

### **Straßenbaumaßnahmen Altstadt**

Stadträtin Jutta Widmann richtete an Oberbürgermeister Hans Rampf folgende Plenaranfrage zum Thema „Straßenbaumaßnahmen Altstadt“:

1. Was haben die Straßenbaumaßnahmen in der Altstadt von 1980, als das Pflaster komplett erneuert wurde, insgesamt gekostet?
2. Aus welchen Gründen wurde damals die Altstadt aufgerissen?
3. Auf welcher Länge wurden damals die Straßenbaumaßnahmen in der Altstadt durchgeführt und wo genau lagen Anfang und Ende?
4. Gab es damals Fördergelder für die Baumaßnahmen?
5. Wie hoch war der Anteil der Stadt an den Gesamtkosten?
6. Wie hoch war der Anteil der Anlieger an den Gesamtkosten (insgesamt und umgerechnet pro Anlieger)?
7. Wie viele Anlieger mussten sich damals an den Kosten der Baumaßnahmen beteiligen?
8. Was wurde damals bei den Baumaßnahmen konkret verbessert und was diente nur dem Erhalt des Bestandes?

Oberbürgermeister Hans Rampf antwortete wie folgt:

zu Frage 1:

Die Kosten des in den Jahren 1982 bis 1985 durchgeführten Altstadt-Umbaus lagen bei insgesamt 5.151.510,80 DM (= 2.633.926 €).

Es fand damals keine Erneuerung des Pflasters statt, sondern die vorhandene Asphaltdecke wurde durch Granitpflaster und Klinker ersetzt sowie das gesamte Straßenprofil geändert.

zu Frage 2:

Den damaligen (und heutigen) Neuordnungen in der historischen Innenstadt gehen umfangreiche Überlegungen und Voruntersuchungen voraus.

Wirtschaftliche Veränderungen, gestiegene Ansprüche von Produktion und Vertrieb an Standort und Fläche sowie eine zunehmend als störend empfundene Verkehrsbelastung kollidierten allmählich mit der Bauform der historischen Stadt. Hinzu kam, dass der Straßenplatz der Altstadt in den früheren 60-er Jahren asphaltiert worden war und das 1971 in Kraft getretene StBauF-Gesetz den Weg zu einer grundlegenden Neugestaltung eröffnete. Die städtebaulichen Missstände waren 1975 Anlass für eine umfangreiche Strukturuntersuchung des historischen Stadtkerns.

Das „Gesamtkonzept Historische Innenstadt“ von 1978 zur Steuerung der städtebaulichen Entwicklung mit Schwerpunkt auf Verbesserung von Wohnumfeld und Stadtfunktion basiert auf diesen Ergebnissen. Sanierungsgebiet-Festlegungen, Grünanlage Mühleninsel, der CCL-Komplex mit TG als Parkhaus und Einzelhandelsgegenpol zur oberen Altstadt, die fußläufigen Gassen zwischen St. Martin und Hl.Geist usw. resultieren aus dem Gesamtkonzept von 1978. Maßnahmenvorschläge zugunsten der Standortgunst im historischen Zentrum waren eine Verbesserung des Fußwegesystems und der Verkehrsführung. Sie wurden im Straßenzug der Altstadt in Form von Gehsteigverbreiterung, Fahrbahnverengung, Bordsteinabsenkung, Verringerung der Stellplätze und Pflasterung der bis dahin asphaltierten Fahrbahn und des Gehsteigs umgesetzt.

Die Gründe für den Altstadt-Umbau lagen – letztlich abgeleitet aus den Zielen des Landesentwicklungsprogramms (LEP) – im Bestreben nach Stärkung des Standortfaktors Innenstadt. Durch Aufwertung des Straßenraumes über die verkehrlichen Belange hinaus als erlebbarer öffentlicher Raum sollte die Kernstadt an Attraktivität und Aufenthaltsqualität gewinnen und funktionsgerecht in ihrer besonderen Eigenart erhalten werden.

Diese Ziele sind heute aktueller denn je. Die Vorbereitenden Untersuchungen von 2013 zum neuen SG „Innenstadt“ sind eine Fortschreibung des oben genannten „Gesamtkonzeptes Historische Innenstadt“ von 1978 und beinhalten diese Ziele weiterhin als Sanierungsmaßnahmen.

zu Frage 3:

Die Straßenbaumaßnahme wurde in mehreren zeitlichen Abschnitten von 1982 bis 1985 durchgeführt. Der Umbau erstreckte sich letztlich in seiner Gesamtheit vom Dreifaltigkeitsplatz / Herzogkasten bis zur Hl.Geist-Kirche.

zu Frage 4:

Die Maßnahme wurde über StBauF bezuschusst. Die Förderung belief sich auf 3.253.000 DM (= 1.663.236,00 €).

Der Altstadt-Umbau wurde im Zuge der Umgestaltungen zum SG III „Mühleninsel“ durchgeführt. Die Gewährung von Fördermitteln für eine Maßnahme solchen Ausmaßes ohne Lage in einem förmlich festgelegten Sanierungsgebiet wäre heute undenkbar. Daher erfolgte 2013 die Ausweisung des SG „Innenstadt“ als Voraussetzung für eine Förderfähigkeit künftiger Maßnahmen im öffentlichen Raum.

zu Frage 5:

Die Gesamtkosten beliefen sich auf 2.633.926 €

Der Anteil der Stadt lag bei 970.690 €

zu Fragen 6 und 7:

Von den Grundstückseigentümern in der Altstadt wurden seinerzeit keine Ausbaubeiträge erhoben. Die damalige Maßnahme hat zu einem vollständigen Wegfall der in sehr großer Zahl vorhandenen Parkplätze geführt. Außerdem sollte die Fahrbahn mittelfristig ihre Funktion durch die schrittweise Entwicklung zur Fußgängerzone verlieren. Dies und die in erster Linie stadtgestalterische, bauästhetische und denkmalpflegerische Motivation der straßenbaulichen Maßnahme hatte zur Folge, dass ein besonderer Vorteil, der die Erhebung von Ausbaubeiträgen rechtfertigen hätte können, damals verneint worden ist.

zu Frage 8:

Die bereits unter Ziff. 2 erläuterten Maßnahmen dienen einer grundlegenden Verbesserung der Verhältnisse für den Fußgänger und einer Steigerung der Attraktivität der historischen Innenstadt. Der Straßenraum wurde in seiner Gesamtheit umgestaltet einschließlich Profil (Einbau der Mittelrinne) und Belag.

Landshut, den 19.12.2014

Hans Rampf  
Oberbürgermeister