

Thema Verkehrsberuhigung



Informationsblatt

12

Das Thema "Verkehrsberuhigung zur Verbesserung des Wohnumfeldes" hat in den letzten Jahren zunehmende Bedeutung erlangt. Seitdem die unmittelbare Umgebung der Wohnung, vor allem in Städten, immer stärker durch Lärm, Abgase, Staub beeinträchtigt wird, hat die Frage der Gestaltung dieses Wohnumfeldes zu vielen Überlegungen und Versuchen geführt, den Straßenraum wieder vielfältiger nutzbar zu machen und umweltfreundlicher zu gestalten. Fußgänger, Radfahrer, Kinder, Alte sollen wieder zu ihrem Recht kommen, die Straße als Begegnungsraum soll wieder in den Vordergrund rücken. "Wieder" deshalb, weil solche Straßen ja nichts Neues sind. In alten Städten oder Dorfkernen kann man noch heute beste und ganz selbstverständliche Beispiele "gemischter" Wohnstraßen finden, auf denen ein friedliches Nebeneinander von Fuß- und Fahrverkehr das Bild bestimmt. Voraussetzung ist allerdings immer, daß Straßen keinen erheblichen Anteil Durchgangsverkehr aufweisen. Dieses Nebeneinander ist dort so normal, daß es einem schon kaum mehr auffällt. Erst wenn solche Straßen ausgebaut, d. h. mit Bürgersteig versehen und geteert werden sollen, vermeintlich sicherer gemacht werden sollen, merkt man häufig, welche Qualitäten hier verloren gehen. Die Nachteile derart ausgebauter Straßen, nämlich höhere Geschwindigkeiten, ermöglicht durch übersichtliche, zügige Linienführung verbunden mit optischer Langeweile durch Kahlschlag von Bäumen usw., lenken heute wieder den Blick auf die Vorzüge alter Straßen. So werden altbewährte Lösungen plötzlich wieder entdeckt, heute unter dem Stichwort Verkehrsberuhigung. Kein Fehler, meinen wir, wenn unsere Umwelt dadurch wieder an Qualität gewinnt.

z. B. Pfeffenhausen

Ein gutes Beispiel bietet der Ortskern des Marktes Pfeffenhausen, zwischen Rottenburg und Landshut, in Niederbayern gelegen. Er war Ziel einer Informationsfahrt des Planungsverbands am 12. 7. 1979. Eine überraschend hohe Teilnehmerzahl von über 100 Bürgermeistern, Gemeinderäten, Verwaltungsleuten und Kreisbaumeistern lieferte den Beweis für die Aktualität des Themas.

Schon die Einführung von Bürgermeister Weigert ließ erkennen, wie es hier eine Gemeinde mit viel Elan und Ausdauer geschafft hat, ihre Probleme in die Hand zu nehmen. Der Gemeinde gelang es, über das Städtebauförderungsprogramm erhebliche finanzielle Mittel zu erhalten. Die Planung lag in den Händen des Büros Prof. Gebhard, Dipl. Ing. Reichenbach, aus München. Entscheidend für das Gelingen war aber die gute Zusammenarbeit aller Beteiligten, vor allem auch der Fachbehörden untereinander.

Nicht zu vergessen die intensive ständige Bürgerbeteiligung in allen Verfahrensschritten während der ca. 6 Jahre dauernden Zeit über die Planung bis zur Realisierung. Nicht einfach war es, das Interesse der Bürger über diesen Zeitraum hin aufrechtzuerhalten. Heute spricht das Ergebnis für sich und hat die volle Zustimmung der Bürger gefunden. Die relativ lange Zeit war größtenteils dadurch bedingt, daß hier ein "Pilot"-Projekt durchgeführt wurde, mit den üblichen Anfangsschwierigkeiten. Mit den heutigen Erfahrungen, die sich auch andere Gemeinden zunutze machen sollten, könnte einiges an Zeit und Aufwand gespart werden.

In der rege geführten Diskussion, nach Besichtigung und Mittagessen, wurden dann einige Probleme angesprochen, die sich im Zusammenhang mit solchen Maßnahmen ergeben. Im folgenden werden nur die wichtigsten Punkte aus der Diskussion kurz dargestellt, zusammen mit weiteren Hinweisen, die für das Thema von Bedeutung sind.

Sicherheit

Fußgänger und spielende Kinder auf der Straße - geht das ?

Kinder brauchen eine anregende Umgebung. Viele Erwachsene erinnern sich gern daran, daß sie früher als Kind am meisten auf der Straße gespielt haben. Wo es die Verkehrssituation erlaubt, sollte dies auch heute wieder möglich sein. Spielen und gehen auf der Straße ist dann nicht gefährlich, wenn die Straße so gebaut ist, daß langsam gefahren werden muß.

Rechtslage

Wie kann man das Nebeneinander von Fuß- und Fahrverkehr rechtlich sichern ?

Grundsätzlich ist zu sagen, daß die besten Lösungen die sind, die eine aufwendige Beschilderung überflüssig machen, d. h. durch entsprechende bauliche Gestaltung, Versätze usw., die Straße so ausbilden, daß langsam gefahren werden muß. Aus straßenrechtlicher Sicht ist bei der Neuanlage von Verkehrsstraßen empfehlenswert, diese als selbständigen Geh- und Radweg nach Art. 53 b BayStrWG zu widmen und den Fahrverkehr für Anlieger als Sondernutzung nach Art. 18 BayStrWG zuzulassen.

Beim Ausbau bestehender Ortsstraßen ist es günstiger, diese als Ortsstraße nach Art. 46 b BayStrWG belassen und den Fahrverkehr auf die Anlieger zu beschränken, mit einer "Widmungsbeschränkung in Form einer Teileinziehung". Aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht ist es z. Zt. noch nicht möglich, Geschwindigkeitsbeschränkungen nach § 45 Abs. 1 StVO zum Zwecke der Verkehrsberuhigung vorzunehmen. Eine Änderung der StVO in der Richtung, daß Verkehrsbeschränkungen auch aus Gründen der Verkehrsberuhigung möglich sind, ist z. Zt. im Verfahren, ebenso die offizielle Einführung des Verkehrsschildes "Wohnbereich". Die Richtlinien zur Anlage von Stadtstraßen - Teil-Entwurf bisher RAST-E, in Zukunft RAS-E, wird z.Zt. ebenfalls überarbeitet. Ein bereits vorliegender Entwurf berücksichtigt den Teil "befahrbare Wohnstraßen und ihre Gestaltung" wesentlich stärker als bisher.

Gestaltung

Wie sollen verkehrsberuhigte Straßen aussehen ?

Zu Fragen der Gestaltung empfehlen wir zunächst die neue "Illustrierte" des Bundeswohnungsbauministeriums "Wohnstraßen der Zukunft", in der alle wesentlichen Grundsätze der Gestaltung in sogenannten "Gestaltungsregeln" zusammengefaßt sind. Die Broschüre kann kostenlos angefordert werden (Adresse siehe Literatur). Allgemein ist zu diesem Punkt noch zu vermerken, daß jede Gestaltung einer Straße stark von der jeweiligen örtlichen Situation abhängt. Geländebewegung, Bäume, Zufahrten u.ä. spielen hier eine wesentliche Rolle. Wichtig ist deshalb die Wahl eines qualifizierten Planers oder Planungsteams. Solche Maßnahmen verlangen Gespür für die Situation und Erfahrung.

Kosten

Ist der Ausbau verkehrsberuhigter Wohnstraßen nicht wesentlich teurer ?

Muß nicht der Fall sein ! Geschickte Planung, in Absprache mit örtlichen Handwerkern, kleineren Bauunternehmern, vor Ort umgesetzt, eventuell auch durch praktische Mithilfe von Bürgern, hilft Kosten sparen und motiviert die Bürger stärker zur Gestaltung "ihrer" Straße. Erhebliche Einsparungen sind auch beim Grunderwerb für neuanzulegende Straßen möglich durch geringere Straßenbreiten.

Es muß auch nicht immer und überall Granitpflaster sein, auch wenn dies durchaus Vorteile hat (siehe Unterhalt).

Auch geteerte Straßen können gut aussehen, wenn sie z. B. durch Pflasterstreifen gegliedert sind, ebenso sind Kombinationen mit Gehsteigplatten oder gelochten Rasensteinen denkbar. Entscheidend ist immer, "wie" es gemacht wird.

Unterhalt

Sind hier erhöhte Kosten zu erwarten ?

Pflaster hält länger als Teer, es ist einfacher, billiger zu reparieren, bei nachträglichen Aufbrüchen für Rohrverlegungen u.ä., kann derselbe Belag wiederverwendet werden. Außerdem wird die Straße nicht durch häßliche Teerausbesetzungen verschandelt. Langfristig gesehen kommt Pflasterung somit nicht teurer zu stehen, auch wenn die erstmaligen Kosten höher sind.

Schneeräumen erfordert meist vorsichtigeres Vorgehen, wenn die Anlegekanten (Hochborde) für den Schneepflug fehlen; es sind kleinere Räumgeräte aufgrund der geringeren Fahrspreibreiten erforderlich; ist dann jedoch unproblematisch.

Bepflanzung

Bäume oder Blumenkästen ?

Bäume sollten ganz bewußt zur Straßenraumgestaltung eingesetzt werden, sie beleben das Erscheinungsbild, binden Staub, produzieren Sauerstoff, spenden Schatten, verbessern das Kleinklima.

Einfahrten, Knicke, Abzweigungen, Übergänge können mit Bäumen markiert werden. Ein Knick wird so auch räumlich sofort sichtbar, nicht nur in der Fläche. Von der Aufstellung von Blumenkästen, Pflanztrögen u.ä. "Möblierung" wird abgeraten. Sie wirken leicht als Fremdkörper und verstellen als Stolpersteine Straßenflächen, die für andere Zwecke besser nutzbar sind.

Im folgenden wollen wir noch eine Liste wichtiger Literatur zum Thema sowie einige ausgeführte Beispiele, zum Anschauen vor Ort, nennen:

Literaturauswahl

- Bayer.Straßen- und Wegegesetz vom 2. 7. 1974
- StVO (Straßenverkehrsordnung), wird z.Zt. neuen Erfordernissen angepaßt
- RAST-E (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen/Teil: Entwurf) Ausgabe 1971, Kirschbaum-Verlag, Bad Godesberg
- RAS-E Entwurf der Neufassung d.RAST-E, Sonderdruck aus "Straße und Autobahn" 29/78 Nr. 11 und 12
- P.-H. Peters "Die Fußgängerstadt" Callwey-Verlag, 1977, Preis 88,-- DM Umfangreiche Beispielsammlung vor allem innerstädtischer Fußgängerbereiche mit Abhandlungen über Teilaspekte
- ADAC - Sicherheit für Fußgänger I (gelb) + II (blau) Die beiden Broschüren enthalten einiges Grundlagenmaterial (Unfallstatistiken usw.) und bebilderte Beispiele
- Münchner Forum/Eichenauer, v. Winning, Streichert Berichte+ Protokolle Nr. 48 "Die Straße als Lebensraum - Verkehrsberuhigung in München", enthält viele grundsätzliche Überlegungen zur Verbesserung bestehender Straßen und Ausbaustandards
- Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau: Wohnstraßen der Zukunft - Verkehrsberuhigung zur Verbesserung des Wohnumfelds, 53 Bonn 2, Deichmannsaue, mit einer Fülle von Beispielen und Tips zur Ausführung, in Form einer bunt gestalteten Illustrierten
- Dr.Ing. G.Harder, Prof. F. Spengelin TU Hannover, "Verkehrsberuhigung in Wohngebieten", Grundlagen für Planung, Bau + Betrieb", Preis 25,-DM c/o Dr.Harder, Heisterkamp 15, 3005 Hemmingen, mit mehreren Aufsätzen zu verschiedenen Teilbereichen, illustriert durch Beispiele
- "Verkehrsberuhigung in Wohngebieten", Mitteilungen der Beratungsstelle für Schadensverhütung des HUK-Verbandes, Köln
- Woonerf (Wohnhof) mit Verzeichnis ausgeführter Maßnahmen in Holland, Königlich Niederländischer Touring Club ANWB Verkehrsabteilung, Wassenaarseweg 20, Postfach 93 200 2509 BA Den Haag

Ausgeführte Beispiele verkehrsberuhigter Straßen in der Region München

- Germering, Tulpenstraße, ca. 250 m lange Straße, - 9 - 10 m breit, durch Knicke, Bauminselfn, quergestellte Parkplätze gegliedert, verengte Fahrspur, ohne Gehwege. Leider etwas "über-möbliert" mit Blumenkästen u. ä.
- Ottobrunn, Joh.Seb.-Bach-Str., größtenteils sehr geglückte Lösungen, mit rel. wenig Aufwand erstellt. Das weite Spektrum von Gestaltungsmöglichkeiten ist bei den verschiedenen Straßen gut zu studieren.
Gottfried-Keller-Straße,
Fried.-Rückert-Straße,
Adalbert-Stifter-Str.
Diana-Straße
- Unterhaching, alter Ortskern, Bürgermeister-Prenn-Straße.
Größerer zusammenhängender Bereich mit sehr unterschiedlichen Anliegernutzungen, führte auch zu unterschiedlichen Gestaltungsergebnissen, die eine Besichtigung lohnen.

München, den 7. September 1979

„Wesentliches wurde schon erreicht“

Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München informierte sich über Ortssanierung
Pfaffenhausen



Pfaffenhausen. Rund hundert Mitglieder des Planungsverbandes äußerer Wirtschaftsraum München kamen am vergangenen Donnerstag im Rahmen einer Informationsfahrt nach Pfaffenhausen, um sich von der im Gange befindlichen Ortssanierung ein Bild zu machen. Im Saal der Brauerei Rauchenecker-Dietlmeier hieß 1. Bürgermeister Weigert die Gäste herzlich willkommen, insbesondere Planungsverbandsvorsitzenden, Landrat Schrittenloher, Baudirektor Lamy, Bauoberrat Richter, Baurat Biebl, Bauoberrat Maurer, Dipl.-Ing. Reichenbach-Klinke, Dipl.-Ing. Obermeier, die Bürgermeister, Stadt- und Gemeinderäte, Baudirektoren der Städte und Landkreise, die anwesenden Stadt- und Kreisbauernmeister. Weigert dankte den Gästen die Durchführung der Informationsfahrt nach Pfaffenhausen und gab neben einem geschichtlichen Rückblick des Marktes Pfaffenhausen auch Einsicht in wirtschaftlicher Hinsicht, berichtete über Handel, Gewerbe und Betriebe und ging dann insbesondere auf die Ortssanierung in Pfaffenhausen ein. Seit 1971 bestehe eine Sanierungsplanung nach dem Städtebauförderungsgesetz in enger Verbindung mit der Flurbereinigung. Man habe damals festgestellt, daß Parkplätze zu wenig seien, Gehwege fehlten, Engstellen der Verkehr behinderten, der Verkehrslärm erheblich sei, Ortskanäle fehlten, viele unausgebaute Straßen vorhanden seien, die Wohnqualität im Ortskern schlecht, die historisch gewachsene Baustruktur des Ortskerns nicht den veränderten Nutzungsansprüchen angepaßt sei und die hochwertige Wohnwelt im Kerngebiet nicht mehr erhalten werden könne. Man sei sich einig gewesen, daß eine Mängelbeseitigung dringend geboten sei. Durch die schlechte Wohnqualität im Ortskern sei damals der Abzug vieler Familien an den Ortsrand an der Tagesordnung gewesen. Im September 1971 habe man den Beschluß gefaßt, die einmalige Chance der Ortssanierung für Pfaffenhausen wahrzunehmen. Nach dem Städtebauförderungsgesetz sollten vom Bund und Land je ein Drittel der förderungsfähigen Kosten übernommen, ein Drittel von der Marktgemeinde aufgebracht werden. Man sei sich durchaus bewußt gewesen, daß diese Maßnahme für den Ort eine einschneidende Maßnahme sei.

Nach Bekanntgabe des Ablaufs der Ortssanierung erklärte das Marktgemeindefor-

haupt was zwischenzeitlich erreicht worden sei. Es seien dies unter anderem die Herausnahme des Hauptdurchgangsverkehrs aus dem Sanierungsbereich. Die B 299 werde verlegt zu einem Kostenpunkt von 9,5 Millionen Mark. Die Umgehungsstraße solle 1980 im Spätherbst fertiggebaut sein. Weiter habe man erreicht die Mehrfachnutzung des Straßenraums im Sanierungsbereich, die Erhöhung des Freiflächenangebots, die Schaffung von Erschließungsstraßen für Anlieger, Parkplätze, Fuß- und Radwege, Auflockerung des Straßenraumes und somit auch Spielmöglichkeiten für Kinder in diesem Bereich. Der Straßenraum mit durchgehender Pflasterung sei fußgängerfreundlich gestaltet worden. Durch die Pflasterung habe die Fahrgeschwindigkeit des Straßenverkehrs wesentlich herabgedrückt werden können. Durch Baumpflanzungen habe man den Straßenraum wieder durchgrünt. Laternen seien errichtet und Kleinsteinmaterial (Granit) verwendet worden. In den Randbereichen habe man zusätzlich Freiflächen geschaffen, und zwar durch den Ausbau des Ringweges (ehemaliger Wallgraben) und der Bachstraße. Die Sanierung sei in mehrere Bauabschnitte eingeteilt, von denen Bauabschnitt I um die Kirche herum bereits abgeschlossen, der Bauabschnitt II sei ebenfalls fertig. Bauabschnitt III beinhalte die Pflasterung des Oberen Marktplatzes, die Errichtung eines Brunnens, die Setzung von Pilzlampen, Pflanzung von Bäumen, Kanalisierung der Gabelberger Straße und Einbau der Versorgungsleitungen im Oberen Marktbereich. Im letzten Bauabschnitt soll der um den Ortskern führende Ringweg ausgebaut werden. Ein Teilbereich sei bereits fertig.

Pfaffenhausen, so führte Weigert unter anderem weiter aus, sei der kleinste Sanierungsort im niederbayerischen Raum. Man habe für die Sanierung bereits etwa zwei Millionen Mark aufgewendet, dieselbe Summe werde mindestens noch für das weitere Sanierungsprogramm benötigt. Man habe keinen Sanierungsträger beschäftigt, alle Maßnahmen würden von der Marktverwaltung abgewickelt werden.

Man arbeite engstens mit der Flurbereinigung zusammen. Die Vermessung, das Umlageverfahren im Sanierungsbereich werde von

der Flurbereinigung durchgeführt. Schwierig sei der Eingriff in den Privatbesitz. Die Festlegung von Baugrenzen, Abbrüchen, Veränderungen an Gebäuden usw. erfordere vom Marktgemeinderat oft klare und auch unpopuläre Entscheidungen. Schwierige Dinge kämen noch auf die Marktgemeinde zu. Man hoffe, daß die Sanierung nicht zum Stillstand komme.

Doch wesentliches sei schon erreicht worden. Die Einwohnerzahl im Ortskern steige wieder an. Durch die Verlegung der B 299 werde der Verkehrslärm erheblich gesenkt und die Wohnqualität steige an. Pfaffenhausen sei in der glücklichen Lage auch im Dorferneuerungsprogramm mit eingebaut zu sein. Im Gemeindebereich würde in sechs früheren Gemeinden die Flur bereinigt.

Abschließend bekundete Bürgermeister Weigert, daß sich diese Maßnahmen für Pfaffenhausen lohnen würden. Selbstverständlich müsse auch der Markt dazu seinen Beitrag leisten. Weigert dankte allen, die mit der Sanierung befaßt seien für die gute Zusammenarbeit.

Im Anschluß an diese Ausführungen konnten sich die Gäste bei einem Rundgang durch den Ort ein Bild von den Sanierungsmaßnahmen machen.

Nach der Mittagspause gab Dipl.-Ing. Reichenbach-Klinke vom Büro Professor Gebhard, Erklärungen aus der Sicht der Planer. Die Planung baue auf drei Säulen auf, 1. der städtebauliche Plan, 2. die kostenlose Bauberatung für jeden Bürger in Pfaffenhausen und 3. die Bodenordnung. Man sei besonders bestrebt den „Rundling“, den steinernen Innenraum zu erhalten und einen offenen Außenraum mit viel Grün zu schaffen. Für die Flurbereinigung sprach Dipl.-Ing. Richter. Er ging insbesondere auf die Bodenordnung und Dorferneuerung ein. Die Maßnahmen würden rund fünf Millionen Mark kosten. An die Ausführungen schloß sich eine sehr rege Diskussion an.

Der Regionalvorsitzende, Landrat Schrittenloher, hatte bereits eingangs 1. Bürgermeister Weigert für die Möglichkeit der Besichtigung gedankt und ihm als äußeres Zeichen der Anerkennung ein Bierkrügerl des Landkreises Freising überreicht.

Teerstraßen werden wieder gepflastert

Kommunalvertreter aus dem Landkreis besichtigen den Marktort Pfeffenhausen

EBERSBERG — Sicherheit für die Kinder, hohen Wohnwert der Häuser, Beruhigung des fließenden Verkehrs und nicht zuletzt eine Verbesserung des Orts- und Landschaftsbildes versuchte der Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München mit einer Besichtigungsfahrt nach Pfeffenhausen in der Nähe der Stadt Landshut an einem Beispiel deutlich zu machen. Kommunalvertreter aus Ebersberg, Grafing, Poing und Markt Schwaben hatten die Gelegenheit wahrgenommen, sich in Pfeffenhausen vor Ort informieren zu lassen.

Pfeffenhausen ist ein kleiner Marktflecken in der Nähe von Landshut. Geschichtlich steht er in engem Zusammenhang mit der Stadt Ebersberg. Wie Bürgermeister Hans Weigert in seiner Begrüßungsrede feststellte, gehörte der Ort im Mittelalter zum Stift Ebersberg. Als heutiges Kleinzentrum liegt Pfeffenhausen am Südzügel der Holledau und besitzt vier Brauereien. Es sei daher nicht verwunderlich, daß der Marktflecken auch zahlreiche Gaststätten beherberge. Da den Ort nicht nur die Bundesstraße 299, sondern auch eine Staatsstraße durchziehe, sei die Gemeinde schon vor Jahren mit Verkehrsbelastungen konfrontiert worden.

Die dortige Planungsregion, die Region 13, habe der Gemeinde Pfeffenhausen ein interessantes Angebot gemacht. Im Zuge des Städtebauförderungsgesetzes sollte ein Musterbeispiel an Stadtentwicklung und Stadtsanierung gegeben werden. Nach langen Beratungen habe sich der Marktgemeinderat schließlich entschlossen, eigenen entsprechenden Planungsauftrag an die Architekten Matthias Reichenbach-Klinke und Rolf Richter zu vergeben. Wesentliche Mithilfe leistete dabei auch Georg Biebl vom Münchner Flurbereinigungsamt.

Neben einer allgemeinen Bestandsaufnahme hatten sich alle Planer vorgenommen, das

Wohnumfeld von Pfeffenhausen zu verbessern. Bei einem Besichtigungsrundgang wurden den Versammlungsteilnehmern die dabei auftretenden Schwierigkeiten klar. Die beiden überörtlichen Straßen stören nicht nur den ländlichen Charakter, sondern bringen auch eine hohe Baudichte im Zentrum mit sich. Der innerörtliche Wohnbereich droht immer mehr zu veröden, da er jegliche Attraktivität verloren hat.

Die Planer griffen zu rigorosen, aber anscheinend wirksamen Mitteln. Sogenannte Bürgersteige gibt es nicht mehr; geteerte Straßen wurden wieder gepflastert und die Straßen durch Regenrinnen „unsicher“ gemacht. Die Straßentränder wurden mit heimischen Bäumen bepflanzt und die Aufstellung von Verkehrsschildern weitgehend vermieden. Damit wollte man nicht einen Schritt zurück ins Mittelalter, sondern eine Gleichberechtigung zwischen Autofahrern, Fußgängern, Parkplatzsuchenden und Kindern schaffen. Sicher gibt es in Pfeffenhausen auch einen Kinderspielplatz, aber die Hauptinteresse der Kinder gilt den verkehrsberuhigten Wohnstraßen. Die Straße als öffentlicher Raum beglänzt wieder die Bedeutung „wo man sich trifft“ zu gewinnen.

„Zwischen vier und fünf Millionen hat dieses Projekt die Gemeinde gekostet“, erläuterte Bürgermeister Hans Weigert. Über die Hälfte wurde davon allerdings aus öffentlichen Zuschußmitteln finanziert. „Der Ort Pfeffenhausen hat an ‚Kredit‘ gewonnen und die Familien kehren wieder in den Ort zurück.“ Diese Feststellung blieb nicht ohne Wirkung auf die Vertreter des Landkreises Ebersberg. Zweiter Bürgermeister Franz Otter aus Ebersberg: „Bei der Planung unserer Neubaugebiete sollten wir uns die Erfahrungen aus Pfeffenhausen unbedingt zunutze machen.“



BÄUME UND STRASSENPFLESTER im Zentrum einer ländlichen Gemeinde. Am Beispiel Pfeffenhausen studierten Kommunalpolitiker aus dem Landkreis Ebersberg die künftige Stadtentwicklung in ihrem Bereich.

Photo: Hucke

Landsberger Tagblatt

Landsberger Nachrichten · Landsberger Zeitung

10.7.79

Exkursion nach Pfeffenhausen

Landsberg (o). Zur Orientierung über aktuelle Aspekte einer Sanierungsplanung führt der Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München am 12. Juli 1979 eine Informationsfahrt nach Niederbayern durch. Ziel ist der Markt Pfeffenhausen, wo in den letzten Jahren die Sanierung nach dem Städtebauförderungsgesetz in enger Verbindung mit der Flurbereinigung durchgeführt wurde. Das Hauptanliegen war unter anderem, die historisch gewachsene Baustruktur des Ortskernes veränderten Nutzungsansprüchen anzupassen und dabei gleichzeitig eine hochwertige Wohnumwelt zu erhalten, beziehungsweise bestehende Mängel zu beseitigen. An dieser Exkursion nach Pfeffenhausen nehmen teil aus dem Landkreis Landsberg Vertreter der Gemeinden Denklingen, Egling an der Paar und Windach.