten, Freizeit und Einkaufen. Dieses Prinzip liegt dem Rahmenplan zugrunde. Es soll versucht werden, durch attraktive Fuß- und Radwegverbindungen im Einzugsbereich des Nahversorgungsschwerpunktes Hauptstraße eine möglichst intensive Zuführung aus den Wohnbereichen erreicht wird. Hierzu sind einige Maßnahmen explizit vorgesehen.
- ... Dies bedeutet, dass auch der Rad- und Fußgängerverkehr gestärkt und ausgedehnt werden soll. Dies betrifft auch die bessere Zuführung zum Öffentlichen Verkehr, insbesondere im Bereich des Bahnhofs.
- ... Fassadenbegrünungen und soweit Flachdächer vorhanden, sind auch Dachbegrünungen mit heimischen Pflanzenarten mit dem Ziel Biotope zu schaffen.
- ... Intensive Ausweitung des Grünangebotes im gesamten Untersuchungsbereich (siehe Abb. Seite 27).
- ... Minderung der Lärmemissionen.
- ... Angebot von Retentions- und Wasserflächen.
- ... Förderung alternativer Antriebstechnologien durch entsprechende Ladestationen und Angebote (vgl. Untersuchung zum Radverkehrsnetz).
- ... Förderung in eine nachhaltige effiziente Energieversorgung (dies kann nur außerhalb des Rahmenplans erfolgen).

... Gemeinschaftliche Entwicklung nachhaltiger Konzepte im Untersuchungsgebiet durch Schaffung von Bürgerengagement für eine lebendige Quartiersgesellschaft. Der angesprochene „Kümmerer“ (vgl. Seite 57) könnte hier massiv helfen.

... Förderung eines nachhaltigen Wassermanagements.

Weitere Initiativen im Hinblick auf eine bauliche Umsetzung (im Rahmen der Hochbauplanung) sollten angestoßen und gefördert werden. Hilfreich wäre auch ein Kontakt zu und eine Beratung durch Consultants der DGNB (Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen).

Bezüglich Nachhaltigkeit und der Nutzung erneuerbarer Energien lässt sich feststellen, dass hier im Plangebiet deutliche Defizite bestehen. Zwar besteht laut dem Energie-Atlas Bayern (Bayerisches Landesamt für Umwelt) ein Potential von ca. 1150 kWh/m² (Globalstrahlung) bei ca. 1700 Sonnenscheinstunden pro Jahr, im Luftbild von August 2022 ist jedoch zu erkennen, dass neben dem Dach des Bürger- und Rathauses nur ca. 13 Hausdächer mit Photovoltaik oder Solarthermie bestückt sind, meist nur mit wenigen Modulen. Südöstlich des Plangebiets am Illerkanal befindet sich ein kleines Wasserkraftwerk, welches, bezogen auf das gesamte Plangebiet, jedoch nur einen geringen Beitrag zur Deckung des Strombedarfs liefern kann. Laut Energie-Atlas ist darüber hinaus die Nutzung von Erdwärmekollektoren, sowie Grundwasserwärmepumpen möglich, der Bau von Erdwärmesondenanlagen sei jedoch, nach derzeitigem Kenntnisstand, nicht möglich. Chancen könnte außerdem das angrenzende Gewerbe- bzw. Sondergebiet bieten, indem z.B. mit Kraft-Wärme-Kopplung, Blockheizkraftwerken mit entsprechenden Energieträgern oder der Nutzung von Abwärme, Potentiale der nachhaltigen Energiegewinnung gehoben werden.

Derzeit befinden sich die einzigen öffentlichen Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge im Plangebiet beim Parkplatz neben der Auferstehungskirche und beschränken sich auf 2x 11kW. Im angrenzenden Gewerbe- bzw. Sondergebiet können Einzelhändler mit deutlich mehr und leistungsfähigeren Ladesäulen aufwarten.

In Zukunft wäre beim Bau eine Kreislaufführung von Wertstoffen und Verwendung von schadstofffreien und emissionsarmen Materialien, bzw. Konzepte hierzu anzustreben. Erfahrungsgemäß erfuhren solche Faktoren in der Vergangenheit nicht oder nur selten Beachtung, augenscheinlich ist dies auch im betrachteten Plangebiet der Fall.



Abb. 137 Bestand Erneuerbare Energien

 Abgrenzung Plangebiet

 Erdwärmekollektoren und Grundwasserwärmepumpen möglich
KEINE Erdwärmesonden *

 Dachfläche solar genutzt "

 Dachfläche solar ungenutzt "

 bestehendes Wasserkraftwerk *

 bestehende Ladesäulen E-Mobilität *

Solare Globalstrahlung Plangebiet *:
1150-1164 kWh/m²

Stromverbrauch Senden gesamt *:
ca. 90.500 MWh/a
Wärmebedarf Senden gesamt *:
ca. 208.000 MWh/a

* Quelle: Energie-Atlas Bayern
(www.energieatlas.bayern.de),
* Quelle: Luftbild vom 31.08.2022

F.9 FLÄCHENBILANZ INNENSTADT

Betrachtet man die Flächenbilanz der Straßen- und Freiräume in der „neuen Mitte“ des Plangebiets, fällt der geringe Anteil von öffentlichen Grünflächen ins Auge. Zwar wurden in der Vergangenheit bereits einzelne Versuche unternommen, die Aufenthaltsqualität und Anschaulichkeit des Innenstadtbereichs der Stadt Senden durch bauliche Maßnahmen zu verbessern, Grünflächen kamen dabei allerdings augenscheinlich zu kurz und sofern Ideen bestanden, fand eine Umsetzung zugunsten Straßenverkehrs- und Stellplatzflächen für PKW statt.

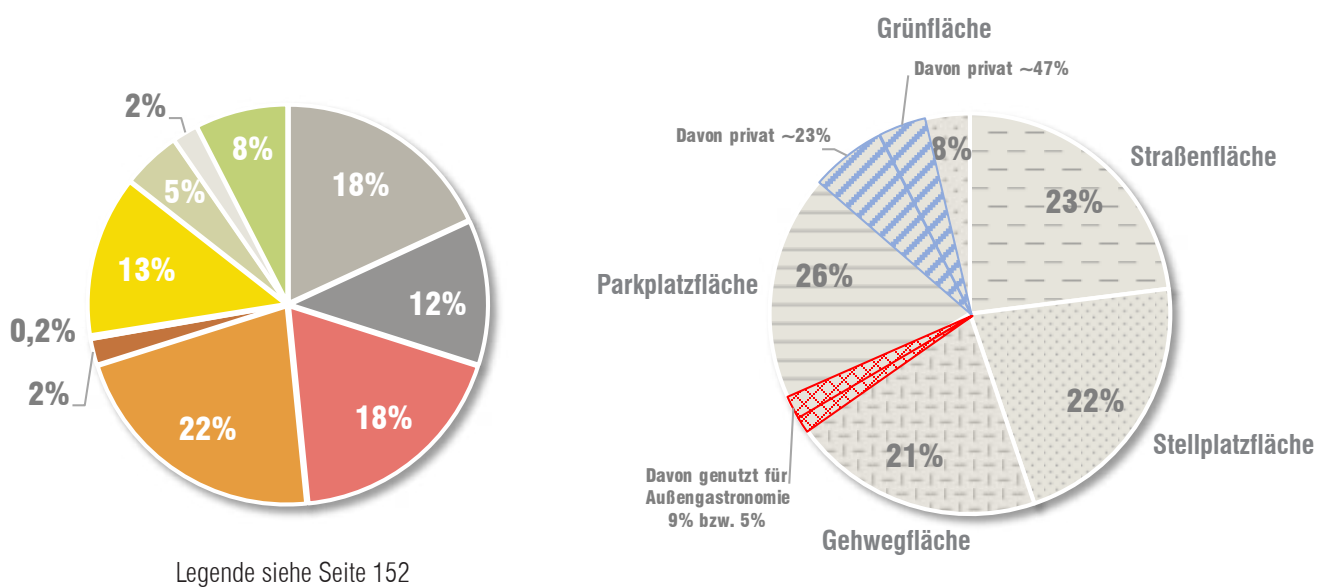
Dies spiegelt sich auch als regelrechter Flickenteppich in den Belägen wider. Unterschiedlichste Materialien, Farben und Verlegeweisen sind zu finden. Ein übergeordnetes Gesamtkonzept, das sich einmal durch den verkehrsberuhigten Geschäftsbereich zieht und den Besucher logisch und unterbewusst leitet sowie darüber hinaus die Freiräume einheitlich gliedert, fehlt.

Prozentual scheinen die Flächen für Fußgänger zwar zu überwiegen, Gehwege werden jedoch durch Stellplätze zertrennt. Es entstehen ungenutzte Restflächen. Den Plätzen bei der Kirche und dem Bürgerhaus fehlt die Fassung, was ebenfalls zu Restflächen führt und bei ungenutzter Größe und fehlenden Platzkanten gar kontraproduktiv zur Aufenthaltsqualität beiträgt. Spezifische Flächen zur Nutzung für Außengastronomie sind nur teilweise vorhanden. Diese bespielt meist Restflächen des Gehwegbereichs oder Teile von Platzflächen, die kein behagliches Verweilen ermöglichen.

	Abgrenzung Bilanzierungsfläche
	Asphaltfläche Straße
	Asphaltfläche Gehweg etc.
	Pflasterfläche rot
	Pflasterfläche weiss
	Pflasterfläche schwarz
	Pflasterfläche Granit klein
	Pflasterfläche Granit groß
	Pflasterfläche Rasenfugenstein
	Stellplatzfläche Quer-/Schrägparker ca. 195 Stk. öffentlich
	Stellplatzfläche Längsparker ca. 15 Stk. öffentlich
	Belagsfläche wassergebunden
	Spielplatzfläche
	öffentliche Grünflächen / Baumquar.
	private Grünflächen
	Baum auf öffentlichem Grund ca. 85 Stk.
	Baum auf privatem Grund
	Straßenfläche
	Stellplatzfläche
	Gehwegfläche
	Platzfläche
	Grünfläche



Abb. 138 Bestand Flächenbilanz Innenstadt



G SWOT-ANALYSE

G.1 STÄRKEN UND POTENZIALE

Attraktive Aufenthaltsorte sind an der Maria-Hilf-Kapelle, an der Auferstehungskirche und am Bürgerhaus vorhanden. Der öffentliche Raum ist insgesamt im Innenstadtbereich belebt. Die vorhandene Außengastronomie, die Schaufensterzonen und die gewerblichen Nutzungen im Erdgeschoss tragen zu einem abwechslungsreichen Stadtraum bei. Ein grüneres Stadtbild und eine höhere Aufenthaltsqualität werden durch den teilweise ortsbildprägenden Baumbestand geschaffen.

Zu den identitätsstiftenden Gebäuden in der Innenstadt gehören die Maria-Hilf-Kapelle, die Alte Weberei mit den zugehörigen ehemaligen Arbeiterhäusern und Verwaltungsgebäuden, die Auferstehungskirche, das Paul-Gerhardt-Haus und das Bürgerhaus. Die Schwerpunkte sozialer Infrastruktur sind der Seniorentreff Ay sowie die beiden Kindertagesstätten.

Die Nahversorgung der Innenstadt ist durch die bestehenden Einzelhandelsangebote weitestgehend abgedeckt. Es besteht außerdem das Potenzial, den Einzelhandels- und Dienstleistungsschwerpunkt noch stärker zu konzentrieren und dadurch die Innenstadt zu stärken.

Für die Erreichbarkeit der Stadt Senden mit dem ÖPNV sowie zur Anbindung an die Städte Ulm und Neu-Ulm ist der Mobilitätsknotenpunkt am Bahnhof von großer Bedeutung.

Nachverdichtungspotenziale und Schlüsselgrundstücke, die ein besonders hohes Potenzial für eine zukünftige Entwicklung und eine Aufwertung der Innenstadt bieten, sind ebenfalls dargestellt.

-  Abgrenzung Plangebiet
-  Einzelhandels- und Dienstleistungsschwerpunkt
-  Attraktiver öffentlicher Raum
-  Belebter öffentlicher Raum
-  Ortsbildprägender Baumbestand
-  Identitätsstiftende Gebäude
-  Zentrales Nahversorgungsangebot
-  Schwerpunkte sozialer Infrastruktur
-  Mobilitätsknotenpunkt Bahnhof
-  Schlüsselgrundstücke
-  Nachverdichtungspotenzial



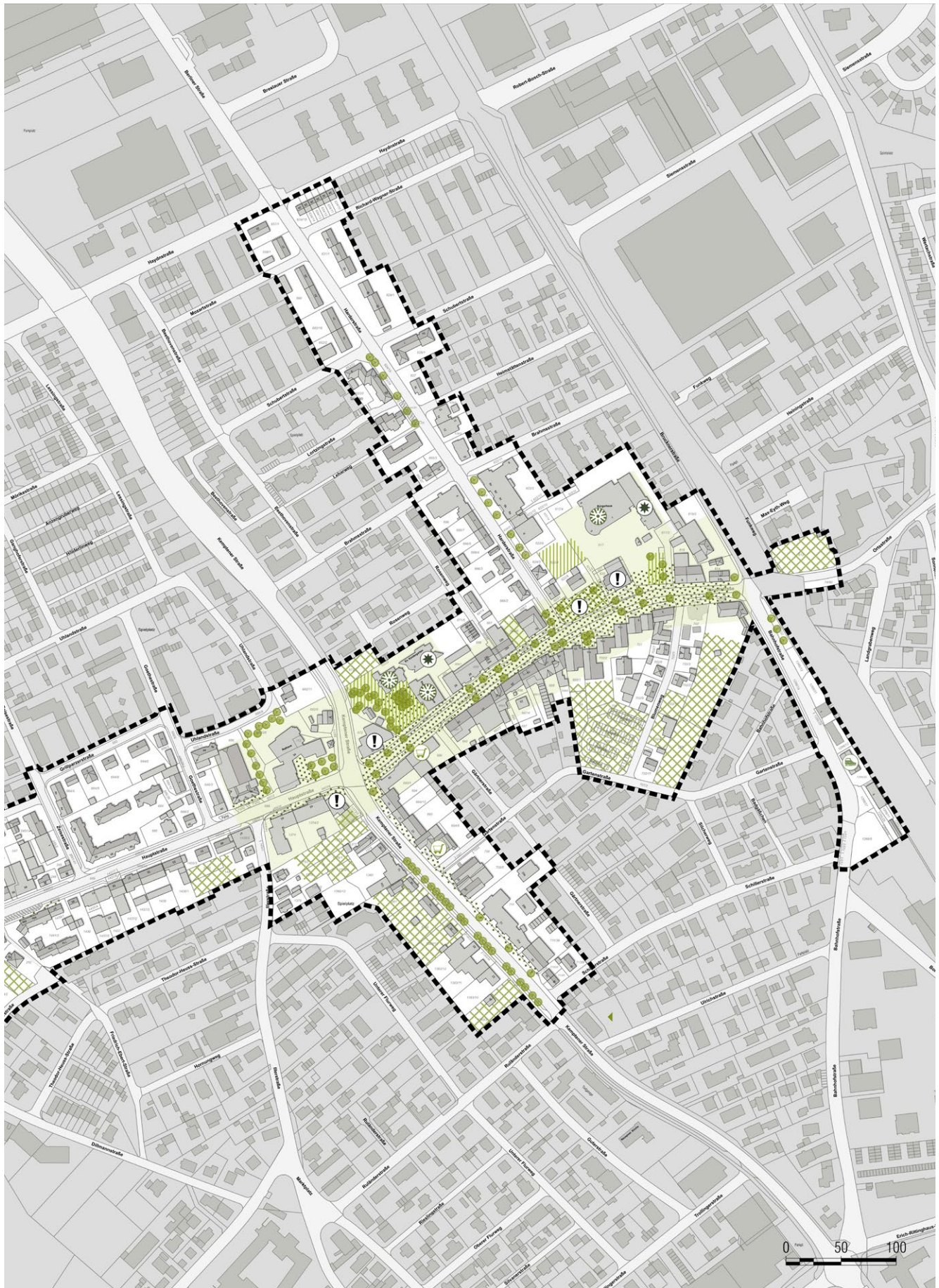


Abb. 139 SWOT - Stärken und Potenziale

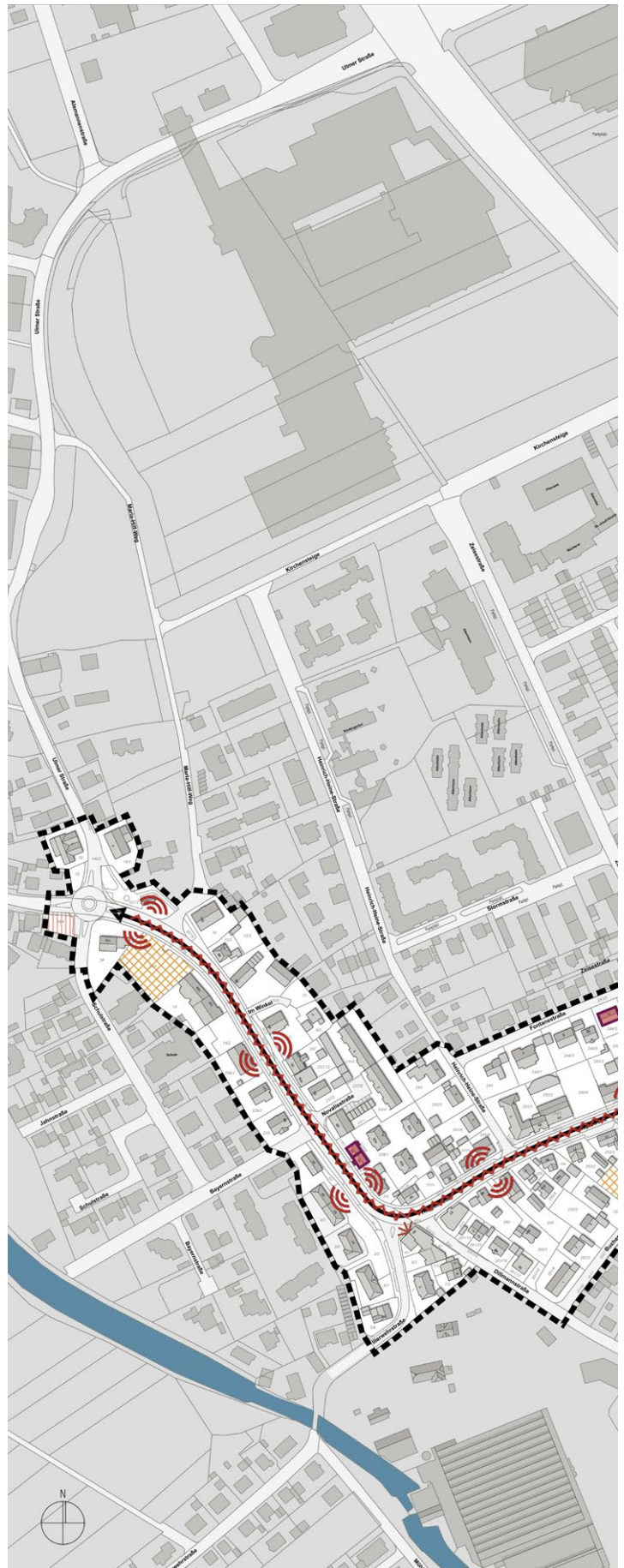
G.2 SCHWÄCHEN UND RISIKEN

Die Qualität der Sendener Innenstadt wird durch die hohe Verkehrsbelastung und den ausgehenden Verkehrslärm der Hauptstraße und Kemptener Straße eingeschränkt. Durch eine mangelnde Gestaltung der Straßenräume und fehlende Querungsmöglichkeiten entsteht zudem eine Barrierewirkung.

Der öffentliche Raum, geprägt von einem hohen Parkierungsanteil, weist besonders im zentralen Bereich Gestaltungsdefizite auf. Es sind vereinzelte Leerstände, teilweise unattraktiv gestaltete Schaufensterzonen und schlechte Gebäudezustände auffindbar. Zudem sind wichtige stadt-bildprägende Fassaden von Gestaltungsmängeln geprägt und es fehlen wesentliche Raum- und Platzkanten, wie beispielsweise am Marktplatz. Die Eingänge zur Innenstadt von der Kemptener Straße und der Bahnhofstraße aus sind ebenfalls unzureichend gestaltet. Hier mangelt es an einer ansprechenden Auftaktsituation. Auch die Straßenraumgestaltung der Achse Senden Nord – Innenstadt wird ihrer wichtigen Verbindungsfunktion nicht gerecht.

Insgesamt fehlen in der Innenstadt attraktive, öffentliche Grünflächen. Im Plangebiet sind zudem einige untergenutzte Flächen vorhanden, die Potenzial zur Nachverdichtung aufweisen.

-  Abgrenzung Plangebiet
-  Gestaltungsdefizit im zentralen Bereich
-  Straße mit hoher Verkehrsbelastung
-  Lärmbelastung
-  Räumliche Barriere
-  Verbindungsraum mit Gestaltungsdefizit
-  Untergenutzte Flächen
-  Ungestaltete Eingangssituation
-  Leerstand
-  Schlechter Gebäudezustand
-  Fehlende Raumkanten
-  Wichtige Fassaden mit Gestaltungsdefizit



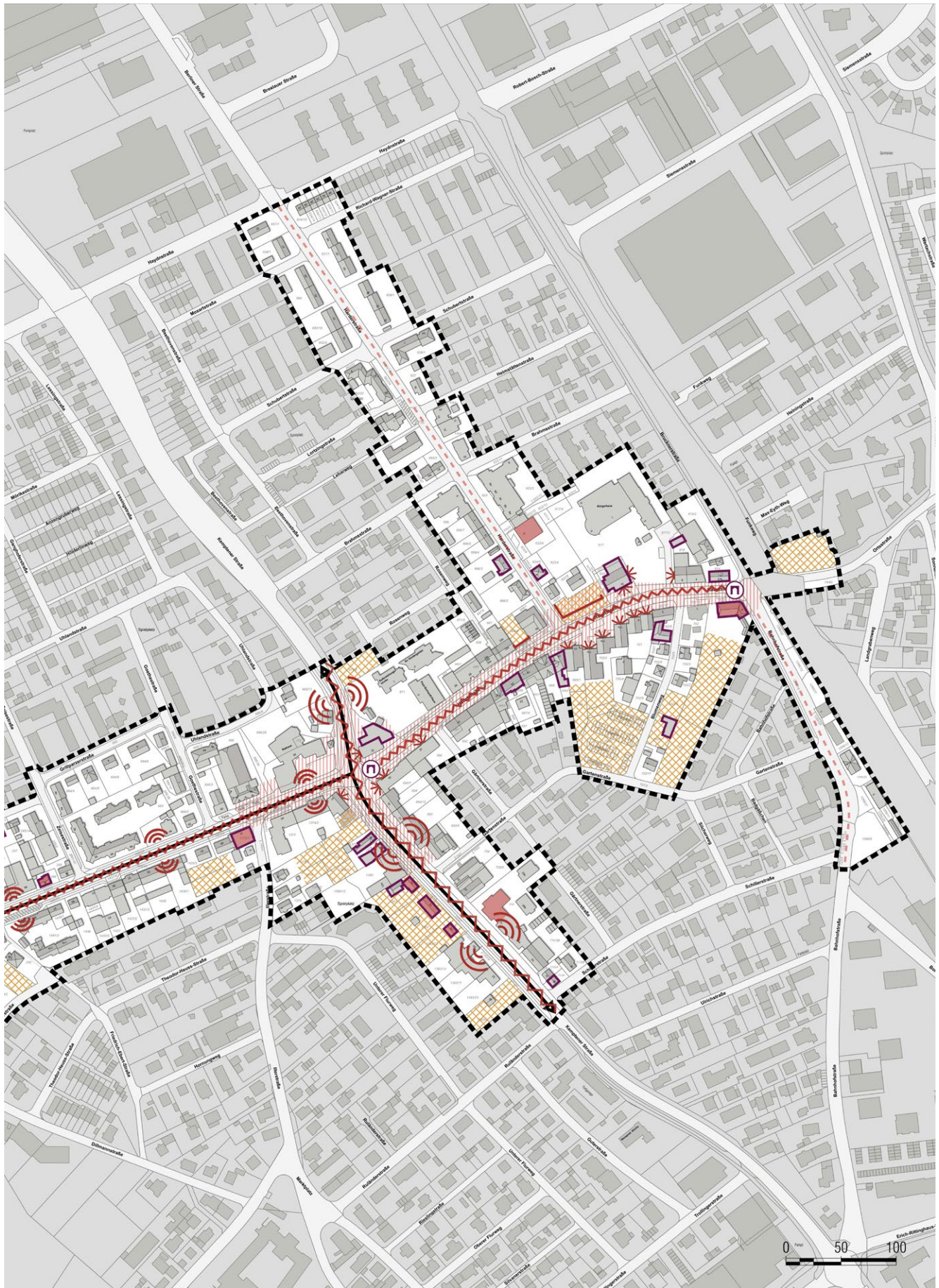


Abb. 140 SWOT - Schwächen und Risiken

G.3 ZUSAMMENFASSUNG

STÄRKEN

- ▶ Der Bahnhof als Mobilitätsknotenpunkt ist von der Innenstadt aus fußläufig erreichbar und bietet eine gute Anbindung an die Städte Ulm, Neu-Ulm und Memmingen
- ▶ Wohnortnahe medizinische Grundversorgung ist durch das Gesundheitszentrum und das Ärztehaus sichergestellt
- ▶ Durch die zentralen Versorgungsangebote und den Wochenmarkt ist die Nahversorgung gesichert
- ▶ Kitas sowie die Grundschule Senden und die Grundschule Ay sind fußläufig erreichbar
- ▶ Das Bürgerhaus bildet den sozialen Schwerpunkt und bietet Platz für Veranstaltungen
- ▶ Der Illerwald und die Baggerseen sind attraktive umliegende Naherholungsgebiete
- ▶ Freizeiteinrichtungen wie Schwimmbad und Eislaufanlage liegen nahe der Innenstadt

SCHWÄCHEN

- ▶ Einzelhandelsangebot beschränkt sich in der Innensadt hauptsächlich auf den kurz- und mittelfristigen Bedarf, innerstädtische Leit-sortimente mit Anziehungskraft sind quasi nicht vorhanden
- ▶ Es ist keine historische Siedlungsstruktur und Bausubstanz in der Innenstadt vorhanden, da der historische Ortskern Sendens östlich der Bahn-trasse liegt
- ▶ Hohe Verkehrsbelastung und Trennwirkung der Hauptstraße und Kemptener Straße wirken sich negativ auf die Aufenthaltsqualität in der Innen-stadt aus
- ▶ Gestaltungsdefizit des öffentlichen Raums und der Fassaden beeinträchtigt das Stadtbild
- ▶ Mangel an öffentlichen Grünstrukturen in der Innenstadt
- ▶ Flächen sind teilweise nicht effizient ausgenutzt
- ▶ Mangel an Kultur- und Freizeitangeboten sowie hochwertiger Gastronomie im Plangebiet
- ▶ Die rechtskräftigen Bebauungspläne machen unzureichende Vorgaben und entsprechen nicht mehr den heutigen Anforderungen an die städte-bauliche Entwicklung

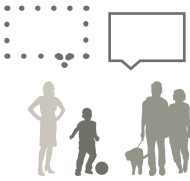
CHANCEN

- ▶ Durch eine bessere Vernetzung der Innenstadt mit Senden Nord können Synergieeffekte genutzt und die Innenstadt gestärkt werden
- ▶ Stärkere Konzentration des Einzelhandel- und Dienstleistungsschwerpunktes zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Innenstadt
- ▶ Neugestaltung/ Neuordnung im Bereich des Marktplatzes kann wichtiger Baustein zur Belebung der Innenstadt sein
- ▶ Schaffung von Wohnraum im Zentrum durch die Ausnutzung von Nachverdichtungspotenzialen, insbesondere am Blumenweg und an der Kempfener Straße
- ▶ Durch Schaffung von altersgerechtem Wohnraum können junge Menschen bestehende Wohngebäude übernehmen
- ▶ Eine Entwicklung/ Neubebauung von Schlüsselgrundstücken kann das Stadtbild aufwerten und attraktive Sichtbeziehungen schaffen

RISIKEN

- ▶ Hohe Konkurrenz des Einzelhandels im Gewerbegebiet Senden Nord kann zu weiteren Leerständen in der Innenstadt führen
- ▶ Die starke Verkehrsbelastung und der hohe Parkierungsanteil beeinträchtigt die Wohn- und Aufenthaltsqualität in der Innenstadt
- ▶ Durch die begrenzten Querungsmöglichkeiten der Bahnlinie, wirkt diese als Barriere im Stadtgebiet
- ▶ Durch die begrenzten Querungsmöglichkeiten der Kempfener Straße und Hauptstraße wirken die Straßen ebenfalls als Barriere im Stadtgebiet

H BETEILIGUNG



H.1 BÜRGERVERANSTALTUNG

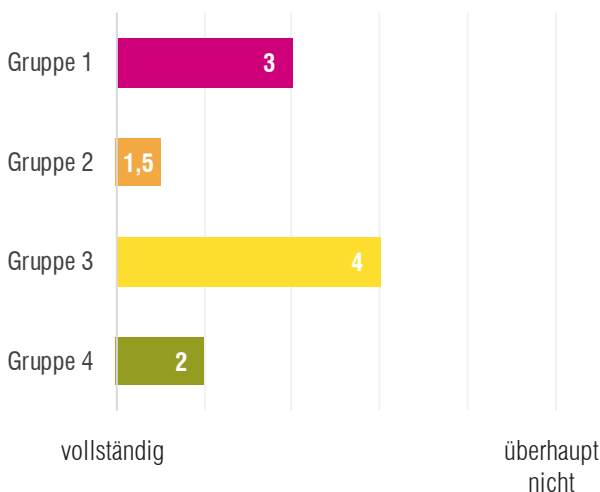
Im Rahmen des Beteiligungsprozesses zum Teilräumlichen Stadtentwicklungskonzept „Zukunft Innenstadt“ fand am 15. Februar 2023 eine Bürgerveranstaltung im Bürgerhaus Senden statt. Vor Ort waren einige interessierte Bürgerinnen und Bürger, die Stadtverwaltung und die Bürgermeisterin, jeweils ein Fachplaner zu den Themen Radverkehr und Parkraum sowie das Team der Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH.

Bei einem Impulsvortrag wurde zuerst die historische Entwicklung Sendens thematisiert und auf den vorhandenen Bestand im Plangebiet eingegangen. Daraufhin wurde das Leitbild präsentiert, passende realisierte Projektbeispiele den Bürgerinnen und Bürgern vorgestellt und der aktuelle Stand des Parkraumkonzeptes und der Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes zusammengefasst.

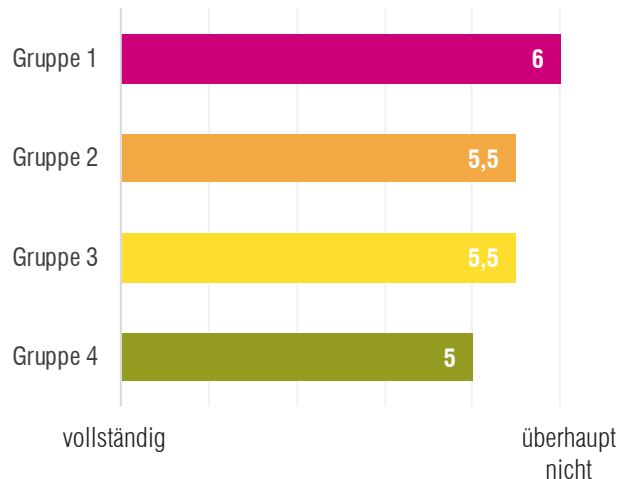
Anschließend hatten die Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit an Gruppentischen das Leitbild zu diskutieren, die gestellten Leitfragen zu beantworten, Ideen zu verorten und allgemeine Anregungen aufzuschreiben. Hierzu lagen auf den Tischen Plakate mit einem Luftbild, dem Leitbild und den Leitfragen bereit. Zum Schluss wurden die Ergebnisse der Gruppen im Plenum vorgesellt und gemeinsam diskutiert.

Die Ergebnisse der Gruppen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Wie gut können Sie sich mit dem beschriebenen Leitbild identifizieren?



Der Ortskern von Ay mit der westlichen Hauptstraße ist einer der wenigen Bereiche in Senden mit historischem Hintergrund (z.B. Maria Hilf Kapelle). Wird die heutige Situation dieser historischen Bedeutung gerecht?



Im Bereich Ay wurde hauptsächlich der Wegfall der großkronigen Bäume und der Pizzeria/ des Biergartens „Angelo“ zur Realisierung der drei geplanten Mehrfamilienhäuser in der Schulstraße 1 kritisiert. Auch thematisiert wurde die geringe Fußgängerfreundlichkeit und die fehlenden Querungsmöglichkeiten im Bereich des Kreisverkehrs und der Dillmannstraße.

Die westliche Hauptstraße soll zukünftig eine Verbindungsfunktion zwischen dem Kreuzungspunkt Hauptstraße/Dillmannstraße/Illerwehrstraße und der lebendigen Mitte übernehmen. Dafür soll der öffentliche Raum aufgewertet und stärker begrünt werden. Wie wichtig ist Ihnen das? Welche Maßnahmen schlagen Sie für die Umsetzung dieses Ziels vor?

Alle vier Arbeitsgruppen wünschen sich mehr Sicherheit für den Radverkehr und schlagen hierfür die Einrichtung eines Radweges vor. Zudem wird von den Bürgerinnen und Bürgern für den Abschnitt zwischen Rathaus und der Kapelle Ay die Einrichtung einer 30 km/h Zone, die Sperrung für den Schwerlastverkehr bzw. die ausschließliche Befahrung durch Anliegerverkehr angeregt. Für eine höhere Gestaltqualität im Straßenraum wurden Ideen wie ein offener Wasserlauf entlang der Hauptstraße, eine stärkere Begrünung und eine durchgängige Baumallee zur Mitte/ zum Bahnhof genannt. Weitere Ideen der Arbeitsgruppen sind ein zusätzliches Eiscafé, hochwertige ToGo-Angebote und Gastronomie im gehobenen Stil.



In der Kemptener Straße soll zukünftig die Verkehrsführung verbessert und damit die Verkehrssicherheit erhöht werden. Wie wichtig ist Ihnen das? Welche Maßnahmen schlagen Sie für die Umsetzung dieses Ziels vor?

Eine große Rolle in der Diskussion der Arbeitsgruppen spielte die Umgestaltung des Knotenpunktes Hauptstraße/ Kemptener Straße. Drei der vier Gruppen schlagen einen Kreisverkehr vor. Eine der Gruppen regt eine Unterführung für den Durchgangsverkehr der Kemptener Straße an. Generell besteht der Wunsch der Bürgerinnen und Bürger den Schwerlastverkehr über die B28 / A7 umzuleiten. Für den Radverkehr wird eine klare Trennung vom motorisierten Verkehr und Fußverkehr sowie eine beidseitige Radwegführung gewünscht. Auch angeregt wird eine zusätzliche Querungshilfe. Zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität schlagen die Arbeitsgruppen eine Neugestaltung des Rathausplatzes vor.

Die lebendige Mitte soll zukünftig die Funktion als Nahversorgungs- und Dienstleistungsschwerpunkt übernehmen. Eine Verkehrsberuhigung und ergänzende Angebote wie Gastronomie sollen das Stadtzentrum beleben und eine höhere Aufenthaltsqualität schaffen. Wie wichtig ist Ihnen das? Welche Maßnahmen schlagen Sie für die Umsetzung dieses Ziels vor?

Folgende Punkte wurden von den Arbeitsgruppen genannt:

- Mehr Grün und ruhige Aufenthaltsbereiche schaffen, Bürgerhaus / Sparkasse Platz sollte grün (Rasen) werden, von Bäumen gesäumt
- Straßenbelag ändern, Pflaster zu gefährlich und rutschig
- Radwege schaffen!
- Eck Bahnhofstraße/ Hauptstraße als „kleinen Park“ gestalten, eingemauert und ruhigen, grünen Aufenthaltsbereich schaffen, Verbindungs-Aufenthaltsbereich vom Bahnhof zur Stadtmitte, „Das grüne Tor“ in die Stadt
- Park+Ride Parkplatz
- Kann optimiert werden mit mehr Grün, z.B. bunter durch Blumen und andere Bäume, grüner „Belag“, vielleicht wie ein Klostergarten, Wege und Bänke und Grün/ Beete
- Funktionalität der lebendigen Mitte erfordert überörtliche Attraktivität (Gastro, Aufenthaltsqualität)

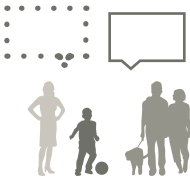
- Shuttle-Bus vom EKZ Senden-Nord zur Lebendigen Mitte (ggf. über Ay)
- Lebendige Mitte (Stelle Delphi Restaurant): Hochpunkt 7-8 Geschosse mit Restaurant ganz oben, interessante Dachgestaltung + PV-Anlage, Leuchtturm, als 3D-Drucker Pilotprojekt
- Ja ist wichtig! Hauptstraße Ost verkehrsberuhigte Zone, Anbindung Nahverkehr optimieren (Fußgänger, Radfahrer + Parken), Zufahrt „jenseits“ Bahnübergang verbessern
- Mehr Fachärzte in Senden
- Belebung alter Marktplatz
- Bürgerhaus mehr beleben, Gastro/ Café, Platz zu heiß!

An welcher Stelle sind die oberirdischen Stellplätze zwingend zu erhalten?

Drei der vier Gruppen haben das Anliegen, den Parkplatz Blumenweg zu erhalten. Es wurde zudem vorgeschlagen die Anzahl der öffentlichen Stellplätze an dieser Stelle (evtl. durch offenes Parkhaus/ Etage) zu erhöhen. Des Weiteren sind den Bürgerinnen und Bürgern die Stellplätze in der Tiefgarage Bürgerhaus, die offenen Stellplätze vor dem Gesundheitszentrum, im Bereich der Volksbank (Marktplatz) und am Rathaus wichtig. Im westlichen Teil der Hauptstraße wurden die Stellplätze vor dem Schreibwarengeschäft (Hauptstraße 69), im Bereich der Einmündung der Heinrich-Heine-Straße und an der Apotheke Ay genannt.



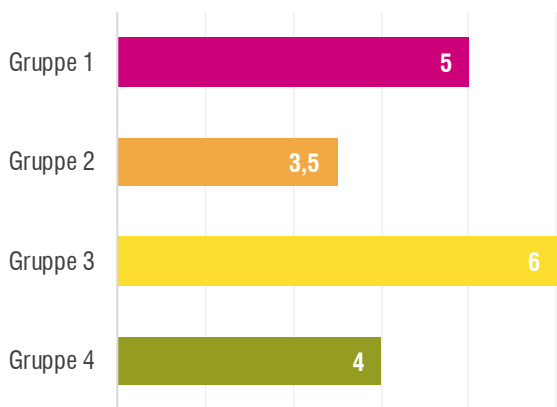
Abb. 141 ErgebnisBürgerveranstaltung: zuerhaltende Stellplätze



Welcher Bereich ist für Sie das Zentrum von Senden?

Der Bereich, der im Leitbild als „Lebendige Mitte“ dargestellt wird (Bereich Rathaus bis Bahnübergang) sehen drei der vier Gruppen ebenfalls als Zentrum Sendens. Für eine der Arbeitsgruppen gehört darüber hinaus der Stadtpark, der ursprüngliche Ortskern östlich der Bahngleise, der Bahnhof, der Parkplatz Blumenweg, der südliche Teil der Harderstraße, ein Teil der Kemptener Straße sowie die Hauptstraße ab Einmündung der Heinrich-Heine-Straße zum Zentrum dazu.

Was ist Ihnen wichtiger? Parken direkt vor dem Geschäft oder die Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum?



Parken direkt vor dem Geschäft

Erhöhung der Aufenthaltsqualität

Durch welche Maßnahmen kann die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum gestärkt werden?

Folgende Ideen wurden genannt:

- Mehr Grün in die Stadt
- Abwechslungsreiche Wegeführung für Fußgänger
- Zusätzliche Wasserspiele
- Grüne Inseln
- Saubere Bänke an interessanten Stellen

- Cafés auch draußen
- Mülleimer
- Öffentliche Toilette mit Hinweis
- Gastronomie ausweiten, Stärkung der kleinteiligen Gastronomie, Außenbestuhlung

Was würden Sie an der Straßenraumgestaltung der Hauptstraße zwischen Rathaus und Ay verändern?

Folgende Ideen wurden genannt:

- Baumallee als grüne Verbindung in der Hauptstraße
- Mehr Platz zum Verweilen, ohne Straßenlärm, mehr Aufenthaltsqualität
- Ay Hauptstraße: Beschattung, Begrünung
- Begrünen und Verkehrsarten trennen (Auto, Parken, Radfahrer, Fußgänger)
- Fahrradweg, Neuaufteilung Straße, Grün für Stadtklima, mehr Grün, Mobility-Hub, Hauptstraße Tempo 30 von Ortsanfang (von Illerkirchberg) bis Rathaus

Weitere Anregungen der Bürgerinnen und Bürger:

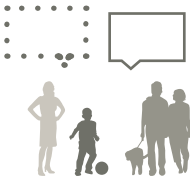




Abb. 142 Bürgerveranstaltung - Präsentation der Gruppenergebnisse



Abb. 143 Bürgerveranstaltung - Diskussion im Plenum



H.2 ONLINE-BETEILIGUNG

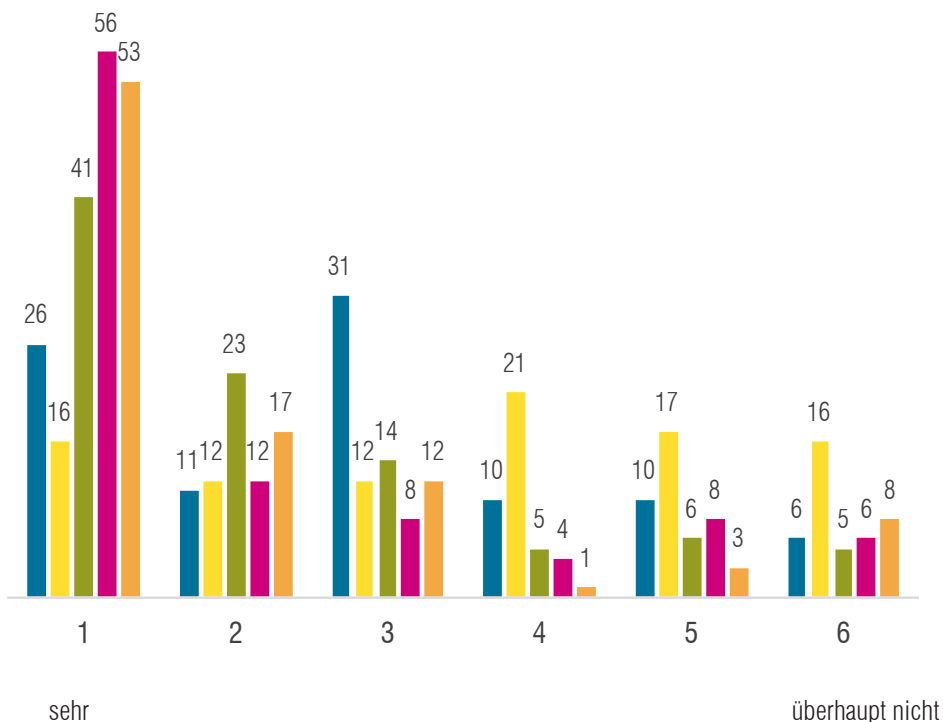
Zusätzlich zur Bürgerveranstaltung fand vom 27. Februar bis einschließlich 10. März 2023 eine Online-Beteiligung statt. Die Öffentlichkeit hatte in diesem Zeitraum die Möglichkeit Anregungen, Ideen, Wünsche und Kritik zum teilräumlichen Stadtentwicklungskonzept zu äußern. Der Link zur Umfrage wurde bei der Bürgerveranstaltung, im Amtsblatt „Stadtboten“ sowie auf der Website und dem Instagram-Account der Stadt Senden bekanntgegeben.

Für die Umfrage wurde das Beteiligungstool INKA der tetraeder.com gmbh genutzt. Dieses ermöglicht eine klassische Umfrage in Kombination mit individuellen Kartenanwendungen. So konnte die Öffentlichkeit gezielte Fragestellungen zum Plangebiet beantworten sowie Anregungen und Hinweise in Karten verorten.

Insgesamt wurden 94 Fragebögen ausgefüllt.

A Leitbild

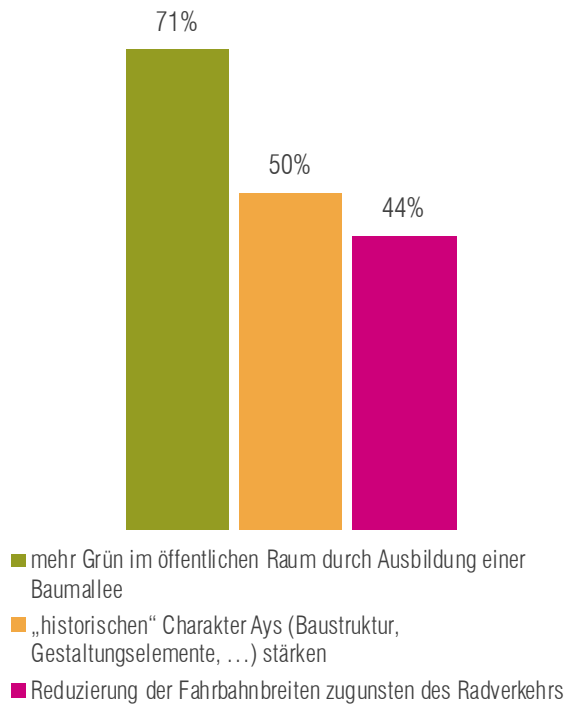
- Wie gut können Sie sich mit dem oben beschriebenen Leitbild identifizieren?
- Der Ortskern von Ay und die westliche Hauptstraße sind einer der wenigen Bereiche in Senden mit historischem Hintergrund (z.B. Maria Hilf Kapelle). Wird die heutige Situation dieser historischen Bedeutung gerecht?
- Die Hauptstraße soll zukünftig eine Verbindungsfunktion zwischen dem Knotenpunkt Hauptstraße/Dillmannstraße/ Illerwehrstraße und lebendige Mitte (Nahversorgung und Dienstleistung) übernehmen. Dafür soll der öffentliche Raum aufgewertet und stärker begrünt werden. Wie wichtig ist Ihnen das?
- In der Kemptener Straße soll zukünftig die Verkehrsführung verbessert und damit die Verkehrssicherheit erhöht werden. Wie wichtig ist Ihnen das?
- Die lebendige Mitte soll zukünftig die Funktion als Nahversorgungs- und Dienstleistungsschwerpunkt übernehmen. Eine Verkehrsberuhigung und ergänzende Angebote wie Gastronomie sollen das Stadtzentrum beleben und eine höhere Aufenthaltsqualität schaffen. Wie wichtig ist Ihnen das?





B Bereich Ay / Hauptstraße

Welche der Maßnahmen befürworten Sie für den Bereich Ay und die Hauptstraße in diesem Abschnitt?



Aus den Ergebnissen der Online-Beteiligung geht hervor, dass die Bürgerinnen und Bürger sich für den Bereich Ay besonders mehr Grün im öffentlichen Raum wünschen.

Auch das Thema der Verkehrsberuhigung und -sicherheit in diesem Abschnitt der Hauptstraße wurde häufig thematisiert. Hierzu vorgeschlagen wurde die generelle Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h und der Ausbau von Querungsmöglichkeiten zur Erhöhung der Sicherheit für den Fuß- und Radverkehr, besonders im Bereich der Schule.

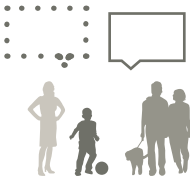
Die Maria-Hilf-Kapelle wurde zudem mehrmals im positiven Zusammenhang genannt.

- ... Den gesamten Bereich als Tempo 30
- ... Reduktion Lkw Verkehr
- ... Reduzieren oder Verlagern der Parkplätze zugunsten des Radverkehrs
- ... Fußgänger Ampel statt Zebrastreifen

- ... mehr Fußgängerquerungen wg. Schul- und Kindergartenkinder
- ... Auf Höhe der Grundschule eine Verkehrsinsel für sicheren Übergang.
- ... Sitzgelegenheiten für Mitbürger, welche nicht mehr so mobil sind.

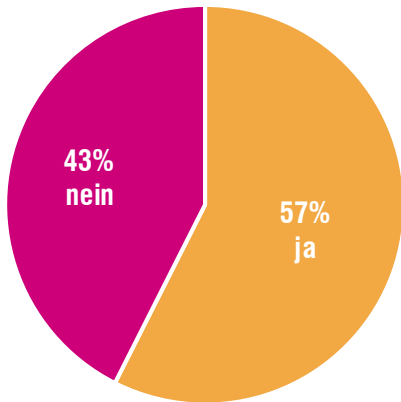
- ... weniger Geschosswohnungsbau im Umfeld
- ... Behutsame Weiterentwicklung des Historischen, Fortführung des Abschnittes mit historischen Dachformen, Mansarddach, Satteldach, Walm-dach mit einer Dachneigung von mindestens 45 °
- ... Rund um den Kreisverkehr sollte ein baulich abgestimmtes Ensemble entstehen das die Kapelle, das Kriegerdenkmal und den Straßenzug Schulstr./Ulmer Str. aufwertet.

- ... Dieser Bereich wirkt aktuell sehr flächenversiegelt. Vielleicht könnte man bei zukünftigen Umgestaltungen auf die durchlässig der Böden achten bzw. Wasserspeicher zum Bewässerung anlegen die dann für die Begrünung genutzt werden kann.
- ... Bessere Durchgangsmöglichkeiten ausarbeiten damit man zu Fuß oder Fahrrad Richtung Inhofer und Heinrich-Heine-Straße kommt!

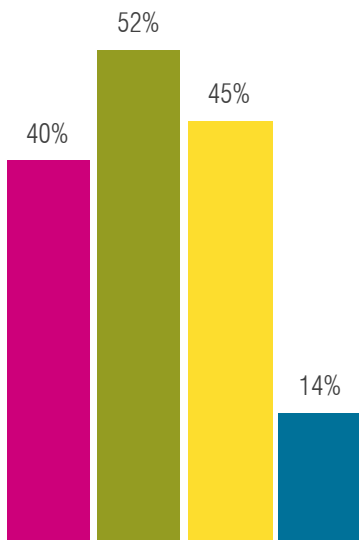


C Bereich Hauptstraße

In den letzten Jahren wurden zahlreiche Neubauten entlang der Hauptstraße errichtet. Fügen sich diese Neubauten in ihrer Gebäudehöhe und Gestaltung Ihrer Meinung nach in das Stadtbild ein?



Was würden Sie an der Straßenraumgestaltung der Hauptstraße zwischen dem Knotenpunkt Hauptstr./ Dillmannstr./ Illerwehrstr. und Rathaus verändern? (Mehrfachauswahl möglich)



- Mehr Platz für Radfahrer, dafür schmalere Fahrbahnen
- Mehr Bäume, dafür Wegfall von einzelnen PKW-Stellplätzen
- Geschwindigkeitsreduzierung, für mehr Sicherheit
- Nichts, ich bin mit der heutigen Gestaltung zufrieden.

... Erlebarmachung der Erdgeschosse, Büros, Gewerbe, Gastronomie

... Mehr Platz für Lokale, Cafe`s, Metzgerei etc. damit sich nicht alles im Zentrum Richtung Bahngleis aufstaut

... Mehr Bäume, aber Parkplätze möglichst erhalten

... Bessere Parkmöglichkeiten

... Ersatzparkplätze für wegfallende Parkplätze

... mehr Fußgängerüberwege

... LKW beschränken auf Anlieger

... Die kleinen und maroden Häuser ersetzen durch neuere Gebäude

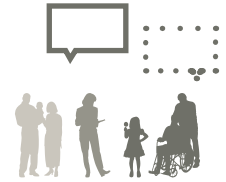
... Bauweise und Höhe der errichteten Gebäude wirkt „klotzig“ gerade weil die Hauptstraße in dem Bereich sehr gerade ist.

... Begrünung der Bushaltestellen

... Gehwege nicht teeren sondern mit grossen Steinplatten versehen.

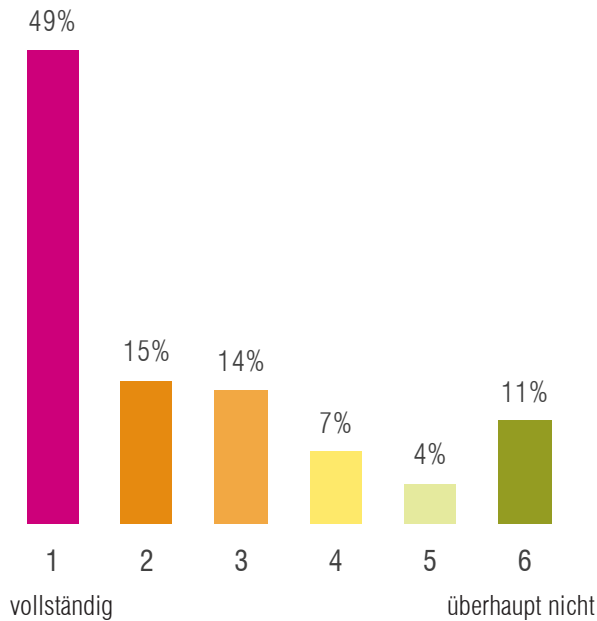
... Gewährleistung der Barrierefreiheit für potentielle Kunden mit Rollstuhl

... Übergang öffentlich zu privat muss einheitlich sein



D Bereich Knotenpunkt Kemptener Straße

Empfinden Sie den Schwerlastverkehr in der Kemptener Straße als störend?



- ... Verkehrsberuhigung durch Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h
- ... Intelligente Ampeln, die erkennen wo der Stau sich bildet.
- ... Umfahrung wie in Vöhringen!

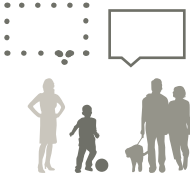
- ... Schwerlastdurchgangsverkehr RAUS aus der Stadt
- ... Sperrung für Durchgangsverkehr
- ... Untertunnelung ab Inhoferkreuzung bis scharfes Eck für den Durchgangsverkehr

78 % der Befragten empfinden den Schwerlastverkehr in der Kemptener Straße als störend. Die Bürgerinnen und Bürger sehen hierin eine Lärmbelastung sowie eine Gefährdung für Fußgänger und Radfahrer. Daher besteht der Wunsch, die Durchfahrt durch die Kernstadt für den Schwerlastverkehr zu sperren und diesen umzuleiten. Für eine erhöhte Sicherheit regen die Befragten den Ausbau von einem beidseitigen Radweg entlang der Kemptener Straße an. Für einen besseren Verkehrsfluss wird unter anderem ein Kreisverkehr vorgeschlagen.

- ... Kreisverkehr
- ... sicherer für Fußgänger und Radfahrer machen, unattraktiv für den Durchgangsverkehr machen damit der Schwerlastverkehr lieber den etwas längeren Weg zurücklegt
- ... beidseitig Radwege

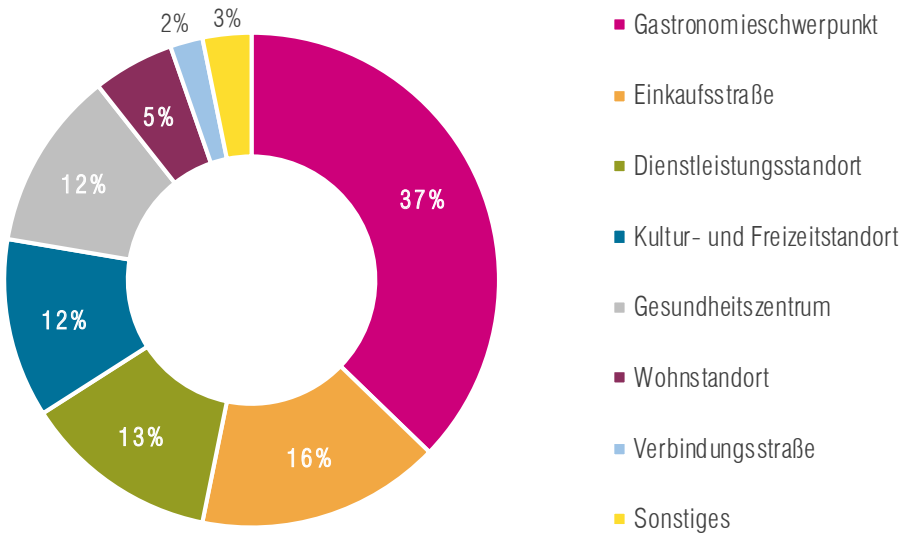
- ... bessere optische Trennung von Rad- und Fußweg zwischen Kreuzung und Side Kebab
- ... Bäume und Begrünung in die Mitte der Fahrbahn verringert die gefahrene Geschwindigkeit und verhindert auch das gefährliche unkontrollierte Queren der Fahrbahn durch Fußgänger.

- ... Gestaltung des Rathausvorplatzes, Nutzbarmachung für die Öffentlichkeit
- ... Ansprechende Läden/Geschäfte, ansprechendere Architektur
- ... Mehr Grün, viele Bäume und Pflanzen

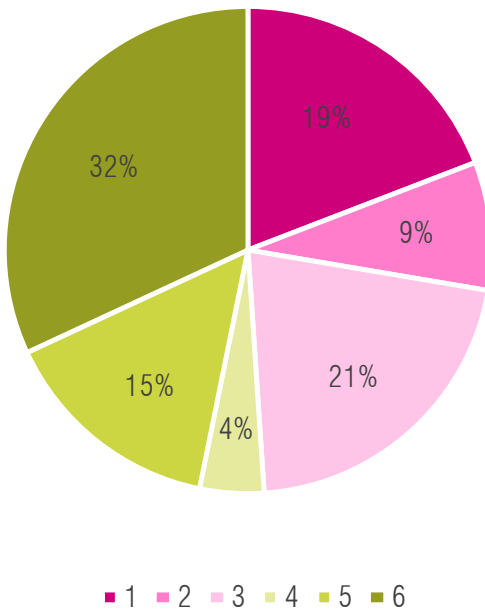


E Bereich Lebendige Mitte

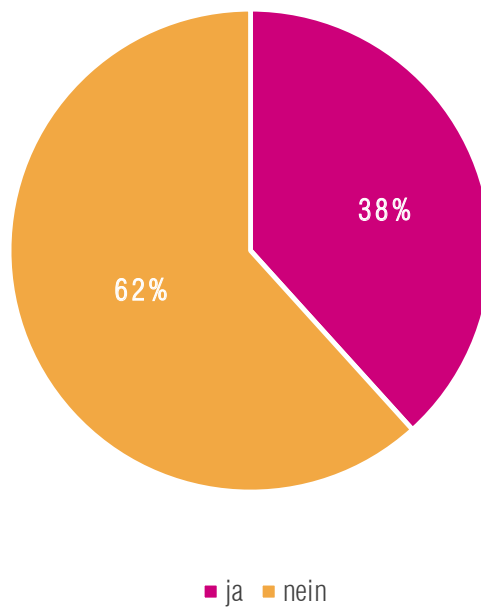
Welche Rolle teilen Sie der künftigen lebendigen Mitte zu?



Was ist Ihnen wichtiger?
Parken direkt vor dem Geschäft (1) – Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum (6)



Für den Bereich der lebendigen Mitte wurde bereits ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Tempo 20 ausgewiesen. Sehen Sie weitere Maßnahmen wie z.B. Einbahnverkehr, temporäre Sperrung der Straßen für PKWs/LKWs als sinnvoll?





Die größte Mehrheit sieht die Lebendige Mitte zukünftig als Gastronomieszwerpunkt. Dies spiegelt sich auch in dem deutlichen Wunsch nach Orten zum Verweilen wieder. Hauptsächlich genannt wurden ansprechende Cafés, die Ausweitung von Gastronomie mit Außenbestuhlung, ein Biergarten sowie ein Spielplatz für Kinder.

Ein weiteres häufig genanntes Thema ist die Grünversorgung des Zentrums. Hier sehen die Bürgerinnen und Bürger ein Defizit.

Viele der Befragten sehen eine weitere Verkehrsberuhigung oder auch die Sperrung der Hauptstraße im Bereich des Bürgerhauses für den motorisierten Individualverkehr für sinnvoll an, da sich bisher nur in geringen Maßen an die 20km/h gehalten wird. Vorschläge sind auch die Einrichtung einer Einbahnstraße und die Sperrung für den Schwerlastverkehr. Weitere Ideen sind die Einrichtung einer Fußgängerzone oder Fahrradstraße sowie die temporäre Sperrung der Straße für PKWs tagüber. Zudem wünschen sich die Bürgerinnen und Bürger mehr Querungshilfen in Form von Fußgängerüberwegen oder Verkehrsinseln und die verstärkte Kontrolle der Geschwindigkeitseinhaltung. Einige finden das Tempo 20 jedoch übertrieben und wünschen sich die Wiedereinführung des Tempo 30.

- ... Poller in der Höhe der Harderstr., die von Bussen und Rettungsfahrzeugen gesenkt werden können.
- ... Tunnel im Bereich Robert-Bosch-Straße. Ist nicht neu, aber dann wäre auch eine Fußgängerzone im Bereich möglich.
- ... Schönes Café/ Bistro mit Außenbestuhlung

- ... Fußgängerzone Hauptstrasse, Bäume, Außengastronomie ausweiten
- ... Wenn dann sollte die Hauptstraße komplett gesperrt werden um sie voll nutzen zu können, ähnlich der Hirschstraße in Ulm. Dafür sollten dann aber genug Parkplätze bzw. Tiefgaragenplätze verfügbar sein sowie eine gute Umfahrung der Innenstadt.

... Die lebendige Mitte sollte eine gute Mischung aus Gastro, Einkauf wie Bäcker, Metzger, Kultur... etc sein. Parken nur für Kurzzeit, ansonsten Parkplatz Blumenstrasse und Parkhaus Bürgerhaus.

... Verkehrsberuhigten Bereich durch andere Fahrbahn-/ Bodenbeläge deutlicher machen.

... Ruhenden Verkehr verlagern oder einschränken. Der Parksuchverkehr und Rangierverkehr stört Fußgänger und Radfahrer.

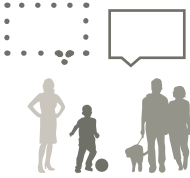
... Fußgängerpassage Iller Apotheke-Bahnübergang dafür weiteren Auto Bahnübergang Schubertstr-Siemensstr.

... Den Bereich von Bahnlinie bis vor zur Kempenerstraße als Fußgängerzone und dort wo das Sparkassengebäude steht einen schönen Biergarten mit daraus einsehbar Spielplatz. Dazu die Eisdielen und Cafés.

... Leerstehende Gebäude nutzbar machen (Matratzenladen)

... Die Straßengestaltung so ändern bzw. anpassen, dass es für Autofahrer unattraktiv wird durchzufahren.

... Umgestaltung alter Marktplatz, Gemeinschafts(hoch)beete, Dachbegrünung, Parkkonzept außerhalb der Mitte, Ansprechende Locations für junge Stadt/Leute, Co-Working-places



F Weitere Ideen und Anregungen

... Die neue Verkehrsführung am Bahnübergang sollte dringend überdacht werden. Bei geschlossenen Schranken bilden sich Staus weit in die Hauptstraße, sogar teilweise in die Harderstraße.

... Bessere Fahrradparkplätze rund um den Bahnhof. Man traut sich kaum das Rad dort abzuschließen.

... Wünschenswert wäre aus meiner Sicht natürlich mehr Grün und Bäume in der Stadt. Es sollte einheitlich bepflanzt werden und nicht wahllos durcheinander. Zb auch mit mehrjährigen Stauden, Gräsern usw....

... Lademöglichkeiten für E-Autos schaffen.

... Ich wünsche mir von der Stadtverwaltung und vom Stadtrat mehr Mut für Veränderungen. Die Zukunft für Pkw in diesen Bereichen ist vorbei. Mehr Rechte für Fußgänger und Fahrradfahrer. Mehr Wohn- und Lebensqualität sind die Zukunft in diesem Bereich.

... Schöne Sitzplätze mit Bäumen

... Eine großer Wunsch wäre wirklich mehr Möglichkeiten für Außengastronomie. Das fehlt in Senden komplett. Zur Not zu Lasten des Verkehrs. Denn ich bin der Meinung, wenn die Menschen gerne in die Innenstadt kommen, dann suchen sie auch den Einzelhandel auf. Ich bin nicht der Meinung, dass eine Verkehrsberuhigung automatisch der Tod des Einzelhandels ist.

... Die Stadt Senden braucht Gastronomie und Kultur in der lebendigen Mitte die zum Verweilen einlädt. Ein Jugendhaus oder Jugendtreffpunkt etwas außerhalb, z.B. im Stadtpark z. B. an der Skateranlage. So müssen sich die Jugendlichen nicht unter dem Vordach der Mittelschule oder Feneberg aufhalten. Mehr Angebote für Jugendliche. z.B. Jugenddisco etc.. Konzerte oder Freilichtkino im Stadtpark an unserer schönen Bühne

... Mehr Aktionen wie das Stadtfest/ Weihnachtsmarkt im Zentrum auf den Plätzen. Ein grünes, funktionales und dennoch parkähnliches Stadtzentrum ist wünschenswert.

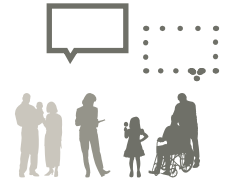
... Verzicht auf sogenannte Schutzstreifen für Radfahrer. Einrichtung von Dooring Zonen an den Parkstreifen in der Hauptstraße Richtung Ay.

... Integration umdenken

... In der Einkaufsstraße ist das Angebot sehr einseitig, viele Bäcker. Es fehlen: deutsches Restaurant, italienisches Restaurant, Spielzeuggeschäft, Freizeitangebote für Kinder (evtl Wasserspielplatz)

... Mehr Kontrollen um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Es wird gerast, rote Ampeln werden ignoriert. Als Fussgänger und Radfahrer fühle ich mich nicht mehr sicher in Senden.

... Es fehlen: deutsches Restaurant, italienisches Restaurant, Spielzeuggeschäft, Freizeitangebote für Kinder (evtl Wasserspielplatz)



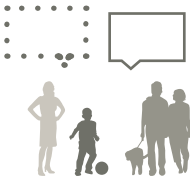
G Öffentliche Stellplätze



Abb. 144 Ergebnis Online-Beteiligung: zuerhaltende Stellplätze

Die Bürgerinnen und Bürger wurden in der Online-Beteiligung gebeten, die öffentlichen Stellplätze zu kennzeichnen, die Ihnen besonders wichtig sind und erhalten werden sollten.

Am häufigsten markiert wurden der Parkplatz Blumenweg, die Stellplätze entlang der Hauptstraße, besonders im Bereich des Schreibwarengeschäftes (Hauptstraße 69), im Bereich des Rathauses sowie im Bereich zwischen Kirche und Bürgerhaus und die öffentlichen Stellplätze am Bahnhof.



H Lieblingsorte

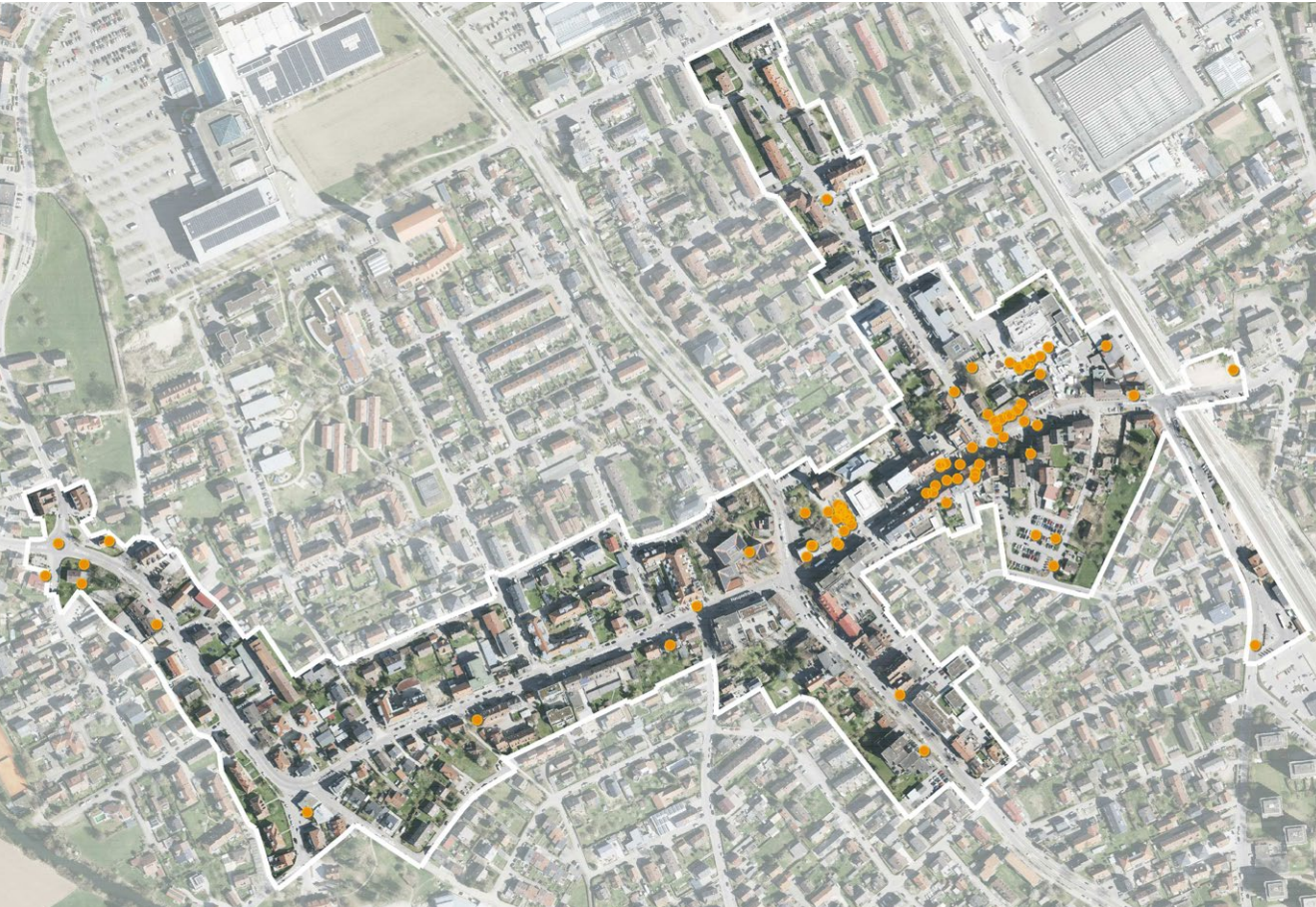


Abb. 145 ErgebnisOnline-Beteiligung: Lieblingsorte

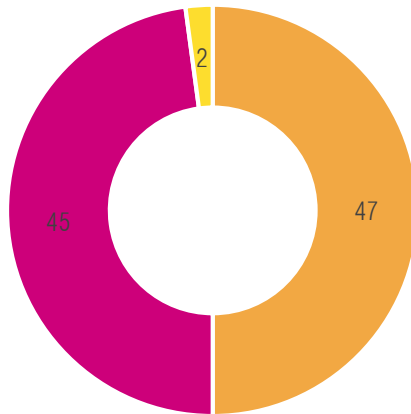
Die abgebildete Karte zeigt die markierten Lieblingsorte der Bürgerinnen und Bürger.

Besonders beliebt ist der Platz an der Auferstehungskirche, der Marktplatz am Bürgerhaus, der alte Marktplatz sowie der Bereich zwischen Kirche und Bürgerhaus. Vereinzelt wurde zudem der Bereich um die Maria-Hilf-Kapelle als Lieblingsort gekennzeichnet. Auffällig ist, dass im westlichen Abschnitt der Hauptstraße kaum Lieblingsorte markiert wurden.

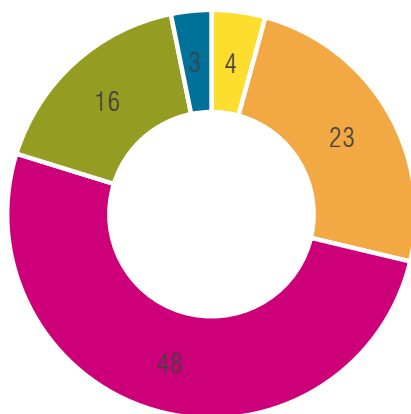


I Personenbezogene Angaben

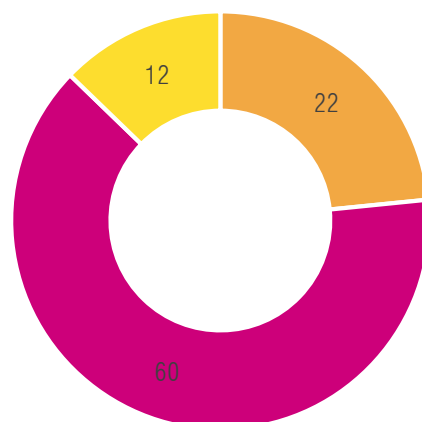
H.3 FAZIT



■ männlich ■ weiblich ■ divers



■ 16 - 25 Jahre ■ 26 - 40 Jahre ■ 41 - 60 Jahre
 ■ 61 - 80 Jahre ■ über 80 Jahre



■ im Plangebiet (oder angrenzend)
 ■ in Senden
 ■ außerhalb Sendens

In der Beteiligung wurde der Wunsch der Bürgerinnen und Bürger zu mehr Grün (Bäume, Beete, Grünflächen) in der Innenstadt besonders deutlich. Zur weiteren Stärkung der Aufenthaltsqualität wurden häufig Sitzmöglichkeiten, hochwertigere Gastronomie und Cafés mit Außenbestuhlung genannt. Auch ist die Mehrheit dazu bereit, auf einen Teil der öffentlichen Stellplätze zugunsten der Aufenthaltsqualität zu verzichten, bzw. etwas weitere Wege in Kauf zu nehmen.

Für den Bereich der westlichen Hauptstraße wird eine Verkehrsberuhigung mit Tempo 30 und eine klare Trennung der Verkehrsteilnehmer gewünscht. Eine Baumallee als grüne Verbindung wurde ebenfalls häufig genannt. Für die Kemptener Straße schlugen die Bürgerinnen und Bürger die Neuordnung des Knotenpunktes Hauptstraße/ Kemptener Straße vor, beispielsweise durch die Gestaltung eines Kreisverkehrs sowie einen beidseitigen Radweg.

Im Allgemeinen wird aus den Anregungen der Beteiligung deutlich, dass in Senden Orte, die zum Verweilen einladen, fehlen. Besonders abseits des Zentrums sind kaum Lieblingsorte der Bürgerinnen und Bürger vorhanden.

| INSTRUMENTE ZUR UMSETZUNG

I.1 KOMMUNALE INVESTITIONS-PROJEKTE

Im Anschluss an die Definition der Ziele und Maßnahmen stellt sich nun die zentrale Frage der Umsetzung vor Ort. Angesichts der Komplexität möglicher Handlungsansätze schlagen wir als Diskussionsgrundlage zunächst folgende übergeordnete Differenzierung vor:

1. Kommunale Investitionsprojekte
2. Konzeptvergabe
3. Aktive städtebauliche Entwicklungsarbeit
4. Rechtsinstrumente
5. Informationsprojekte

Zu konstatieren ist, dass grundsätzlich kein in der Praxis realistisches „Allheilmittel“ existiert, sondern die Handlungsansätze ausgewogen zu kombinieren sind, entsprechend der Möglichkeiten und Zielsetzungen vor Ort.

Doch grundsätzlich kann beobachtet werden, dass sowohl die Wirksamkeit als auch der Investitionsaufwand dieser Handlungsansätze unterschiedlich ist.

Die Steuerung der Wirksamkeit und Qualitätssicherung ist bei kommunalen Investitionsprojekten naturgemäß am größten. Als Bauherr kann auf Grundlage einer zielorientierten Planung sowohl Qualität, Quantität und Realisierungszeitraum von Projekten und Maßnahmen bestimmt werden. Genauso gilt allerdings, dass der Verwaltungs- und Investitionskostenaufwand bei diesem Handlungsansatz bei weitem am höchsten ist. Die Haushaltslage der Kommunen erzwingt einen sehr fokussierten Einsatz von Investitionsmitteln, sodass obligatorische und strategisch wichtige Aufgabenstellungen priorisiert sind.

Zu den wichtigsten kommunalen Investitionsprojekten im Städtebau zählen z.B. der Straßen-, Brücken- und Wegebau, Gestaltungsmaßnahmen im Öffentlichen Raum, Siedlungswasserwirtschaftliche- und Hochwasserschutzanlagen, Freizeit- und Sportanlagen, Bildungs- und Betreuungsinfrastuktur, weitere öffentlich oder gemeinschaftlich genutzte Gebäude wie Festhallen, Verwaltungsgebäude und Bürgerhäuser und mit diesen Bau- oder Sanierungsvorhaben zusammenhängende Ausgleichsmaßnahmen.

Die Notwendigkeit des sparsamen Umgangs mit öffentlichen Mitteln legt nahe, Synergien zu haben, indem notwendige Investitionen und qualifizierende Maßnahmen untereinander in Beziehung gesetzt werden. Klassischerweise sind dies Tiefbauarbeiten mit Gestaltungsmaßnahmen im öffentlichen Raum oder der Bau kommunaler Gebäude und die Ausbildung innerörtlicher Treff- und Identifikationspunkte. Aber auch Ausgleichsmaßnahmen, Hochwasserschutz und Wege- und Freizeitangebote lassen sich kombinieren. An sich naheliegende Überlegungen, bei deren Umsetzung die Herausforderung meist einerseits in der Identifikation der Gelegenheiten und andererseits in der Koordination unterschiedlicher Verantwortungsbereiche, Budgets und Zeitfenster liegt.

I.2 KONZEPTVERGABE

In Verbindung mit Veräußerungen von Grundstücken und Immobilien hat sich in den letzten Jahren das Modell der Konzeptvergabe in unterschiedlichen Ausprägungen entwickelt. Die Konzeptvergabe beschreibt ein Vergabeverfahren, bei welchem die Stadt Einfluss auf das Konzept nimmt, ohne selbst die Rolle des Investors oder Bauherren einzunehmen. Im Vergleich zum Investitionsprojekt reduziert sich hier der städtische Beitrag auf die Bereitstellung des Grundstücks, die Definition von Leistungsbild und Vergabekriterien sowie die Organisation des Vergabeprozesses. Bei der Beurteilung der eingereichten Vorhaben steht in der Regel die Qualität der eingereichten Vorhaben im Vordergrund und die Höhe des Kaufpreises spielt eine untergeordnete Rolle bzw. wird vorab über z.B. ein Wertgutachten verbindlich festgelegt (obligatorisch insbesondere in Sanierungsgebieten). Sorgfältig definierte Vergabekriterien sorgen für die Auswahl der besten Lösung für den jeweiligen Standort. Hierbei kann beispielsweise die städtebauliche Qualität, das Nutzungskonzept, die Freiraumgestaltung oder auch ein entsprechendes Energiekonzept zum Tragen kommen.

Um die Durchführung rechtssicher auszugestalten und Ansprüche z.B. unterlegener Bieter möglichst auszuschließen, empfiehlt sich in jedem Fall, das Verfahren juristisch begleiten zu lassen.

Das Verfahren kann einstufig oder zweistufig durchgeführt werden. Beim zweistufigen Verfahren wird dem eigentlichen Verhandlungsverfahren ein Teilnahmewettbewerb vorgeschaltet. Hier kann eine Auswahl an Teilnehmern beispielsweise über die Anforderung bestimmter Referenzen getroffen werden. Die mindestens drei ausgewählten Teilnehmer dürfen dann ein Konzept für die zweite Stufe, das Verhandlungsverfahren, einreichen.

Aus städtebaulicher Sicht ist dieses Instrument ein zwar aufwendiges, aber äußerst effektives Instrument, insbesondere wenn es um die Bebauung zentraler, ortsbildprägender Grundstücke geht.



Abb. 146 Schema Vergabeverfahren

I.3 AKTIVE STÄDTEBAULICHE ENTWICKLUNGSSARBEIT

Realistisch betrachtet, wird die Stadt überwiegend weder im Eigentum sein noch ins Eigentum kommen. Dies ist schon aufgrund begrenzter Finanzmittel kaum anzunehmen. Insofern werden die angesprochenen Investitionsprojekte und Konzeptvergaben für die Entwicklung und Steuerung von Hochbauvorhaben die Ausnahme bilden und die größten Anteile an der baulichen Entwicklung und Qualifizierung von Dritten (privat oder gewerblich) erfolgen.

Unsere langjährigen Erfahrungen im Zusammenhang mit dem Thema Innenentwicklung haben uns gezeigt, dass die Problemdichte und Herausforderungen zur Aktivierung und Qualifizierung von Wohnbaupotentialen im Innenbereich deutlich komplexer sind als das Ausweisen von Neubaugebieten. Dennoch: an der Bedeutung der Innenentwicklung kann angesichts der Flächenknappheit und des mit der Außenentwicklung zusammenhängenden Flächenverbrauchs keinerlei Zweifel bestehen. Planerische Anstrengungen zur Entwicklung der Innenbereiche erbringen jedoch nicht nur quantitative Ergebnisse. Sie können auch dazu beitragen, im Sinne eines „kompakten Orts“ die Qualität und Vitalität zu verbessern.

Hierfür bedarf es einer durch Rechtsinstrumente unterstützte stetige aktive städtebauliche Entwicklungsarbeit. Allein durch die Definition von Rahmenbedingungen (z.B. Bebauungsplan) lassen sich beispielsweise festgefahrene Situationen nicht lösen. Diese Aktivitäten sollten aus folgenden Bausteinen bestehen:

I.3.1 DIE ORGANISATION VON UNTERSTÜTZUNG FÜR DIE AKTEURE VOR ORT

Da Innenentwicklung auf breiter Basis nur im Schulterschluss mit den Einwohnern und insbesondere den Eigentümern möglich ist, bedarf es eines intensiven Austauschs. Auch auf der Seite der Nachfrage ist es wichtig, die Bedarfe der ortsansässigen Bevölkerung zu kennen.

Im besten Fall gibt es dafür vor Ort einen Ansprechpartner, der als „Kümmerer“ für Ort und Menschen bekannt ist und akzeptiert wird. Dies könnte durch die eigene Verwaltung bzw. durch extern Beauftragte erfolgen. Notwendig ist Nähe und Hintergrundinformationen über persönliche Lebenssituationen, Bereitschaften, Möglichkeiten, Hemmnisse und Angebotspotentiale, die nicht selten entscheidend für den ersten Projektimpuls sind. Der Erfolg privater Initiativen oder kooperativer Entwicklungsverfahren hängt maßgeblich ab, von dessen

- Überzeugungskraft,
- Engagement,
- Vernetzung,
- Verhandlungsgeschick und
- Möglichkeiten, Unterstützung zu organisieren.

Wir sind der Überzeugung, dass diese komplexe Aufgabe nur zu leisten ist, wenn Sie weiterführende Unterstützungsangebote vermitteln können. Dafür bedarf es der intensiven Betreuung und Mitwirkung der Verwaltung und der Gremien. Zu dieser Unterstützung könnte zählen:

- Fundierte Information zum sinnvollen Vorgehen, zur baurechtlichen Ausgangslage, Fördermöglichkeiten, weiteren Beratungsangeboten
- Die Initiierung erster Testentwürfe zur Auslotung der baulichen Möglichkeiten.
- Kosten- und Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen
- Zügige Durchführung von Verfahren

I.3.2 STÄDTEBAULICHE VERHANDLUNG UND PROJEKTENTWICKLUNG

Das traditionelle Planungssystem in der Bundesrepublik Deutschland war in der Vergangenheit geprägt von einer zweistufigen Bauleitplanung, die privaten Investoren den Bewegungsspielraum vorgibt. Diese „Angebotsplanung“ endete im kommunalen Handeln in der Regel mit der Formulierung eines städtebaulichen Zieles bzw. mit dessen Verankerung in einem verbindlichen Bauleitplan. Bereits ab Mitte der 1970er Jahre hat sich die strikte Zweistufigkeit der Bauleitplanung allmählich gelockert, der Wandel hin zur entwicklungsorientierten Stadtplanung begann. Begriffe wie „Entwicklungsplanung“ oder „städtebauliche Entwicklungsplanung“ im Baugesetzbuch spiegelten die Erkenntnis wider, dass die rein statische Planung zur Bewältigung der neuen Aufgaben nicht mehr ausreichte.

Die Umsetzung und Realisierung wurde größtenteils privaten Initiativen und Investoren überlassen. Dieses sta-

tische Vorgehen, zunächst einen Plan zu erarbeiten, um im Anschluss die Realisierung abzuwarten, genügt nicht mehr und wirkt eher entwicklungshemmend.

Erfolgversprechend ist vielmehr wenn die strikte Trennung zwischen Planung und nachgelagerter Realisierung aufgehoben und in eine aktive städtebauliche Projektentwicklung eingetreten wird. Insbesondere das Flächenrecycling ist ohne aktive städtebauliche Projektentwicklung nicht möglich. Die angestrebte Optimierung und Wiedernutzung einzelner Flächen setzt schon aufgrund der Vorprägung, den meist zahlreichen Beteiligten und mitunter komplexen Rahmenbedingungen einen projektbezogenen Ansatz voraus. Diese Entwicklungsarbeit sollte sich durch folgende Grundsätze auszeichnen:

Für die städtebaulichen Verhandlungen könnten auch externe Betreuer verpflichtet werden, insbesondere, wenn sie ausreichende Kenntnisse über das vorliegende Strukturkonzept besitzen.

Der ausführungsorientierte städtebauliche Entwurf als Klammer und Motor

Der städtebauliche Entwurf erhält innerhalb des Innenentwicklungsprozesses einen besonderen Stellenwert. Als Impulsgeber, Ideenlieferant und Instrument zur Überwindung von Entwicklungshemmnissen ist er Klammer und Motor des gesamten Prozesses, denn: Ohne Ideen und Kreativität auf allen Ebenen bis zur Vertragsgestaltung und den Rechtsplänen kann die Innenentwicklung nicht vorangebracht werden.

Eine abgestimmte Planungs- und Rechtsstrategie

Gemäß der Anforderung, Kreativität auf allen Ebenen zu entwickeln, muss die Ideenfindung auch im Bereich der Rechtsinstrumentarien und der Planungsstrategien einen höheren Stellenwert erhalten – auch sie gilt es zu entwickeln bzw. zu „entwerfen“.

Organisation des Entwicklungsprozesses

Um ein Projekt oder eine Maßnahme zur Umsetzung zu bringen, steht in der Regel nur ein begrenztes Zeitfenster zur Verfügung. Insofern muss der Planungsprozess straff und zielgerichtet organisiert sein. Insofern braucht es eine federführende Steuerung.

Städtebauliche Verhandlungen

Für die Umsetzung sind die Interessen mehrerer Beteiligter untereinander abzustimmen. Das dazu natürlich der Eigentümer gehört, ist klar. Aber auch Anwohner, die allgemeine Öffentlichkeit, die Stadt, Nachfrager oder Investoren besitzen Interessen, die nicht ausgeblendet werden können. Realisierungsoptionen lassen sich nur durch Koordination dieser Belange erarbeiten. Hierfür muss auf die Beteiligten zugegangen und in Gespräche eingetreten werden, die bisweilen auch den Charakter von Verhandlungen einnehmen.

Der Erfolg entsprechender Verhandlungen hängt stark von den zur Verfügung stehenden Verhandlungsoptionen der Stadt ab, um Entwicklungshemmnisse zu überwinden. Diese Optionen lassen sich einerseits gliedern in die vom Baugesetzbuch vorgegebenen Rechtsinstrumente und andererseits die Möglichkeiten, welche aus Kommunalpolitischen Initiativen oder Entscheidungen resultieren. Zu den Verhandlungsbausteinen können zählen:

- Fundierte Informationen zur Notwendigkeit der „Innenentwicklung“ und der daraus resultierenden Strategie
- Unterstützungsangebote in Form von Bautypologischen Bebauungsstudien und der Vermittlung weiterer Experten zur Durchführung, Finanzierung und Planung
- Bedarfsanalysen zur Initiierung von Bauträgerprojekten
- Ausweichangebote als Ersatz für die Bereitstellung zu entwickelnder Grundstücksbereiche
- Koppelung von Qualifizierungsmaßnahmen z.B. im öffentlichen Raum mit der Entwicklung von Innenentwicklungsbereichen nicht zuletzt zur Nutzung von Synergien aber auch zum Anreiz der Mitwirkung
- Aufkauf von Grundstücken im Zuge einer aktiven Bodenpolitik und die Mobilisierung städtischer Flächen
- Bodenordnung durch Moderation und die Unterstützung von Rechtsinstrumenten
- Fördermittel
- Steuerliche Anreize z.B. durch die Ausweisung von Sanierungsgebieten auch ohne Förderkulisse

- Schaffung bzw. Beeinflussung von Grundstückswerten durch die Änderung oder Aufstellung von Bebauungsplänen und Satzungen
- Bereitschaft zum Einsatz eines umfassenden rechtlichen, finanziellen und planerischen Instrumentariums

1.3.3 KOMMUNALER ZWISCHENERWERB

zur Innenentwicklung

Dreh- und Angelpunkt der Wohnraumbereitstellung ist die Verfügbarkeit von Grundstücken. Die Erfahrungen mit Innenentwicklungsprojekten zeigt deutlich, dass ein aktives Bodenmanagement die Aktivierungschancen von innerörtlichen Baulandreserven deutlich erhöht. Dabei sollte es nicht um eine langfristige Bodenbevorratung gehen, sondern vielmehr um den Zwischenerwerb wichtiger Grundstücke, zum Beispiel...

- ... bei stadtbildprägenden und für die Ortsidentität wichtigen Arealen
- ... in Bereichen, die über Planung Wertschöpfung zulassen,
- ... bei Problem- oder Schlüsselgrundstücken,
- ... bei Nachbargrundstücken bereits verfügbarer Grundstücke,
- ... in stark Kompromiss behafteten Lagen, die ohne Ordnungs-, Erschließungs- und/oder Rechtsmaßnahmen keiner sinnvollen Bebauung zugeführt werden können,
- ... wenn die Eigentümer die organisatorischen Aufwendungen und Risiken einer Entwicklung scheuen, oder nicht dazu in der Lage sind,
- ... in Bereichen, die Potential zur Schaffung von Ausweichangeboten bieten

Aktives Bodenmanagement bedarf eines ausreichenden Budgets. Ist dieses zu gering bemessen, droht im Gegenzug eine lange Kapitalbindung, da zusammenwirkende Grundstücke nur in größeren zeitlichen Abständen „zusammengekauft“ werden können. Dies könnte beispielsweise über einen „Innenentwicklungsfond“ für alle kleineren Ortschaften organisiert werden. Die Mittel können dann gezielt dort eingesetzt werden, wo in Innenentwicklungsbereichen die Verkaufs- oder Mitwirkungsbereitschaft aller beteiligten Grundstückseigentümer gegeben ist. Damit kann der Fonds

positive Anreize setzen und als „Belohnungsinstrument“ eingesetzt werden.

Um die Kapitalbindung in die Grundstücke möglichst kurz zu halten, sollte Wert auf eine schnelle Verfahrensdurchführung gelegt werden. Erlöse sind in den Innenentwicklungsfond zurückzuführen. Ob im Zuge der Entwicklung eine „Rendite“ gelingt, hängt von der Wertschöpfung durch Planungsgewinn ab. In jedem Fall sind die Steuerungsmöglichkeiten in Verbindung mit kommunalen Grundstücken erheblich größer und damit die Chance auf zielgerichtete und qualitative Innenentwicklung.

Gelingt eine Vermittlung von Privatgrundstücken direkt an Bauträger, muss die Grunderwerbsteuer nicht doppelt in das Projekt investiert werden. Dies wäre folglich dem Zwischenerwerb durch die Stadt vorzuziehen. Dafür ist allerdings ein kompakt durchzuführendes Planungsverfahren unter Einbeziehung des Investors, mit Abschluss eines städtebaulichen Vertrags und ggf. Aufstellung eines Bebauungsplans Voraussetzung. Dies wird allerdings nicht immer in dem von den Beteiligten akzeptierten Zeitfenster möglich sein.

zur Quartiersentwicklung

Der Ansatz des „kommunalen Zwischenerwerbs“ bietet auch im Zusammenhang mit der Entwicklung von Quartieren und Baugebieten einige Vorteile. Im sogenannten „Vollaufkaufmodell“ erwirbt die Kommune alle Grundstücke im Plangebiet vollständig auf, entwickelt die Fläche zu Bauland und verkauft die parzellierten und erschlossenen Grundstücke anschließend an die Bauherren/ Investoren. In der Folge behält die Stadt Einfluss auf die Realisierung, Sicherung und Steuerung der Stadtentwicklung. Befinden sich ausreichend Grundstücke im Eigentum der Stadt, kann dies auch dem Ziel der Dämpfung des Bodenpreisniveaus zu Gute kommen. Die Vorhaltung von Grundstücken und somit das Entstehen von Baulücken kann durch Auflagen im Kaufvertrag verhindert werden. Die Anwendung dieses Modells empfiehlt sich bei Außenbereichsflächen und nicht überplanten, unbebauten Flächen im Innenbereich. Der Aufkaufpreis sollte hierbei die direkten und indirekten Entwicklungskosten sowie den voraussichtlichen Bauplatzerlös berücksichtigen. Dieses Modell basiert allerdings auf der Mitwirkungsbereitschaft der Grundstückseigentümer und ist gegebenenfalls mit einem hohen Verwaltungsaufwand verbunden. Es kommt an seine Grenzen, wenn der Eigentümer eines „Schlüsselgrundstückes“ nicht bereit ist, das Grundstück zu veräußern. Wenn sich schwierige Verhandlungsgespräche abzeichnen, kann ggf. die parallele Verhandlung für mehrere Gebiete oder je nach avisiertem Konditionen ein parallel angestoßenes amtliches Umlegungsverfahren die Gespräche mit den Eigentümern erleichtern.

I.4 RECHTSINSTRUMENTE

Die städtebauliche Entwicklungsarbeit und die informellen Instrumente müssen um verschiedene Rechtsinstrumente ergänzt werden. Dabei lässt sich allerdings kein Instrument benennen, das als „Allheilmittel“ zur generellen Anwendung verschrieben werden kann. Vielmehr muss situativ entschieden werden, welche Instrumente zweckmäßigerweise zur Anwendung oder auch nur angedroht werden müssen. Sie stehen dabei stets im Kontext mit den informellen Instrumenten. Nachfolgend werden auszugsweise jene Bausteine beschrieben, die in anderen Innenentwicklungsprojekten zu positiven Ergebnissen geführt haben.

Zu konstatieren ist, dass es ein ausgesprochen schwieriges Vorhaben ist, die Regelungen des allgemeinen und besonderen Städtebaurechts auf kurze Aussagen zu reduzieren. Insofern bleiben unsere Ausführungen zwangsweise unvollständig.

Hinweisen müssen wir außerdem auf den Umstand, dass diese dargelegten Argumente und Vorschläge aus städtebaulicher Sicht erfolgen. Die Anwendung von Rechtsvorschriften und Beratungen in diesem Zusammenhang fallen vollständig in den Zuständigkeitsbereich von Juristen. Wir empfehlen daher dringend im Rahmen von Entwicklungsprojekten und vor Anwendung dieser Instrumente entsprechend erfahrene Verwaltungsrechtler in die Überlegungen miteinzubeziehen und die Aktualität der Ausführungen mit dem Stand der jeweils aktuellen Rechtsprechung abzugleichen.

I.4.1 BEBAUUNGSPLÄNE UND SONSTIGE SATZUNGEN

Im Zuge der vorliegenden Untersuchung wurden die im Innenbereich vorhandenen Bebauungspläne analysiert und bei den Städtebaulichen Konzepten im Hinblick auf die Veränderungsnotwendigkeit geprüft. Hierzu sind im Text (Kapitel E.4) entsprechende Erläuterungen und Empfehlungen formuliert.

Bebauungsplan der Innenentwicklung nach §13a BauGB

Diese sehr hilfreichen Überlegungen wurden in das Baugesetzbuch übernommen, um für die Wiedernutzbarmachung von Flächen, die Nachverdichtung oder andere Maßnahmen der Innenentwicklung „eine Aufstellung im beschleunigten Verfahren“ zu ermöglichen. Es gibt allerdings Flächenbegrenzungen und Ausschlussgründe, die im Einzelfall sorgfältig geprüft werden müssen (z.B. muss die überbaubare Grundstücksfläche weniger als 70.000 qm betragen). Die Rechtsprechung engt darüber hinaus den Begriff der „Innenentwicklung“ stark ein. Er ist mit dem Begriff des „Innenbereichs“ nicht identisch. Der verfahrenstechnische Vorteil besteht darin, dass der Flächennutzungsplan nicht geändert werden muss, und sofort in die Offenlage gegangen werden kann; die Umweltprüfung, der Umweltbericht und die zusammenfassende Erklärung entfallen (vgl. § 13 Abs. 3 BauGB). § 13a BauGB bietet eine sehr gute Grundlage für ein schnelles und rechtssicheres Nachverdichten in bereits bebauten Gebieten.

Einfacher Bebauungsplan nach §30 Abs. 3 BauGB

Im Normalfall ist der einfache Bebauungsplan ein Instrument, um in schwierigen hoch verdichteten Bereichen sinnvolle Bebauungspläne zu erarbeiten. Im Untersuchungsbereich der Innenstadt Senden ist dies nicht der Fall. Hier kann man mit klassischen Bebauungsplänen die gewünschten städtebaulichen Ziele planungsrechtlich absichern.

Vorhabenbezogener Bebauungsplan nach §12 BauGB

Zur Aktivierung von Baulücken bzw. bei konkreten Vorhaben im Zuge der Innenentwicklung ist dieses Instrument vor allem hinsichtlich seines Zeitbezugs von Bedeutung: Der vorhabenbezogene Bebauungsplan steuert u.a. den Realisierungszeitpunkt der Maßnahme. Insofern trägt er entscheidend zur aktiven Steuerung von Innenentwicklungskonzepten bei. Der Vorhabenträger verpflichtet sich, innerhalb eines festzulegenden Zeitraums mit eigenem wirtschaftlichem Risiko ein Vorhaben samt der erforder-

lichen Erschließungsmaßnahmen zu realisieren. Mit der engen Verknüpfung von Planung und Realisierung wird ein wichtiger Anspruch des Innenentwicklungsprozesses erfüllt. Die Gestaltungsfreiheit beim vorhabenbezogenen Bebauungsplan ist gegenüber dem allgemeinen Bebauungsplan größer, weil im Geltungsbereich des Vorhaben- und Erschließungsplanes die Bindung an § 9 BauGB entfällt (§ 12 Abs. 3 Satz 2 BauGB). Der vorhabenbezogene Bebauungsplan zeichnet sich auch dadurch aus, dass er gem. § 12 Abs. 6 BauGB entschädigungslos aufgehoben werden kann, falls der vorhabenbezogene Bebauungsplan nicht innerhalb der vereinbarten Frist durchgeführt wird; auf „fehlgeschlagenes Vertrauen“ kann also schnell und flexibel reagiert werden.

Da der vorhabenbezogene Bebauungsplan jedoch nur begrenzt eingesetzt werden kann, stellt er vor allem in Kombination mit anderen Instrumente eine interessante Variante zur raschen, zielorientierten Umsetzung von Innenentwicklungsprojekten dar.

Neue Gebietskategorie: Urbanes Gebiet (MU) nach §6a BauNVO

Die bei der BauGB-Novellierung 2017 eingeführte Gebietskategorie Urbanes Gebiet (MU) bietet für die Innenentwicklung weitreichende Chancen. Oftmals behindert das ungleiche Nebeneinander von Gewerbe und Wohnen die Ausweisung eines Mischgebiets (MI). Mit dem MU besteht nun die Möglichkeit, eine bedarfsgemäße Mischung zwischen Gewerbe und Wohnen zuzulassen. Daneben gilt für das MU ein um 0,3 dB(A) gegenüber dem MI höherer (63 dB(A)) TA-Lärmrichtwert tagsüber. Nachts bieten sich lärmtechnisch keine Vorteile gegenüber einem Mischgebiet. Außerdem sind die maximal zulässigen Dichtewerte erhöht (GRZ 0,8 und GFZ 3,0). Diese Dichtewerte eignen sich für die Struktur im Innenbereich von Siedlungen nicht. Anders als beim MI muss im Vollzug des MU-Bebauungsplanes kein gleichwertiges Nebeneinander von Gewerbe und Wohnen herbeigeführt werden. Für die Innenentwicklung ist diese Nutzungsoffenheit und in besonderen Situationen die Erhöhung der Dichte von besonderer Bedeutung.

Erhaltungssatzung nach §172 BauGB

Die Erhaltungssatzung ist ein Instrument, dass die städtebauliche Eigenart, die Zusammensetzung der Bevölkerung sowie der Sozialverträglichkeit von Umstrukturierungen eines Gebiets erhalten und bewahren soll. Im Untersuchungsgebiet ist eine Notwendigkeit dieser Regelung nicht zu erwarten. Es dient in erster Linie dazu, eventuell drohende Änderungen zu Ungunsten der städtebaulichen Eigenart eines Gebiets zu vermeiden. Erlässt die Gemeinde eine Erhaltungssatzung, bedarf der Rückbau, die Änderung oder die Nutzungsänderung baulicher Anlagen und unter bestimmten Voraussetzungen auch die Errichtung baulicher Anlagen einer Genehmigung. Eine Genehmigung darf nur versagt werden, wenn die bauliche Anlage allein oder im Zusammenhang mit anderen baulichen Anlagen das Ortsbild, die Stadtgestalt oder das Landschaftsbild prägt oder sonst von städtebaulicher, insbesondere geschichtlicher oder künstlerischer Bedeutung ist. Die Genehmigung zur Errichtung einer baulichen Anlage darf nur versagt werden, wenn die städtebauliche Gestalt des Gebiets durch die beabsichtigte bauliche Anlage beeinträchtigt wird (§ 172 Absatz 2 BauGB).

I.4.2 VERÄNDERUNGSSPERRE UND ZURÜCKSTELLUNG VON BAUGESUCHEN

... nach §14 / §15 BauGB

Hierbei handelt es sich um ein strategisches Instrument. Sollten z.B. Vorhaben der Innenentwicklung durch neue Bauvorhaben behindert oder gänzlich unmöglich gemacht werden, so kann man über die Zurückstellung von Baugesuchen und den Erlass einer Veränderungssperre Zeit für eine geordnete städtebauliche Entwicklung gewinnen.

Diesen beiden Instrumenten sind allerdings Grenzen gesetzt. Die Zurückstellung von Baugesuchen muss während der gesetzlich zugelassenen Bearbeitungszeit erfolgen, sonst können Schadensersatzansprüche ausgelöst werden. Die Geltungsdauer einer Veränderungssperre beträgt zunächst 2 Jahre, kann jedoch um ein Jahr verlängert werden. Wenn „besondere Umstände“ vorliegen, darf ihre Geltungsdauer auch 4 Jahre betragen (§ 17 Abs. 2 BauGB). Die Zurückstellung und die Veränderungssperre setzen voraus, dass zuvor (bzw. mind. gleichzeitig) ein Beschluss zur Aufstellung eines Bebauungsplans gefasst und ortsüblich bekannt gemacht wurde und dem Gemeinderat ein Mindestmaß an Planungskonzeption als Entscheidungsgrundlage dient.

Die Bearbeitungszeit für das Genehmigungsverfahren ist in § 54 LBO geregelt. Sie ist unterschiedlich lang, je nachdem, ob es sich um ein vereinfachtes Baugenehmigungsverfahren oder ein herkömmliches Baugenehmigungsverfahren handelt. Einzelheiten ergeben sich aus § 54 LBO.

Bei Bauvorhaben, die keine Baugenehmigung bedürfen (Kennnisgabeverfahren), müssen die Instrumente der Sicherung der Bauleitplanung (Veränderungssperre und Zurückstellung) innerhalb der Wartefrist des § 59 Abs. 4 LBO eingesetzt werden, wenn sie effektiv sein sollen (§ 14 Abs. 3 und § 15 Abs. 1 Satz 2 BauGB). In förmlich festgelegten Sanierungsgebieten und in städtebaulichen Entwicklungsbereichen sind die Instrumente der Sicherung der Bauleitplanung nicht anwendbar, sofern eine sanierungsrechtliche Genehmigungspflicht nach § 144 Abs. 1 BauGB besteht (§ 14 Abs. 4 und § 15 Abs. 2 BauGB).

Sowohl die Veränderungssperre als auch das Zurückstellen von Baugesuchen sind eine sinnvolle Möglichkeit, städtebauliche Ideen und Zielsetzungen zu sichern. Sie sollten situativ angewendet werden. Das heißt, sobald in den als potenziell nachverdichtungsfähigen Innenentwicklungsbereichen eine Veränderung ansteht, kann zunächst das Baugesuch zurückgestellt und dann ggf. ein Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan mit Veränderungssperre beschlossen werden.

I.4.3 STÄDTEBAULICHER VERTRAG

...nach §11 BauGB

Im Vorfeld bzw. begleitend zu konkreten Projekten der Innenentwicklung kann der städtebauliche Vertrag dazu beitragen, städtebauliche Ideen und Planungen flexibel zu verwirklichen. Er ist beispielsweise ein geeignetes Instrument, um die rechtsverbindliche Planung von Leistungen eines Investors oder Eigentümers abhängig zu machen. Folgende Inhalte eines städtebaulichen Vertrags sind in Bezug zur Innenentwicklung besonders wichtig:

- Grundstückskosten und Zahlungsmodalitäten
- Kostenübernahme für Abbruch, Altlastenbeseitigung, Vermessung und Planung
- Verpflichtungen seitens der Stadt (z.B. ergänzende Maßnahmen wie Erschließung, Grünplanung, Gestaltung benachbarter Flächen, Lärmschutz)
- Besondere Verpflichtungen seitens des Eigentümers (z.B. städtebauliche und architektonische Qualität durch Vorlage entsprechender Entwurfs- und Ausführungspläne, Durchführung von Wettbewerben oder Gutachterverfahren)
- Nutzungsrechte und -konzept (z.B. Nutzungsausschüsse oder -festlegungen in bestimmten Geschossen, Maß der baulichen Nutzung im Detail, geschossweise Festlegung)
- Realisierungsvorgaben (z.B. Mittelbeantragung durch die Stadt z.B. Förderprogramme, Räumungsverpflichtung des Eigentümers, Zeitplan)
- Zahl der Stellplätze und deren Verteilung
- Erschließung (Fertigstellung und Kostenübernahme)
- Kostenübernahme von Folgemaßnahmen und deren Sicherung
- Naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen, Umweltverträglichkeitsprüfung, Art und Umfang der Maßnahme, Lage, Standort, zeitliche Realisierung, Finanzierung

I.4.4 STÄDTEBAULICHE SANIERUNGSMASSNAHME OHNE FÖRDERUNG

...nach §136 ff. BauGB

Vom jeweiligen Regelungsbedarf der Innenentwicklung hängt ab, was zum Inhalt des städtebaulichen Vertrags gemacht wird. Bei allen städtebaulichen Verträgen ist zu berücksichtigen, dass die Leistungsversprechen rechtlich durch das Gebot der Angemessenheit und der Kausalität begrenzt sind. Außerdem sind bebauungsplanersetzende städtebauliche Verträge grundsätzlich unzulässig.

Die besonderen Vorteile des städtebaulichen Vertrags für die Innenentwicklung liegen

- Im Beitrag zur Sicherung der schnellen Umsetzung und damit der Vermeidung weiterer Leerstände z.B. auf Brachflächen. Baulücken können in den Vertragsgebieten somit ausgeschlossen werden.
- Der städtebauliche Vertrag kann durch die Festlegung der Mindestdichte im Detail bewirken, dass ein angestrebtes und sinnvoll hohes Maß der baulichen Nutzung auch tatsächlich realisiert wird.
- Der städtebauliche Vertrag trägt dazu bei, eine enge Verzahnung von Entwurf und Finanzierung der Realisierung zu erreichen. Die Finanzierung in Form einer Kostenbeteiligung entweder von öffentlicher Seite (Förderung) oder durch den Investor wird ebenfalls im Detail festgelegt und gesichert.
- Über den Bebauungsplan hinaus können außerdem architektonische und städtebauliche Freiraumqualitäten sehr viel detaillierter und zielgerichteter sichergestellt werden. Als Ersatz für komplizierte Textfestsetzungen, die den Wunsch nach architektonischer Qualität in den meisten Fällen ohnehin nicht treffend darstellen, lassen sich die gewünschten Ziele durch Skizzen, Pläne und sonstige Informationen vertraglich fixieren.

Innerhalb der Städtebauförderung und der Stadterneuerung sind bereits in den vergangenen Jahren wichtige Aufgaben der Innenentwicklung bewältigt worden. Eher selten wird jedoch realisiert, dass die Ausweisung von Sanierungsgebieten nicht zwingend an die Aufnahme in Förderprogramme gebunden ist. Folglich können beim Vorliegen entsprechender städtebaulicher Missstände Sanierungsgebiete auch ohne Zuschussförderung und den damit verbundenen Aufwendungen ausgewiesen werden. Der Vorteil darin liegt einerseits in der Verfügbarkeit der Rechtsinstrumente des besonderen Städtebaurechts, aber auch Eigentümer z.B. von Mietobjekten können von den erhöhten steuerlichen Abschreibungsmöglichkeiten profitieren.

I.4.5 VORKAUFRECHT

...nach §24 / §25 BauGB

Allgemeines Vorkaufsrecht nach § 24 BauGB

Der Gemeinde steht in den nach § 24 Abs. 1 definierten Bereichen beim Kauf von Grundstücken ein Vorkaufsrecht zu. Das Anforderungsprofil ist allerdings sehr hochgesteckt, sodass „das Vorkaufsrecht nur ausgeübt werden darf, wenn das Wohl der Allgemeinheit dies rechtfertigt“ (§ 24 Abs. 3 BauGB). Dem Wohl der Allgemeinheit kann insbesondere die Deckung eines Wohnbedarfs in der Gemeinde die Ausübung des Vorkaufsrechts rechtfertigen. Es muss nachgewiesen werden, dass und wie durch die Ausübung des Vorkaufsrechts die Innenentwicklung tatsächlich gefördert werden kann.

Das Allgemeine Vorkaufsrecht kann in Gebieten nach den §§ 30, 33 und 34 BauGB angewendet werden, wenn in diesen ein städtebaulicher Missstand im Sinne des § 136 Abs. 2 Satz 2 BauGB in Verbindung mit Absatz 3 vorliegt oder die baulichen Anlagen einen Missstand im Sinne des § 177 Absatz 2 BauGB aufweisen und die Grundstücke dadurch erheblich nachteilige Auswirkungen auf das soziale oder städtebauliche Umfeld aufweisen, insbesondere durch ihren baulichen Zustand oder ihre der öffentlichen Sicherheit und Ordnung widersprechenden Nutzung. Es muss jedoch kein Sanierungsgebiet förmlich festgesetzt sein und das Grundstück kann bebaut oder unbebaut sein.

Der § 24 wurde um den Abs. 1 Satz 1 Nr. 8 BauGB erweitert. Diese Missstände sind allerdings auslegungsfähig, sodass auch hier der Einzelfall über den Erfolg entscheiden wird. Das besondere Vorkaufsrecht gem. § 25 BauGB wurde durch den Abs. 3 erweitert (gilt auch für § 34 Gebiete und geknüpft an den § 201a BauGB). Dies könnte städtebaulich sehr wirksam werden, ist allerdings nur bei benachrichtigtem Grundstücksverkehr anwendbar.

Besonderes Vorkaufsrecht nach § 25 BauGB

Darüber hinaus kann die Gemeinde unter den Voraussetzungen des § 25 BauGB durch Erlass einer Vorkaufssatzung ein besonderes Vorkaufsrecht begründen.

Nach Abs. (1) kann die Gemeinde demnach

1. im Geltungsbereich eines Bebauungsplans ihr Vorkaufsrecht durch Satzung an unbebauten Grundstücken begründen;
2. in Gebieten, in denen sie städtebauliche Maßnahmen in Betracht zieht, zur Sicherung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung durch Satzung Flächen bezeichnen, an denen ihr ein Vorkaufsrecht an den Grundstücken zusteht;

Das Wohnbaulandmobilisierungsgesetz hat durch §25 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 BauGB den Anwendungsbereich erweitert. Demnach kann die Gemeinde

3. im Geltungsbereich eines Bebauungsplans an brachliegenden Grundstücken oder für im Zusammenhang bebaute Ortsteile (§ 34 BauGB) an unbebauten oder brachliegenden Grundstücken durch Satzung ihr Vorkaufsrecht begründen, wenn

... diese vorwiegend mit Wohngebäuden bebaut werden können und

... es sich um ein nach § 201a BauGB bestimmtes Gebiet mit einem angespannten Wohnungsmarkt handelt.

Ein Grundstück gilt auch dann als unbebaut, wenn es lediglich mit einer Einfriedung oder zu erkennbar vorläufigen Zwecken bebaut ist. Das Vorkaufsrecht nach Satz 1 Nummer 3 erlischt mit dem Ende der Geltungsdauer der Rechtsverordnung nach § 201a BauGB.

Maßgeblich sind die bauplanungsrechtlichen Zulässigkeitsanforderungen und auch sonstigen (technischen) Anforderungen. Eine Voraussetzung liegt z.B. nicht vor, wenn in den Baugebieten eine Wohnnutzung nicht zulässig ist oder Restriktionen wie besonders starke Lärmimmissionen vorliegen.

I.4.6 BODENORDNUNG DURCH UMLEGUNG

...nach §45 BauGB ff

Die Innenentwicklung kann daran scheitern, dass die Zuschnitte der Grundstücke bzw. die dortigen Eigentumsverhältnisse eine sinnvolle Nutzung der Grundstücke verhindern. Der § 45 BauGB „Zweck und Anwendungsbereich der Umliegung“ sagt aus, dass zur Erschließung oder Neugestaltung von Gebieten bebaute und unbebaute Grundstücke durch Umliegung in der Weise neu geordnet werden, dass nach Lage, Form und Größe für die bauliche und sonstige Nutzung zweckmäßig gestaltete Grundstücke entstehen. Damit eröffnet sich die Chance, z.B. bei unbebauten Innenbereichen oder bei zusammenhängenden Grundstücken, die Parzellenzuschnitte so neu zu ordnen, dass im Sinne einer Nachverdichtung Wohnbauflächen entstehen. Es ist darauf hinzuweisen, dass der Beschluss über die Aufstellung des Umliegungsplans (§ 66 Abs. 1 BauGB) im Geltungsbereich eines Bebauungsplans im Sinne des § 30 BauGB erst gefasst werden darf, wenn der Bebauungsplan vorher in Kraft getreten ist (§ 47 Abs. 2 Satz 2 BauGB).

Hinzuweisen ist auch auf den § 80 BauGB. Danach ist eine „vereinfachte Umliegung“ möglich. Sie ist geeignet, um für eine kleinräumige Neuordnung zu sorgen.

Die Umliegung kann

1. im Geltungsbereich eines Bebauungsplans im Sinne des § 30 BauGB oder

2. innerhalb eines im Zusammenhang bebauten Ortsteils im Sinne des § 34 BauGB, wenn sich aus der Eigenart einer Umgebung oder einem einfachen Bebauungsplan im Sinne des § 30 Abs. 3 BauGB hinreichende Kriterien für die Neuordnung der Grundstücke ergeben,

durchgeführt werden.

Die Eigenarten der Umliegung, mit den entsprechenden Abläufen, sind mit der Stadt oder einem Umliegungsträger zu klären.

I.4.7 BAUGEBOT

...nach §176 BauGB

Im Grundsatz beinhaltet das Baugebot die Möglichkeit den Eigentümer zu verpflichten, z.B. ein Grundstück entsprechend der Festsetzung des Baubauungsplans zu bebauen. Das Baugebot kann innerhalb im Zusammenhang bebauter Ortsteile angeordnet werden, „um unbebaute oder geringfügig bebaute Grundstücke entsprechend den baurechtlichen Vorschriften zu nutzen oder einer baulichen Nutzung zuzuführen, insbesondere zur Erschließung von Baulücken“. Dies zielt direkt auf die Interessen der Innenentwicklung ab. Hier ist erstmals die Rede von „geringfügig bebauten Grundstücken“, sodass auch große Grundstücke, die mindergenutzt sind, einer neuen Nutzung zugeführt werden können.

Im Zusammenhang mit dem Baulandmobilisierungsgesetz wurde dem §176 im Abs. (1) die Nummer 3 BauGB ergänzt, wonach die Gemeinde im Geltungsbereich eines Bebauungsplans den Eigentümer durch Bescheid verpflichten kann, innerhalb einer zu bestimmenden angemessenen Frist „sein Grundstück mit einer oder mehreren Wohneinheiten zu bebauen, wenn in dem Bebauungsplan Wohnnutzungen zugelassen sind und wenn es sich um ein nach § 201a bestimmtes Gebiet mit einem angespannten Wohnungsmarkt handelt. Dabei kann die Gemeinde auch ein den Festsetzungen des Bebauungsplans entsprechendes Maß der Nutzung anordnen“.

Allerdings sind diese Baugebote mit deutlichen Nachteilen verbunden. Die Hürden für ihre Anwendung sind sehr hoch gesetzt. Vom Baugebot ist beispielsweise abzusehen, wenn die Durchführung des Vorhabens aus wirtschaftlichen Gründen einem Eigentümer nicht zuzumuten ist (§176 Abs. 3 Satz 1 BauGB). Wird das Baugebot in einem Gebiet mit angespannten Wohnungsmarkt angeordnet, kann der Eigentümer Abwendung schaffen, wenn er glaubhaft macht, dass ihm die Durchführung des Vorhabens aus Gründen des Erhalts der Entscheidungsbefugnis über die Nutzung des Grundstücks für seinen Ehegatten oder eine in gerader Linie verwandete Person nicht zuzumuten ist. Somit kann das Grundstück als Altersvorsorge oder als finanzielle Absicherung im Familienbesitz bleiben. Diese Regelung ist befristet und soll evaluiert werden. Es ist im Einzelfall zu prüfen, ob die Anwendung dieser äußerst restriktiven Maßnahme nicht zu einer Unruhe in der Bevölkerung und zu erheblichen Aufwänden in der Verwaltung führen würde. Darüber hinaus ist zu befürchten, dass alle Instanzen durchlaufen werden, sodass die Verfügbarkeit dann mit sehr lange Zeiträume verbunden bleibt. Wie bereits in der Vergangenheit ist dieses Instrumentarium sehr vorsichtig anzuwenden und nur sehr begrenzt wirksam.

I.4.8 FAZIT - KOMBINATION DER INSTRUMENTE

Aus der Auflistung möglicher instrumenteller Optionen wird deutlich, dass eine Kombination von mehreren oder sogar allen Instrumenten - eingesetzt entsprechend den jeweiligen spezifischen Zielen der Innenentwicklung - die größten Realisierungschancen bietet. Nur mit einer Mischung aus städtebaulichen Ideen, Verhandlungen, Verträgen, rechtlicher Absicherung und finanzieller Förderung können die gestellten Aufgaben bewältigt werden. Die wichtigsten Ziele, die mit dem Einsatz und der Kombination der zur Verfügung stehenden Rechtsinstrumente erreicht werden sollen, lauten zusammengefasst:

- ... mehr aktive Steuerung bei der Mobilisierung von Baulandreserven
- ... eine höchstmögliche Flexibilität im Entwicklungsprozess sichern
- ... Stärkung der kommunalen Verhandlungsposition
- ... schnelle Verfahrensdurchführung
- ... sämtliche notwendige fachliche Randbedingungen zur baulichen und sonstigen Umsetzung einbeziehen und eine Abkehr von der reinen Angebotsplanung erreichen,
- ... ein problembezogenes Vorgehen ermöglichen, indem jeder Aufgabe ein möglichst einfaches Planungsmanagementkonzept zugrunde gelegt wird.

Im Zuge der Erarbeitung eines Innenentwicklungskonzeptes auf Projektebene hat der Planer - abgestimmt mit der Stadt und den möglichen Investoren - eine Konzeption des Instrumenteneinsatzes auszuarbeiten. Er sollte sich dabei zielorientiert auf die je nach Situation sinnvollsten Elemente der einzelnen Instrumente konzentrieren, auf weniger tragfähige Bestandteile der Instrumente verzichten und Überregulierungen vermeiden.

I.5 INFORMATIONS- UND BETEILIGUNGSPROJEKTE

In Senden hat sich über Jahre hinweg eine besondere Beteiligungskultur der Einwohnerinnen und Einwohner entwickelt. Entsprechend dieser Tradition wurde begleitend zur Erarbeitung der Innenstadtkonzeption eine eigenständige Beteiligung auf verschiedenen Ebenen (Radverkehr, Parkierung, Einzelhandel, Städtebau) durchgeführt.

Je stärker man sich mit der Umsetzung von Maßnahmen befasst, desto mehr Relevanz erhalten fachliche Aspekte und deren komplexes Zusammenwirken. Da Ortsentwicklung in besonderem Maß von Beiträgen verschiedener Akteursgruppen abhängig ist, halten wir daher eine Information über die Ausgangslage, die Rahmenbedingungen, die Ziele und Handlungsansätze für sehr wichtig.

Wir sind allerdings davon überzeugt, dass die Vermittlung von Zusammenhängen die Akzeptanz von Maßnahmen und die Bereitschaft zur Mitwirkung und Kooperation erhöhen.

I.5.1 INDIVIDUELLE EIGENTÜMERINFORMATION

Sofern die grundsätzliche Bereitschaft von Eigentümern vorhanden ist, eine Neuordnung oder Bebauung ihres Grundstücks in Erwägung zu ziehen, hängt es von der Initiative und letztlich auch Kompetenz der Eigentümer ab, die nächsten Schritte einzuleiten. Die Erfahrungen zeigen, dass der Großteil der Eigentümer unsicher und in der Folge stark gehemmt ist im Umgang mit Immobilienentwicklungen.

Wissensvermittlung in den Bereichen Recht, Finanzen, Planung und Durchführung erhöhen unmittelbar die Handlungskompetenz der Eigentümer und steigern damit die Anreizwirkung zur Mobilisierung der eigenen Flächen.

In einigen Kommunen wurden für diese Beratungen „Wohnlotsen“ eingesetzt, die in direkten Eigentümergesprächen Informationen geben können...

... zum sinnvollen iterativen Vorgehen zur Konkretisierung von Überlegungen

... zur baurechtlichen Ausgangslage

... zu Fördermöglichkeiten („Jung kauft Alt“, KfW-Programm „Altengerecht Umbauen“, ELR, Sanierungsgebiet, L-Bank, ...)

... zu Ansprechpartnern/ Beratungsangeboten aus den Bereichen Finanzierung und Planung.

... zu Nachfragern aus der ortsansässigen Bevölkerung.

Es wird deutlich, dass die Beratungspersonen unterschiedlichste Informationen und Kompetenzen aus der Verwaltung und darüber hinaus vereinen bzw. verbinden muss. Dieser interdisziplinäre Ansatz erfordert ein hohes Maß an Kommunikation, Vernetzung und Einfühlungsvermögen.

Als Ideal einzustufen wäre eine Beratungsform, die eine Bauabsicht des Bürgers zunächst als willkommene Initiative begreift. Dies erscheint vor dem Hintergrund, dass Innenentwicklung ganz entscheidend auf die Investitionsbereitschaft Privater angewiesen ist selbstverständlich. Kritisch wird es, wenn aus unterschiedlichen Hintergründen (Rechtslage, Nachbarschutz, Grundsatzbeschlüsse, ...) Auskünfte mit ablehnender oder einschränkender Wirkung gegeben werden (müssen). Um die Initiative an diesem Punkt nicht enden zu lassen, empfehlen wir

- ... Zeit für ausreichende Begründungen und Erläuterungen maßgeblicher Sachverhalte (Bewusstseinsbildung und Kompetenzvermittlung) zu investieren
- ... Spielräume, Lösungsmöglichkeiten und Alternativen aufzuzeigen
- ... die weitere Vorgehensweise und Möglichkeiten zur alternativen Zielerreichung zu erörtern.

Dies erfordert Kapazitäten und Kompetenzen seitens der Verwaltung und es wird klar, dass an diesem Punkt die passive Information häufig nicht mehr ausreicht, sondern in eine Phase der konkreten und aktiven Hilfestellung eingetreten werden muss.

J ANHANG

J.1 ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

DGNB Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen –
DGNB e.V.

FNP Flächennutzungsplan

ISEK Integriertes Stadtentwicklungskonzept

Kfz Kraftfahrzeug

MIV Motorisierter Individualverkehr

ÖPNV öffentlicher Personennahverkehr

J.2 ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1	Schrägluftbild Senden Stadt Senden	7
Abb. 2	Abgrenzung des Plangebiets Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	11
Abb. 3	3D Stadtmodell Kernstadt Senden Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	13
Abb. 4	Weberei Ay um 1885 Anton H. Konrad Verlag: Senden - Beiträge zur Geschichte einer jungen Stadt im Illertal , 1976	14
Abb. 5	Überlagerung historische Karte mit heutigem Zustand BayernAtlas, Bayerisches Staatsministerium der Finanzen und für Heimat	15
Abb. 6	Historische Entwicklung Sendens Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	17
Abb. 7	Übergeordnetes Leitbild Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	21
Abb. 8	Piktogramm Einzugsbereich der Innenstadt Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	26
Abb. 9	Piktogramm Grünkonzept Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	27
Abb. 10	Konzept Variante 1 Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	29
Abb. 11	Konzept Variante 1 - Ausschnitt Mitte Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	31
Abb. 12	Konzept Variante 2 - Ausschnitt Mitte Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	32
Abb. 13	Strategie Parkraumkonzept Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	33
Abb. 14	Bestand: Private Grünfläche Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	34
Abb. 15	Visualisierung: Gartenwirtschaft Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	34
Abb. 16	Bestand Hauptstraße Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	35
Abb. 17	Visualisierung Hauptstraße Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	35

Abb. 18	Konzept Variante 1 - Ausschnitt Kemptener Straße Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	37
Abb. 19	Bestand: Private Grünfläche Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	38
Abb. 20	Visualisierung: Gartenwirtschaft Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	38
Abb. 21	Konzept Variante 2 - Ausschnitt Kemptener Straße Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	39
Abb. 22	Konzept Variante 1 - Ausschnitt Harderstraße Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	40
Abb. 23	Konzept Variante 1 - Ausschnitt Hauptstraße West Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	43
Abb. 24	Konzept Variante 2 - Ausschnitt Hauptstraße West Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	45
Abb. 25	Konzept Variante 3 - Ausschnitt Hauptstraße West Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	46
Abb. 26	Bestand Hauptstraße Ay Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	47
Abb. 27	Visualisierung Allee Hauptstraße Ay Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	47
Abb. 31	Referenz - Baumtor Neuhausen Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	48
Abb. 28	Ausschnitt Konzept - Baumtor Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	48
Abb. 30	Referenz - Allee Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	48
Abb. 29	Konzept - Allee Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	48
Abb. 35	Referenz - Hospitalplatz Stuttgart Achim Birnbaum	49
Abb. 32	Konzept - Großkroniger Baum Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	49
Abb. 34	Referenz - Bäume auf der Mittelinsel Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	49
Abb. 33	Konzept - Bäume auf der Mittelinsel Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	49
Abb. 36	Referenz - Grüninsel Grafenberg Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	50
Abb. 37	Konzept - Grüninsel Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	50

Abb. 38	Referenz - Grüne Einfriedung Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	50
Abb. 39	Konzept - Grüne Einfriedung Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	50
Abb. 40	Referenz - Einheitlicher Belag Neckartailfingen Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	51
Abb. 41	Konzept - Einheitlicher Belag Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	51
Abb. 42	Referenz - Fahrbahnverengung Kornwestheim Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	51
Abb. 43	Konzept - Fahrbahnverengung Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	51
Abb. 44	Referenz - Querungsbereich Baden-Baden Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	52
Abb. 45	Konzept - Querungsbereich Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	52
Abb. 46	Referenz - Querungshilfe Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	52
Abb. 47	Konzept - Querungshilfe Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	52
Abb. 48	Referenz - Stellplatz im Seitenraum Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	53
Abb. 49	Konzept - Stellplatz im Seitenraum Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	53
Abb. 50	Referenz - Flexibler Stellplatz Neckartailfingen Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	53
Abb. 51	Konzept - Flexibler Stellplatz Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	53
Abb. 52	Referenz - Begrünte Stellplätze Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	54
Abb. 53	Konzept - Begrünter Stellplatz Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	54
Abb. 54	Referenz - Beleuchtung Hospitalkirche Stuttgart Achim Birnbaum	54
Abb. 55	Piktogramm Umleitung Schwerlastverkehr Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	55
Abb. 56	Referenz - Hospitalplatz Stuttgart Achim Birnbaum	56
Abb. 57	Konzept - Entfaltung Gastronomie Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	56

Abb. 58	Konzept - Schlüsselgrundstück Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	56
Abb. 59	Referenz - Stadthaus Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	58
Abb. 60	Konzept - Stadthaus mit Hinterhaus Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	58
Abb. 61	Schema Stadthaus Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	59
Abb. 64	Referenz - Parkähnliche Grünfläche Neuhausen Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	60
Abb. 65	Konzept - Parkähnliche Grünfläche Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	60
Abb. 62	Referenz - Wasserspiel Metzingen Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	60
Abb. 63	Konzept - Wasserspiel Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	60
Abb. 66	Referenz - Bunter Radweg Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	61
Abb. 67	Konzept - Bunter Radweg Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	61
Abb. 68	Planung Mobility Hub Bahnhof Senden Schirmer Architekten + Stadtplaner	61
Abb. 69	Konzept - Mobility Hub Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	61
Abb. 70	Referenz - E-Ladestation Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	62
Abb. 71	Konzept - E-Ladestation Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	62
Abb. 72	Referenz - Visualisierung Parkscheune Holl, Architekt	62
Abb. 73	Konzept - Parkscheune Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	62
Abb. 74	Verortung der Instrumente zur Umsetzung Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	65
Abb. 75	Übersicht Innenstadt - bestehende Planungen Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	69
Abb. 76	Übersicht Innenstadt - Konzept Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	69
Abb. 77	Marktplatz - bestehende Planung Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	70

Abb. 78	Marktplatz - Konzept Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	70
Abb. 79	Parkplatz Blumenweg - bestehende Planungen Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	71
Abb. 80	Parkplatz Blumenweg - Konzept Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	71
Abb. 81	Kirchplatz - bestehende Planung Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	72
Abb. 82	Kirchplatz - Konzept Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	72
Abb. 83	Kreisverkehr Kemptener Straße - bestehende Planung Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	73
Abb. 84	Kreisverkehr Kemptener Straße - Konzept Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	73
Abb. 85	Hauptstraße - bestehende Planung Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	74
Abb. 86	Hauptstraße - Konzept Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	74
Abb. 87	Hauptstraße Ay - bestehende Planung Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	75
Abb. 88	Hauptstraße Ay - Konzept Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	75
Abb. 89	Massenstudie - Verworfen Szenarien Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	76
Abb. 90	Ausschnitt aus Entwurf zur Gesamtfortschreibung des Regionalplans Donau-Iller vom 23.07.2019 Regionalverband Donau-Iller	80
Abb. 91	Stadt Senden, Gesamtfortschreibung Flächennutzungsplan mit integriertem Landschaftsplan 2034 WICK + PARTNER Architekten + Stadtplaner	82
Abb. 92	Stärken und Schwächen der Innenstadt Schirmer Architekten + Stadtplaner	85
Abb. 93	Kartenausschnitt aus dem Leitbild Kernstadt Schirmer Architekten + Stadtplaner	87
Abb. 94	Verkehrsentwicklung 1997-2013, Kfz/24 Std., Plan 13, Verkehrsentwicklungsplan Fortschreibung 2013 Stadt Senden Modus Consult Ulm GmbH	89
Abb. 95	ISEK Verkehrskonzept Stadt Senden, Plan 2, September 2017 Modus Consult Ulm GmbH	90
Abb. 96	Stellplatzbedarf im Bestand mit geplantem Drogeriemarkt, Hintergrund: OpenStreetMaps (letzter Abruf: März 2023), Bed.=Bedarf, gepl.=geplant Schlothauer & Wauer Ingenieurgesellschaft für Straßenverkehr mbH	93

Abb. 97	Auslastung nach Parktypen (garu=Ganztagsparker, gelb=Langzeitparker, grün= Kurzzeitparker) Schlothauer & Wauer Ingenieurgesellschaft für Straßenverkehr mbH	93
Abb. 98	Radverkehrskonzept Stadt Senden, Ausschnitt fortgeschriebener Netzplan, Stand 11.05.2023 Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen	94
Abb. 99	Einzelhandelsbestand nach Branchen in der Sendener Innenstadt Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH	96
Abb. 100	Angebot der Sendener Innenstadt Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH	97
Abb. 101	Verkaufsflächenanteile nach Branche, Innenstadt Senden Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH	98
Abb. 102	Nahversorgungsangebot in Senden – Lebensmittelmärkte und fußläufige Einzugsbereiche Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH	98
Abb. 103	Abgrenzungskriterien für zentrale Versorgungsbereiche Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH	100
Abb. 104	Standortkonzept für die Stadt Senden Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH	101
Abb. 105	Zentren- und Standortstruktur der Stadt Senden (2023) Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH	102
Abb. 106	Abgrenzung Zentraler Versorgungsbereich Innenstadt und Potenzialflächen Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH	103
Abb. 107	Einordnung des zentralen Versorgungsbereiches „Innenstadt Senden“ Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH	107
Abb. 108	Steuerungsempfehlungen zur Einzelhandelsentwicklung in Senden Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH	108
Abb. 109	Übersicht Maximale Umsatzpotenziale pro Sortiment immakom Akademie	110
Abb. 110	Ableitung zusätzlicher Verkaufsflächen pro Sortiment immakom Akademie	110
Abb. 111	Abgrenzung „Sanierungsgebiet Innenstadt“ Schirmer Architekten + Stadtplaner	111
Abb. 112	Wettbewerb Neugestaltung Bahnhofsumfeld Senden, 1. Preis Schirmer Architekten + Stadtplaner	112
Abb. 113	Lebendige Mitte in Senden, Städtebauliches Konzept vom 25.04.2022 Schirmer Architekten + Stadtplaner	113
Abb. 114	Lebendige Mitte in Senden, Vogelperspektive vom 25.04.2022 Schirmer Architekten + Stadtplaner	113
Abb. 115	Übersicht der bestehenden Bebauungspläne Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	114
Abb. 116	Bebauungsplan „Beim Zollhaus – Ortskern I+ II“ Stadt Senden	115

Abb. 117	Bebauungsplan „Heinrich-Heine-Straße“ Stadt Senden	116
Abb. 118	Bebauungsplan „Illerstraße-Dillmannstraße“ Stadt Senden	117
Abb. 119	Bebauungsplan „Kemptener Straße“ Stadt Senden	118
Abb. 120	Bebauungsplan „Hauptstraße / Kemptener Straße“ Stadt Senden	119
Abb. 121	Bebauungsplan „Ortskern Innenstadt“ Stadt Senden	120
Abb. 122	Bebauungsplan „Ortskern Innenstadt, 1. Änderung“ Stadt Senden	122
Abb. 123	Bebauungsplan „Ortskern Innenstadt, 2. Änderung“ Stadt Senden	124
Abb. 124	Bebauungsplan „Südlich Kemptener Straße“ Stadt Senden	125
Abb. 125	Bebauungsplan „Nördlich der Hauptstraße“ Stadt Senden	126
Abb. 126	Bebauungsplan „Westlich der Zeisestraße“ Stadt Senden	127
Abb. 127	Bebauungsplan „An der Kemptener Straße“, 1. Änderung Stadt Senden	128
Abb. 128	Bestand Mobilität und Erreichbarkeit Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	133
Abb. 129	Bestand Baustruktur Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	135
Abb. 130	Bestand Gebäudehöhen Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	137
Abb. 131	Gebäudesubstanz / Modernisierungsbedarf Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	139
Abb. 132	Bestand Erdgeschossnutzungen Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	141
Abb. 133	Bestand Nutzungen 1. OG Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	143
Abb. 134	Bestand Leerstand Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	145
Abb. 135	Bestand öffentlicher Raum Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	147
Abb. 136	Lupe Bestand öffentlicher Raum Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	149

Abb. 137	Bestand Erneuerbare Energien Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	151
Abb. 138	Bestand Flächenbilanz Innenstadt Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	153
Abb. 139	SWOT - Stärken und Potenziale Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	157
Abb. 140	SWOT - Schwächen und Risiken Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	159
Abb. 141	Ergebnis Bürgerveranstaltung: zu erhaltende Stellplätze Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	165
Abb. 142	Bürgerveranstaltung - Präsentation der Gruppenergebnisse Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	167
Abb. 143	Bürgerveranstaltung - Diskussion im Plenum Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	167
Abb. 144	Ergebnis Online-Beteiligung: zu erhaltende Stellplätze Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	175
Abb. 145	Ergebnis Online-Beteiligung: Lieblingsorte Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	176
Abb. 146	Schema Vergabeverfahren Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	181
Abb. 151	Hauptstraße 100 Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	208
Abb. 152	Hauptstraße 94 Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	208
Abb. 150	Hauptstraße 89 Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	208
Abb. 147	Maria Hilf Kapelle Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	208
Abb. 148	Hauptstraße 107, 109 Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	208
Abb. 149	Hauptstraße 92 Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	208
Abb. 153	Illerwehrstraße 2 Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	208
Abb. 154	Hauptstraße 80 Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	209
Abb. 158	Hauptstraße 70 Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	209
Abb. 160	Hauptstraße 59 Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	209

Abb. 157	Hauptstraße 36 Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	209
Abb. 156	Hauptstraße 77 Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	209
Abb. 155	Heinrich-Heine-Str. 2, Hauptstraße 66 Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	209
Abb. 159	Hauptstraße 54 Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	209
Abb. 161	Hauptstraße 41, 43 Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	209
Abb. 162	Hauptstraße 39 Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	210
Abb. 165	Hauptstraße 37 Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	210
Abb. 166	Hauptstraße 33, 35 Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	210
Abb. 168	Hauptstraße Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	210
Abb. 163	Hauptstraße 32 Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	210
Abb. 164	Auferstehungskirche Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	210
Abb. 167	Hauptstraße 27, 31 Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	210
Abb. 169	Hauptstraße 13, 15 Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	210
Abb. 170	Hauptstraße 11a, 11b, 11c Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	211
Abb. 172	Hauptstraße 12 Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	211
Abb. 174	Hauptstraße 12 Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	211
Abb. 176	Hauptstraße 4, 2 Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	211
Abb. 171	Marktplatz Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	211
Abb. 173	Bürgerhaus, Marktplatz 1 Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	211
Abb. 175	Hauptstraße 5 Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	211

Abb. 177	Bahnhofstraße 2 Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	211
Abb. 178	Kemptener Straße 19, 21 Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	212
Abb. 180	Kemptener Straße 31 Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	212
Abb. 182	Kemptener Straße 33 Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	212
Abb. 184	Kemptener Straße 18 Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	212
Abb. 179	Kemptener Straße 25, 27 Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	212
Abb. 181	Kemptener Straße 33 Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	212
Abb. 183	Kemptener Straße 20, 22 Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	212
Abb. 185	Kemptener Straße 16f Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	212
Abb. 186	Harderstraße 3 Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	213
Abb. 190	Harderstraße 8 Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	213
Abb. 188	Harderstraße 18 Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	213
Abb. 192	Harderstraße 20 Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	213
Abb. 187	Harderstraße 7 Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	213
Abb. 189	Harderstraße 15 Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	213
Abb. 191	Schubertstraße 22, 24 Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	213
Abb. 193	Harderstraße 27 Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH	213
Abb. 194	Bewertung Potenzialfläche Bahnhofsgelände Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH	214
Abb. 195	Bewertung Potenzialfläche Gelände REWE-Markt Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH	215
Abb. 196	Bewertung Potenzialfläche Bahnhofstraße 2 Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH	216

Abb. 197	Bewertung Potenzialfläche Bibliothek am Marktplatz Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH	217
Abb. 198	Bewertung Potenzialfläche Parkplatz am Blumenweg Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH	218
Abb. 199	Bewertung Potenzialfläche Ortstraße 40 + 45 Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH	219
Abb. 200	Bewertung Potenzialfläche Hauptstraße 41 / Kemptener Straße 4 Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH	220
Abb. 201	Bewertung Potenzialfläche Kemptener Straße 16-18 Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH	221
Abb. 202	Bewertung Potenzialfläche Kemptener Straße 24 + 30 Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH	222
Abb. 203	Bewertung Potenzialfläche Hauptstraße 47 Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH	223

J.3 FOTODOKUMENTATION



Abb. 147 Maria Hilf Kapelle



Abb. 151 Hauptstraße 100



Abb. 148 Hauptstraße 107, 109



Abb. 152 Hauptstraße 94



Abb. 149 Hauptstraße 92



Abb. 150 Hauptstraße 89



Abb. 153 Illerwehrstraße 2



Abb. 154 Hauptstraße 80



Abb. 156 Hauptstraße 77



Abb. 158 Hauptstraße 70



Abb. 155 Heinrich-Heine-Str. 2, Hauptstraße 66



Abb. 160 Hauptstraße 59



Abb. 159 Hauptstraße 54



Abb. 157 Hauptstraße 36



Abb. 161 Hauptstraße 41, 43



Abb. 162 Hauptstraße 39



Abb. 163 Hauptstraße 32



Abb. 165 Hauptstraße 37



Abb. 164 Auferstehungskirche



Abb. 166 Hauptstraße 33, 35



Abb. 167 Hauptstraße 27, 31



Abb. 168 Hauptstraße



Abb. 169 Hauptstraße 13, 15



Abb. 170 Hauptstraße 11a, 11b, 11c



Abb. 171 Marktplatz



Abb. 172 Hauptstraße 12



Abb. 173 Bürgerhaus, Marktplatz 1



Abb. 174 Hauptstraße 12



Abb. 175 Hauptstraße 5



Abb. 176 Hauptstraße 4, 2



Abb. 177 Bahnhofstraße 2



Abb. 178 Kemptener Straße 19, 21



Abb. 179 Kemptener Straße 25, 27



Abb. 180 Kemptener Straße 31



Abb. 181 Kemptener Straße 33



Abb. 182 Kemptener Straße 33



Abb. 183 Kemptener Straße 20, 22



Abb. 184 Kemptener Straße 18



Abb. 185 Kemptener Straße 16f



Abb. 186 Harderstraße 3



Abb. 187 Harderstraße 7



Abb. 190 Harderstraße 8



Abb. 189 Harderstraße 15



Abb. 188 Harderstraße 18



Abb. 191 Schubertstraße 22, 24



Abb. 192 Harderstraße 20



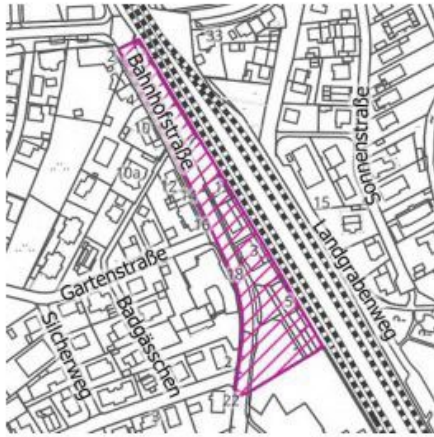
Abb. 193 Harderstraße 27

J.4 LUPENBETRACHTUNG VON POTENZIALFLÄCHEN

AUSZUG AUS DER FORTSCHREIBUNG DES EINZELHANDELSKONZEPTES 2023

Quelle: Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH: Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes für die Stadt Senden, München, Stand 16.03.2023

5.1 Standort 1: Bahnhofsgelände



Kriterium	Bewertung
Standortbedingungen	<ul style="list-style-type: none"> /// Neugestaltung des Bahnhofsumfelds /// in dem Zusammenhang Neubau eines Servicepavillons mit Bistro
Flächenverfügbarkeit	/// Grundfläche: unbekannt (Verkaufsfläche unbekannt)
Lageklassifizierung	<ul style="list-style-type: none"> /// Lage außerhalb des zentralen Versorgungsbereichs „Innenstadt Senden“ /// hohe fußläufige Frequentierung möglich, da direkter Anschluss an Bahnhof Senden
Vorhandene Immobilie, aktuelle Nutzung	/// Neubau Servicepavillon in Planung
Nutzungsempfehlungen / -potenziale	/// Gastronomisches Angebot „to go“ speziell für Kunden der Bahn

GMA-Standortanalyse 2023

Abb. 194 Bewertung Potenzialfläche Bahnhofsgelände

5.2 Standort 2: Gelände REWE-Markt Borsigstraße 1

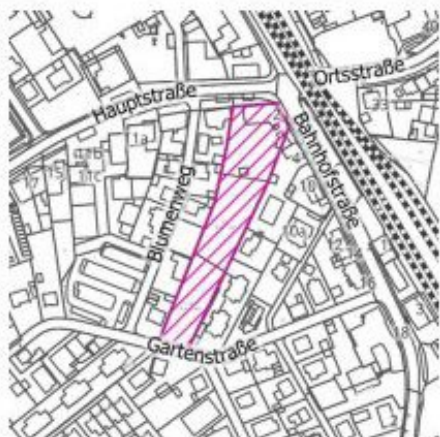


Kriterium	Bewertung
Standortbedingungen	<ul style="list-style-type: none"> /// 150 m südlich des Bahnhofs /// ca. 85 Parkplätze
Flächenverfügbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> /// aktuell insgesamt ca. 1.400 m² Verkaufsfläche /// unbebaute Fläche (Parkplatz) ca. 2.900 m²
Lageklassifizierung	<ul style="list-style-type: none"> /// Lage außerhalb des zentralen Versorgungsbereichs „Innenstadt Senden“ /// räumlich integrierter Nahversorgungsstandort /// hohe fußläufige Frequentierung durch Nähe zu Bahnhof Senden möglich
Vorhandene Immobilie, aktuelle Nutzung	<ul style="list-style-type: none"> /// REWE-Supermarkt mit angeschlossener Bäckerei
Nutzungsempfehlungen / -potenziale	<ul style="list-style-type: none"> /// GMA-Vorschlag: Prüfung zur Ergänzung mit Drogeriemarkt durch Überbauung Parkplatz <ul style="list-style-type: none"> ▪ In Senden nur geringes Nahversorgungsangebot mit Drogeriewaren ▪ weitgehende Konzentration des Sortiments auf das Gewerbegebiet Nord ▪ Verlagerung der Parkplätze in neu zu errichtender Tiefgarage ▪ vgl. Potenzialstandorte in Pkt. 5.5 und 5.8

GMA-Standortanalyse 2023

Abb. 195 Bewertung Potenzialfläche Gelände REWE-Markt

5.3 Standort 3: Wohn- und Geschäftshaus Bahnhofstraße 2



Kriterium	Bewertung
Standortbedingungen	<ul style="list-style-type: none"> /// drei Grundstücke zwischen Hauptstraße (im Kreuzungsbereich Bahnhofstraße) und Gartenstraße /// sehr gute Sichtbarkeit und Erreichbarkeit des nördlichen Grundstücks /// geringe Sichtbarkeit der beiden südlichen Grundstücke
Flächenverfügbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> /// insgesamt ca. 5.100 m² Grundfläche /// auf nördlichem Grundstück ca. 400 m² bebaut /// südliche Grundstücke unbebaute Grünfläche
Lageklassifizierung	<ul style="list-style-type: none"> /// nördliches Grundstück innerhalb des zentralen Versorgungsbereichs „Innenstadt Senden“ /// hohe fußläufige Frequentierung, da an der Schnittstelle zwischen ZVB und Bahnhof
Vorhandene Immobilie, aktuelle Nutzung	<ul style="list-style-type: none"> /// Gebäude auf nördlichem Grundstück aktuell Leerstand (ehem. Matratzen-Geschäft) /// Bauzustand: sanierungsbedürftig
Nutzungsempfehlungen / -potenziale	<ul style="list-style-type: none"> /// GMA-Vorschlag: (Neu-)Bebauung mit Wohnen und Gastronomie /// südliche Grundstücke: Wohnbebauung /// nördliches Grundstück: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Schaffung eines attraktiven Entrées in die Sendener Innenstadt aus Richtung des Bahnhofs und der östlichen Stadtteile ▪ Einladende Gastronomie z.B. in Form eines Cafés im Erdgeschoss ▪ Bebauung entlang der straßenzugewandten Seite, Freifläche für Außengastronomie auf der straßenabgewandten Freifläche ▪ Büronutzung in den Obergeschossen

GMA-Standortanalyse 2023

Abb. 196 Bewertung Potenzialfläche Bahnhofstraße 2

5.4 Standort 4: Bibliothek am Marktplatz

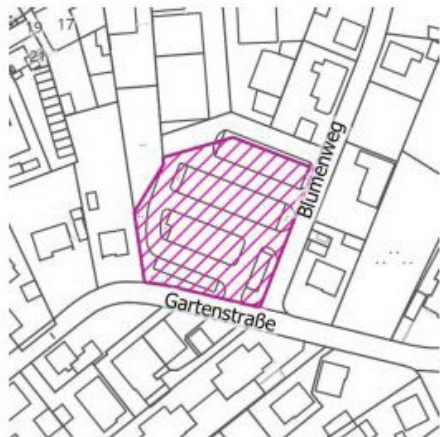


Kriterium	Bewertung
Standortbedingungen	<ul style="list-style-type: none"> /// Abriss und Neubau des Sparkassengebäudes am Marktplatz /// Neubau eines Bibliotheksgebäudes mit Café und Gewerbeflächen /// Neugestaltung des Marktplatzes
Flächenverfügbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> /// im Bibliotheksgebäude auf Erdgeschosebene ca. 305 m² für Bibliothek mit Café sowie zweimal je 105 m² Gewerbefläche /// Obergeschosse für Wohn- oder Büronutzung vorgesehen
Lageklassifizierung	<ul style="list-style-type: none"> /// mittig im zentralen Versorgungsbereich „Innenstadt Senden“ /// erhöhte Fußgängerfrequenz
Vorhandene Immobilie, aktuelle Nutzung	<ul style="list-style-type: none"> /// Neubau in Planung
Nutzungsempfehlungen / -potenziale	<ul style="list-style-type: none"> /// GMA-Vorschlag: Kleinfächiger Einzelhandel in aktuell unterrepräsentierten Sortimentsbereichen <ul style="list-style-type: none"> ▪ Fachgeschäft der hochwertigen Lebensmittelversorgung (z.B. Weinhandlung/Spirituosen, Kaffeerösterei, Schokolade/Pralinen, Öle/Essige/Gewürze) ▪ Fachgeschäft für die Bereiche Kunst/Antiquitäten, Uhren/Schmuck, Schreibwaren ▪ alternativ Nutzung als wechselnde Ausstellungsfläche (Wanderausstellungen, lokaler Kunstverein)

GMA-Standortanalyse 2023

Abb. 197 Bewertung Potenzialfläche Bibliothek am Marktplatz

5.5 Standort 5: Parkplatz am Blumenweg



Kriterium	Bewertung
Standortbedingungen	<ul style="list-style-type: none"> /// abgesetzte Lage südlich der Hauptstraße /// in direktem Umfeld Wohngebietsbebauung (Einzel- und Mehrfamilienhäuser)
Flächenverfügbarkeit	/// Grundfläche ca. 2.500 m ²
Lageklassifizierung	/// Außerhalb des zentralen Versorgungsbereichs „Innenstadt Senden“
Vorhandene Immobilie, aktuelle Nutzung	<ul style="list-style-type: none"> /// Nutzung als Parkplatz /// Auslastung im Tagesverlauf Normalwerktag bis zu 60 %, Nutzung durch Dauerparker, Angestellte und Kunden (Erhebung Büro Schlotthauer & Wauer, Parkraumkonzept 2022)
Nutzungsempfehlungen / -potenziale	<ul style="list-style-type: none"> /// Bebauung des Parkplatzes nur bei Schaffung eines adäquaten Ersatzes der Parkplätze empfehlenswert, insbesondere da durch Aufwertungsmaßnahmen entlang der Hauptstraße dort eventuell weitere Parkplätze entfallen /// GMA-Vorschlag: Prüfung zur Entwicklung eines Drogeriemarkt (vgl. Potenzialstandorte in Pkt. 5.2 und 5.8)

GMA-Standortanalyse 2023

Abb. 198 Bewertung Potenzialfläche Parkplatz am Blumenweg

5.6 Standort 6: Ortstraße 40 + 46

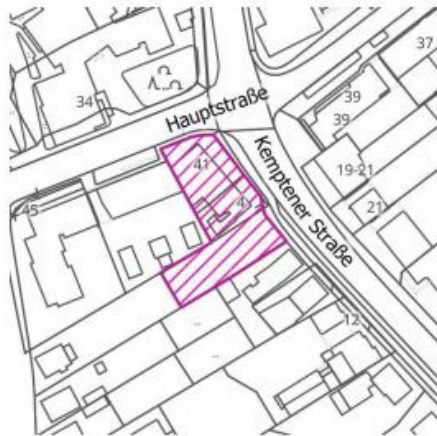


Kriterium	Bewertung
Standortbedingungen	/// östlich angrenzend an Bahntrasse
Flächenverfügbarkeit	/// Grundfläche ca. 5.000 m ² , im östlichen Teil ca. 1.100 m ² bebaut
Lageklassifizierung	/// Lage außerhalb des zentralen Versorgungsbereichs „Innenstadt Senden“ /// geringe fußläufige Frequentierung, jedoch gute verkehrliche Anbindung und Nähe zu Bahnhof Senden
Vorhandene Immobilie, aktuelle Nutzung	/// westliches Grundstück unbebaut /// östliches Grundstück mit Mischnutzung, insb. Ärzte / Physiotherapie
Nutzungsempfehlungen / -potenziale	/// GMA-Vorschlag: Nutzung als Park-&-Ride Parkplatz für die Fahrgäste des nahegelegenen Bahnhofs /// GMA-Vorschlag: Mehrgeschossige Bebauung als Bürogebäude

GMA-Standortanalyse 2023

Abb. 199 Bewertung Potenzialfläche Ortstraße 40 + 45

5.7 Standort 7: Hauptstraße 41 / Kemptener Straße 4



Kriterium	Bewertung
Standortbedingungen	/// im Kreuzungsbereich Hauptstraße / Kemptener Straße
Flächenverfügbarkeit	/// auf EG-Ebene ca. 79,5 m ² Verkaufsfläche vorgesehen
Lageklassifizierung	/// im zentralen Versorgungsbereich „Innenstadt Senden“ /// Zentral gelegen, jedoch hohes Verkehrsaufkommen Kemptener Straße
Vorhandene Immobilie, aktuelle Nutzung	/// Neubau in Planung
Nutzungsempfehlungen / -potenziale	/// Sind Parkplätze vorgesehen? /// GMA-Empfehlung: Ladenhandwerk, bspw. eine Metzgerei oder einzelhandelsnahe Dienstleistung (Friseur-/Beautysalon)

GMA-Standortanalyse 2023

Abb. 200 Bewertung Potenzialfläche Hauptstraße 41 / Kemptener Straße 4

5.8 Standort 8: Kemptener Straße 16-18



Kriterium	Bewertung
Standortbedingungen	<ul style="list-style-type: none"> /// Kemptener Straße, südlich der Kreuzung Hauptstraße /// Abriss der bestehenden Bausubstanz und Neubau zweier sechsgeschossiger Wohn- und Geschäftshäuser
Flächenverfügbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> /// auf Erdgeschossenebene zwei Gewerbeflächen mit ca. 140 m² und ca. 776 m² vorgesehen /// Wohnnutzung in den Obergeschossen
Lageklassifizierung	<ul style="list-style-type: none"> /// im zentralen Versorgungsbereich „Innenstadt Senden“ /// zentral gelegen, jedoch hohes Verkehrsaufkommen Kemptener Straße
Vorhandene Immobilie, aktuelle Nutzung	<ul style="list-style-type: none"> /// in Planung
Nutzungsempfehlungen / -potenziale	<p>GMA-Empfehlung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Prüfung zur Entwicklung eines hochwertigen Nahversorgers (Supermarkt, Biosupermarkt) oder Drogeriemarktes auf der größeren Verkaufsfläche (vgl. Potenzialstandorte in Pkt. 5.2 und 5.5) ■ kleinflächiger Einzelhandel in aktuell unterrepräsentierten Sortimentsbereichen oder einzelhandelsnahe Dienstleistung auf der kleineren Verkaufsfläche

GMA-Standortanalyse 2023

Abb. 201 Bewertung Potenzialfläche Kemptener Straße 16-18

5.9 Standort 9: Kemptener Straße 24 + 30



Kriterium	Bewertung
Standortbedingungen	/// Kemptener Straße, südlich der Kreuzung Hauptstraße
Flächenverfügbarkeit	/// Kemptener Straße 30: ca. 1.200 m ² Grundfläche /// Kemptener Straße 24: ca. 985 m ² Grundfläche
Lageklassifizierung	/// Kemptener Straße 24 innerhalb des zentralen Versorgungsbereichs „Innenstadt Senden“, Kemptener Straße 30 außerhalb
Vorhandene Immobilie, aktuelle Nutzung	/// Kemptener Straße 30 in Neubebauung mit Wohnnutzung (Neubau bereits abgeschlossen?) /// Kemptener Straße 24 Kfz-Werkstatt und Gebrauchtwagenhändler
Nutzungsempfehlungen / -potenziale	/// GMA-Empfehlung: Wirtshaus mit Außengastronomie <ul style="list-style-type: none"> ■ aus der Befragung der Bürger hat sich unter anderem ein Mangel an attraktiver Gastronomie, v.a. auch mit deutscher bzw. schwäbischer Küche ergeben ■ Neubebauung mit Freifläche im hinteren Teil des Grundstücks bietet die Möglichkeit, noch innerhalb des ZVB eine attraktive Gastronomie einschließlich Außenbewirtung anzubieten

GMA-Standortanalyse 2023

Abb. 202 Bewertung Potenzialfläche Kemptener Straße 24 + 30

5.10 Standort 10: Hauptstraße 47



Kriterium	Bewertung
Standortbedingungen	<ul style="list-style-type: none"> /// Hauptstraße, gegenüber Rathaus /// geplanter Abriss der bestehenden Bausubstanz (drei einzelstehende Gebäude) und Neubau als Wohn- und Geschäftsgebäude
Flächenverfügbarkeit	/// unbekannt
Lageklassifizierung	/// außerhalb des zentralen Versorgungsbereichs „Innenstadt Senden, jedoch direkt angrenzend
Vorhandene Immobilie, aktuelle Nutzung	/// Leerstand (ehem. Deniz Market), Wohnnutzung
Nutzungsempfehlungen / -potenziale	/// Umsetzung der Planung als Ärztehaus

GMA-Standortanalyse 2023

Abb. 203 Bewertung Potenzialfläche Hauptstraße 47

J.5 RICHTLINIE ZUR FÖRDERUNG IN DER INNENSTADT VON SENDEN

Der Gemeinderat der Stadt Senden hat am ... folgende Richtlinien zur Förderung der Innenstadt beschlossen:

1. Ziel der Förderung

Die Förderung der Entwicklung, Erhaltung und Neugestaltung in der Innenstadt von Senden soll dazu beitragen, die Funktions- und Lebensfähigkeit sowie den eigenständigen Charakter dieses Bereiches sicherzustellen. Ziel ist es, die Lebensbedingungen insgesamt zu verbessern und in diesem Bereich gegenwärtigen und zukünftigen Erfordernissen gerecht zu werden.

2. Grundsätze der Förderung

- 2.1 Gefördert werden Maßnahmen nach Punkt 3 an Wohnungen, Gebäuden und Außenanlagen in räumlich abgegrenzten und im Lageplan vom ... gekennzeichneten Bereich.
- 2.2 Die Förderung wird in Form von verlorenen Zuschüssen gegeben.
- 2.3 Die Förderung kann eine Förderung durch Dritte (z. B. Bund oder Land) ergänzen.
- 2.4 Die Förderung wird objektbezogen gewährt. Die förderungsfähigen Aufwendungen werden für jedes Gebäude gesondert berechnet. Eigenleistungen sowie unangemessen hoher Aufwand werden nicht anerkannt.
- 2.5 Gefördert werden nur Vorhaben, die im Einvernehmen mit der Stadt Senden durchgeführt werden. Die Maßnahmen müssen sich darüber hinaus in ihrer Zielsetzung und ihrer baulichen und gestalterischen Wirkung in die vom Gemeinderat verabschiedeten Gestaltungsabsichten einfügen.
- 2.6 Die bezuschussten Maßnahmen müssen innerhalb von 2 Jahren, gerechnet vom Zeitpunkt der Zuschussbewilligung, durchgeführt sein.

3. Gegenstand der Förderung

- 3.1 Gefördert werden folgende Baumaßnahmen:
 - 3.1.1 Modernisierung von Wohnungen und Geschäftsräumen
 - 3.1.2 Erweiterung und Neubau von Wohnungen und die Erweiterung von Geschäftsräumen
 - 3.1.3 Neuschaffung von Grünflächen durch Abbruch von Gebäuden
 - 3.1.4 **Erhaltung und Gestaltung typischer Hofflächen**
 - 3.1.5 **Erhaltung oder Neugestaltung von Einfriedungen entlang öffentlicher Verkehrswege.**

4. Fördervoraussetzungen

- 4.1 Gefördert werden nur Maßnahmen, wenn dadurch
 - 4.1.1 ungenügende Wohnverhältnisse beseitigt werden bzw. die Wohnungen wesentlich verbessert werden,
 - 4.1.2 die städtebauliche Entwicklung nicht behindert wird,
 - 4.1.3 die Finanzierung gesichert ist,
 - 4.1.4 die Modernisierung baurechtlich genehmigt ist (sofern vorgeschrieben).

4.2 Die Förderung ist ausgeschlossen, wenn

4.2.1 die Miete die jeweilige Kostenmiete überschreitet

4.2.2 das Gebäude den Festsetzungen eines rechtsverbindlichen Bebauungsplans nicht entspricht, konkreten Planungsabsichten der Stadt widerspricht oder die Modernisierung nach dem geltenden Bauordnungsrecht sowie sonstigen geltenden gesetzlichen Bestimmungen bedenklich ist.

5. Förderungsfähiger Aufwand

5.1 Förderungsfähig ist insbesondere der finanzielle Aufwand, der zur Verbesserung

- ▶ des Zuschnitts der Wohnung
- ▶ der Belichtung und Besonnung der Wohnung
- ▶ des Wärme- und Schallschutzes
- ▶ der Beheizung und der Kochgelegenheiten
- ▶ der sanitären Einrichtungen,
- ▶ der Energieversorgung, der Wasserversorgung und der Entwässerung
- ▶ der Neugestaltung und der Verbesserung der Außenanlagen sowie der Einfriedung

dient.

6. Höhe der Förderung

6.1 Der Zuschuss beträgt ... % (z. B. 30 %) der zuschussfähigen Aufwendungen, höchstens jedoch ... EUR je Gebäude bzw. ... EUR je Wohnung.

6.2 Familien und Alleinstehenden mit jeweils zwei unterhaltsberechtigten Kindern wird für Wohnungsmodernisierungsmaßnahmen bei Eigennutzung ein Zuschlag von 20 % zu den Beträgen von 6.1 gewährt.

7. Verfahren

7.1 Der Antrag ist vor Beginn der Maßnahme unter Verwendung des Vordrucks (**Anlage X**) in dreifacher Ausfertigung bei der Gemeindeverwaltung einzureichen.

7.2 Im Bewilligungsbescheid werden die für die bestimmungsgemäße Verwendung erforderlichen Bedingungen und Auflagen festgelegt, insbesondere hinsichtlich des Abbruchs oder der befristeten oder unbefristeten Erhaltung eines Altgebäudes und für gestalterische Festsetzungen.

7.3 Vom Beginn der Maßnahmen ist die Stadt Senden sofort zu benachrichtigen. Den Beauftragten der Stadt ist Gelegenheit zur Überwachung der Maßnahmen zu geben.

7.4 Der Antragsteller teilt der Stadt den Abschluss des Vorhabens mit und beantragt die Auszahlung der Fördermittel. Dem Antrag auf Auszahlung sind sämtliche Rechnungen beizufügen. Die Stadt prüft die Einhaltung dieser Richtlinie und der besonderen Vereinbarung.

7.5 Bei Vorlage von Zwischenrechnungen können Abschlagszahlungen entsprechend dem Baustand gewährt werden.

- 7.6 Die Zuschüsse können jederzeit gekündigt werden, wenn diese Richtlinien und die besonderen Vereinbarungen nicht eingehalten werden. Soweit die Zuschüsse gekündigt werden, sind bereits ausbezahlte Beiträge sofort zurückzuzahlen und rückwirkend vom Tage der Auszahlung an mit 3 % über dem Diskontsatz der Deutschen Bundesbank zu verzinsen.

8. Bewirtschaftungsgrundsätze

- 8.1 Zuschüsse nach diesen Richtlinien werden nur im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel der Stadt Senden gewährt. Ein Rechtsanspruch auf Gewährung besteht nicht.
- 8.2 Fördermittel werden nur für Vorhaben bewilligt, die zum Zeitpunkt der Bewilligung noch nicht begonnen worden sind. Ausnahmen können in begründeten Einzelfällen zugelassen werden.

9. Inkrafttreten

Die vorstehenden Richtlinien sind auf alle förderungsfähigen Baumaßnahmen anzuwenden, welche nach dem ... begonnen werden.

Modernisierung – wie gehe ich vor?

Wesentliche Voraussetzung für ein Gelingen der Modernisierung ist die sorgfältige Vorbereitung. Eine gründliche Planung der Art und Modernisierung, ihres zeitlichen Ablaufes und ihrer Finanzierung ist daher unumgänglich. Dazu sollten Sie zunächst die Gegebenheiten Ihres Hauses genau studieren, um wichtige von weniger wichtigen Maßnahmen zu trennen.

Was ist also z. B. vordringlich:

- ▶ Der Einbau von sanitären Einrichtungen oder von Fenstern?
- ▶ Der neue Einbau bzw. die Vermessung der Heizung oder neue Fußböden?
- ▶ Die Veränderung der Wohnungsgrundrisse oder die Umnutzung des Daches oder eines Nebengebäudes?

Nach bzw. während diesen Grundsatzüberlegungen sollten Sie die **kostenlose Modernisierungsberatung** der Stadt Senden in Anspruch nehmen. Hier werden Ihnen die Planungsabsichten der Stadt und die Förderungsmöglichkeiten erläutert. Hierzu kommen Empfehlungen und Tipps für Ihr konkretes Vorhaben in Bezug auf die bauliche Realisierung.

Anschließend nehmen Sie einen Architekten oder Handwerker Ihrer Wahl zur Hilfe, der die notwendigen Vorarbeiten für die geplanten Baumaßnahmen z. B. Baugesuche, Ausführungspläne, Kostenvoranschläge etc. erledigt. Danach ist der Zeitpunkt für die Antragstellung bei der Stadt – oder im Falle sonstiger Förderung bei der entsprechenden Behörde – gekommen.

Wichtig ist, dass Sie erst dann anfangen dürfen, wenn Ihnen ein Bewilligungsbescheid für die Förderung vorliegt und – bei genehmigungspflichtigen Vorhaben – wenn die Baugenehmigung erteilt wurde.

Und vergessen Sie nicht:

Bei Unklarheiten steht Ihnen die Stadtverwaltung für eine Beratung zur Verfügung, um Ihnen auf dem Weg der leider manchmal schwierigen Förderung behilflich zu sein.

J.6 GESTALTUNGSLEITLINIEN

Gestaltungsleitlinien können keine Garantie für eine gute Architektur darstellen. Gestalterische Qualität lässt sich durch Bau-recht nicht erzwingen. Es besteht allerdings die Möglichkeit, durch Anregungen, Beratungen und Aufklärung bessere gestal-terische Ergebnisse zu erzielen.

Entwerfen ist ein individueller Vorgang, der nicht rational beschreibbar ist. Zudem spielen häufig Wünsche, Ideen und Er-lebnisse von Bauherren eine große Rolle. Dennoch sollte man alle Beteiligten dazu anhalten, eine höchst mögliche archi-tektonische Qualität sicherzustellen. Der Wert eines Gebäudes bemisst sich dabei auch am Wert und der Qualität seiner Umgebung.

Gestalterische Empfehlungen können auch an einem Förderprogramm gekoppelt werden. Die Förderung der Entwicklung, Erhaltung und Neugestaltung im Stadtkern von Senden soll dazu beitragen, die Funktions- und Lebensqualität sowie den ei-genständigen Charakter dieses Stadtteils zu entwickeln. Denkmalgeschützte Gebäude unterliegen diesbezüglich gesonderten Bedingungen.

Ggf. Überschriften des Förderprogramms könnten über folgende Inhalte verfügen:

1. Baukörper
2. Fassadengestaltung
 - Materialität
 - Farbvorgaben
 - Fassadengliederung
 - Balkone
 - Fenster
 - Hauszugänge
 - Sonnenschutzanlagen
 - Schaufenster
 - Klimageräte und Wärmepumpen
3. Dachgestaltung
 - Dachbegrünung
 - Dachfenster
 - Dachüberstand
 - Dachaufbauten und Dacheinschnitte
4. Werbeanlagen

5. Energiekonzept
6. Freiraumgestaltung
 - Unbebaute Flächen und Vorgärten
 - Mauern und Einfriedigungen
 - Anlagen zur Unterbringung von Stellplätzen
 - Nebenanlagen

Diese Gestaltungsvorschläge könnten durch Best Practice-Beispiele ergänzt werden. Ein Förderprogramm für die Innenstadt von Senden könnte folgende Inhalte haben:

1. Ziel der Förderung
2. Grundsätze der Förderung
3. Gegenstand der Förderung u. a. mit
 - Modernisierung von Wohnungen und Geschäftsräumen
 - Erweiterungen Neubau von Wohnungen und die Erweiterung von Geschäftsräumen
 - Neuschaffung von Grünflächen
 - Erhaltung und Gestaltung typischer Hofflächen
 - Erhaltung und Neugestaltung von Einfriedigungen entlang öffentlicher Verkehrswege
4. Fördervoraussetzungen
5. Förderfähiger Aufwand
6. Höhe der Förderung
7. Verfahren