

ISEK - Markt Metten



Ortsteile Metten und Berg
INTEGRIERTES STÄDTEBAULICHES
EINWICKLUNGSKONZEPT

Endbericht - April 2024



INGEVOST
INGEneurbüro
für Verkehrsuntersuchungen
im Orts- und
STadtbereich
Dipl.-Ing. Christian Fahnberg

G+2S Landschaftsarchitekten
P A S S A U 9 4 0 3 2

Auftraggeber

Markt Metten
 Erster Bürgermeister Andreas Moser
 Krankenhausstraße 22
 94526 Metten

Bearbeitung

Garnhartner + Schober + Spörl
 Landschaftsarchitekten BDLA Stadtplaner
 Hr. Spörl, Hr. Schuhbauer, Hr. Samadi
 Heuwinkel 1
 94032 Passau
 T. 0851 490 797 66
 F. 0851 490 797 67

Beitrag Verkehr

Dipl.-Ing. Christian Fahnberg | Verkehrs- und Stadtplaner (SRL, FGSV, VSVI)
 Dipl.-Geogr. Nikola Richter
 M.Sc. Geogr. Joschua Forster
 B. Sc. Geogr. Korbinian Huber

Lenkungsgruppe

Hr. Reinhold Augustin	Gemeindeverwaltung
Hr. Kurt Bayer	Gemeinderat
Hr. Siegfried Degenhart	Gemeinderat
Hr. Dr. Wolfgang Eichinger	Marktgemeindeverwaltung und Gemeinderat
Hr. Christian Fahnberg	Verkehrsentwicklungsplaner
Hr. Klaus Friedl	
Hr. Abt Wolfgang Hagl	Abt Kloster Metten
Hr. Maximilian Hofmann	
Fr. Petra Kust	Gemeinderat
Hr. Andreas Moser	Erster Bürgermeister
Fr. Nikola Richter	Verkehrsentwicklungsplanerin
Hr. Johannes Schuhbauer	Planer
Hr. Matthias Schwinger	Gemeinderat
Hr. Dieter Spörl	Planer
Hr. Herbert Stadler	Zweiter Bürgermeister
Hr. Stephan Wagner	Gemeinderat
Fr. Claudia Weigert	
Hr. Ralf Weinzierl	
Fr. Sandra Weinzierl	Gemeinderätin
Hr. Markus Zeitlhöfler	Gemeinderat

INHALT

1	AUSGANGSSITUATION	7
1.1	Allgemeines	7
1.2	Planungsanlass	7
1.3	Ausgangslage Themenbereich Verkehr	8
1.4	Städtebauförderung und ISEK	9
1.5	Zentrale Merkmale eines ISEKs sind:	9
2	VORGEHENSWEISE	10
2.1	Beteiligung	10
2.2	Erläuternde Grafiken	15
2.3	Vorgehensweise Themenbereich Verkehr	17
2.4	Beteiligung über die Lenkungsgruppentreffen hinaus	18
3	STRUKTURDATEN	35
3.1	Untersuchungsgebiet	35
3.2	Landesentwicklungsprogramm	35
3.3	Regionalplan	37
3.4	Bauleitplanung Metten	39
3.5	Bauleitplanung Berg	40
4	BESTANDSANALYSE	42
4.1	geschichtliche Entwicklung	42
4.2	Bauphasen Metten	44
4.3	Demographische Analyse	47
4.4	Topographie und Naturraum	51
4.5	Schwarzplan/ Bebauungsstruktur	54
4.6	Siedlungsstruktur Metten	55
4.7	Siedlungsstruktur Berg	57
4.8	Freiräume Metten	58
4.9	Freiräume Berg	60
4.10	Versorgungsstruktur	61
4.11	Verkehr	63
5	BEWERTUNG	92
5.1	Werte, Stärken, Chancen	92
5.2	Defizite, Probleme, Risiken	95
6	ZIELE	98
6.1	Verkehr und Mobilität, Wirtschaft und Beschäftigung	99
6.2	Naherholung, Freiräume und Umwelt	101
6.3	Generationengerechte Quartiersentwicklung	102
6.4	Bebauungsstruktur und Baukultur	104
6.5	Belebung des Marktplatzes	106
6.6	Berg	107
6.7	Klimaschutz	108
7	Massnahmen	109
7.1	Erläuterung der Maßnahmen	112
7.2	Massnahmenliste, Prioritäten, Kosten	129
8	Umsetzung und Evaluation	130
8.1	Sanierungsgebiet	130
8.2	Umsetzung und Evaluation	131
	Quellenverzeichnis	136
	Anhang und Anlagen	136

ABBILDUNGEN

Abbildung 1: Treffen Lenkungsgruppen; G+2S	11
Abbildung 2: Übersicht der priorisierten Ziele, G+2S	12
Abbildung 3: Arbeitsgruppe LG 3; G+2S	13
Abbildung 4:Maßnahmenerarbeitung LG 3; G+2S	13
Abbildung 5: Priorisierung durch Bepunktung der Maßnahmenvorschläge; G+2S	14
Abbildung 6: Priorisierte/ Bepunktete Maßnahmen; G+2S	14
Abbildung 7: Beteiligungsarten, Arbeitshilfe: Integrierte städtebauliche Entwicklungskonzepte in der Städtebauförderung; BMVBS	15
Abbildung 8: Ablauf der Beteiligung, G+2S	15
Abbildung 9; mögliche Handlungsfelder, G+2S	16
Abbildung 10: mögliche Akteure, Arbeitshilfe: Integrierte städtebauliche Entwicklungskonzepte in der Städtebauförderung; BMVBS	16
Abbildung 11: Planungsverfahren, INGEVOST	17
Abbildung 12: Online Befragung THD, INGEVOST	18
Abbildung 13: Umfrage zum Mobilitätsverhalten der Studierenden, INGEVOST	19
Abbildung 14: Mobilitätsverhaltens- Befragung THD, INGEVOST	20
Abbildung 15: Mobilitätsverhaltensbefragung THD, INGEVOST	20
Abbildung 16: Umzug aufgrund des Studiums, INGEVOST	21
Abbildung 17: Wohnform der Studierenden, INGEVOST	21
Abbildung 18: Vorlesungszeiten, INGEVOST	22
Abbildung 19: Verkehrsmittelverfügbarkeit, INGEVOST	23
Abbildung 20: Verkehrsmittelwahl, INGEVOST	23
Abbildung 21: Wege vor, zwischen und nach den Vorlesungen, INGEVOST	24
Abbildung 22: Parklokaltäten, INGEVOST	24
Abbildung 23: Bevölkerung nach Einwohnerdatei, INGEVOST	25
Abbildung 24: PKW Besitz des HH, INGEVOST	26
Abbildung 25: Wegehäufigkeit, INGEVOST	27
Abbildung 26: Verkehrsmittelwahl, INGEVOST	27
Abbildung 27: Zielzweck, INGEVOST	28
Abbildung 28: Zielzweck II, INGEVOST	30
Abbildung 29: Wegelängen, INGEVOST	31
Abbildung 30: Wegebeziehungen aller Verkehrsmittel, INGEVOST	32
Abbildung 31: Untersuchungsgebiet, G+2S	35
Abbildung 33: Strukturkarte LEP 2023	36
Abbildung 32: Ziele der Raumordnung, G+2S	36
Abbildung 34: Raumstruktur, Regionalplan Region 12 Donau-Wald	37
Abbildung 35: Bauleitplanung Metten, M1:10000, G+2S	39
Abbildung 36: Bauleitplanung Berg M1:10000, G+2S	40
Abbildung 37: Bauphasen Metten, G+2S	45
Abbildung 38: Bauphasen Ortsteil Berg, G+2S	46
Abbildung 39: Einwohnerentwicklung Gemeinde seit 1840	47
Abbildung 40: Bevölkerungsentwicklung, Statistik Kommunal	48
Abbildung 41: Natürliche Entwicklung / Jährliche Bevölkerungsentwicklung, Statistik Kommunal	48
Abbildung 42: Bevölkerungsbewegung, Statistik Kommunal 2020	49
Abbildung 43: Bevölkerung Altersstruktur 1987 - 2020, Statistik Kommunal 2020	49

Abbildung 44: Durchschnittsalter im Gebietsvergleich, G+2S	50
Abbildung 45: Bevölkerungsprognose, Statistik Kommunal 2020	50
Abbildung 46: Naturräumliche Einheiten	51
Abbildung 47: Topografie von Metten; Bayernatlas, Nachbearbeitung: G+2S	53
Abbildung 48: Schwarzplan Metten M1:10000, G+2S	54
Abbildung 49: Schwarzplan Ortsteil Berg, G+2S.....	55
Abbildung 50: Siedlungsstruktur Metten, M1:10.000, G+2S	56
Abbildung 51: Siedlungsstruktur Berg, G+2S.....	58
Abbildung 52: Freiräume Metten, G+2S.....	59
Abbildung 53: Freiräume Berg, G+2S	60
Abbildung 54: Versorgung Metten, G+2S	62
Abbildung 55: Versorgung Berg, G+2S.....	63
Abbildung 56: Unfallorte 2016 – 2020, INGEVOST	65
Abbildung 57: Verkehrliche Anordnungen, INGEVOST	66
Abbildung 58: Erhebungskonzept Verkehrsmengen, INGEVOST	67
Abbildung 59: Verkehrszählungen am 7.4.2022, INGEVOST	68
Abbildung 60: Parkplatz Auslastung.....	69
Abbildung 61: Metten - Parkplatzkonzept, INGEVOST	71
Abbildung 62: Parkplatzkonzept P11, INGEVOST	72
Abbildung 63: Fußweg-Isochron, INGEVOST	73
Abbildung 64: Parkplatz am Kreisverkehr Metten, INGEVOST	74
Abbildung 65: Fußweg-Isochron, INGEVOST	75
Abbildung 66: Geh- und Radwege, INGEVOST.....	77
Abbildung 67: Wegeverbindungen TH, INGEVOST	79
Abbildung 68: Radverkehrsführung im Mischverkehr mit KFZ, RASt 2006 und ERA 2010, Wikipedia	83
Abbildung 69: Radverkehrsführung, RASt 2006 und ERA 2010), Wikipedia	84
Abbildung 70: Zwischenwegweiser, stvo2go.....	85
Abbildung 71: Zielwegweiser, stvo2go	86
Abbildung 72: Beispiele für ADFC-zertifizierte Radabstellanlagen, gronard	87
Abbildung 73: Beispiele für überdachte Radabstellanlagen und Radboxen, gronard / INGEVOST	87
Abbildung 74: ÖPNV-Haltestellen, INGEVOST	88
Abbildung 75: Taxi Stationen	89
Abbildung 76: Busfahrplan ab Metten Marktplatz, INGEVOST	90
Abbildung 77: Werte, Stärken, Chancen Hauptort Metten; G+2S.....	93
Abbildung 78: Werte, Stärken, Chancen Ortsteil Berg; G+2S	94
Abbildung 79: Schwächen, Risiken Hauptort Metten; G+2S.....	96
Abbildung 80: Schwächen, Risiken Ortsteil Berg; G+2S	97
Abbildung 81: Übersicht der Stärken und Schwächenanalyse zum Themenbereich Verkehr.....	97
Abbildung 82: Zielkarte Metten 1:10.000; G+2S	98
Abbildung 83: Zielkarte Berg, 1:10.000, G+2S	99
Abbildung 84: Ergebnisse der Zieldefinition für den Verkehr.....	100
Abbildung 85: Naherholung, Freiräume und Umwelt; G+2S	102
Abbildung 86: Generationengerechte Quartiersentwicklung	103
Abbildung 87: Bebauungsstruktur + Baukultur	105
Abbildung 88: Belebung des Marktplatzes	106
Abbildung 89: Berg, mögliche Zielsetzungen	107
Abbildung 90: Maßnahmen-Karte Metten	109

Abbildung 91: Maßnahmen-Karte Berg	110
Abbildung 92: Konzept ruhender Verkehr	111
Abbildung 93: Sanierungsgebiet 1:10.000; G+2S	130
Abbildung 94; Beispiel Abfrage Realisierbarkeit; G+2S	131
Abbildung 95; Stimmabfrage Umsetzbarkeit Bau; G+2S / INGEVOST	132
Abbildung 96; Stimmabfrage Umsetzbarkeit Marktplatz; G+2S / INGEVOST	132
Abbildung 97; Stimmabfrage Umsetzbarkeit Umwelt; G+2S / INGEVOST	133
Abbildung 98; Stimmabfrage Umsetzbarkeit Verkehr; G+2S / INGEVOST	133

1 AUSGANGSSITUATION

1.1 Allgemeines

Der Markt Metten liegt mit seinen gut 4500 Einwohnern und einer Gemeindegebietsfläche von 11,97 km² im Donautal, nordwestlich benachbart zur Großen Kreisstadt Deggendorf. Die Marktgemeinde wird in 21 Ortsteile unterteilt: Berg (Kirchdorf), Frauenmühle (Einöde), Hochweid (Weiler), Hochwiese (Weiler), Hohenstein (Einöde), Kälberweid, Kleinberg (Weiler), Lehmberg (Weiler), Metten (Hauptort), Mettenbuch (Weiler), Oberdachsühl (Einöde), Obermettenwald (Weiler), Paulusberg (Weiler), Randholz (Weiler), Riedfeld (Dorf), Sandgrube (Weiler), Schleifmühle (Einöde), Untermettenwald (Dorf), UttoBrunn (Weiler), Wimpassing (Einöde), Zeitldorf (Weiler).

Nördlich wird Metten durch die Hänge der Vorberge des Bayerischen Waldes, im Süden von der Donau begrenzt. Der Hauptort Metten ist durch die topographische Lage von seinen Ortsteilen oberhalb der Hangkante getrennt. Verkehrstechnisch ist die Marktgemeinde durch die nahe gelegene Autobahnanschlussstelle Metten auf der BAB A3 und die Staatsstraße 2125 gut an das überörtliche Straßennetz angebunden. Die Autobahnen A3 und A92 sind schnell und direkt erreichbar, wodurch die Anbindung an überregionale Knotenpunkte wie den Münchner Flughafen oder der Bahnhof Plattling gegeben ist. Der Markt Metten profitiert durch seine Nähe und günstige Lage zur Stadt Deggendorf. Diese synergetischen Effekte spiegeln sich in der Rolle Mettens auch als Wohnstandort im Umfeld des Oberzentrums Deggendorf - Plattling wider. Obwohl Metten selbst in der Verfügbarkeit der Grundversorgung mit Gütern und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs verhältnismäßig gut ausgestattet ist, erweitert der Einzugsbereich von Deggendorf das Angebot mit solchen des gehobenen und spezialisierten Bedarfs.

1.2 Planungsanlass

Seit 1966 ist Metten offiziell eine Marktgemeinde, in den folgenden 70er Jahren wurden großflächige Wohngebiete (vor allem im Nordwesten) ausgewiesen. Eine Siedlungsentwicklung nach Süden und Osten ist aufgrund der topographischen Situation entlang des Donauleithangs und der Lage an der Donau und des damit einhergehenden Überschwemmungsgebietes bis dato nicht möglich gewesen.

Derzeit wird im Zuge des Ausbaus der Hochwasserschutzmaßnahmen im Bereich des Polders Metten/Offenberg, der siedlungseinschränkenden Überschwemmungsproblematik entgegengewirkt. Nach Fertigstellung der Maßnahmen sind die derzeit noch nicht besiedelbaren Bereiche im Süden des Hauptortes für weitere Siedlungsentwicklungen denkbar.

Des Weiteren wird sich die Technische Hochschule Deggendorf - THD - in Metten ansiedeln. Die Fakultät ‚angewandte Gesundheitswissenschaften‘ wird in Räumlichkeiten des Klosters untergebracht werden.

Um diese absehbaren Entwicklungen sachgerecht, nachhaltig und zukunftsorientiert in die städtebauliche und sozioökonomische Entwicklung zu integrieren wurde der Auftrag zur ISEK-Erstellung vergeben.

1.3 Ausgangslage Themenbereich Verkehr

Im Rahmen der Erarbeitung des ISEK für den Markt Metten wurde erkennbar, dass dem Thema Verkehr ein besonderer Stellenwert einzuräumen ist. Daher wurde eine Verkehrsentwicklungsplanung mit in das ISEK aufgenommen. Hierfür wurde das Büro INGEVOST aus Planegg am 28.04.2021 beauftragt. Die verkehrlichen Beiträge wurden seitdem parallel und in Austausch entwickelt und sind im vorliegenden Bericht vollumfänglich integriert.

Der verkehrliche Beitrag hat zum Ziel, die Leitlinien der Mobilität in Metten weiter zu konkretisieren. Ein Schwerpunkt liegt dabei auf der Erarbeitung von Möglichkeiten zur Entlastung des Marktplatzes von motorisiertem Individualverkehr (MIV), sowie auf der Erstellung eines Parkplatzkonzeptes für den Markt Metten. Darüber hinaus werden auch der Fuß- und Radverkehr, sowie die Verbesserung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) unter Berücksichtigung der kommenden Ansiedlung der THD behandelt und dazu innovative Wege aufgezeigt.

Der Beitrag enthält eine Bestandsanalyse, die die bestehenden verkehrlichen Infrastrukturen dokumentiert und bei der Verkehrserhebungen zum fließenden und ruhenden KFZ-Verkehr durchgeführt werden. Zur Abschätzung der Auswirkungen einer Erweiterung der THD im Markt Metten wurde eine Online-Befragung von Studierenden durchgeführt. Die Ergebnisse der Auswertung und Analyse fließen in die Erarbeitung des Stellplatzkonzeptes mit ein.

Um weitere Informationen zum Verkehrsmittelwahlverhalten, und zur Thematik Fortbewegung zu erhalten, wurde eine repräsentative Mobilitätsverhaltensbefragung durchgeführt. Die Ergebnisse daraus spiegeln den Status-Quo des Mobilitätsverhaltens der Mettener Bürger wider und lassen Rückschlüsse auf die Notwendigkeit der Förderung der Nahmobilität durch eine Verbesserung der Infrastruktur zu. Des Weiteren liefern sie Informationen zur Abschätzung des (vermeidbaren) Durchgangsverkehrs durch den Ort.

Im Fachbeitrag werden für die unterschiedlichen Verkehrsarten Teilverkehrskonzepte entwickelt, die kenntlich machen, wie und mit welchen Grundsätzen die Marktgemeindeverwaltung Metten zukünftig die Planungen für den Verkehr umsetzen wird.

Mit der Handlungsstrategie zur Förderung der Mobilität soll eine Entscheidungsgrundlage für Politik und Verwaltung gegeben werden

- soll die Einordnung der Maßnahmen in den Gesamtrahmen der verkehrsplanerischen städtebaulichen Aktivitäten der Stadt ermöglicht werden,
- sollen die Ergebnisse mit in die Erarbeitung der Ziele und Maßnahmen des ISEK einfließen.

Die Ergebnisse wurden in enger Abstimmung mit dem Auftraggeber und unter Einbindung der Lenkungsgruppe des ISEK entwickelt und im Marktgemeinderat vorgestellt und abgestimmt.

1.4 Städtebauförderung und ISEK

Ein Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) schafft konkrete, langfristig wirksame und vor allem lokal abgestimmte Lösungen für eine Vielzahl von Herausforderungen und Aufgabengebiete wie zum Beispiel städtebauliche, funktionale oder sozialräumliche Defizite und Anpassungserfordernisse. Nach der Verwaltungsvereinbarung (VV) Städtebauförderung ist die Erstellung eines ISEKs Fördergrundlage für sämtliche Programme der Städtebauförderung. ISEKs sind damit ein zentrales Element der Städtebauförderung. Ein ISEK ist ein gebietsbezogenes Planungs- und Steuerungsinstrument für lokal angepasste Lösungsansätze und kann insofern keine universell gültigen Patentrezepte bieten. Mit diesem Instrument nehmen Städte und Gemeinden eine aktive und steuernde Rolle ein. Der konkrete Gebietsbezug bietet eine gute Grundlage für problemorientierte Lösungsentwicklung und fördert die Kommunikation und Kooperation zwischen den beteiligten Akteuren. ISEKs sollen umsetzbare Lösungen für eine erfolgreiche Gebietsentwicklung darstellen. Auch wenn der integrierte Ansatz eine ganzheitliche Betrachtung erfordert, gilt es frühzeitig Schwerpunkte zu identifizieren und Wichtiges von Unwichtigem zu trennen. Je nach Intensität und Komplexität von Strukturen und Herausforderungen sind unterschiedliche Ausgangslagen anzutreffen. Auch das Maß auszubauender interdisziplinärer und interlokaler Verzahnung in der Lösungsfindung kann entsprechend variieren. Eine erfolgreiche Gebietsentwicklung erfordert das enge Zusammenwirken der an der Planung und Umsetzung beteiligten Akteure. Diese sollten deshalb frühzeitig und umfassend in den Planungsprozess eingebunden werden.

1.5 Zentrale Merkmale eines ISEKs sind:

- Langfristiger Orientierungsrahmen mit kontinuierlicher Fortschreibung
- Konkreter Gebietsbezug
- Beschreibung von Zielen und Handlungsschwerpunkten mit zeitlichen und inhaltlichen Prioritäten
- Öffentlichkeitsbeteiligung
- Ganzheitlicher, integrierter Planungsansatz unter Beachtung sozialer, städtebaulicher, kultureller, ökonomischer und ökologischer Aspekte
- Interdisziplinäre Zusammenarbeit verwaltungsexterner und -interner Akteure

Inhaltliches Grundgerüst eines ISEKs sind folgende Bausteine:

- Thematische Bestandsanalyse (Stärken-Schwächen-Analyse)
- Festlegung eines Programmgebiets
- Definition von Zielen
- Formulierung von daraus abgeleiteten Handlungsansätzen und Maßnahmen
- Erstellung eines Maßnahmen- und Finanzierungskonzepts
- Durchführung einer Öffentlichkeitsbeteiligung

2 VORGEHENSWEISE

2.1 Beteiligung

Die Intensität von Beteiligung und Einflussnahme spiegelt sich in der Wahl der Beteiligungsmethode wider. Während bei einer Beteiligung, die rein auf die Information Betroffener und Interessierter ausgerichtet ist, kaum Möglichkeiten zur Beeinflussung von Entscheidungen gegeben ist, können in konsultativen Beteiligungsprozessen Betroffene und Interessierte Stellung beziehen und eigene Ideen einbringen. Der Markt Metten hat sich zu einem konsultativen Beteiligungsprozess entschieden.

Der Erstellungsprozess des ISEKs soll durch eine Lenkungsgruppe aus Vertretern aller gesellschaftlichen und sozialen Gruppen begleitet werden. Diese Lenkungsgruppe soll mit Hinweisen, Ideen, Auswahlentscheidungen etc. beitragen, dass das ISEK den Bedürfnissen des Marktes Metten gerecht wird und das Ergebnis den Vorstellungen und Wünschen der Bevölkerung entspricht. Gegebenenfalls können einzelne Mitglieder in eigener Regie zum Beispiel im Rahmen von Arbeitskreisen Themen und Handlungsfelder vertieft bearbeiten.

Für die Bearbeitung des ISEKs wurden vier Lenkungsgruppentreffen zu den jeweiligen Planungsschritten angesetzt:

1. Lenkungsgruppentreffen:

Das erste Lenkungsgruppentreffen diente den Beteiligten zum gegenseitigen Kennenlernen, dem Formieren der Lenkungsgruppe sowie dem Start des Beteiligungsprozesses.

Ziel war es, die Analysen der verschiedenen Themenbereiche vorzustellen, wichtige Handlungsfelder für die weitere Bearbeitung des ISEKs zu identifizieren und die nächsten Schritte abzustimmen. Das Treffen fand aufgrund der Covid-19 Pandemie und den damit einhergehenden Kontaktbeschränkungen online statt.

Es wurde der aktuelle Stand der Analyse der Orte Metten und Berg inklusive Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken (SWOT) anhand der bereits im Vorfeld verteilten Unterlagen präsentiert.

Ergebnis des Lenkungsgruppentreffens war die Formulierung der einzelnen Handlungsfelder sowie eine Interessensabfrage der Beteiligten, welche Themenbereiche bearbeitet werden wollen.

ISEK Metten + Berg		1. Treffen Lenkungsgruppe 09.12.2020					Auswahl von Handlungsfeldern		
Handlungsfelder (vorläufig)	Mobilität + Verkehr, Wirtschaft + Beschäftigung	Naherholung, Grün- und Freiräume, Umwelt	Bebauungsstruktur + Baukultur	Generationengerechte Quartiersentwicklung, Wohnen, Nahversorgung, Bildung	Identität, Barrierefreiheit siehe unten				
	Identität und Barrierefreiheit in allen Bereichen								
Hr. Abt Hagl	x							x	x
Hr. Wagner	x					x			
Hr. Weinzierl	x						x		
Hr. Bayer	x			x					x
Fr. Weinzierl		x		x				x	
Hr. Schwinger	x	x							
Fr. Weigert			x			x			
Fr. Kust		x						x	x
Hr. Hofmann	x				x	x			
Hr. Zeitlhöfler		x			x		x		
Hr. Degenhart					x		x		x
Hr. Dr. Eichinger						x		x	x
Hr. Pater Haering	x							x	
Hr. Friedl	x								
Hr. Bgm. Moser	Querschnittsorientiert								
Hr. Stadler	Querschnittsorientiert								
Anzahl	9	5	5	10					

Abbildung 1: Treffen Lenkungsgruppen; G+2S

Abschließend wurde die Lenkungsgruppe aufgefordert für das nächste Treffen erste Zielsetzungen zu formulieren sowie Ideen und Vorschläge zu sammeln.

2. Lenkungsgruppentreffen:

Das zweite Lenkungsgruppentreffen diente der Präsentation und Diskussion der vom Planerteam zusammengestellten vorläufigen Zielformulierungen. Auch das zweite Lenkungsgruppentreffen musste, aufgrund der anhaltenden Kontaktbeschränkungen zur Eindämmung der Covid-19 Pandemie, virtuell im Rahmen einer Videokonferenz stattfinden.

Die vorläufigen Ziele wurden aus den eingegangenen Unterlagen und dem Rücklauf nach dem ersten Lenkungsgruppentreffen formuliert. Hierbei wurde darauf geachtet, die Ziele entsprechend dem derzeitigen Planungsstand möglichst so generell zu formulieren, dass im Rahmen der Diskussion des zweiten Treffens die Ziele entsprechend der Bedürfnisse der Bürger des Marktes Mettens weiter geschärft werden können. Diese Unterlagen wurden den Beteiligten vorab zugesandt.

Die im Rahmen des Lenkungsgruppentreffens erlangten Erkenntnisse wurden im Nachgang in die Unterlagen eingearbeitet und anschließend den Beteiligten zugesandt. Diese sollen dann Mithilfe eines Punktevergabesystems eine Priorisierung der einzelnen Ziele vornehmen, sodass sich die Wichtigkeit herauskristallisiert und der Fokus in der weiteren Bearbeitung des ISEKs auf die richtigen Themenbereiche konzentriert (Ergebnis hierzu siehe unter 6 Ziele).

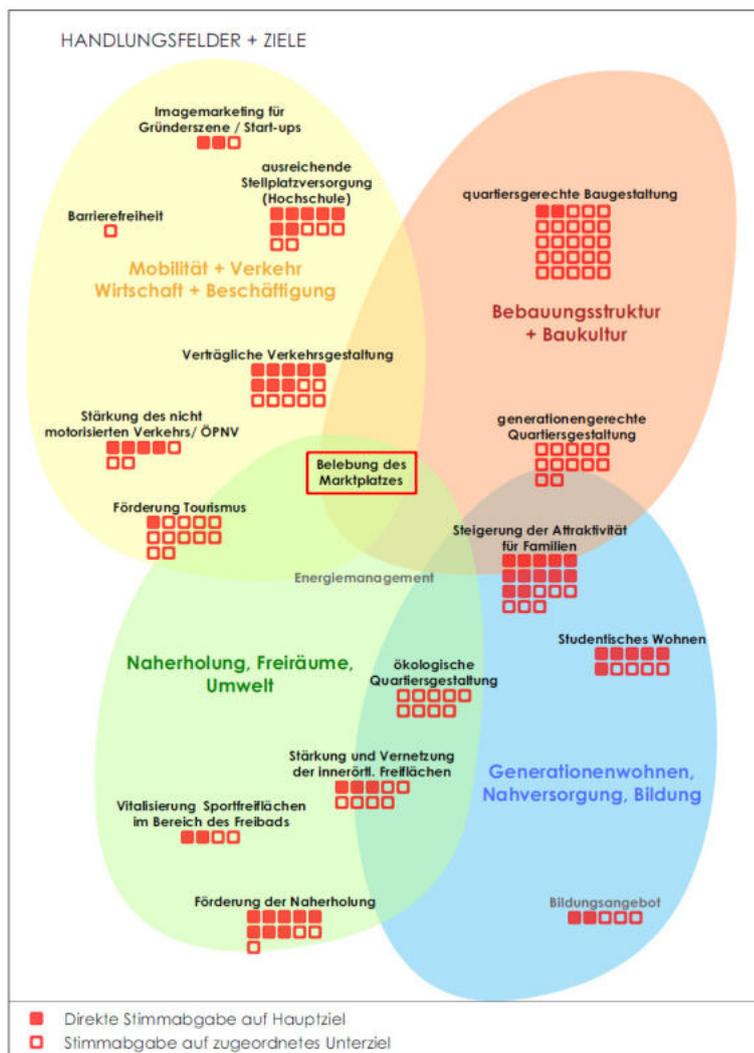


Abbildung 2: Übersicht der priorisierten Ziele, G+2S

3. Lenkungsgruppentreffen:

Das dritte Lenkungsgruppentreffen wurde genutzt, um im Themenbereich Verkehr den aktuellen Stand der Arbeit aufzuzeigen, welcher aufgrund der Intensität der notwendigen Erhebungen, gesondert betrachtet werden musste. Des Weiteren wurden in Kleinarbeitsgruppen Maßnahmenvorschläge erarbeitet. Das dritte Treffen fand, aufgrund der sich entspannenden Corona- Pandemie als erste Veranstaltung des ISEKs in Präsenz in der Mittelschule Metten statt. Aufgrund einiger kurzfristiger Absagen musste das Treffen in kleinerer Runde stattfinden als die vorangegangenen Treffen.

Es wurde der aktuelle Stand des ISEKs, insbesondere die bisherige Priorisierung der Zielformulierung durch die Lenkungsgruppe vorgestellt. Darauf aufbauend stellte das Fachbüro für Verkehrsplanung INGEVOST die neuen Erkenntnisse hinsichtlich der Untersuchungen im Themenbereich Verkehr vor.

Es fanden sich die Arbeitsgruppenmitglieder in Kleingruppen von 4 Personen zusammen und erarbeiteten, - durch gezielte Fragestellungen vorbereitet - mögliche Maßnahmen zur Zielerreichung. Diese wurden auf Kärtchen dokumentiert und anschließend, in einer Präsentationsrunde, den jeweiligen Handlungsfeldern zugeordnet. Parallel hierzu wurden die vorgestellten Maßnahmen vom Planerteam tabellarisch notiert.



Abbildung 3: Arbeitsgruppe LG 3; G+2S

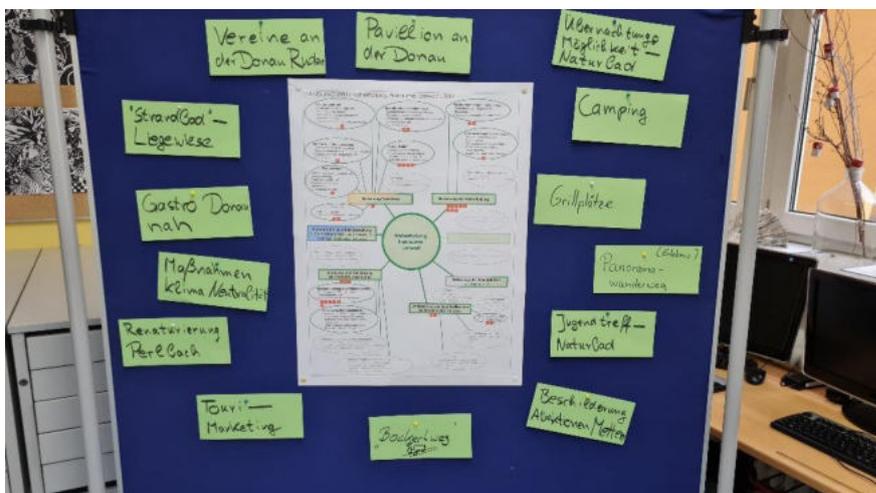


Abbildung 4: Maßnahmenerarbeitung LG 3; G+2S

4. Lenkungsgruppentreffen:

Das vierte Lenkungsgruppentreffen wurde genutzt, um zum einen den aktuellen Stand der erarbeiteten Maßnahmen vorzustellen und im nächsten Schritt diese Maßnahmen entsprechend der Bedürfnisse und Wünsche der Lenkungsgruppenteilnehmer zu priorisieren. Besonderes Augenmerk, des vierten und somit letzten Lenkungsgruppentreffens lag auf ausführlichen Diskussionen zu den Maßnahmen um diese möglichst präzise benennen zu können. Das Lenkungsgruppentreffen fand zum zweiten Mal in Präsenz in der Mittelschule Metten statt.

Es wurde der aktuelle Stand des ISEKs, insbesondere die durch das letzte Lenkungsgruppentreffen erarbeiteten, und seit dem durch das Planerteam präzisierten Maßnahmen vorgestellt. Die möglichst als Dialog zwischen den Planern und den Mitgliedern der Lenkungsgruppe gehaltene Präsentation gliederte sich in zwei Teile. Zuerst wurde die Maßnahmenkarte sowie sämtliche Maßnahmen mit Ausnahme des Handlungsfelds Verkehr durch das Büro G+2S besprochen. Im Anschluss wurde das Handlungsfeld Verkehr durch das Büro INGEVOST vorgestellt und diskutiert.

Nach einer kurzen Pause wurden die Lenkungsgruppenmitglieder gebeten, die tabellarisch vorbereiteten Maßnahmen durch Ankleben von Punkten zu priorisieren.



Abbildung 5: Priorisierung durch Bepunktung der Maßnahmenvorschläge; G+2S

Nr.	Maßnahme Vehrker	
1j	Optimierung ÖPNV	
2h	Optimierung der Anbindung der Rad- und Gehwege	
2i	Einführung von Fahrradstraßen	
2j	Schaffung von Radabstellanlagen (ADFC- zert.) inkl. E-Bike Ladestation	
2k	Wegweisung Radwege	
2l	Förderung Fußverkehrssicherheit	
2m	Parkraumbewirtschaftung Marktplatz/Donaustraße (inkl. Kurzzeitparken)	
2n	Schaffung von kostenfreien Auffangparkplätzen (inkl. Mobilitätsstationen)	
2o	Einführung Parkleitsystem	
2p	Ausbau Querungen (Donau-/Neuhausener Straße)	
2q	Umgestaltung Einmündung Marktplatz/Neuhausener Straße	
2r	Bau westlicher  schließungsstraße	
2s	Bus-Wendeschleife vor d. Kloster (inkl. Verlegung Haltestelle f. Linienbusse)	
2t	Errichten autonomer eBus-Shuttle P (Donau) <-> Marktplatz	
3l	Radverkehrs-/Mobilitätsbeauftragter	

Abbildung 6: Priorisierte/ Bepunktete Maßnahmen; G+2S

2.2 Erläuternde Grafiken

	ART DER BETEILIGUNG	BEISPIEL
hoch ↓ niedrig	Mitbestimmung	Arbeitsgruppen, Runder Tisch, Mediation
	Konsultation	Befragung, Öffentliche Diskussionsveranstaltung, Stellungnahmen
	Information	Informationsveranstaltung, Wurfsendung, Internetseite

Abbildung 7: Beteiligungsarten, Arbeitshilfe: Integrierte städtebauliche Entwicklungskonzepte in der Städtebauförderung; BMVBS

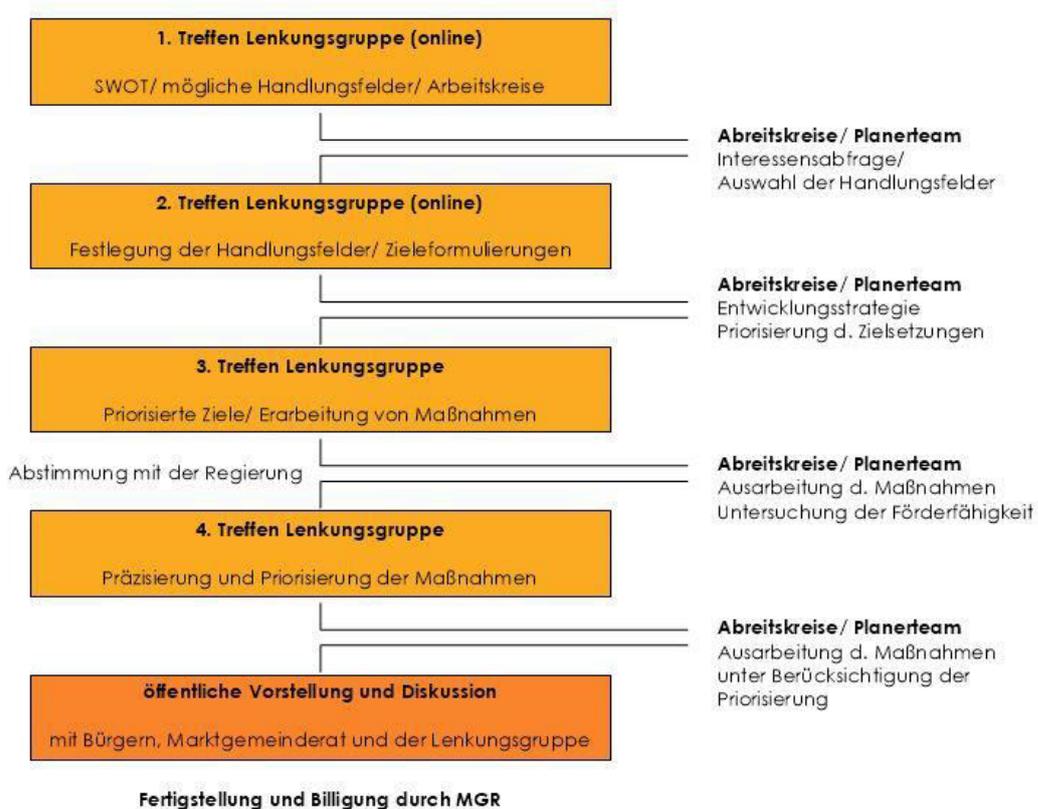


Abbildung 8: Ablauf der Beteiligung, G+2S



Abbildung 9; mögliche Handlungsfelder, G+2S

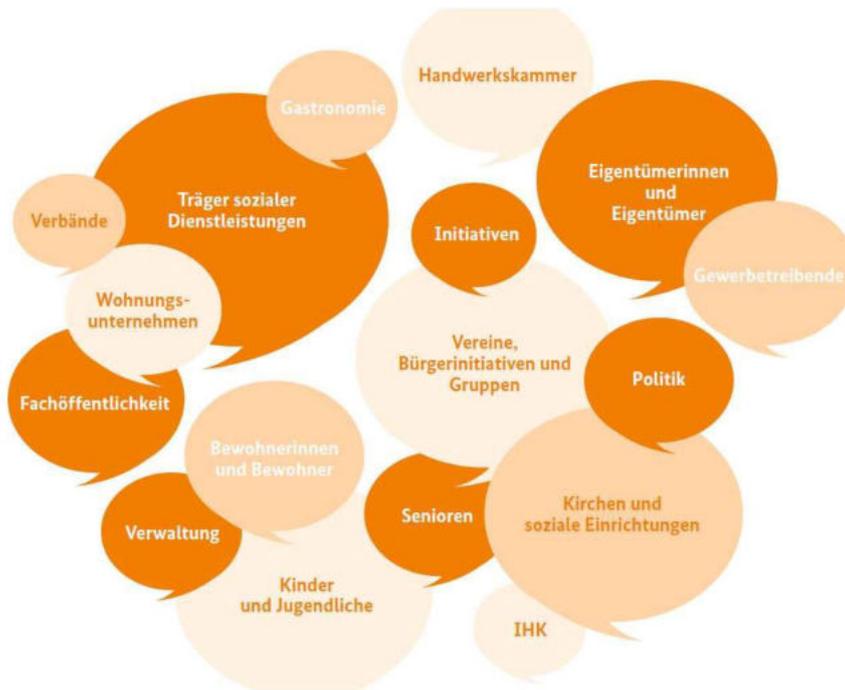


Abbildung 10: mögliche Akteure, Arbeitshilfe: Integrierte städtebauliche Entwicklungskonzepte in der Städtebauförderung; BMVBS

2.3 Vorgehensweise Themenbereich Verkehr

Der Fachbeitrag Verkehr zum Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzept (ISEK) bietet ein Handlungskonzept für die Sicherung der Belange des Verkehrs bei zukünftigen Planungs- und Bauentscheidungen. Es ist auf die Themen einer verträglichen Verkehrsgestaltung, einer ausreichenden Stellplatzversorgung, der Belebung des Marktplatzes und der Stärkung des Umweltverbunds fokussiert und wie folgt entwickelt:

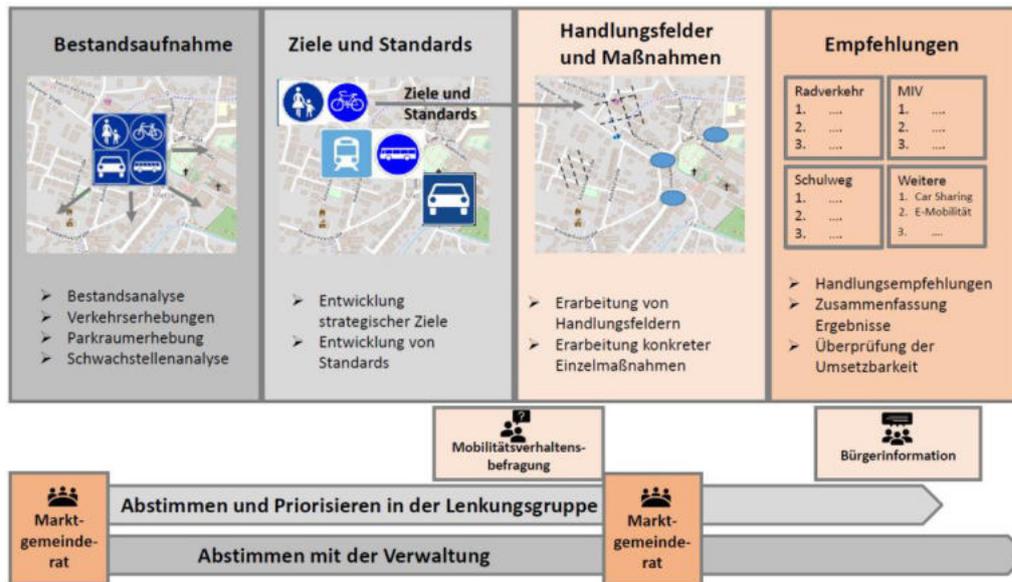


Abbildung 11: Planungsverfahren, INGEVOST

- Die Bestandsanalyse mit Verkehrserhebungen zum fließenden und ruhenden KFZ-Verkehr dokumentiert die bestehenden verkehrlichen Infrastrukturen.
- Aufbauend auf dieser Analyse wurde zur Abschätzung der Auswirkungen einer Erweiterung der Technischen Hochschule Deggendorf (THD) im Markt Metten eine Online-Befragung von Studierenden durchgeführt. Zusammen mit der Bestandsanalyse bildet dies die Grundlage für die Erarbeitung des Stellplatzkonzeptes.
- Um den Status quo des Mobilitätsverhaltens der Mettener Bürger zu bestimmen und nähere Informationen zum Verkehrsmittelwahlverhalten in Metten zu erhalten, ist zusätzlich eine repräsentative Mobilitätsverhaltensbefragung durchgeführt worden.
- Aus der Bestandsanalyse wurden Ziele und Standards für den Markt Metten entwickelt. Dabei wurden Ziele und Anforderungen an die Mobilität in Zusammenarbeit mit der Lenkungsgruppe des ISEK erarbeitet, und darauf aufbauend Standards für diese definiert.
- Im nächsten Schritt wird ein Handlungskonzept auf der Grundlage der Bestandsanalyse und der abgeleiteten Ziele und Standards erarbeitet, das Handlungsfelder und Einzelmaßnahmen zu den Teilkonzepten enthält.
- Im letzten Schritt werden aus dem Handlungskonzept Empfehlungen und Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation aufgezeigt. Die Maßnahmen werden nach den generellen Grundsätzen und Anforderungen auf Basis der Regelwerke sowie der von der Lenkungsgruppe festgelegten Ziele und Standards erarbeitet. Hierbei werden die Ziele einer verträglichen Verkehrsgestaltung, einer ausreichenden Stellplatzversorgung, der Wiederbelebung des Marktplatzes und der Stärkung des Umweltverbunds berücksichtigt.

Der Prozess der Erstellung des Fachbeitrags Verkehr wird intensiv durch die bereits bestehende Lenkungsgruppe zum ISEK begleitet.

Diese besteht aus Vertretern des Marktgemeinderates und von Verbänden, der Wirtschaft, Interessensverbänden, Vertretern des Klosters Metten und der THD sowie den beteiligten Planungsbüros und dient als Beratungs- und Begleitgremium für die Erarbeitung des ISEK.

Für den verkehrlichen Teil erfolgt insbesondere bei der Analyse der Ziele und Maßnahmen des Verkehrs von Metten eine starke Einbindung der Lenkungsgruppe.

2.4 Beteiligung über die Lenkungsgruppentreffen hinaus

Neben der Beteiligung durch die Arbeitskreise im Zuge der Lenkungsgruppentreffen waren vor Allem für den Themenbereich Verkehr weitergehende Informationen hinsichtlich des Mobilitätsverhaltens der Mettener Bevölkerung als auch der Studenten der THD nötig. Die Erkenntnisse sind in Teilen auch in die Überlegungen im Bereich der anderen Handlungsfelder eingeflossen.

2.4.1 Online-Befragung THD

Die Befragung der Studierenden der Fakultät „Angewandte Gesundheitswissenschaften“ der THD, welches nach Metten verlagert werden soll, wurde im Zeitraum vom 25.10. bis 08.11.2021 durchgeführt.

Von den 996 kontaktierten Studierenden wurden 310 Antworten abgegeben, 278 davon verwertbar. Hieraus ergibt sich mit 28% ein sehr guter Rücklauf für eine Online-Befragung.

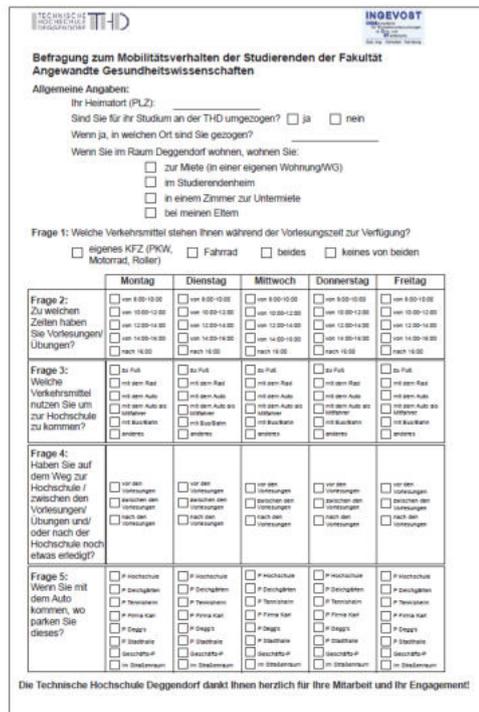


Abbildung 12: Online Befragung THD, INGEVOST

Heimatorte

Wie in folgender Karte zu sehen ist, konzentrieren sich die Heimatorte der Studierenden um den Raum Deggendorf und angrenzende Landkreise. So kommen die meisten Studierenden ursprünglich aus dem Raum Deggendorf, gefolgt von dem Raum Passau und der Metropolregion München.

In folgender Karte werden die Heimatorte der Studierenden in einer bundesweiten Darstellung mit einer Auflösung auf Landkreisebene in Bayern, sowie auf Länderebene außerhalb des Freistaats aufgezeigt

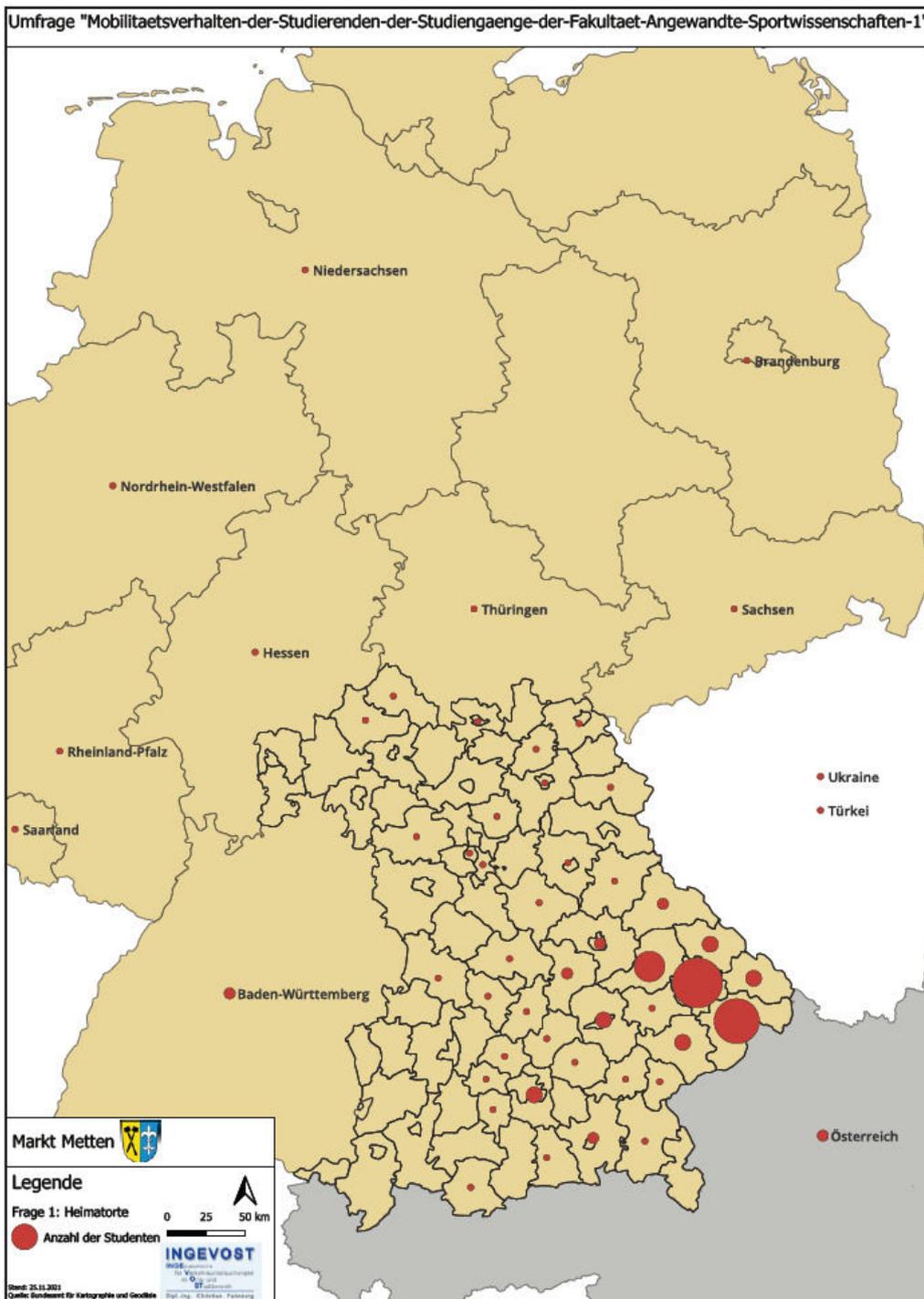


Abbildung 13: Umfrage zum Mobilitätsverhalten der Studierenden, INGEVOST

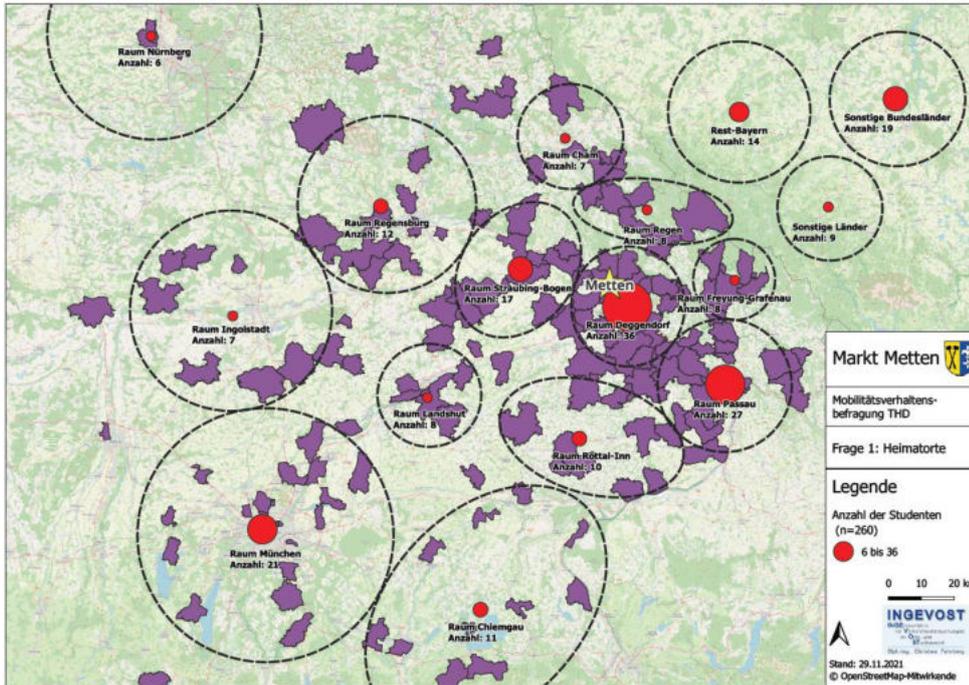


Abbildung 14: Mobilitätsverhaltens- Befragung THD, INGEVOST

Pendler (Wohnort bei den Eltern)

Die Pendelstrecken der Studierenden, die noch bei den Eltern wohnen, wurden in folgender Darstellung untersucht. Die Wohnorte in der Region verteilen sich über verschiedene Kommunen, mit einer Konzentration in Deggendorf.

Hierbei variiert die Länge der Pendelstrecke. So beträgt sie teilweise nur 4 km aus Offenberg, aber auch 44,4 km aus Aidenbach. Im Durchschnitt muss eine Distanz von 21 km zurückgelegt werden.

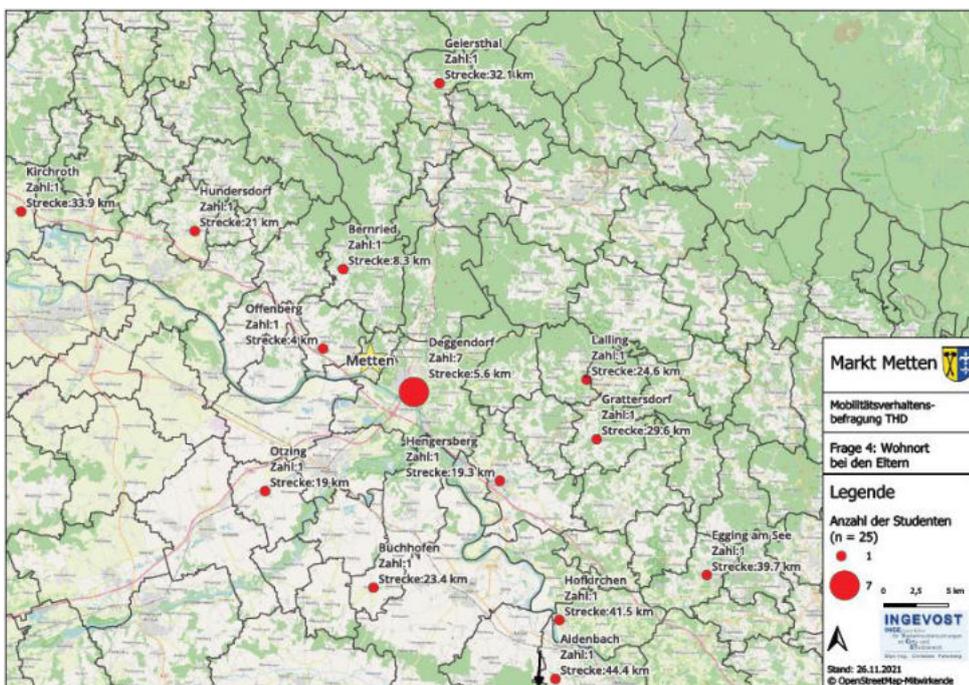


Abbildung 15: Mobilitätsverhaltensbefragung THD, INGEVOST

Umzug aufgrund des Studiums

Fast die Hälfte der Studierenden (45%) sind für ihr Studium an der THD umgezogen, wie die folgende Grafik zeigt.

Hieraus könnte sich ein Bedarf für die Errichtung eines Wohnheims in Metten ergeben.

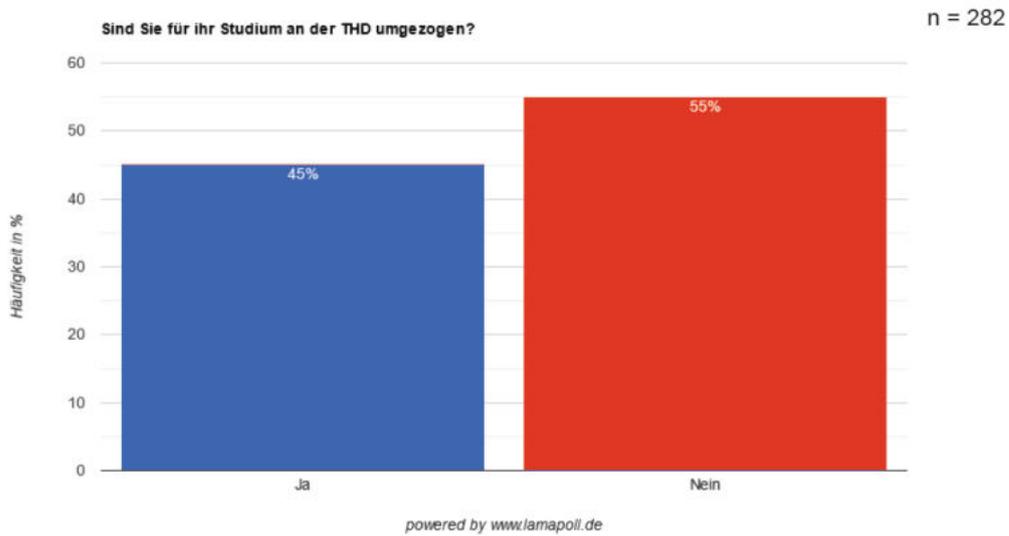


Abbildung 16: Umzug aufgrund des Studiums, INGEVOST

Wohnform

Dieser Bedarf spiegelt sich auch in der Wohnform der Studierenden wider. Mehr als die Hälfte (52%) wohnen in eigenen Wohnungen oder Zimmern, ein Drittel in Studentenheimen (33%) und 15% zu Hause.

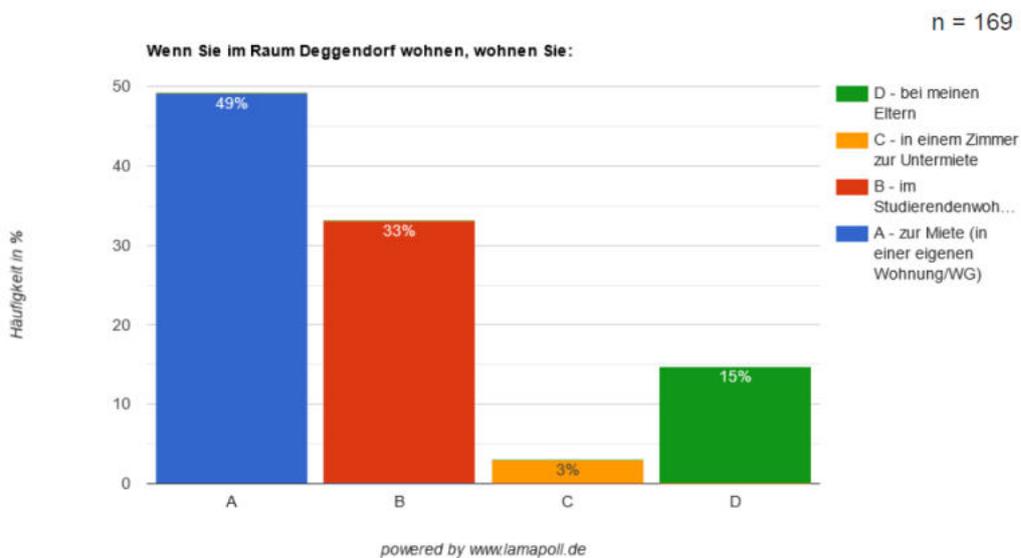


Abbildung 17: Wohnform der Studierenden, INGEVOST

Vorlesungszeiten

Die Vorlesungszeiten weisen eine gleichmäßige Auslastung durch festgelegte Zeiten an der THD auf. Wie an vielen Universitäten und Hochschulen üblich, finden am Donnerstag und Freitag weniger Vorlesungen statt. Insgesamt werden am Nachmittag geringfügig weniger Vorlesungen gehalten.

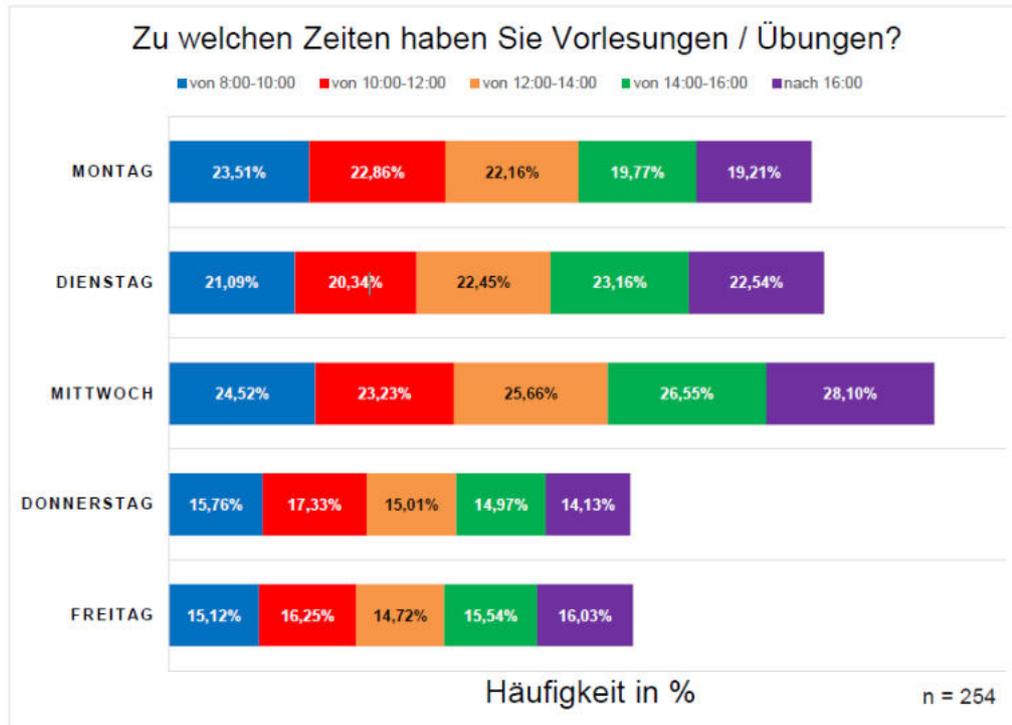


Abbildung 18: Vorlesungszeiten, INGEVOST

Verkehrsmittelverfügbarkeit während der Vorlesungszeit

Bei der Verkehrsmittelverfügbarkeit während der Vorlesungszeit dominieren eigene motorisierte KFZ (PKW, Motorrad, Roller) mit 55%. Doch auch ein Fahrrad steht 18% der Befragten zur Verfügung. 16% geben an, dass Ihnen beide Verkehrsmittel zur Verfügung stehen. Die verbleibenden 11% haben keinen Zugriff auf ein eigenes Verkehrsmittel. Der hohe Anteil an Autos unter den Studierenden weist ein Potenzial zu einer Verkehrsverlagerung auf.

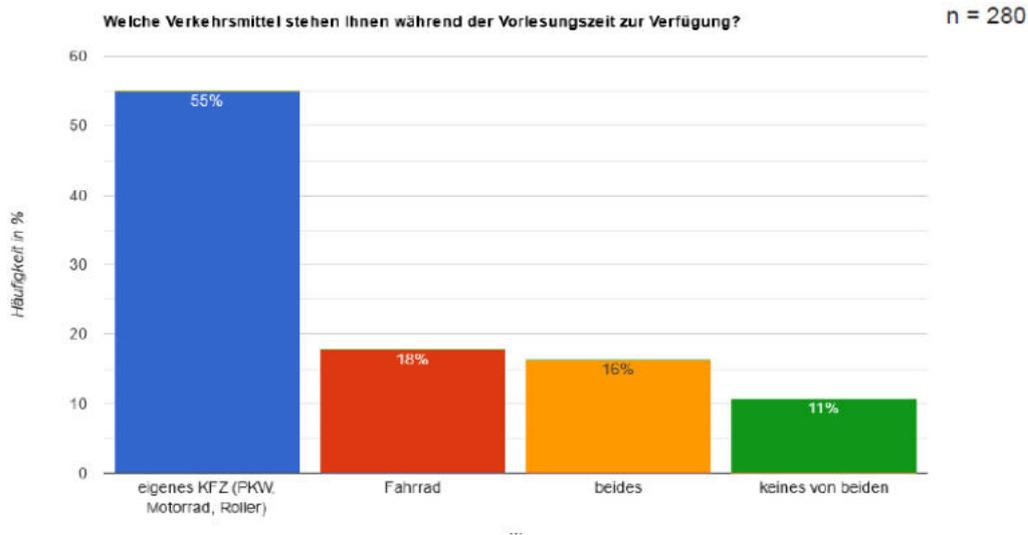


Abbildung 19: Verkehrsmittelverfügbarkeit, INGEVOST

Verkehrsmittelwahl

Die Verkehrsmittelwahl zur Hochschule differenziert nach Wochentagen spiegelt die Ergebnisse der Vorlesungszeiten und der allgemeinen Verkehrsmittelwahl wider. Die Antworten zeigen, dass 58% mit dem Auto fahren, 17% mit dem Rad und 2% mit dem ÖPNV.

Der Umweltverbund bildet somit 42%, d. h. es ist ein Steigerungspotenzial vorhanden. Entsprechend den Vorlesungszeiten weisen Montag, Dienstag und Mittwoch höhere Fahranteile auf.

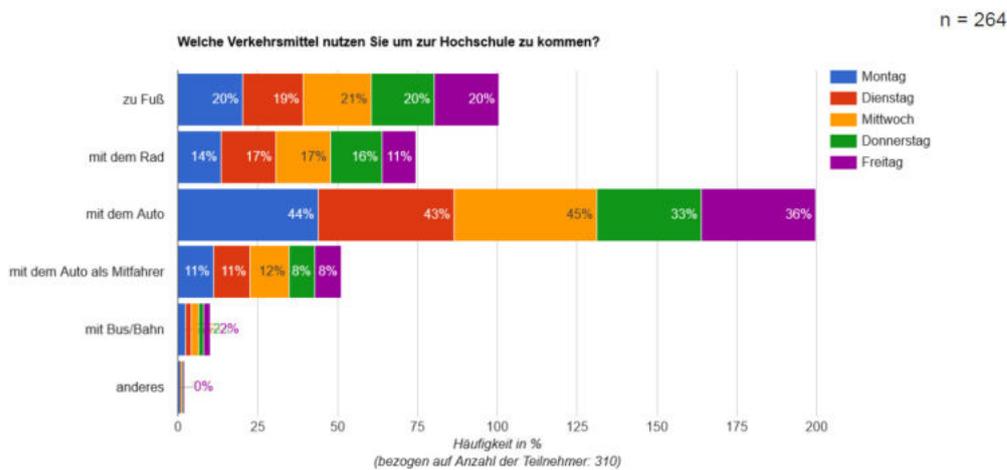


Abbildung 20: Verkehrsmittelwahl, INGEVOST

Wege vor, zwischen und nach den Vorlesungen

Vor allem nach den Vorlesungen machen die Studierenden Erledigungen (61%). Jedoch wird auch vor (22%) und zwischen der Vorlesungszeit (17%) etwas unternommen. Über die Wochentage zeigt sich eine gleichmäßige Auslastung.

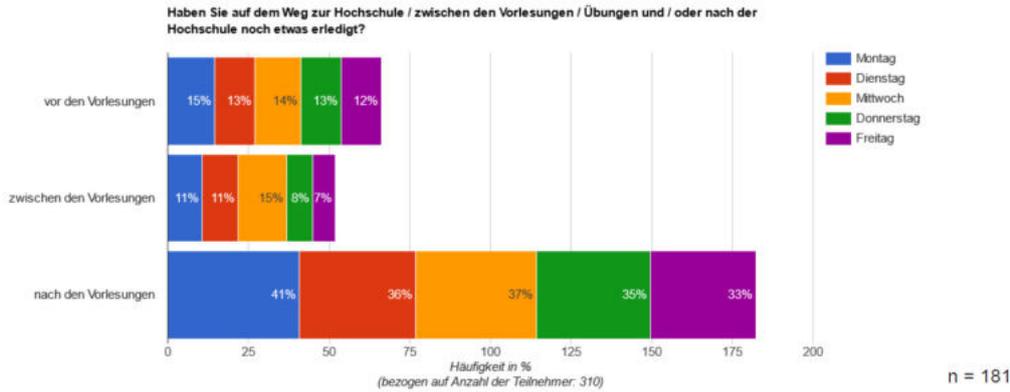


Abbildung 21: Wege vor, zwischen und nach den Vorlesungen, INGEVOST

Park-Orte

Da viele der Studierenden mit dem Auto fahren, müssen diese auch abgestellt werden. Bei den Parkorten macht der Parkplatz der Hochschule 40%, das Parken im Straßenraum 33% aus. Die verbleibenden 27% teilen sich auf Geschäfts-Parkplätze (11%), den Parkplatz der Firma Karl (8%) und weitere Parkplätze auf (8%). An den Hauptvorlesungstagen Montag bis Mittwoch zeigt sich eine geringfügig höhere Auslastung.

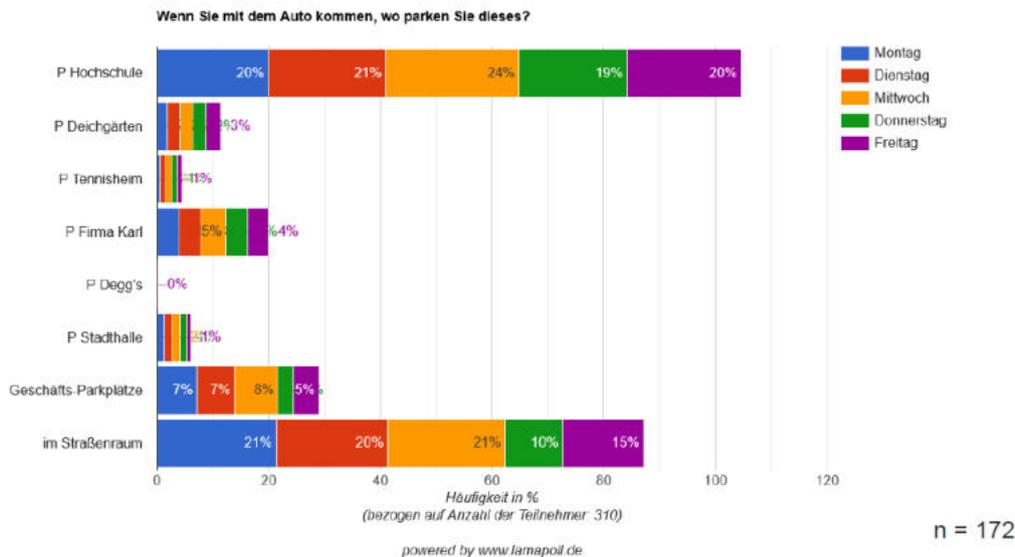


Abbildung 22: Parklokaltäten, INGEVOST

Es wird ersichtlich, dass der Parkplatz der Hochschule nicht für alle Studierenden Parkplätze bieten kann, und diese deshalb auf angrenzende Straßen ausweichen. Damit dies in Metten nicht der Fall ist, sollten, wie im Stellplatzkonzept beschrieben und später in den Maßnahmen erarbeitet, attraktive Parkplätze für die Studierenden angeboten werden. Zudem soll durch eine durchgehende Radverbindung eine Verlagerung vom MIV zum Radverkehr erfolgen und dadurch die Anzahl an Autos verringert werden.

Fazit Online-Befragung THD

Die Online-Umfrage zur Verkehrssituation der Studierenden an der THD erreichte eine sehr gute Rücklaufquote von 28%. 45% der Studierenden gaben an, dass sie für ihr Studium umgezogen sind. Die tägliche Pendeldistanz beträgt im Durchschnitt 21km. Die Mehrheit, nämlich 58%, kommt mit dem Auto zur Hochschule, während 23% zu Fuß, 17% mit dem Fahrrad und nur 2% mit öffentlichen Verkehrsmitteln anreisen. An Tagen mit höherer Vorlesungsfrequenz, wie Montag, Dienstag und Mittwoch, ist auch der Anteil der Fahrten entsprechend höher. Hier gibt es Potenzial, den Anteil der Studierenden, die den Umweltverbund nutzen, zu erhöhen.

44% der Studierenden parken auf der Straße oder auf Geschäftsparkplätzen, 40% parken auf dem Hochschulparkplatz. Es muss dementsprechend eine Lösung für das studentische Parkplatzproblem in Metten gefunden werden. In Metten gibt es das Potenzial, dass etwa ein Drittel der Studierenden in einer eigenen Wohnung/Zimmer wohnen könnte, was zu einer Reduzierung des Autoverkehrs beitragen würde. Da die Verkehrssituation nicht nur durch die hinzukommende THD beeinflusst wird, sondern vor allem auch die Bürger betrifft, wurde in einem weiteren Beteiligungsschritt eine Mobilitätsverhaltensbefragung durchgeführt. Diese wird im Folgenden beschrieben.

2.4.2 Mobilitätsverhaltensbefragung

Ziel: Kenntnisse über das Verkehrsverhalten der Bürger im Markt Metten

Durch die Mobilitätsverhaltensbefragung konnten die Verkehrsmittelanteile für Metten ermittelt werden. Zusätzlich wurden Kenntnisse über Fahrtzwecke, -ziele und -wege erfasst. Mit Hilfe der Befragung konnten so auch Informationen zu den Verkehrsbeziehungen und dem Binnen-, Ziel- und Quellverkehr erlangt werden.

Weiterhin ist mit der Haushaltsbefragung eine Abfrage zu den verkehrlichen Zielen in Metten erfolgt.

Ausführliche Informationen und Ablauf sind dem Bericht der Mobilitätsverhaltensbefragung vom 19.12.2022 zu entnehmen (Anlage 1).

Rücklauf

Bevölkerung nach Einwohnerdatei (Kernort und Ortsteil Berg)	1.981 Haushalte	
Auswahlstichprobe - Unbekannt verzogen	428 Haushalte 8 Haushalte	
Bruttostichprobe - Verweigert	420 Haushalte 32 Haushalte	
Nettostichprobe	388 Haushalte	100%
Antwortstichprobe	232 Haushalte	59,8%
Keine Rückmeldung	169 Haushalte	

Abbildung 23: Bevölkerung nach Einwohnerdatei, INGEVOST

Die Befragung weist einen sehr guten Rücklauf von 59,8% auf.

In Bezug auf die Größe der antwortenden Haushalte ergibt sich nebenstehendes Ergebnis.

Der Großteil der Haushalte der Antwortenden besteht aus ein bis zwei Personen. Haushalte mit drei oder mehr Personen kommen vergleichsweise weniger vor. Für alle Kategorien außer für Haushalte mit mehr als vier Personen ist die Anzahl der Antworten jedoch aussagekräftig.

Personen pro Haushalt	Anzahl
1	79
2	114
3	21
4	18
5	2

PKW-Besitz in Abhängigkeit von der Haushaltsgröße

Der Anteil an Haushalten ohne PKW ist in 1-Personenhaushalten mit 27,3% am höchsten, gefolgt von 3-Personenhaushalten mit 19%. Durchschnittlich sind pro Haushalt 1,3 PKW vorhanden.

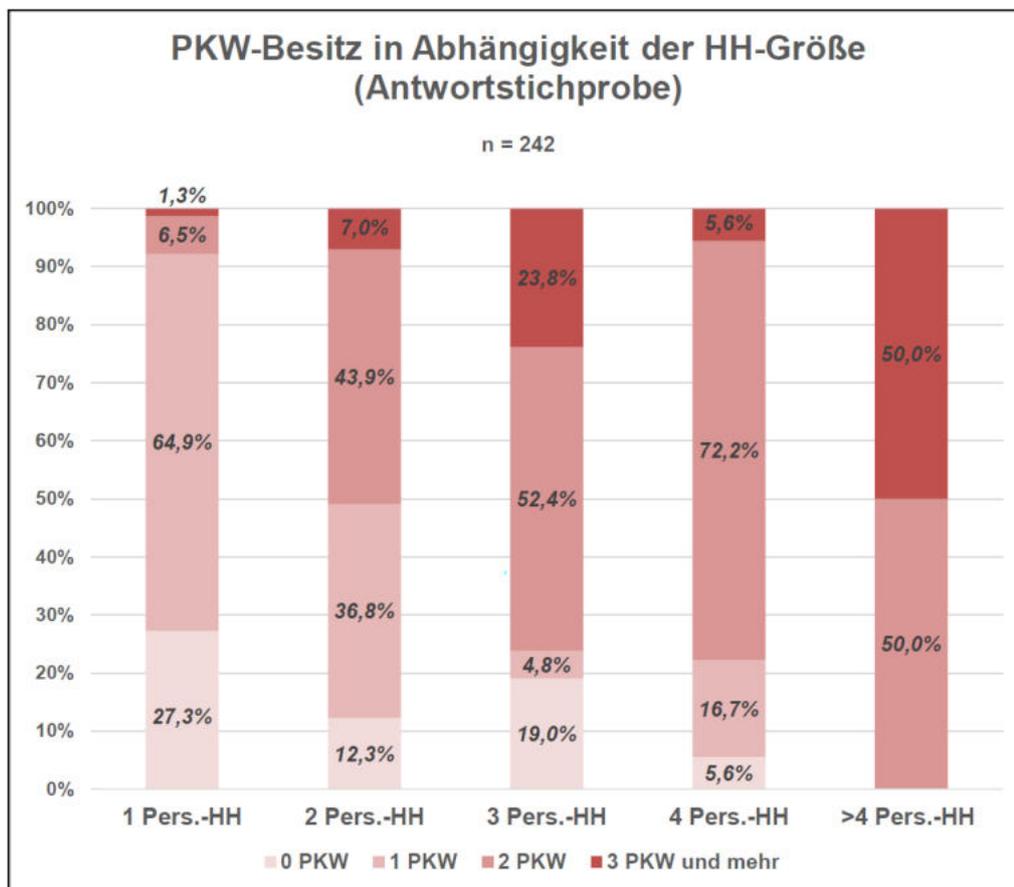


Abbildung 24: PKW Besitz des HH, INGEVOST

Wegehäufigkeiten

Die Wegehäufigkeit der Befragten liegt mit 3,67 Wegen der Antwortenden am Stichtag unter dem durchschnittlichen Wert vergleichbarer Kommunen und etwas über dem bundesweiten Durchschnitt.

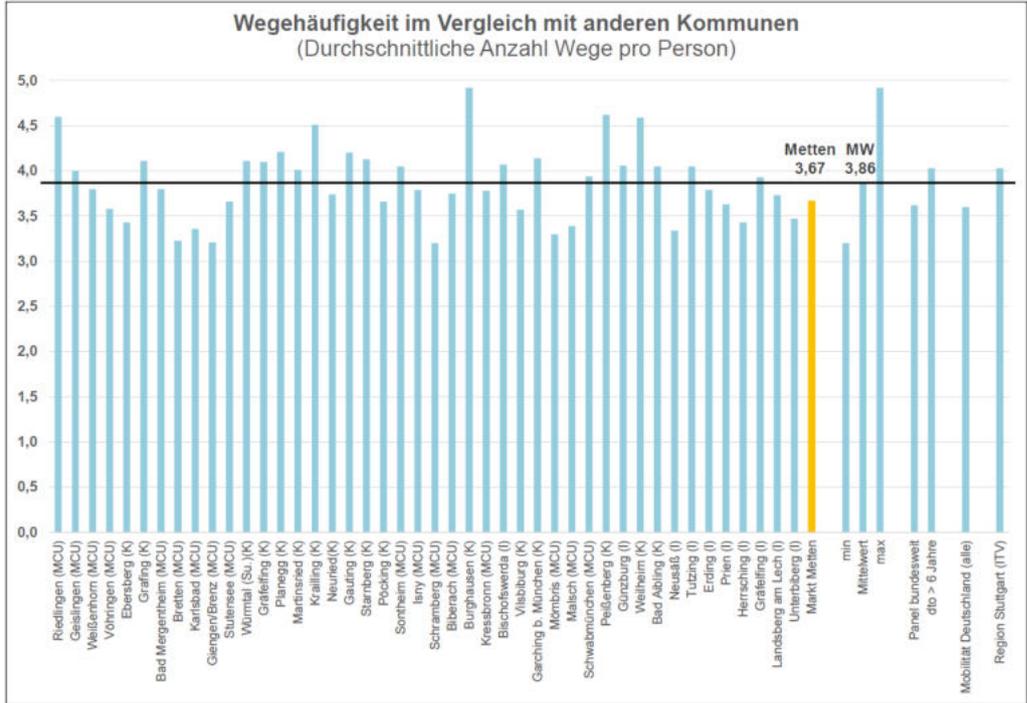


Abbildung 25: Wegehäufigkeit, INGEVOST

Verkehrsmittelwahl

Bei der Verkehrsmittelwahl zeigt sich ein klares Bild. Mit 74,1% ist der MIV das Hauptverkehrsmittel der Befragten. Der Radverkehr macht 13,2% und der Fußverkehr 10,2% der Verkehrsmittelwahl aus. Der ÖPNV in Form der Nutzung des Busses kommt auf 1,6%.

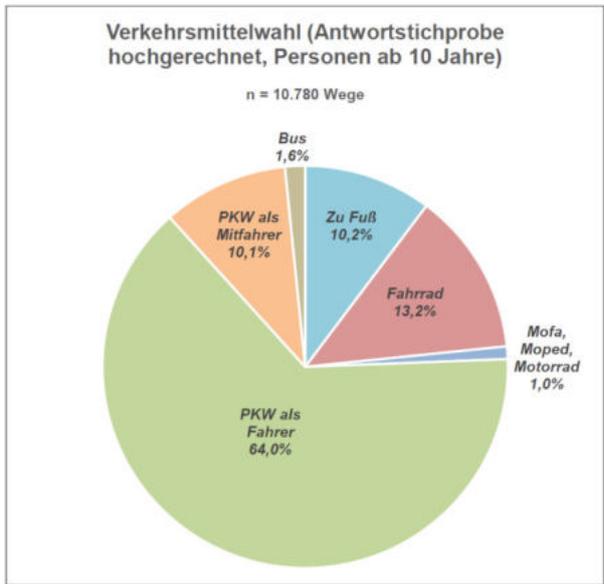


Abbildung 26: Verkehrsmittelwahl, INGEVOST

Zielzweck

Die Wegezwecke der Personen ab 10 Jahren werden hauptsächlich durch Besorgungen/Einkauf (34,5%), Arbeit (26,3%) und Freizeit (21,6%) charakterisiert. Hier bietet sich ein großes Potenzial für die Änderung der Verkehrsmittelwahl hin zur Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr).

Eng mit dem Thema Arbeit verbunden machen dienstliche und geschäftliche Wege (6,3%) und Wege zur Ausbildung (4,8%) der Wegezwecke aus. Die verbleibenden 6,5% werden durch das Bringen und Holen abgedeckt.

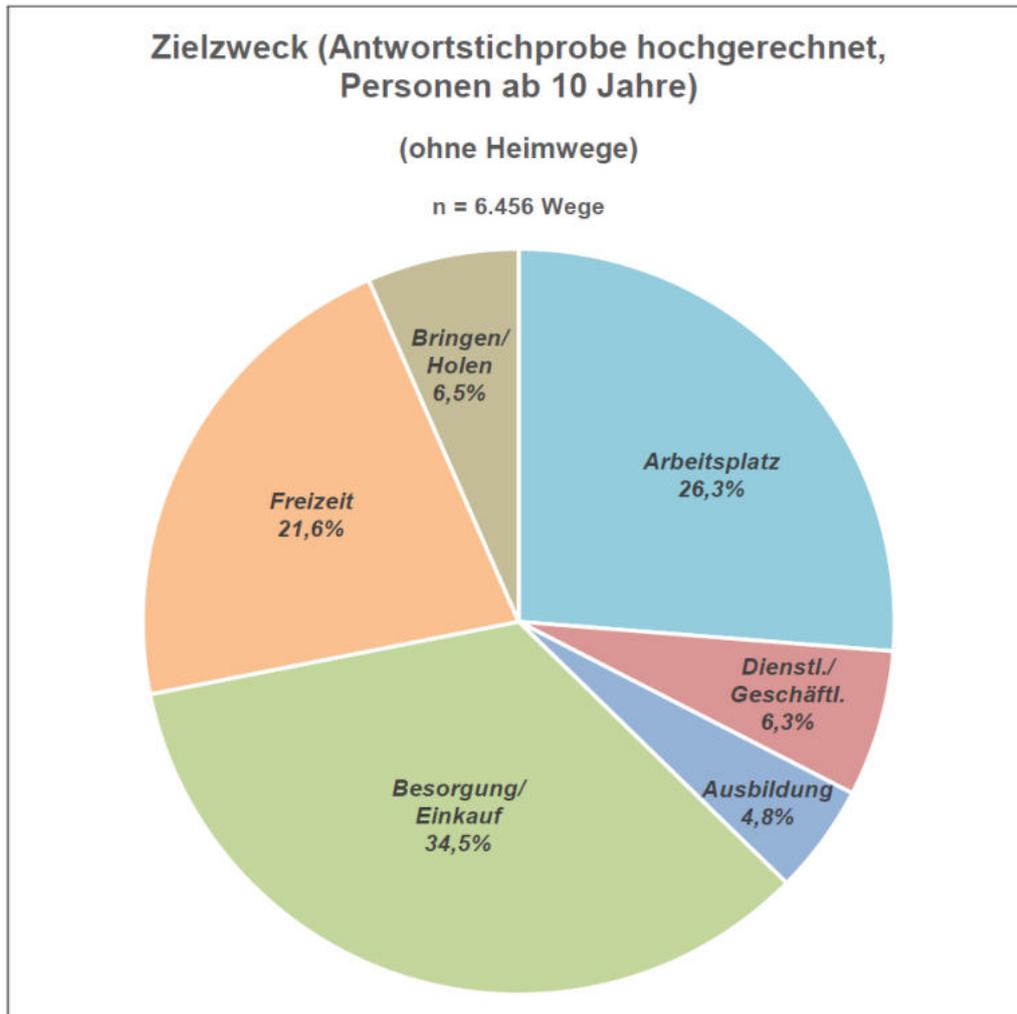


Abbildung 27: Zielzweck, INGEVOST

Zielzweck nach Verkehrsmittel

Diese Zielzwecke können wiederum nach Verkehrsmitteln aufgeteilt werden, wodurch eine differenziertere Betrachtung ermöglicht wird. Wie in folgendem Säulendiagramm zu sehen ist, dominiert der MIV die Verkehrsmittelwahl, wie durch den Modal Split zu erwarten.

Als größter Anteil an Aktivitäten werden mit knapp 35% aller Wege Besorgung / Einkauf als „private“ Zwecke genannt, gefolgt mit ca. 22% Freizeit.

Wege zur Arbeit und zur Ausbildung sowie dienstliche oder geschäftliche Fahrten machen zusammen mehr als 37% aller Angaben aus.

Das Bringen / Holen hat einen Anteil von ca. 6%.

Diese Verteilungen sind heutzutage nicht unüblich, zeigen aber auch, welchen Stellenwert inzwischen privat-bedingte Wege im Verkehrsgeschehen haben.

Untersucht man die Aktivitätenzwecke nach der Verkehrsmittelnutzung, so fällt insbesondere auf, dass der Einkauf der Mettener zu knapp 30% nichtmotorisiert erledigt wird. Ca. 14% der Einkaufs-/Besorgungswege werden mit dem Fahrrad absolviert und mehr als 16% zu Fuß.

Das widerspricht der Einschätzung vieler Geschäftsinhaber, die ihre Existenz von der uneingeschränkten Erreichbarkeit ihres Geschäftes mit dem KFZ abhängig sehen.

Wer an einer Auslage vorbeigeht oder mit dem Rad vorbeifährt, sieht viel eher, was in der guten Auslage angeboten wird, als wenn mit dem Auto vorbeigefahren wird.

Bringen und Holen geschieht in Metten mit über 85% mit dem KFZ.

Dies ist – vergleichsweise – viel; wenn man dann noch bedenkt, dass diese Art von Fahrten für eine Aktivität die vierfache Fahrtenanzahl verursacht, dann könnte dies Anlass sein zu überlegen, ob und für welche Aktivitätenzwecke Bringen und Holen vermieden werden könnte. Insbesondere sind hier Eltern-Taxis zu erwähnen, da diese durch eine sichere Gestaltung der Fuß- und Radwege minimiert werden können.

Der Arbeitsweg der Mettener wird mit knapp 89% mit dem privaten KFZ bestritten und nur zu etwas mehr als 10% mit nicht motorisierten Fortbewegungsmitteln. Der ÖPNV-Anteil ist mit knapp 1% sehr gering.

Ein Großteil der Arbeitswege führt in die Nachbarstadt Deggendorf und liegt mit ca. 5km unter der Distanz, die den meisten Radfahrern zu groß ist. Hierbei sollte der Radweg nach Deggendorf im Ortsbereich Metten weiter ausgebaut/beschildert und in intensiver Zusammenarbeit mit der Stadt Deggendorf in die Stadt und zu den Arbeitsplatzschwerpunkten geführt werden. Es bedarf ebenso der Öffentlichkeitsarbeit zur Nutzung des Rades für den Arbeitsweg.

Auch sollte die Busverbindung nach Deggendorf und zu den dortigen Arbeitsplatzschwerpunkten überprüft und verbessert werden, sodass diese für die Bevölkerung attraktiver ist.

Wege zur Ausbildung werden zu mehr als 45% mit Verkehrsmitteln des NMIV bewältigt und zu knapp 16% mit dem ÖPNV. Hier ist zu beachten, dass der Großteil der Personen in Ausbildung unter 18 Jahre alt ist und noch keinen Führerschein besitzt. Dennoch sind dies sehr hohe Werte, die auf die Bedeutung von sicheren Schulwegen mit dem Rad und zu Fuß schließen lassen.

Wege mit dem Zweck der Freizeit werden zu mehr als 70% mit dem privaten KFZ unternommen, zu knapp 19% mit dem Rad und ca. 11% zu Fuß.

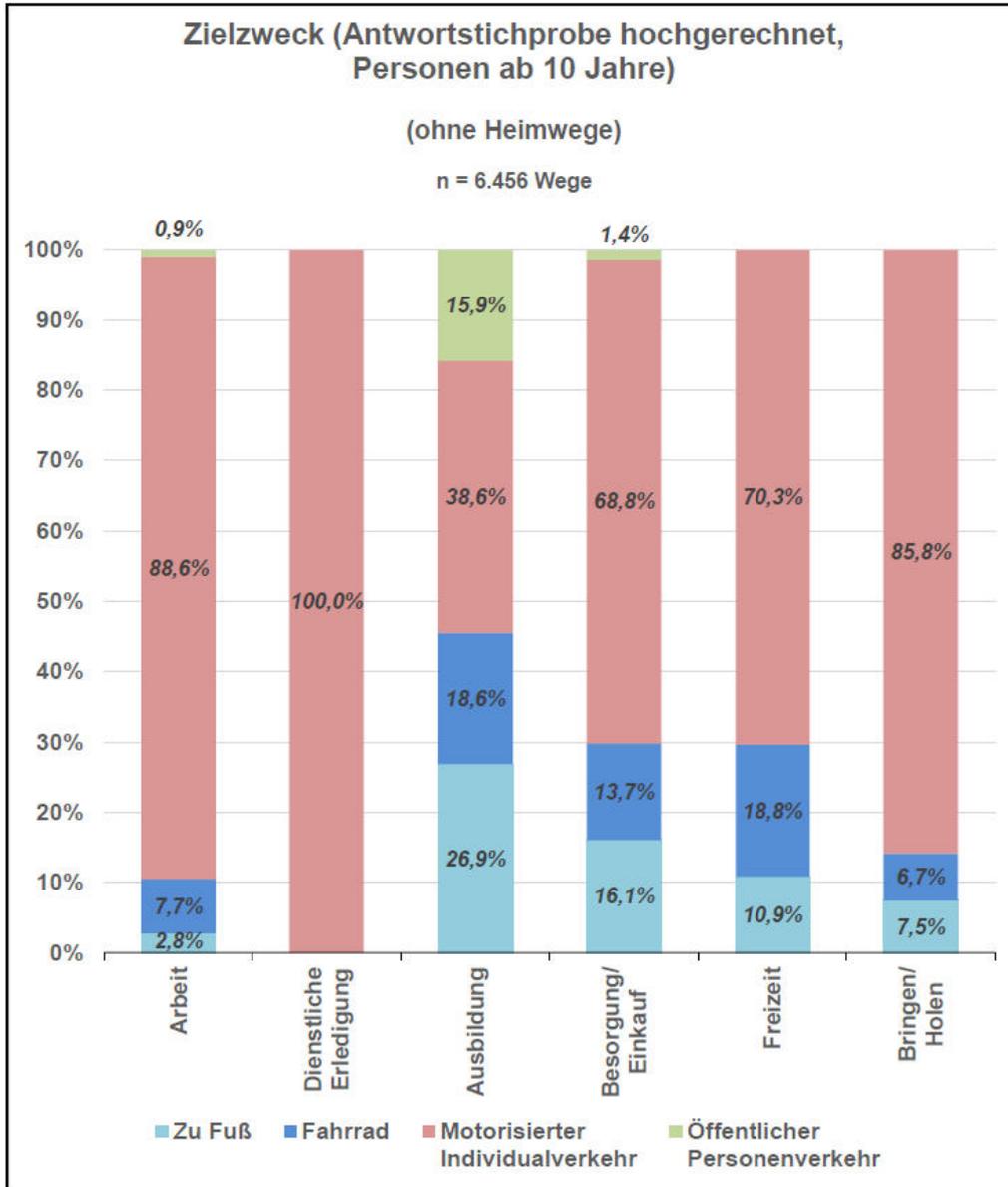


Abbildung 28: Zielzweck II, INGEVOST

Wegelängen

Mehr als 23% aller Wege sind kürzer als 1.000m und knapp 50% aller Wege sind nicht länger als 5 Kilometer. Untersucht man diese – vergleichsweise kurzen – Wege nach den benutzten Verkehrsmitteln, so fällt auf, dass über 30% der Wege, die kürzer als 500m, und über 50% derjenigen, die zwischen 500m und 1.000m sind, mit dem Kraftfahrzeug zurückgelegt werden.

Zwischen 1 und 2 Kilometern steigt der KFZ-Anteil schon auf knapp 3/4 aller Wege und bei 2-5 Kilometern beträgt dieser knapp 78%.

Mehr als 40% aller KFZ-Fahrten haben eine Länge von unter 5km. Unter Berücksichtigung der vollen Wirksamkeit eines Katalysators ab erst ca. 7km Laufleistung sind entsprechende negative Wirkungen auf die Luftqualität gerade in den bebauten Ortslagen zu bedenken. In einer spürbaren Reduzierung der Kurzstreckenfahrten liegt daher der effektivste Ansatz einer Verbesserung der Schadstoffemission in den besiedelten Bereichen.

Der Rad-Anteil ist mit 20% bei den Wegen zwischen 500m und 1km am höchsten; liegt bei 2-5 Kilometern Wegelänge aber lediglich bei ca. 16%.

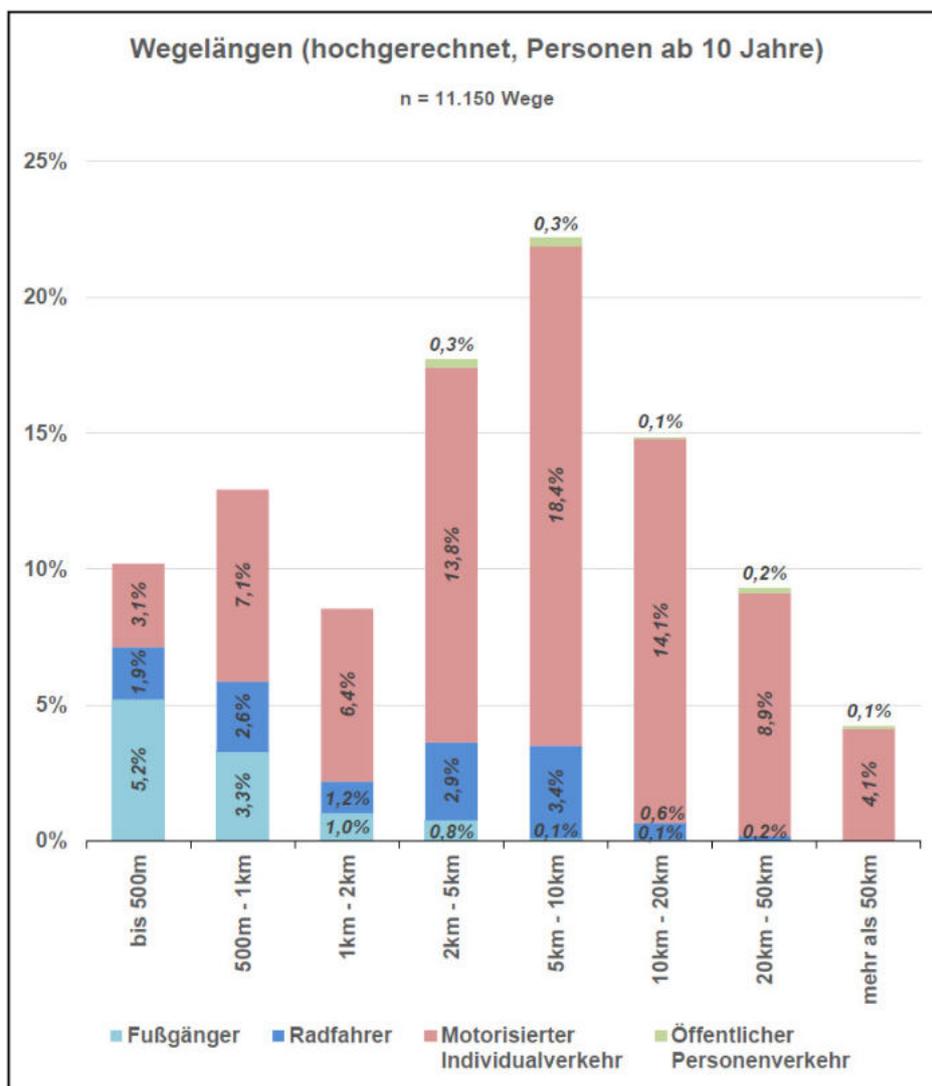


Abbildung 29: Wegelängen, INGEVOST

Wegebeziehungen

Mit knapp 32% hat der Binnenverkehr innerhalb des Marktgemeindegebietes den größeren Anteil an allen Wegen, dicht gefolgt von 31% zwischen Metten und der Nachbarstadt Deggendorf mit vielen Arbeitsplätzen.

Der Binnenverkehr innerhalb des eigentlichen Marktgemeindegebietes wird zu knapp 48% nichtmotorisiert bewältigt. Dies zeigt die Bedeutung dieser Fortbewegungsarten für den Binnenverkehr. Ob dieser Bedeutung in den Investitionen entsprechend Rechnung getragen wird, könnte Inhalt weiterer planerischer Überlegungen werden.

Schon bei Verkehrsbeziehungen mit den Nachbargemeinden steigt der KFZ-Anteil auf über 85%.

Im Binnenverkehr der Marktgemeinde hat der ÖPNV mit 1,1% an den Wegen so gut wie keine Bedeutung. Im Kontext der Konkretisierung des ÖPNV-Konzeptes für den geplanten Hochschulstandort sollte man auch überlegen, durch welche Maßnahmen die Akzeptanz des ÖPNV im Binnenverkehr zu steigern wäre.

Im Binnen- und nachbarschaftlichen Verkehr haben (private) Versorgung und Freizeit die höchsten Zweckanteile.

Auch in Hinblick auf den Quell-/Zielverkehr in die Nachbargemeinden einschließlich der Stadt Deggendorf dominieren die Aktivitäten zwecke (private) Versorgung und Freizeit.

Die Aktivitäten zwecke Arbeit und Ausbildung bestimmen weitgehend den Quell-/Zielverkehr zu ferner gelegenen Orten.

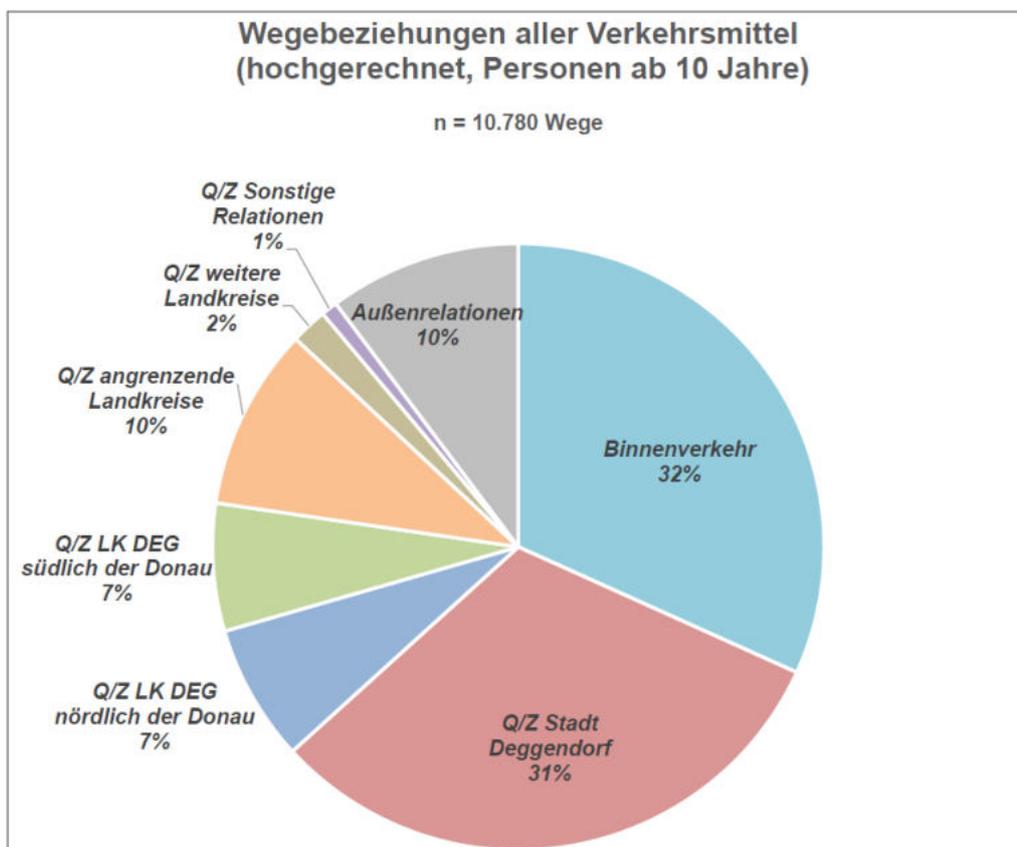


Abbildung 30: Wegebeziehungen aller Verkehrsmittel, INGEVOST

Fazit Mobilitätsverhaltensbefragung

Durch die Mobilitätsverhaltensbefragung konnten valide Daten von 11,6% der Bewohner erhoben werden. Daraus können entsprechende Folgerungen gezogen werden, aber nicht 1 zu 1 auf die Gesamtbevölkerung projiziert werden.

- Die erhobenen Daten belegen den hohen Motorisierungsgrad der Bevölkerung von Metten. So beträgt die PKW-Dichte 655 PKW/1.000 Einwohner. Dieser Wert kann teilweise auf den geographischen Standort des Marktes im ländlichen Raum und die Nähe zu BMW-Fertigungsstandorten zurückgeführt werden.
- Als größter Anteil an Aktivitäten werden mit knapp 35% aller Wege Besorgung / Einkauf als „private“ Zwecke genannt, gefolgt mit ca. 22% Freizeit. Wege zur Arbeit und zur Ausbildung sowie dienstliche oder geschäftliche Fahrten machen zusammen mehr als 37% aller Angaben aus. Das Bringen / Holen hat einen Anteil von ca. 6%.
- Untersucht man die Aktivitätenzwecke nach der Verkehrsmittelnutzung, so fällt insbesondere auf, dass der Einkauf der Mettener zu knapp 30% nichtmotorisiert erledigt wird. Ca. 14% der Einkaufs-/Besorgungswege werden mit dem Fahrrad absolviert und mehr als 16% zu Fuß.
- Das widerspricht der Einschätzung vieler Geschäftsinhaber, die ihre Existenz von der uneingeschränkten Erreichbarkeit ihres Geschäftes mit dem KFZ abhängig sehen.
- Wer an einer Auslage vorbeigeht oder mit dem Rad vorbeifährt, sieht viel eher, was in der guten Auslage angeboten wird, als wenn mit dem Auto vorbeigefahren wird.
- Der Arbeitsweg der Mettener Bürger wird mit knapp 89% mit dem privaten KFZ bestritten und nur zu etwas mehr als 10% mit nicht motorisierten Fortbewegungsmitteln. Der ÖPNV-Anteil ist mit knapp 1% sehr gering.
- Ein Großteil der Arbeitswege führt in die Nachbarstadt Deggendorf und liegt mit ca. 5km unter der Distanz, die den meisten Radfahrern zu groß ist. Hierbei sollte der Radweg nach Deggendorf im Ortsbereich Metten weiter ausgebaut/beschildert und in intensiver Zusammenarbeit mit der Stadt Deggendorf in die Stadt und zu den Arbeitsplatzschwerpunkten geführt werden. Es bedarf ebenso der Öffentlichkeitsarbeit zur Nutzung des Rades für den Arbeitsweg. Auch sollte die Busverbindung nach Deggendorf und zu den dortigen Arbeitsplatzschwerpunkten überprüft und verbessert werden, sodass diese für die Bevölkerung attraktiver ist. Zu empfehlen ist hier die Integration in den Stadtverkehr Deggendorf und den des Landkreises Deggendorf sowie die entsprechende Berücksichtigung im Nahverkehrsplan.
- Wege zur Ausbildung werden zu mehr als 45% mit Verkehrsmitteln des NMIV bewältigt und zu knapp 16% mit dem ÖPNV. Hier ist zu beachten, dass der Großteil der Personen in Ausbildung unter 18 Jahre alt ist und noch keinen Führerschein besitzt. Dennoch sind dies sehr hohe Werte, die auf die Bedeutung von sicheren Schulwegen mit dem Rad und zu Fuß schließen lassen.
- Wege mit dem Zweck der Freizeit werden zu mehr als 70% mit dem privaten KFZ unternommen, zu knapp 19% mit dem Rad und ca. 11% zu Fuß.
- Mehr als 23% aller Wege sind kürzer als 1.000m und knapp 50% aller Wege sind nicht länger als 5 Kilometer. Diese Entfernung ist ideal, um mit dem Fahrrad oder bei noch kürzeren Wegen zu Fuß zurückgelegt werden zu können.
- Mit knapp 32% hat der Binnenverkehr innerhalb des Marktgemeindegebietes den größeren Anteil an allen Wegen, dicht gefolgt von 31% zwischen Metten und der Nachbarstadt Deggendorf mit

vielen Arbeitsplätzen. Der Binnenverkehr innerhalb des eigentlichen Marktgemeindegebietes wird zu knapp 48% nichtmotorisiert bewältigt. Dies zeigt die Bedeutung dieser Fortbewegungsarten für den Binnenverkehr. Ob dieser Bedeutung in den Investitionen entsprechend Rechnung getragen wird, könnte Inhalt weiterer planerischer Überlegungen werden. In einer spürbaren Reduzierung der Kurzstreckenfahrten liegt der effektivste Ansatz einer Verbesserung der Schadstoffemission in den besiedelten Bereichen.

Es ist trotzdem von hoher Bedeutung, neben den Bedürfnissen des MIVs auch auf weniger mobile Bevölkerungsgruppen zu achten, welche auf die Nutzung aktiver Verkehrsmittel und den ÖPNV angewiesen sind.

Eine detaillierte Beschreibung des Vorgehens und der Ergebnisse findet sich in dem eigenständigen Bericht zur Mobilitätsverhaltensbefragung vom 19.12.2022.

3 STRUKTURDATEN

3.1 Untersuchungsgebiet

Der Betrachtungsrahmen des ISEKs beinhaltet, um den gesamtörtlichen Zusammenhängen gerecht zu werden, den Siedlungsbereich Mettens sowie den Ortsteil Berg.



Abbildung 31: Untersuchungsgebiet, G+2S

Dazu wurden die Pläne für die Bestandsaufnahme und Analyse in zwei Maßstabsebenen erstellt, um zum einen den Gesamtüberblick zu geben und zum anderen die Details für einen vertieft zu betrachtenden Raum im Fokus innerhalb des Gebiets zwischen dem Donauufer und Oberen Klosterwald ausreichend darstellen zu können.

3.2 Landesentwicklungsprogramm

Im Landesentwicklungsprogramm (LEP) Bayern ist der komplette Landkreis Deggendorf als „*allgemeiner ländlicher Raum*“ eingestuft. Der Markt Metten, die Gemeinden Hengersberg und Niederalteich, sowie die Oberzentren, die Kreisstadt Deggendorf und Stadt Plattling, sind der Kategorie „*Ländlicher Raum mit Verdichtungsansätzen*“ zugeordnet. Die an Metten benachbarte Landkreis-Kommunen Bernried und Grafling sind als „*Einzelgemeinde*“ der Kategorie „*ländlicher Raum mit besonderem Handlungsbedarf*“

zugeordnet; dies sind Teilräume mit wirtschaftsstrukturellen oder sozioökonomischen Nachteilen sowie Teilräume, in denen eine nachteilige Entwicklung zu befürchten ist. Siehe dazu auch Abbildung 33: Strukturkarte LEP 2023.

Nach dem sogenannten Vorrangprinzip sind die Teilräume mit besonderem Entwicklungsbedarf vorrangig zu entwickeln. "Dies gilt bei;

- Planungen und Maßnahmen zur Versorgung mit Einrichtungen der Daseinsvorsorge,
- der Ausweisung räumlicher Förderschwerpunkte sowie diesbezüglicher Fördermaßnahmen und
- der Verteilung der Finanzmittel,

soweit die vorgenannten Aktivitäten zur Gewährung gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen einschlägig sind."

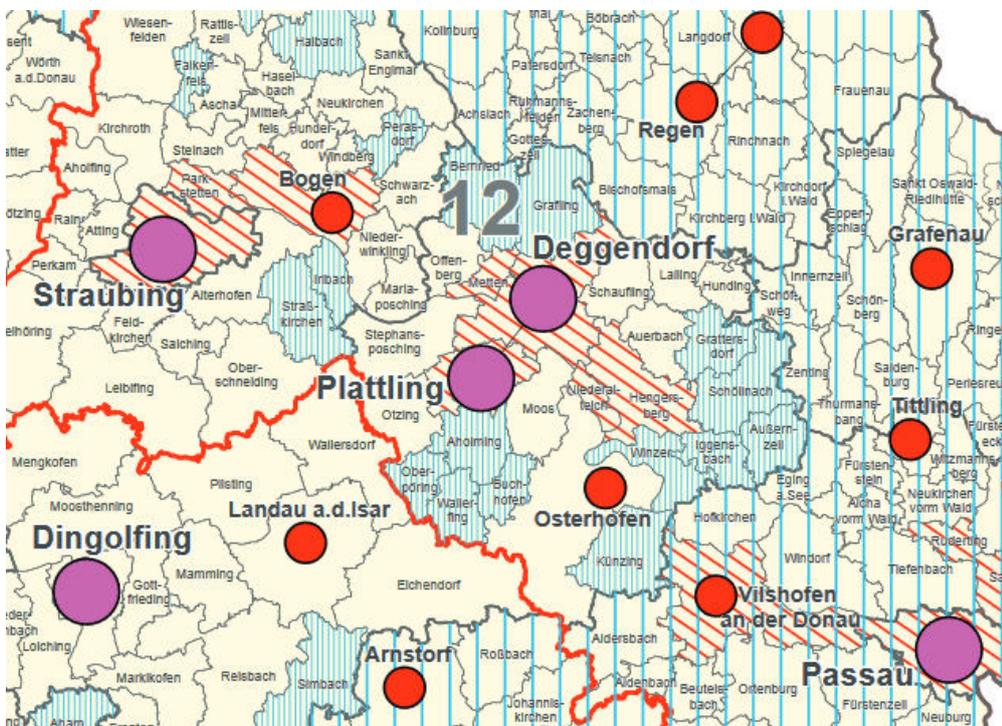


Abbildung 33: Strukturkarte LEP 2023

Oberzentren (OZ), wie die Kreisstadt Deggendorf z.B., erfüllen hochwertige Funktionen der überregionalen Versorgung. Hierzu zählen z. B. Hochschulen, spezialisierte Einrichtungen der Gesundheitsversorgung, Theater/Opernhäuser und Sportstadien. Sie haben eine besondere Bedeutung als Arbeitsmarktschwerpunkte und für die überregionale Verkehrsverknüpfung.

3.3 Regionalplan

Im **Regionalplan Region (12) Donau-Wald** aus dem Jahr 2007¹ ist der Markt Metten als „Kleinzentrum“ innerhalb „Stadt - und Umlandbereich im ländlichen Raum“ (vgl. Abbildung 34: Raumstruktur, Regionalplan Region 12 Donau-Wald Raumstruktur) bezeichnet, der unmittelbar in der Nähe von Entwicklungsachsen Passau – Regensburg sowie Deggendorf – Plattling liegt.

Für ländlichen Raum mit Verdichtungsansätzen gilt:

"Die ländlichen Räume mit Verdichtungsansätzen sollen so entwickelt und geordnet werden, dass

- sie ihre Funktion als regionale Wirtschafts- und Versorgungsschwerpunkte nachhaltig sichern und weiter entwickeln können,
- sie als Impulsgeber die Entwicklung im ländlichen Raum fördern,
- die Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung sowie der Ausbau und Erhalt eines zeitgemäßen öffentlichen Personennahverkehrs in enger interkommunaler Zusammenarbeit erfolgen sollen,
- er seine landschaftliche Vielfalt sichern kann." ²

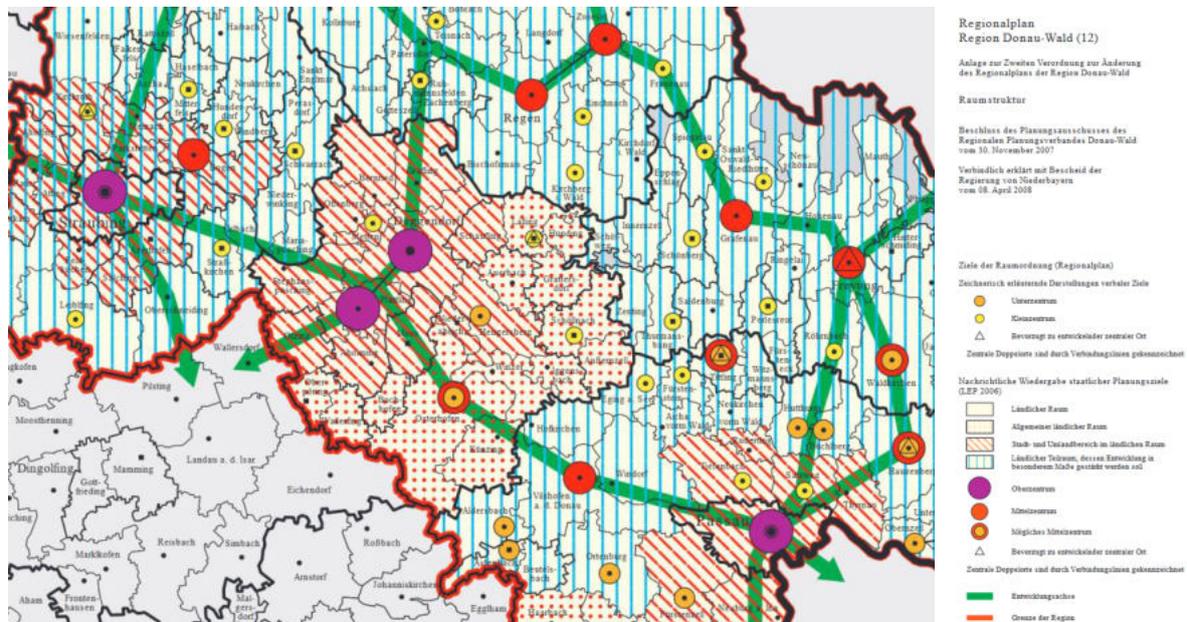


Abbildung 34: Raumstruktur, Regionalplan Region 12 Donau-Wald

Metten ist ein Kleinzentrum im ländlichen Raum im Umlandbereich von Deggendorf. Es liegt jeweils westlich und nordöstlich des Oberzentrums Deggendorf-Plattling.

Die weitere Siedlungsentwicklung soll flächensparend mit vorrangiger Innenentwicklung erfolgen, die Zersiedelung der Landschaft soll vermieden werden (keine bandartigen und ungegliederten Strukturen). Neue Siedlungen sollen nach Möglichkeit in Anbindung an vorhandene entwickelt werden.

Natur und Landschaft stellen eine unverzichtbare Lebensgrundlage des Menschen dar und sollen deshalb erhalten und entwickelt werden. Unzerschnittene, verkehrsarme Räume sollen erhalten bleiben. Weiterhin

¹ <http://region.landshut.org/index.php>. verbindlich erklärt 23.08.1985, zuletzt geändert durch 12. Verordnung vom 05.07.2021

² Landesentwicklungsprogramm Bayern 2023.

sollen auch "ökologisch bedeutsame Naturräume (...) erhalten und entwickelt werden". Auch die Erhaltung der Arten- und Lebensraumvielfalt sowie eines Biotopverbundsystems wird genannt.

Im Regionalplan 12 (RP12) ist der Planungsraum als Stadt und Umland im ländlichen Raum beschrieben. Metten liegt in direkter Umgebung zu dem Oberzentrum Deggendorf.

„Kleinzentren sollen die Bevölkerung ihres Nahbereiches mit Gütern und Dienstleistungen des Grundbedarfs versorgen. In Kleinzentren soll ein ausreichendes Angebot an Arbeitsplätzen angestrebt werden. Sie sollen die Voraussetzungen für die Ansiedlung von Betrieben geeigneter Größe bieten.

Einer Stärkung der Funktion der Kleinzentren kommt zur Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen in der Region besondere Bedeutung zu. Dazu ist erforderlich, die Grundversorgungseinrichtungen in ihrer gesamten Breite bereitzuhalten und zu sichern und ein ausreichendes Angebot an nichtlandwirtschaftlichen Arbeitsplätzen zur Verfügung zu stellen.“³

Allgemeine Ziele des Regionalplans:

- Funktionsgerechte Erhaltung und Stärkung der Dörfer in ihrer charakteristischen ländlichen Siedlungsweise (RP 12, B II.2.2)
- die Region Donau-Wald soll in allen Teilräumen als attraktiver, leistungsfähiger und innovativer Wirtschaftsraum gestärkt und gesichert werden. (RP 12, B IV, 2.1)
- Fördern der Innovationsbereitschaft und -fähigkeit

Innerhalb des Gemeindegebietes liegt ein Vorranggebiet für Granitabbau (GR10 Obermettenwald), für das überwiegend die Nachfolgefunktion der Biotopentwicklung und der Erholung angestrebt werden soll.

„Nach Möglichkeit ist eine Wiedernutzung der Abbaufächen durch Land- und Forstwirtschaft anzustreben, wenn die topographischen Gegebenheiten nach dem Abbau dies ermöglichen. [...] Sie können aber andererseits nach dem Abbau zu einer strukturellen Bereicherung beitragen, wenn die abgebauten Flächen durch gezielte Biotopentwicklung zu neuen Lebensräumen für Pflanzen und Tiere umgestaltet werden.“⁴

³ Regionalplan Region Donau-Wald (12). Entwurf März 2007

⁴ Regionalplan Region Donau-Wald (12). Entwurf März 2007

3.4 Bauleitplanung Metten

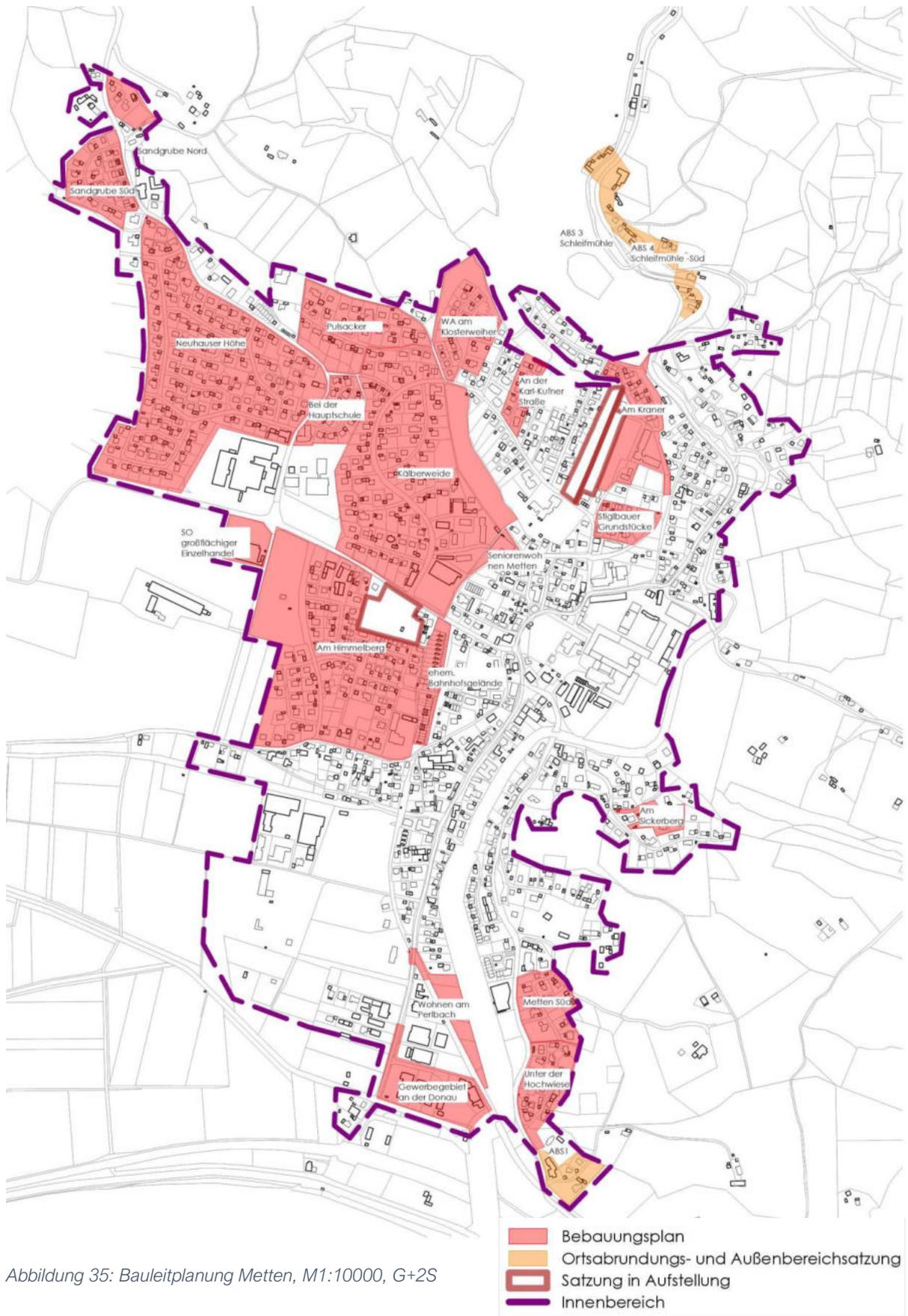


Abbildung 35: Bauleitplanung Metten, M1:10000, G+2S

Bei Betrachtung der bauplanungsrechtlichen Satzungen fällt auf, dass es sich beim Großteil der Bebauungspläne um die großen Wohngebiete im Nordwesten von Metten handelt. Diese sind zum Teil schon etwas älter. Es stellt sich daher die Frage, ob und inwiefern diese noch zeitgemäß sind und ob sich eine Überplanung bzw. Aktualisierung dieser lohnen könnte, insbesondere hinsichtlich des Zieles, einer vorrangigen Innenentwicklung.

Der historische Ortskern (vgl. Kap. 4.2) gilt derzeit als unbeplanter Innenbereich (i.S. § 34 BauGB). Dies hat auch zur Folge, dass eine Nachverdichtung im wünschenswerten Maße auf den in Teilen geringfügig bebauten Grundstücken in direkter Ortsmitte nur schwer stattfinden kann, da diese dem Einfügegebot des § 34 Abs. 1 BauGB unterliegt. Das heißt, Baugesuche müssen sich nach der Umgebungsbebauung orientieren, was zur Folge hat, dass eine Nachverdichtung nur beschränkt möglich ist.

Außerdem kann Abbildung 35 entnommen werden, dass sich die Siedlungsentwicklung vorrangig im Nordwesten des Marktes ausdehnt, da sich der Süden, also die Donauauen aufgrund der Hochwasserproblematik (vgl. Kap. 5.2) nicht als Bauland eignet. Diese Flächen sind derzeit vor allem landwirtschaftlich genutzt. Eine Ausdehnung nach Osten ist durch die Hangeleite unterbunden.

3.5 Bauleitplanung Berg

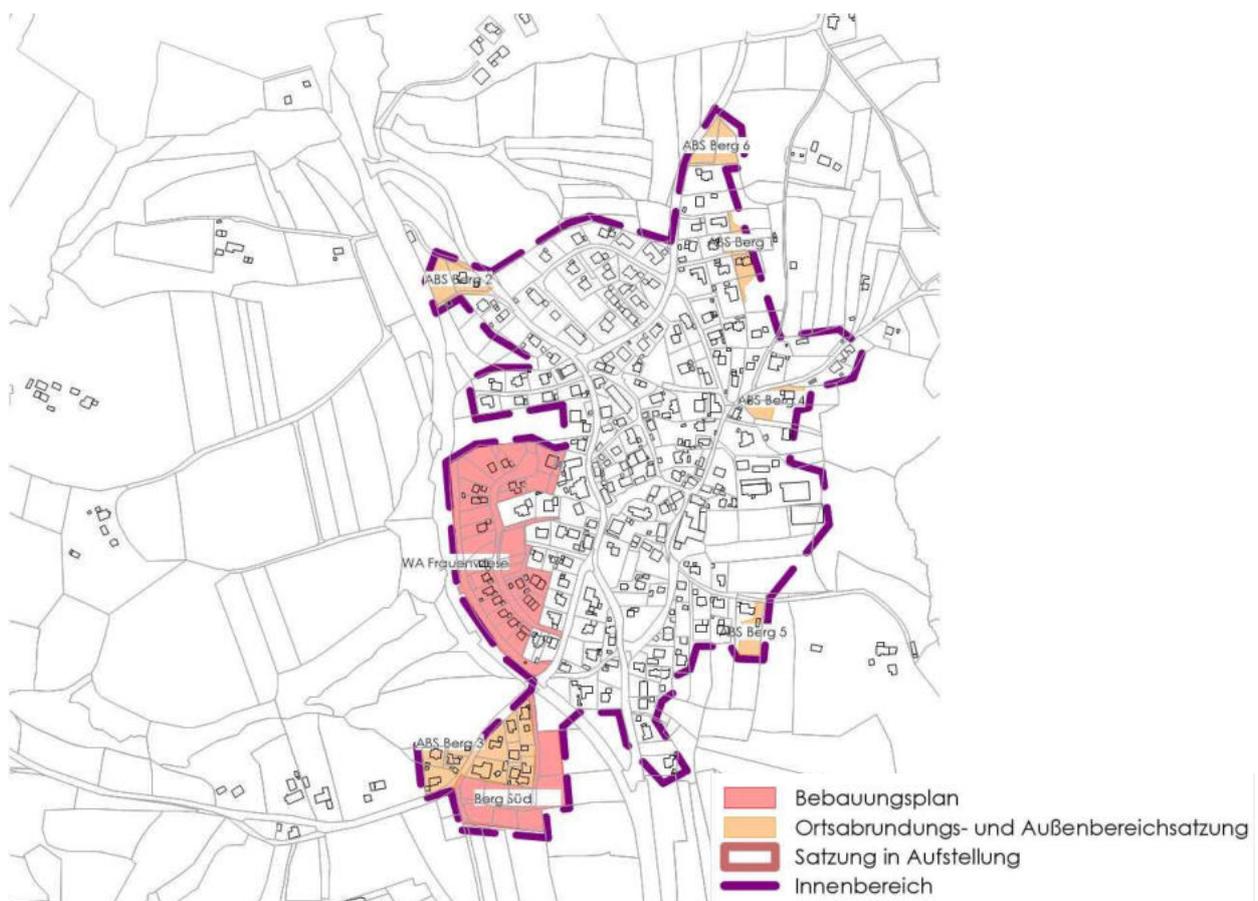


Abbildung 36: Bauleitplanung Berg M1:10000, G+2S

In Berg sind vergleichsweise weniger Flächen mit Satzungen belegt. Bis auf zwei Bebauungspläne im Südwesten wurde hier die geordnete Siedlungsentwicklung durch Außenbereichsatzungen organisiert. Aufgrund der vielen noch freien Parzellen, sollte der derzeitige Stand der rechtskräftigen Satzungen den

Bedarf vorerst decken. Eine Ausweitung des Siedlungsgebietes ist nur bedingt möglich, da Berg durch die im Westen vorbeiführende Kreisstraße DEG2 sowie größerer Gehölzbestände im Süden und Osten gefasst wird.

4 BESTANDSANALYSE

4.1 geschichtliche Entwicklung



Metten 1913 (Bayernatlas)

In der Karte von 1913 ist die damalige Ausbildung des Ortes Metten zu sehen. Der Siedlungsbereich reicht kaum über den historischen Ortskern im Bereich des Klosters hinaus. Das Bahngleis ist schon vorhanden, jedoch endet dies bereits kurz hinter Metten im Bereich des Steinbruchs. Es ist deutlich zu sehen, wie Metten am Rande des Donauleithanges liegt, genau im Übergangsbereich zu den Donauauen.



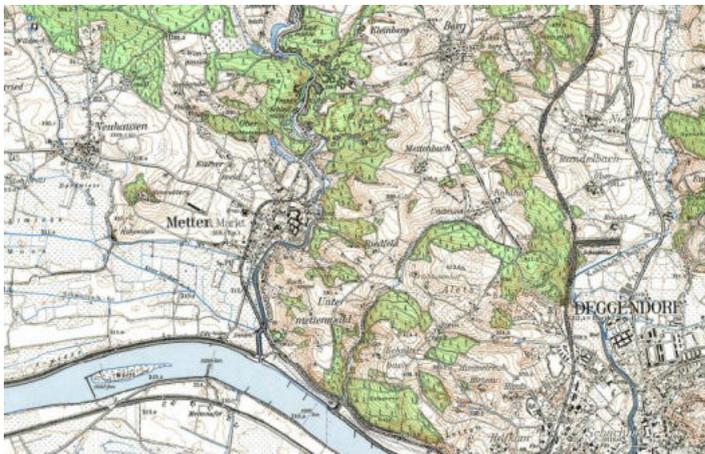
Metten 1937 (Bayernatlas)

Bis 1937 hat sich die Siedlungsfläche des Marktes kaum vergrößert, lediglich im Norden sind vereinzelte Gebäude hinzugekommen. Die Ausdehnung erfolgt entlang der Bahnlinie oder zieht sich bandartig entlang der Verkehrsadern in Richtung Westen.



Metten 1960 (Bayernatlas)

Bis 1960 entwickelt sich der Ort weiter im Norden bis an die Hangkante. Es sind klare Siedlungsstrukturen im Bereich der Kälberweide zu erkennen. Die noch sehr lückenhafte Erschließung der Flächen soll im weiteren Siedlungsgeschehen geschlossen werden. Auch im Süden entlang des „Alten Grabens“ wächst der Ort in Richtung Westen. Auch Berg nimmt im Vergleich zu vorangegangener Karte an Fläche zu.



Metten 1973 (Bayernatlas)

1974 ist zu sehen, dass die Ausdehnung im Norden des Marktes stetig wächst. Die Erschließungsstraßen sind bereits klar zu erkennen, jedoch sind diese hier noch sehr spärlich bebaut. Aufgrund der gegebenen Topographie ist eine Entwicklung nur in Richtung Norden und Westen möglich. Der Süden bleibt weitestgehend von Bebauung unberührt. Auch der Osten ist aufgrund seiner steilen Hanglage für Bebauung eher ungeeignet.

4.2 Bauphasen Metten

Der Ort Metten hat in der letzten Hälfte des vergangenen Jahrhunderts den größten Zuwachs an Siedlungsfläche zu verzeichnen. In den dargestellten Karten ist zu sehen, welche Baugebiete zu welcher Zeit ausgewiesen wurden. Auch hier ist zu sehen, dass sich Metten aufgrund der topographischen Lage vor allem in Richtung Norden und Westen ausdehnen konnte.

In den 70er und 80er Jahren wächst der Ort weiter in Richtung Nordwesten. Einige bauliche Lücken im Umfeld des Ortskerns werden geschlossen. Auffällig ist in dieser Zeit, dass die Nutzung des Bahngleises aufgegeben wurde. Hierdurch gewann der Markt eine attraktive Möglichkeit zur Schaffung von Wohnraum in unmittelbarer Nähe zum historischen Ortskern.

Der historische Ortskern im Klosterumfeld und die Bebauung entlang des Mettener Bachs in Richtung Süden bildet die Ausgangssituation für die Siedlungsentwicklung in dem hier dargestellten Zeitraum. Die Erschließung in den 50er und 60er Jahren schließt direkt daran an, wenn auch in Teilen lückenhaft. Die Erweiterung in Richtung Osten ist geprägt durch die vorhandene Topographie

In Berg sind bauliche Entwicklungen, die über den Altbestand von vor 1950 hinausgehen erst ab den 70er Jahren zu erkennen. Damals kamen vor allem die größeren Baugebiete im Norden und im Süden, südlich der Staatsstraße hinzu. In den 80er Jahren wurde im direkten Anschluss an den Ortskern erweitert. Etwa um 2000 kam dann das Wohngebiet im Westen hinzu, welches den Siedlungsbereich bis an die Staatsstraße heranführt.

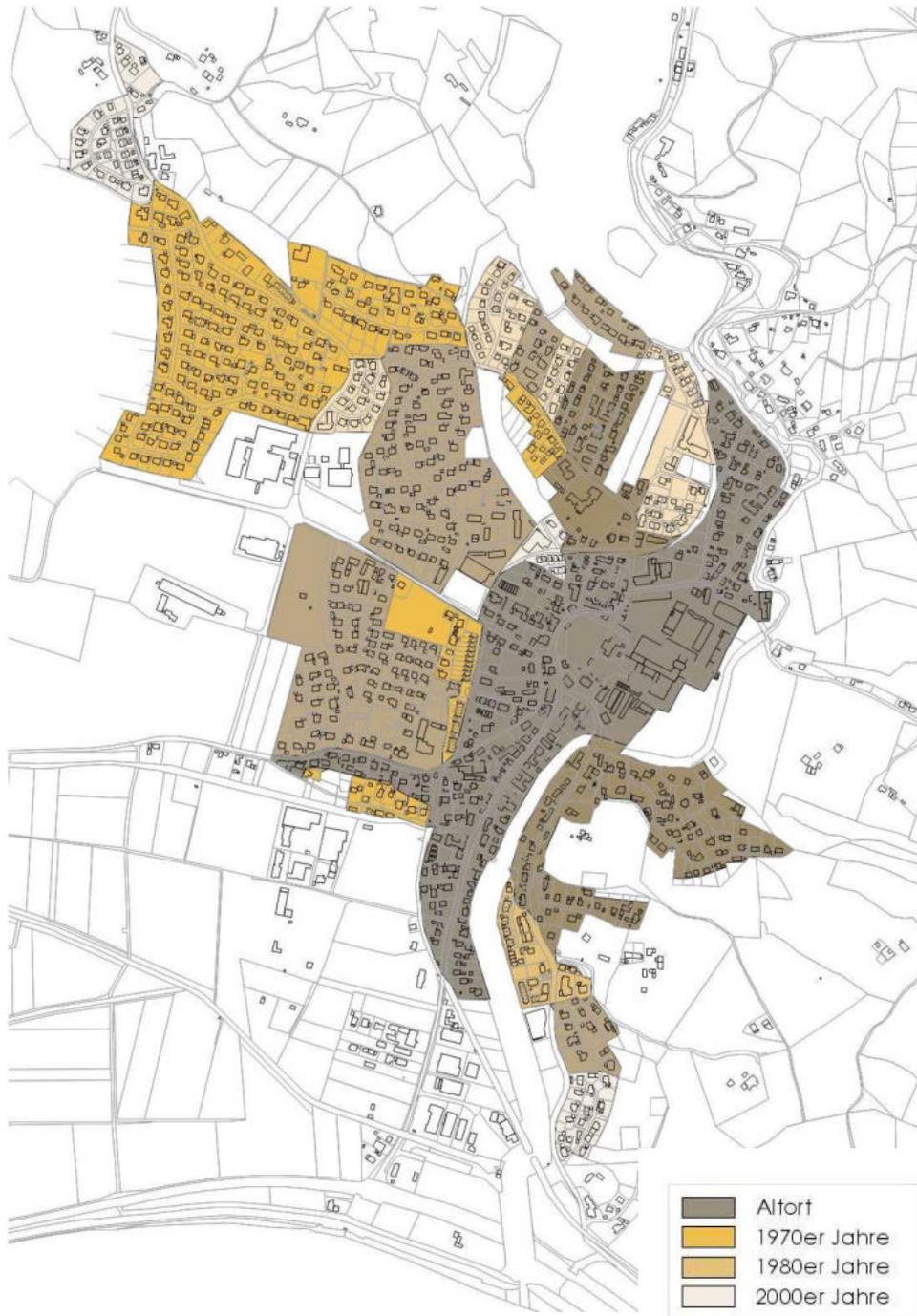


Abbildung 37: Bauphasen Metten, G+2S

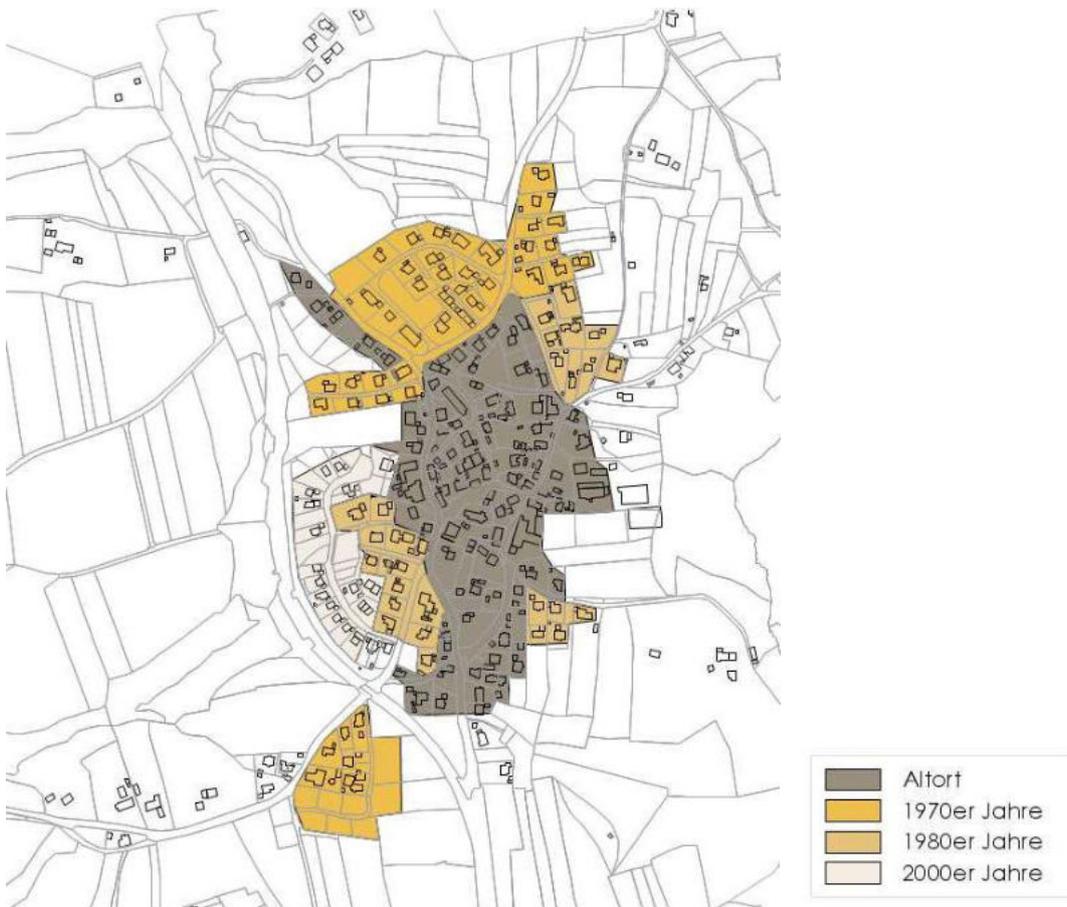


Abbildung 38: Bauphasen Ortsteil Berg, G+2S

4.3 Demographische Analyse

Im Folgenden werden zusammenfassend die demographischen Fakten des Marktes Metten dargelegt. Hierzu gehören Statistiken zur Bevölkerungsentwicklung von 2000 bis 2020, natürliche Entwicklung, Wanderung, Altersstruktur, Bevölkerungsprognose und Haushalte. Aufgrund fehlender Daten werden bei Haushalten nur durchschnittliche Zahlen betrachtet. Datengrundlage waren jeweils aktuellste Eingaben des Publikationsservices des bayerischen Landesamtes für Statistik.

- Bevölkerungsentwicklung 2011 bis 2021

Die Einwohnerzahl der Gemeinde Metten stieg seit dem Jahre 1840 zunächst langsam an. Nach Ende des 2. Weltkrieges ergab sich aufgrund des Flüchtlingsstromes ab 1939 bis 1950 ein sprunghafter Anstieg, der jedoch in den Folgejahren wieder ausgeglichen wurde. Seitdem stieg die Bevölkerung stetig an. Die Gemeinde hat die offiziellen Prognosen bezüglich des Bevölkerungswachstums in den letzten Jahren übertroffen. Stand Dezember 2022 beträgt der Bevölkerungsstand in der Gesamtgemeinde 4.204 Einwohner. Im Jahr 2035 rechnet die Gemeinde mit einer Einwohnerzahl von zirka 4.730-4.740. Grundsätzlich wird mit einer Zunahme der Einwohnerzahl um 70 bis 80 Personen gerechnet. Zusätzlich ist jedoch durch die Ansiedlung der Technischen Hochschule Deggendorf mit einem Zuzug von circa 450 Studenten und 50 Mitarbeitern zu rechnen. Daraus ergibt sich die Steigerung der Bevölkerung um ungefähr 570 Einwohner.

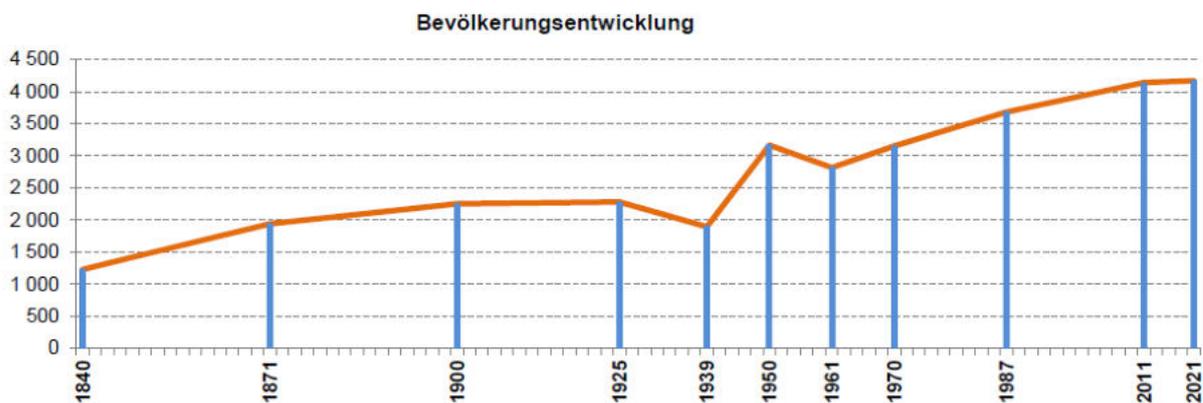


Abbildung 39: Einwohnerentwicklung Gemeinde seit 1840⁵

Die Bevölkerungsentwicklung des Markt Mettens ist mit 1,04% im Verhältnis zum Landkreis mit 4,0% und Regierungsbezirk Niederbayern mit 5,7% schwächer angestiegen und stagnierte zwischen 2011 und 2020. Innerhalb dieses Zeitraums sind auch Rückgänge der Bevölkerung zu verzeichnen, und damit prozentuell leicht schwächer ist als die Tendenzen im Landkreis. Ende 2020 verzeichnete der Markt Metten 4,204 Einwohner.

⁵ Bay.Landesamt für Statistik 2022. Statistik kommunal 2021: Markt Metten.

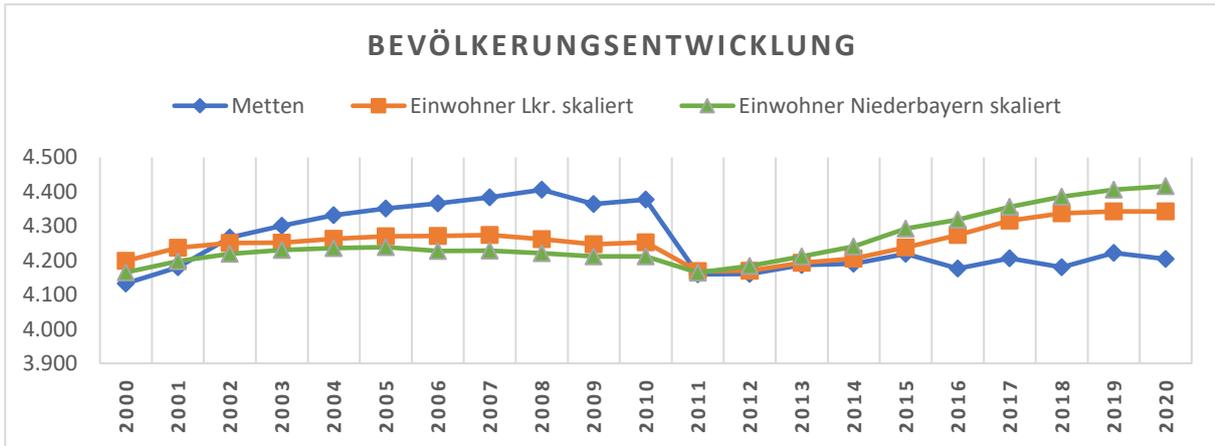


Abbildung 40: Bevölkerungsentwicklung, Statistik Kommunal

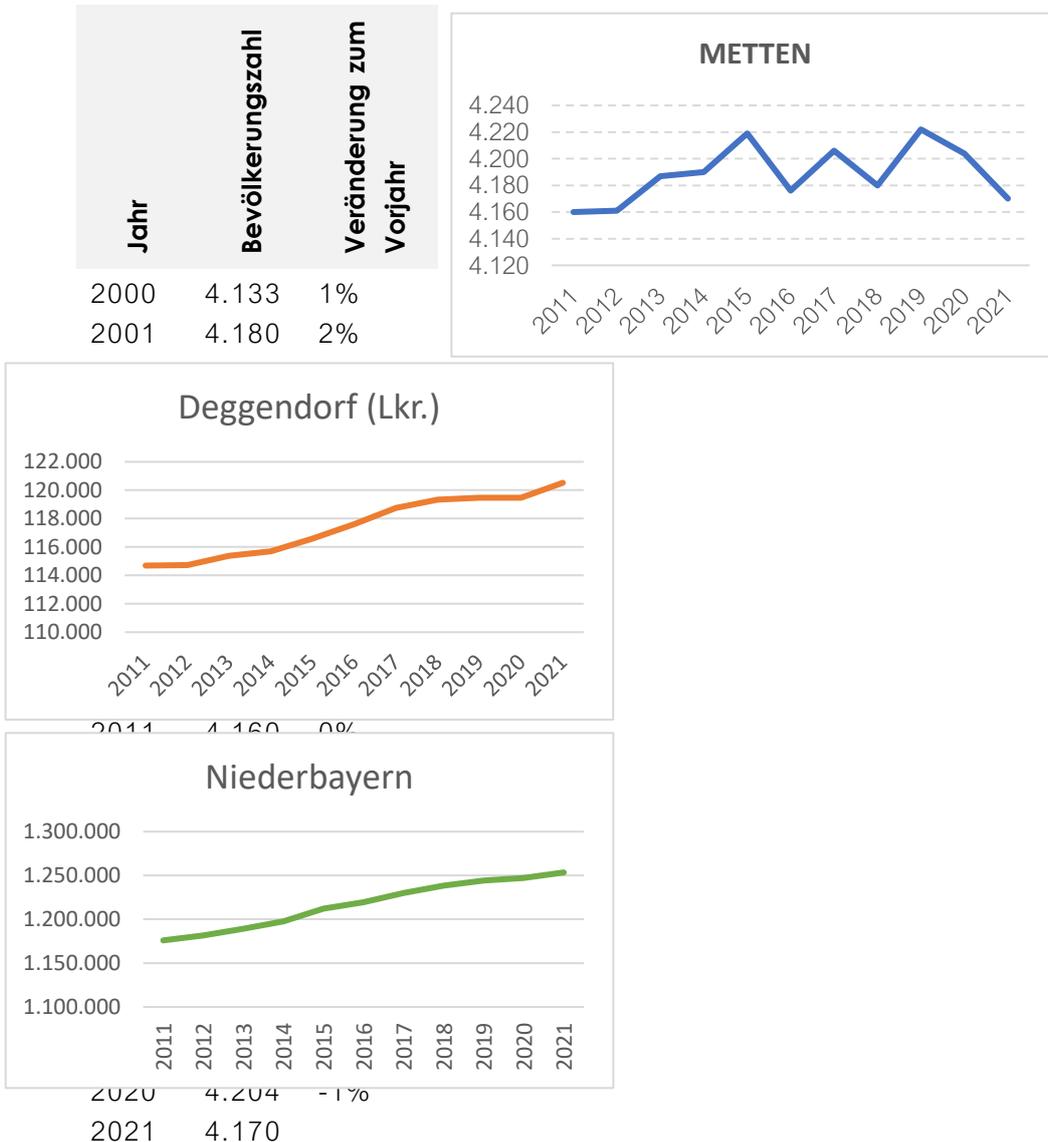


Abbildung 41: Natürliche Entwicklung / Jährliche Bevölkerungsentwicklung, Statistik Kommunal

- Wanderung

Nach 2010 stiegen die Kurven der Wanderungsbewegungen deutlich an. bis zum Jahr 2019 zogen wenig mehr Menschen zu, als aus der Gemeinde weggezogen. Deswegen kann die negative natürliche Bevölkerungsbewegung nicht mehr durch die Wanderungsbilanz ausgeglichen werden (Abbildung 42).

- Bevölkerungsbewegung

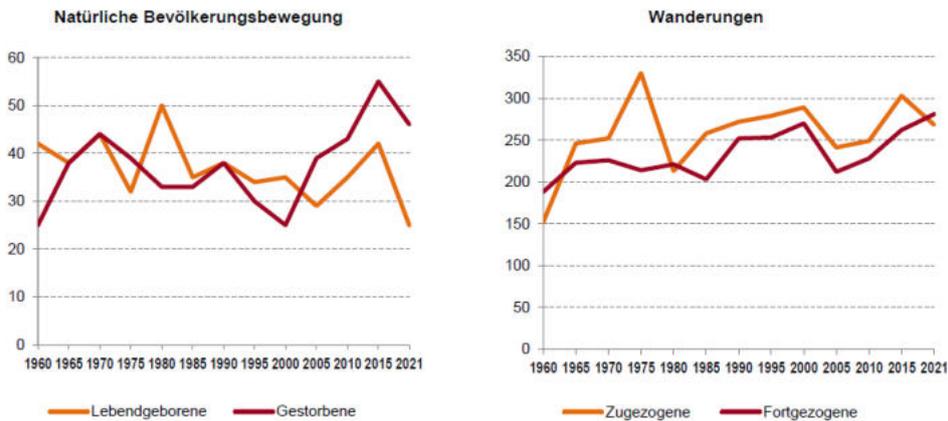


Abbildung 42: Bevölkerungsbewegung, Statistik Kommunal 2020

- Altersstruktur

Im Altersaufbau der Bevölkerung hat gegenüber 1987 der Anteil der über 50- und über 65-Jährigen deutlich zugenommen. Der Anteil der unter 50-jährigen hingegen hat in allen Altersgruppen stagniert oder nur leicht abgenommen.

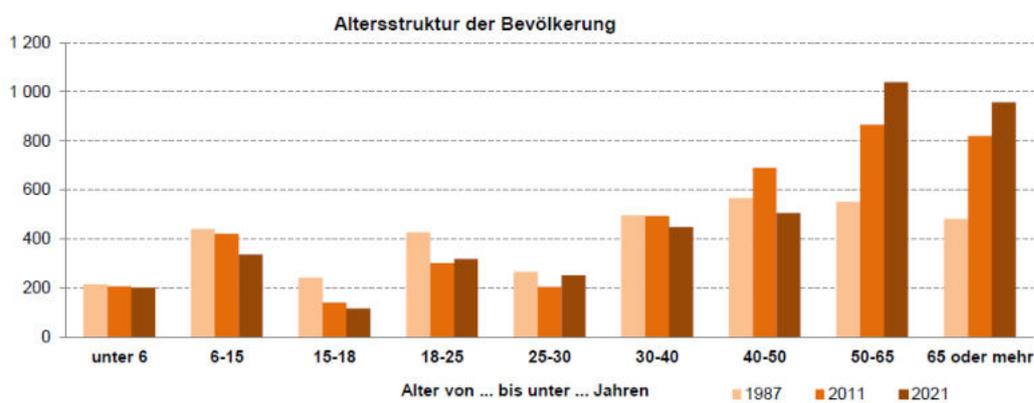


Abbildung 43: Bevölkerung Altersstruktur 1987 - 2020, Statistik Kommunal 2020

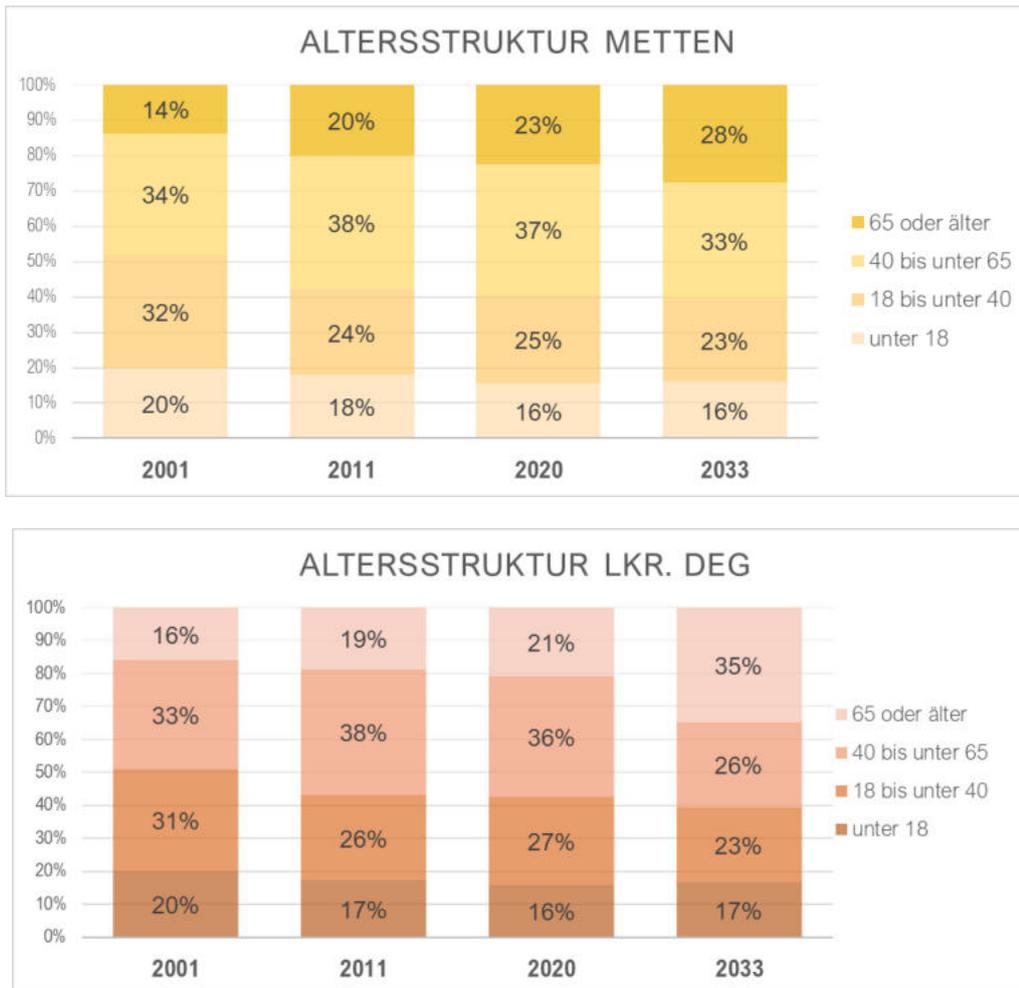


Abbildung 44: Durchschnittsalter im Gebietsvergleich, G+2S

Der allgemeine demografische Wandel seit circa dem Jahr 2001 ist auch in Metten sichtbar: Diese Tendenz entspricht einem landesweiten Trend, wobei in Metten ist die prognostizierte Bevölkerungszahl für den Planungszeitraum mit einem höheren Anteil der Altersphase 40- bis 65-Jährige etwas jünger als die Landkreisebene.

PROGNOSE 2020 BIS 2033

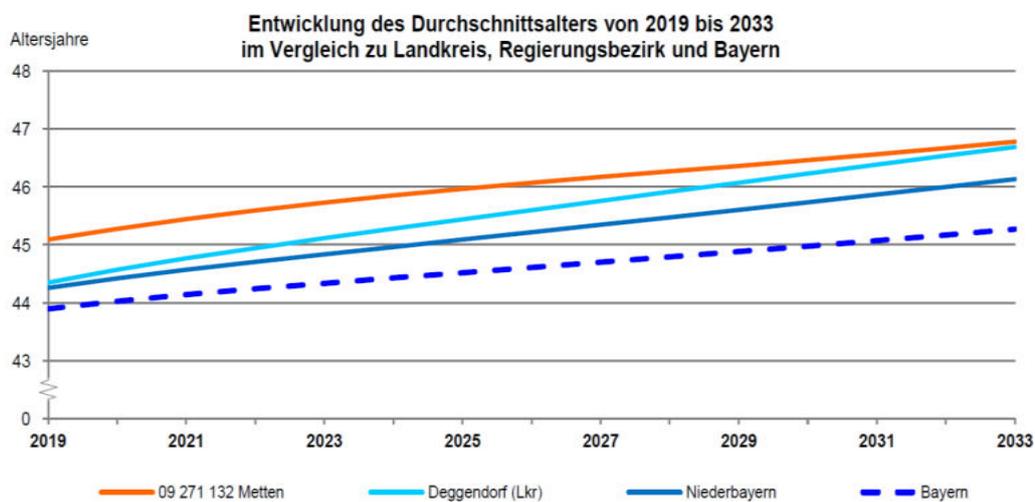


Abbildung 45: Bevölkerungsprognose, Statistik Kommunal 2020

Auf der Basis der Bevölkerungsentwicklung, des Altersaufbaus, der Erwerbsmöglichkeiten, dem Angebot an Wohnbauland und der Lage im Raum wird mit einer Bevölkerungsentwicklung unterhalb der landesweiten Prognosen gerechnet. Im Landesentwicklungsprogramm wird für den 10-Jahres-Zeitraum zwischen 2010 und 2020 mit einem Bevölkerungsrückgang in der Region Donau-Wald von ca. 1,1 % ausgegangen, bis zum Jahr 2030 beträgt dieser 3,4%. Für Metten geht eine Prognose des Landesamtes für Statistik von einem leichten Bevölkerungsanstieg bis 2033 auf 4.230 Einwohner aus. Der Markt Metten geht aufgrund der Entwicklung der letzten Jahre innerhalb des Zeitraumes 2019 bis zum Jahr 2033 von einem Anstieg der Bevölkerung auf 4.230 Einwohner aus, das wäre ein Anstieg von +0,006%. Der Markt Metten steht durch die erhöhte Zuwanderung seit dem Jahr 2011 nun schon bei 4.204 Einwohnern (Stand Juni 2020).

4.4 Topographie und Naturraum

Metten liegt nordöstlich der Stadt Deggendorf am Rande des Donauleithangs. Das Gemeindegebiet verläuft nördlich der Donau bis ins Vorhügelland des bayerischen Waldes.

Der Mettener Bach verläuft durch den gesamten Ort und verbindet die Hügelstrukturen im Norden mit der Donau im Süden. Entlang dieser Verbindungsachse ist der Altort Metten gewachsen.

Das südwestliche Gemeindegebiet gehört zu der naturräumlichen Haupteinheit des Dungau, Untereinheit Donauauen, das nordöstliche Gemeindegebiet gehört zu der naturräumlichen Haupteinheit des Falkensteiner Vorwaldes, Untereinheit Hügelland des Falkensteiner Vorwaldes. Die unterschiedlichen Naturräume sind auch in der Landschaft entsprechend sichtbar.

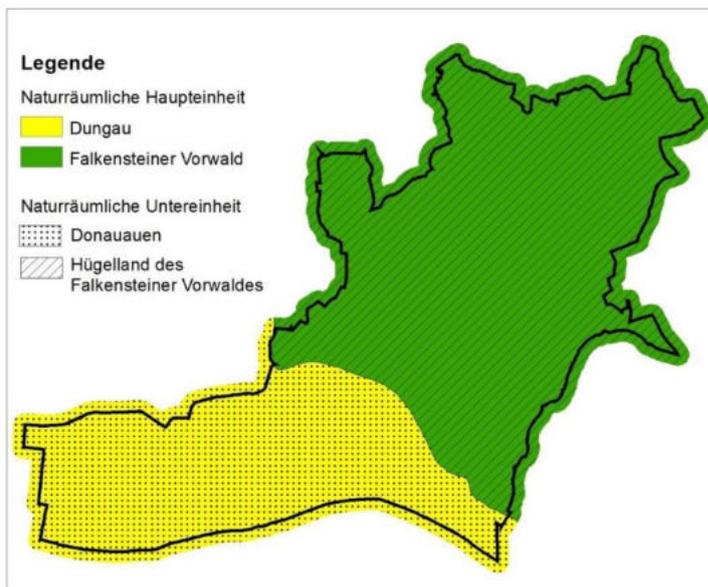


Abbildung 46: Naturräumliche Einheiten

Untereinheit Donaunauen:

Landschaftsprägend ist hier die breite Niederung der Donau, die von zahlreichen Entwässerungsgräben durchzogen wird. Siedlungen wurden infolge der bisher bestehenden Überschwemmungsgefahr nur vereinzelt (Zeitldorf) und überwiegend am Rande der Überschwemmungsaue (südlicher Ortsbereich Metten) angelegt. Die naturnahen Auenbiotope wurden zu Gunsten intensiver landwirtschaftlicher Nutzung

aufgrund der sehr ertragreichen Böden stark zurückgedrängt. Trotzdem kommt dem Gebiet hinsichtlich des Schutzes von Wiesenbrütern eine landesweite Bedeutung zu, da es sich bei den Donauauen um eine der letzten funktionsfähigen Wiesenbrüter-Schwerpunktzonen in Bayern handelt.

Untereinheit Hügelland des Falkensteiner Vorwald:

Der noch flachere Übergang der Donauauen in das Hügelland des Falkensteiner Vorwalds ist geprägt vom Siedlungsbereich des Ortsbereich Metten mit dem herausragenden Kulturelement des Klosters Metten. Der Ortsbereich erstreckt sich bis zu den steilen Hängeleiten, dem Donaurandbruch, die den Hauptort östlich und nördlich begrenzen. Die steilen Leiten-Hänge sind überwiegend bewaldet und gehen in Kuppen und Riedlandschaft über, die von einer abwechslungsreichen Mischung aus landwirtschaftlicher Nutzfläche, Streusiedlungen sowie von Wäldern und kleineren Bachtälern geprägt sind, welche die hügelige Landschaft durchziehen.

Neben dem Siedlungsschwerpunkt des Hauptortes Metten kommt auch der Ortschaft Berg eine wachsende Bedeutung bei der Entstehung neuer Wohnbauflächen zu.

Die im Süden des Gemeindegebiets liegende Donau bildet mit ca. 312m ü. NN den tiefsten Bereich. Die höchste Erhebung mit 461 m ü. NN findet sich im Norden der Ortschaft Berg. Durch das kontinental geprägte Klima der Donauniederung kommt es zu hohen Sommertemperaturen, hohen Jahres- und Tagestemperaturschwankungen und Kaltluftansammlungen im Winter. Mit durchschnittlich 700 mm pro Jahr sind die Niederschläge verhältnismäßig gering. Aufgrund der Beckenlage kommt es zu mehr Nebeltagen als bei den angrenzenden höherliegenden Gebieten. Allerdings wird durch die höheren Temperaturen im Frühling und Sommer eine längere Vegetationsperiode in der Donauniederung erreicht. Das angrenzende Hügelland des Falkensteiner Vorwaldes ist hingegen von einem verhältnismäßig milden, sonnenscheinreichen Klima geprägt, das zwischen dem Klima des Vorderen Bayerischen Waldes und dem kontinental getönten Beckenklima des Dungaues steht (BAYERISCHES STAATSMINISTERIUM FÜR LANDESENTWICKLUNG UND UMWELTFRAGEN, ARTEN UND BIOTOPSCHUTZPROGRAMM FÜR DEN LANDKREIS DEGGENDORF, 1997).

Aufgrund des geringen Höhenunterschieds des südlichen Siedlungsbereichs zur Donau ist eine städtebauliche Entwicklung hin in die Auenbereiche aufgrund der Hochwasserproblematik erschwert, beziehungsweise in Teilen gänzlich ausgeschlossen.

Topographisch ist Metten durch eben diese signifikanten landschaftlichen Merkmale geprägt. Die Lage zwischen eben jenen beiden begrenzenden Faktoren spiegelt sich auch in der Ausdehnung des Siedlungsbereichs wider.



Abbildung 47: Topografie von Metten; Bayernatlas, Nachbearbeitung: G+2S

4.5 Schwarzplan/ Bebauungsstruktur



Abbildung 48: Schwarzplan Metten M1:10000, G+2S



Abbildung 49: Schwarzplan Ortsteil Berg, G+2S

4.6 Siedlungsstruktur Metten

Die oben beschriebene topographische Lage spiegelt sich auch in der Siedlungsentwicklung des Ortes wider. Im Schwarzplan sind die Hangkante und der mehr oder weniger parallel dazu verlaufende Mettener Bach klar zu erkennen.

Der Süden von Metten wird durch großmaßstäbliche Gewerbebauten dominiert. Diese sind aufgrund der guten Verkehrstechnischen Anbindung an die Autobahn und an Deggendorf strategisch gut verortet.

Auch lassen sich hier die Schritte der Siedlungsausdehnung gut nachvollziehen. Das Kloster, welches aufgrund seiner Größe und der Lage im Zentrum als Ausgangspunkt für das Wachstum des Ortes gilt wird von ungeordnet gewachsenen Gebieten umschlossen.

Die später hinzugekommenen Siedlungsflächen, welche in größten Teilen aus Einfamilienhausbebauung bestehen und sind aufgrund der späteren Entstehungsperiode wesentlich geordneter und strukturierter.

Auffallend ist auch, dass der Ort, wo auch immer es die Topographie im Norden und Osten zugelassen hat, auch in diese Richtungen gewachsen ist. Hierdurch entstehen bandartige Siedlungsauskragungen in die engen Taleinschnitte entlang der Hangkante.

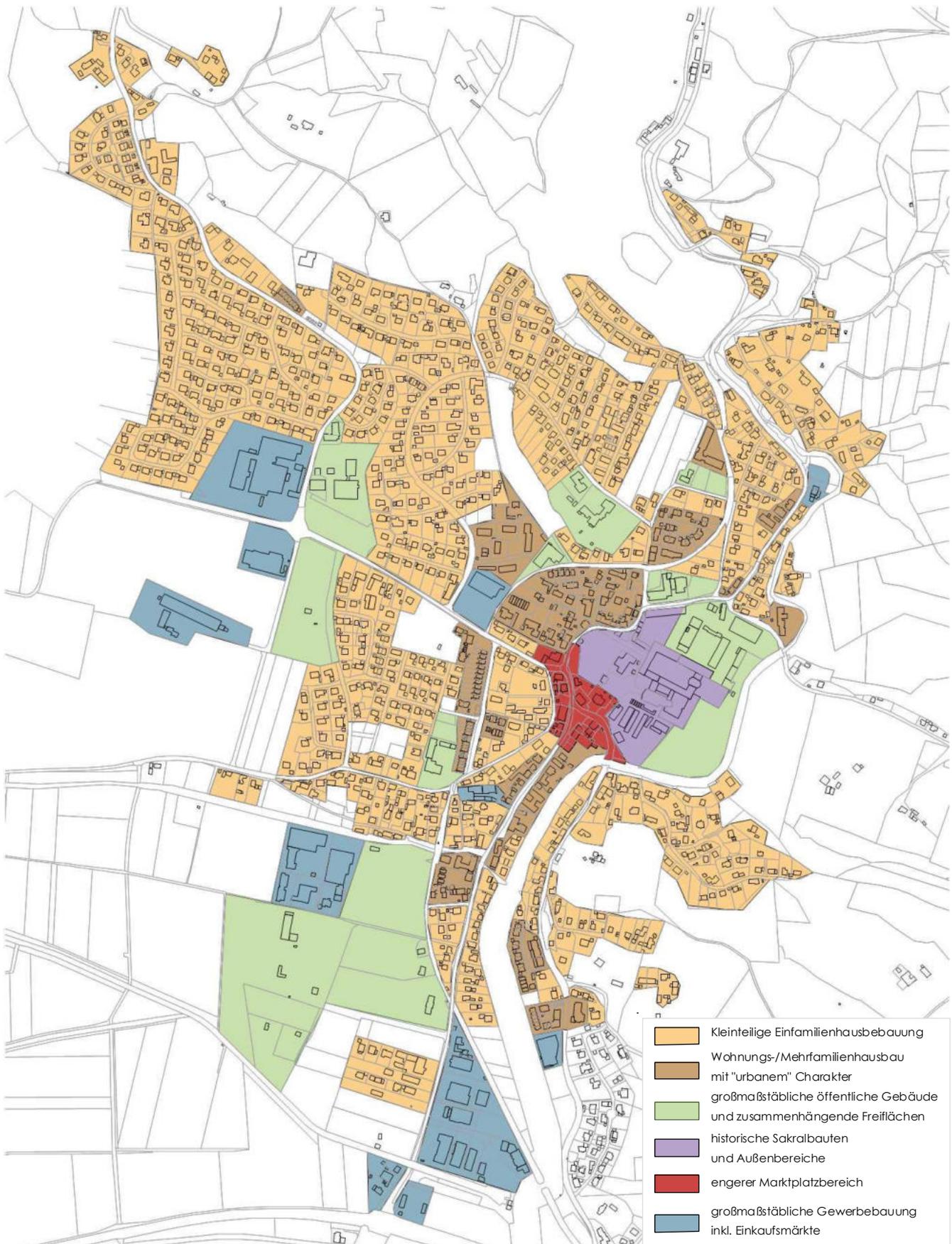


Abbildung 50: Siedlungsstruktur Metten, M1:10.000, G+2S

Der Mettener Ortskern definiert sich durch den Marktplatz und das angrenzende Klosterareal. Daran anschließend sind größere Bereiche mit verdichtetem Siedlungscharakter zu erkennen. Diese gehen über, in die typische Einfamilienhausbebauung. Auffallend sind die großen Sportflächen im Süden des Marktes. Diese sind aufgrund der Lage im Überschwemmungsgebiet wenig für eine weitere Bebauung geeignet.

Im direkten Umfeld des Ortskerns sind jedoch auch geringfügig bebaute Flurstücke vorhanden. Diese sind vor allem im Hinblick auf eine mögliche Nachverdichtung im Bereich des Ortszentrums als qualitativ hochwertige Potentialflächen zu betrachten. Auch sind diverse bauliche Lücken vorhanden, welche zum Teil derzeit schon beplant werden. Die Hauptbaulandfläche des Marktes wird durch die für die Region typische Einfamilienhausbebauung dominiert.

Das Gewerbe in Metten hat sich vorrangig im Süden des Ortes entwickelt. Aufgrund der nahen Verbindung zu Deggendorf und der Autobahnanschlussstelle Metten ist dies ein wertvoller Standort, sofern mit der Hochwasserproblematik entsprechend umgegangen werden kann. Die verkehrsgünstige Lage zum Oberzentrum Deggendorf und zur Entwicklungsachse Passau - Deggendorf/Plattling - Straubing, ist klar als Stärke einzuordnen. Jedoch derzeit noch, aufgrund Lage im Überschwemmungsgebiet, gewerblich kaum nutzbar.

4.7 Siedlungsstruktur Berg

Berg weist einen ländlichen Charakter auf. Bis auf den kleinen Bereich des historischen Ortskerns, welcher die Kirche, das ehemalige Schulhaus und das Gasthaus umfasst und auf einige flächenmäßig kleinere Betriebe im Osten ist Berg vor allem durch Einfamilienhausbebauung geprägt.

Berg liegt oberhalb der Hangkante im Falkensteiner Vorwald (Teil des Oberpfälzer- und Bayerischen Waldes) und ist somit in seiner Ausdehnung wesentlich weniger eingeschränkt als die tiefen liegenden Metten.

Es lässt sich erkennen, dass Berg gleichmäßig um den historischen Kern mit der Kirche, dem alten Schulhaus und dem Gasthaus gewachsen ist. Im Osten sind vereinzelte gewerbliche Betriebe vorhanden, ansonsten ist Berg vorrangig durch, für einen Ort dieser Größe und Lage typische, landwirtschaftliche Anwesen und Einfamilienhausbebauung definiert.

Die westliche Siedlungsgrenze ist hier durch die vorbeiführende Kreisstraße DEG 2 begrenzt. Es ist ein Wachstum nach Süden hin zu erkennen, entlang der Verbindungsstraße zum Hauptort Metten.

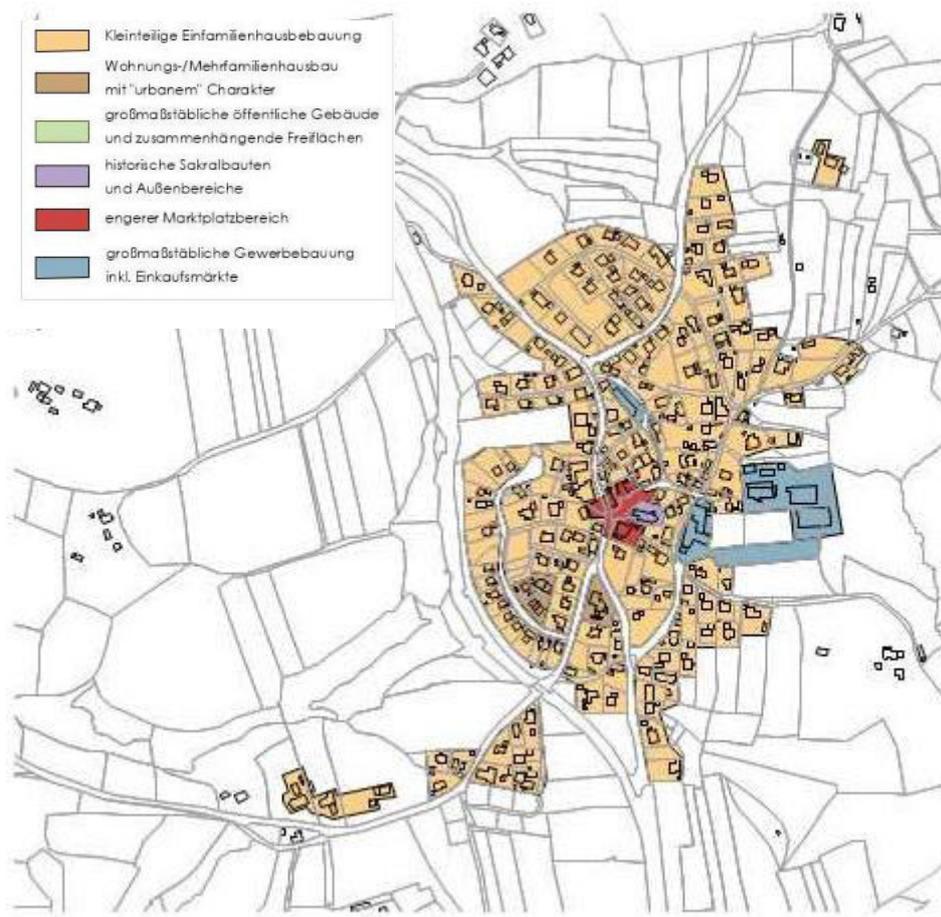


Abbildung 51: Siedlungsstruktur Berg, G+2S

4.8 Freiräume Metten

Mettens Ortsbild und somit auch seine zusammenhängenden Grünstrukturen wird primär durch die Lage am Donauleithang definiert. Hierdurch ist der Markt im Norden und Osten von großen Gehölzbeständen gefasst. Im Westen, im Bereich der Donauauen knüpft der Siedlungsrand an offene Kulturlandschaft an. Im Süden wird das Siedlungsgebiet durch die Donau begrenzt.

Auch innerorts sind diverse attraktive Freiräume vorhanden, welche sich durch mehr oder weniger gut ausgebaute Nutzbarkeit auszeichnet. Hier ist zum Beispiel der Mettener Bach zu nennen, welcher als Grünzugsverbindung vom Donauleithang bis hin zum Fluss selbst reicht. Zwar ist dieser begradigt und gestalterisch als auch ökologisch nur bedingt ausgebaut, dennoch bietet dieses immense Potential. Auch der Eichenhain und die großen Sportfreiflächen sind hier positiv zu bewerten.

Metten ist durch die verschiedenen topographischen Gegebenheiten, in Bezug auf seine Freiräume und Grünstrukturen ein landschaftlich strukturreicher Ort, welcher durch seine Nähe zur Donau und dem bayerischen Wald und seinem Hügelland zahlreiche Möglichkeiten zur Naherholung bietet.

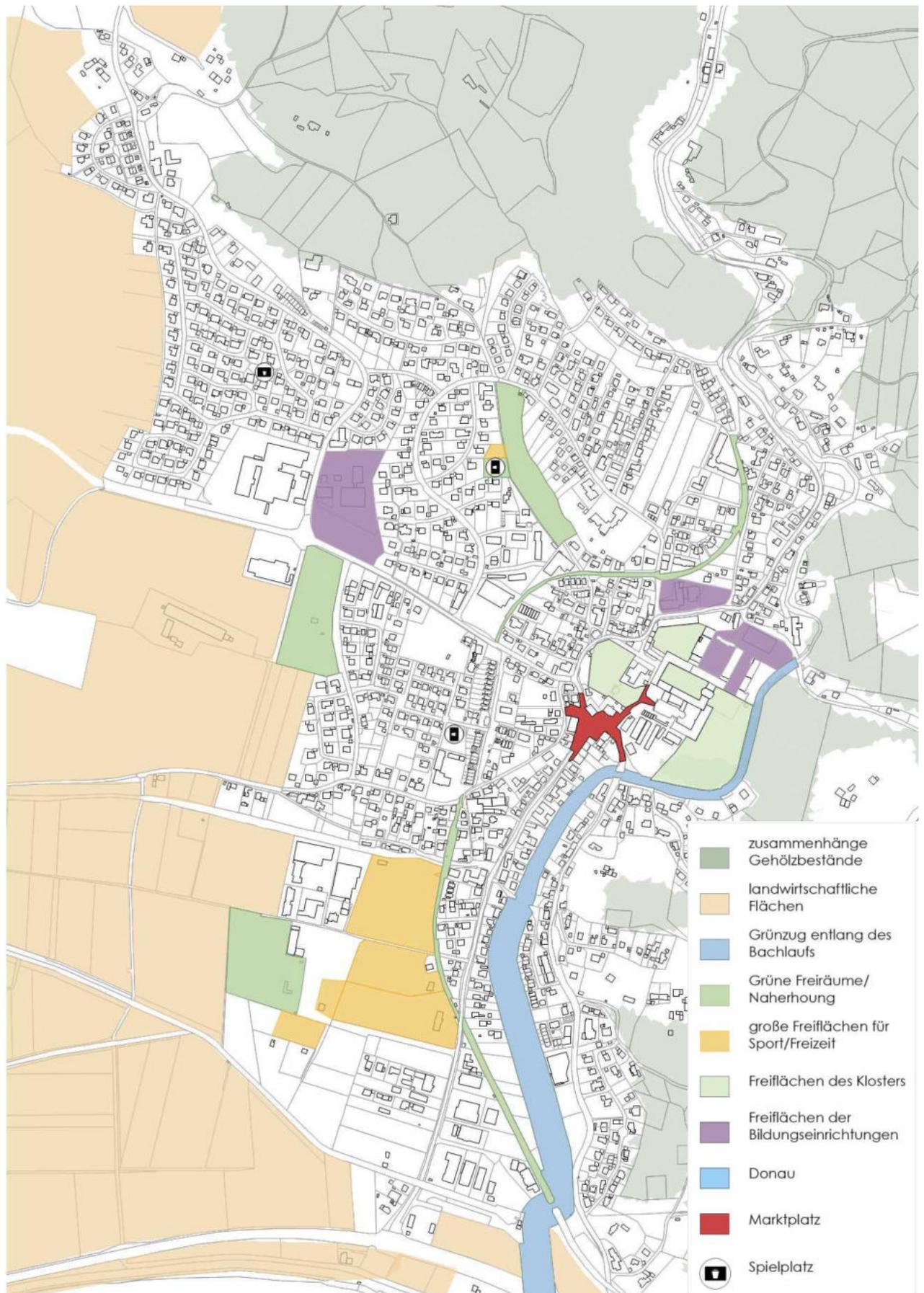
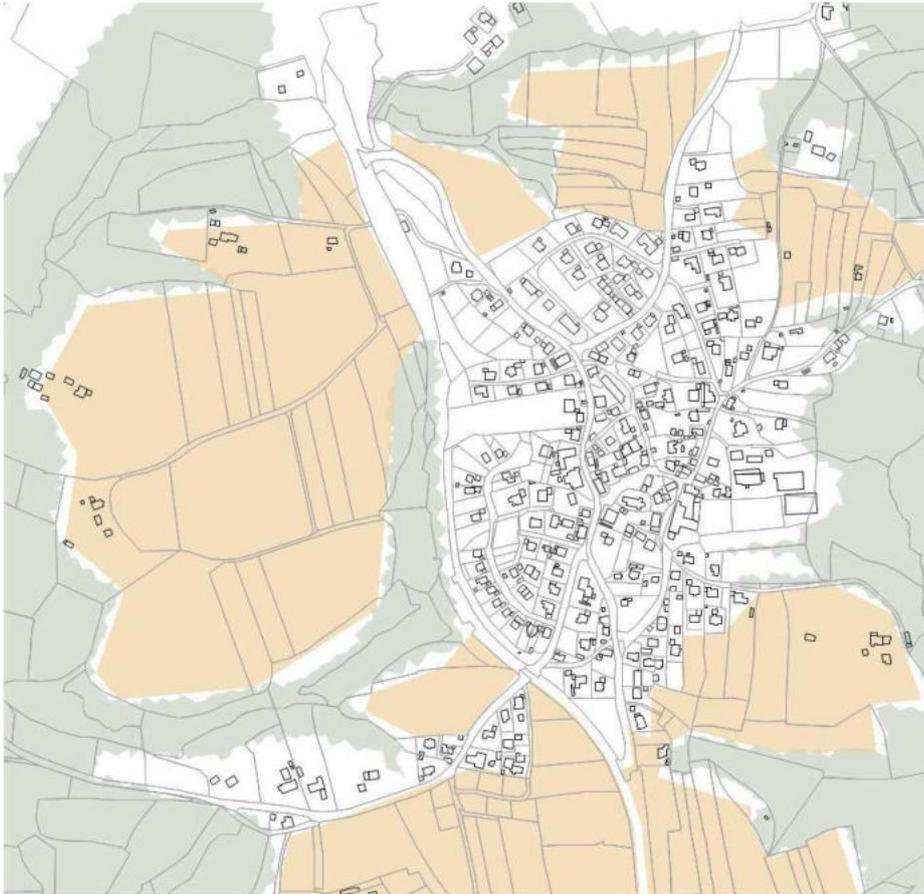


Abbildung 52: Freiräume Metten, G+2S

4.9 Freiräume Berg

Berg liegt oberhalb des Donaleithangs und liegt somit in einer bewegteren topographischen Lage. Der Ort wird sowohl von Wald- und Forstbeständen, als auch von landwirtschaftlich genutzten Flächen gefasst. Freiflächen zur Naherholung innerorts sind kaum zu erkennen, da der Ort aufgrund seiner geringen Größe und seiner unmittelbaren Lage zur freien Landschaft Möglichkeiten zur Naherholung außerhalb des Siedlungsgebiets vorweisen kann.



M 1 : 10.000
Freiräume



Abbildung 53: Freiräume Berg, G+2S

4.10 Versorgungsstruktur

Der Hauptort Metten ist hinsichtlich der Versorgungseinrichtungen weitestgehend gut ausgestattet. Die Nahversorgungseinrichtungen decken bei einer zumutbaren Gehentfernung von ca. 7 Minuten fast den gesamten Siedlungsbereich ab (vgl. Abbildung 54: Versorgung Metten, G+2S). Insbesondere die Hauptwohnbereiche im Zentrum sowie im Norden sind durch die beiden Nahversorger entlang der Neuhausenerstraße abgedeckt, der Nahversorger im Süden des Hauptortes ergänzt dies.

Die Bildungseinrichtungen befinden sich, bis auf die Mittelschule im Westen im Zentrum, im Bereich des Klosters (Gymnasium, Grundschule). An dieser Stelle soll auch der neue Standort der THD realisiert werden.

Gesundheitliche Einrichtungen wie Arzt, Apotheke, Physiotherapeut etc. befinden sich vor allem entlang der Donaustraße, zentriert im Nahbereich des Marktplatzes. Es ist insgesamt eine gute medizinische Versorgung vorhanden.

Das Seniorenheim befindet sich im direkten Nahbereich des Marktplatzes, es ist gut an das Radwegenetz (ehem. Bahntrasse) angebunden, insbesondere die kurze Gehstrecke zum nächsten Einzelhandel, die Nähe zu öffentlichen Freiflächen (Prälatengarten, Eichenhain) sowie die akzeptable Gehdistanz zum Marktplatz und den dortigen Versorgungseinrichtungen (Arzt, Apotheke etc.) machen die Lage zu einem günstigen Standort.

Öffentliche Spielplätze sind im ganzen Siedlungsbereich des Hauptortes vorhanden. Insbesondere der Bewegungsparcours im Eichenhain bietet hohe Qualitäten für diverse Alterstufen.

Sporteinrichtungen sowie Sportfreiflächen befinden sich im Süden des Ortes im Bereich des Freibades/ Naturbades. Hier sind auch die Sportvereine des Marktes angesiedelt. Östlich des Perlbachs befindet sich ein Fitnessstudio.

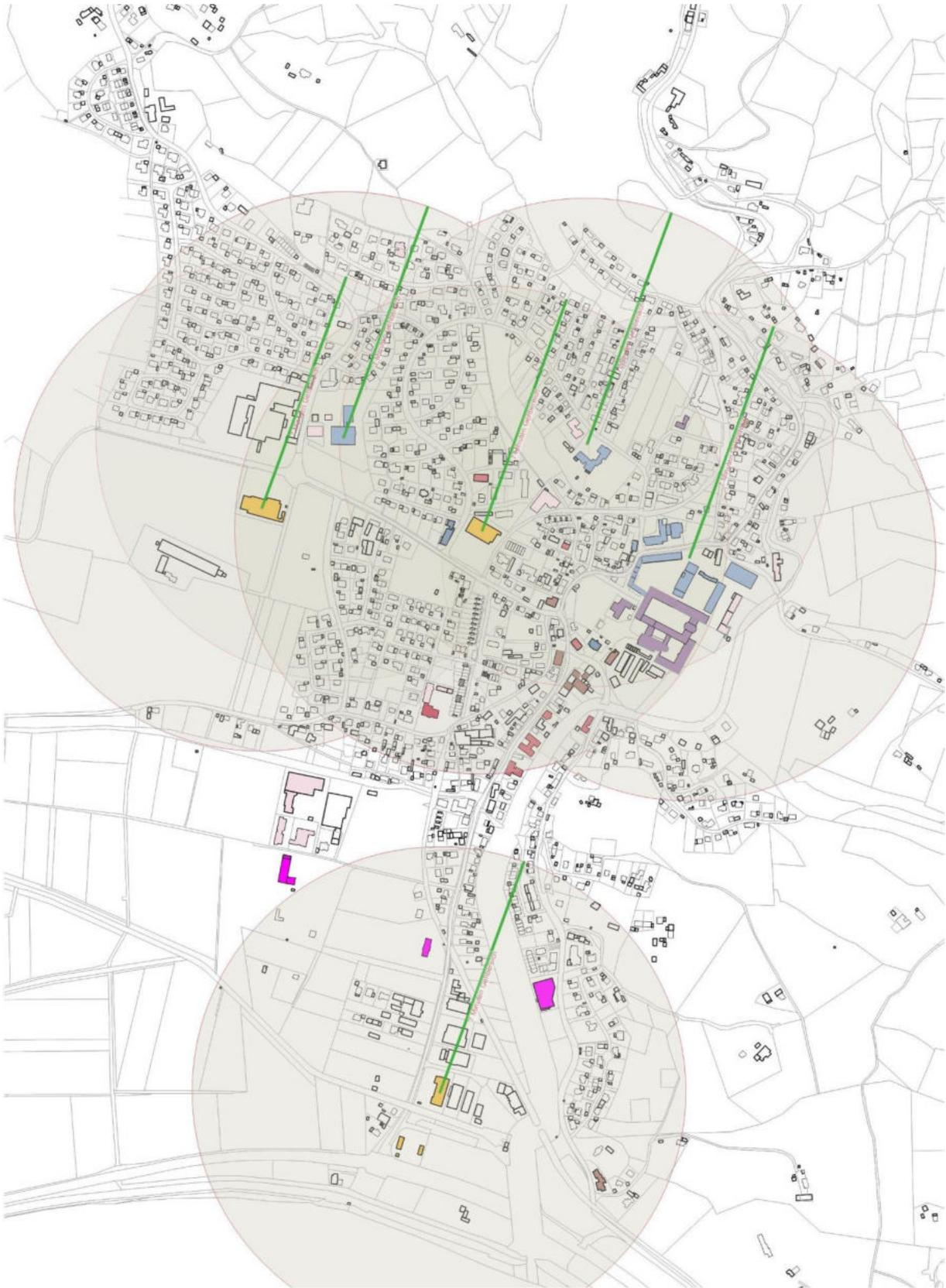


Abbildung 54: Versorgung Metten, G+2S

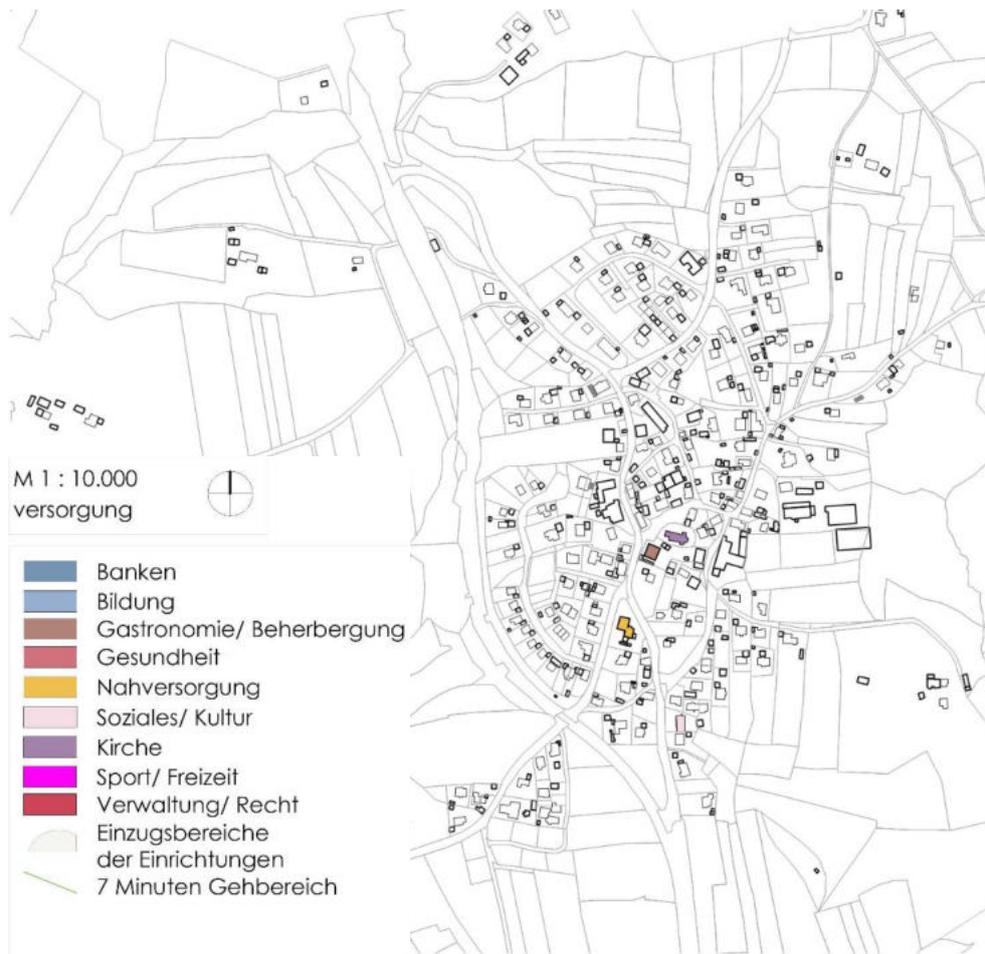


Abbildung 55: Versorgung Berg, G+2S

Zum Ortsteil Berg ist in Hinblick auf Versorgungseinrichtungen lediglich der Metzger im Zentrum des Dorfes nennenswert, der vorhandene Bäcker hat den Betrieb kurz vor Beginn der ISEK-Erstellung eingestellt.

Andere Versorgungseinrichtungen fehlen dem Ortsteil Berg jedoch gänzlich. Es sind keine Nahversorger vorhanden (lediglich ein Metzger), Ärzte oder Apotheken sind nur im Hauptort zu finden und soziale Einrichtungen sind ebenso keine vorhanden.

Die Kirche im Ortskern bildet den historischen Ortskern der Siedlung, in unmittelbarer Nähe auf gegenüberliegender Seite des kleinen Dorfplatzes befindet sich ein Gasthaus.

4.11 Verkehr

Der Markt Metten liegt im Landkreis Deggendorf in Niederbayern in direkter Nachbarschaft zur Kreisstadt Deggendorf. Die Einwohnerzahl beträgt 4.170 (Bayerisches Landesamt für Statistik 2023).

Der Markt hat eine Versorgungsfunktion für die umliegenden Gemeinden und ist mit 623 Ein- und 1.529 Auspendlern durch einen negativen Pendlersaldo (-906) (Pendleratlas 2023) geprägt, ausgelöst durch die Nähe zu den Oberzentren Deggendorf und Straubing.

4.11.1 Unfallanalyse mit Personenschäden 2016 – 2020

Eine Betrachtung der Unfalldaten der letzten 5 Jahre (2016-2020) ergibt ein eindeutiges Bild. Wie auf der beiliegenden Karte zu sehen ist, häufen sich die Unfälle entlang der Hauptverkehrsstraßen. Davon sind vor allem die Donaustraße, die Neuhausener Straße und der Marktplatz betroffen.

Insgesamt kam es im betrachteten Zeitraum zu 26 Unfällen, wobei hiervon 31% (8) mit Fahrrad Beteiligung und 12% (3) mit Fußgänger Beteiligung geschahen. Als Grundlage der Betrachtung wurden Daten der statistischen Ämter des Bundes und der Länder verwendet, welche die polizeilich gemeldeten Unfälle mit Personenschaden beinhalten.

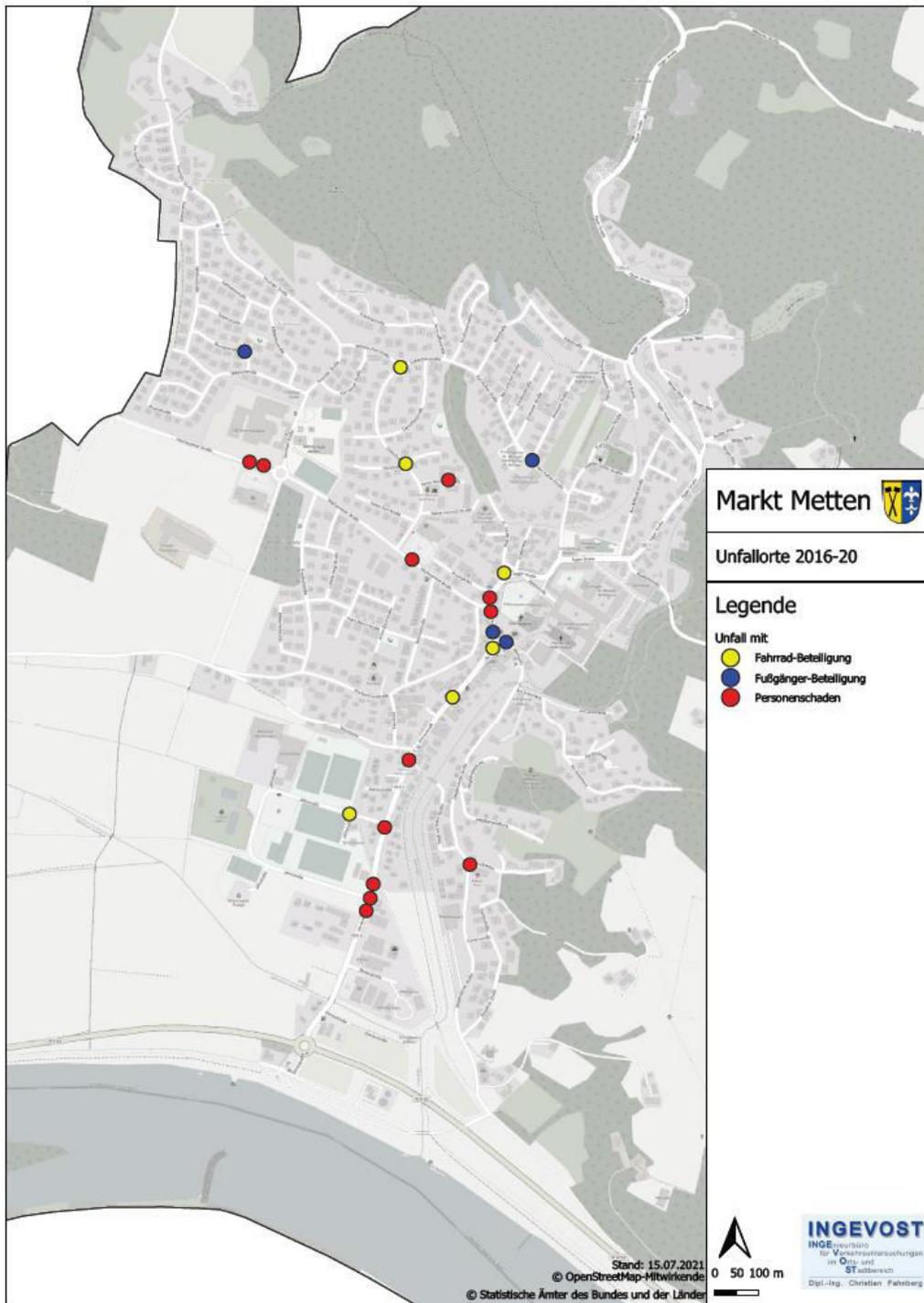


Abbildung 56: Unfallorte 2016 – 2020, INGEVOST

4.11.2 Fließender Verkehr

Klassifiziertes Straßennetz

Der Markt Metten ist durch mehrere Hauptverkehrsstraßen an das Verkehrsnetz angebunden. Zum einen verläuft die St 2125 im Süden des Marktes entlang der Donau und stellt eine Verbindung zu den nächsten Städten Deggendorf und Straubing dar. Gleichzeitig ist die St 2125 der direkte Anschluss an die Bundesautobahnen 3 und 92. Der Verlauf der Staatsstraße südlich des Ortes macht eine Durchfahrt für den ortsfremden Durchgangsverkehr in Ost-West-Richtung durch das Siedlungsgebiet unattraktiv. Donaustraße

und Egger Straße bilden die Nord-Süd-Hauptverbindung des Marktes Metten und verbinden die St 2125 mit der DEG 2 in Egg. Auf Höhe des Zentrums am Kloster Metten zweigt vom Marktplatz die Neuhausener Straße in Richtung Westen ab.

Neben den örtlichen Hauptverkehrsstraßen sind auf nachstehender Karte die verkehrsrechtlichen Anordnungen im Bestand sowie die Tempo-30-Zonen und der verkehrsberuhigte Bereich verortet.

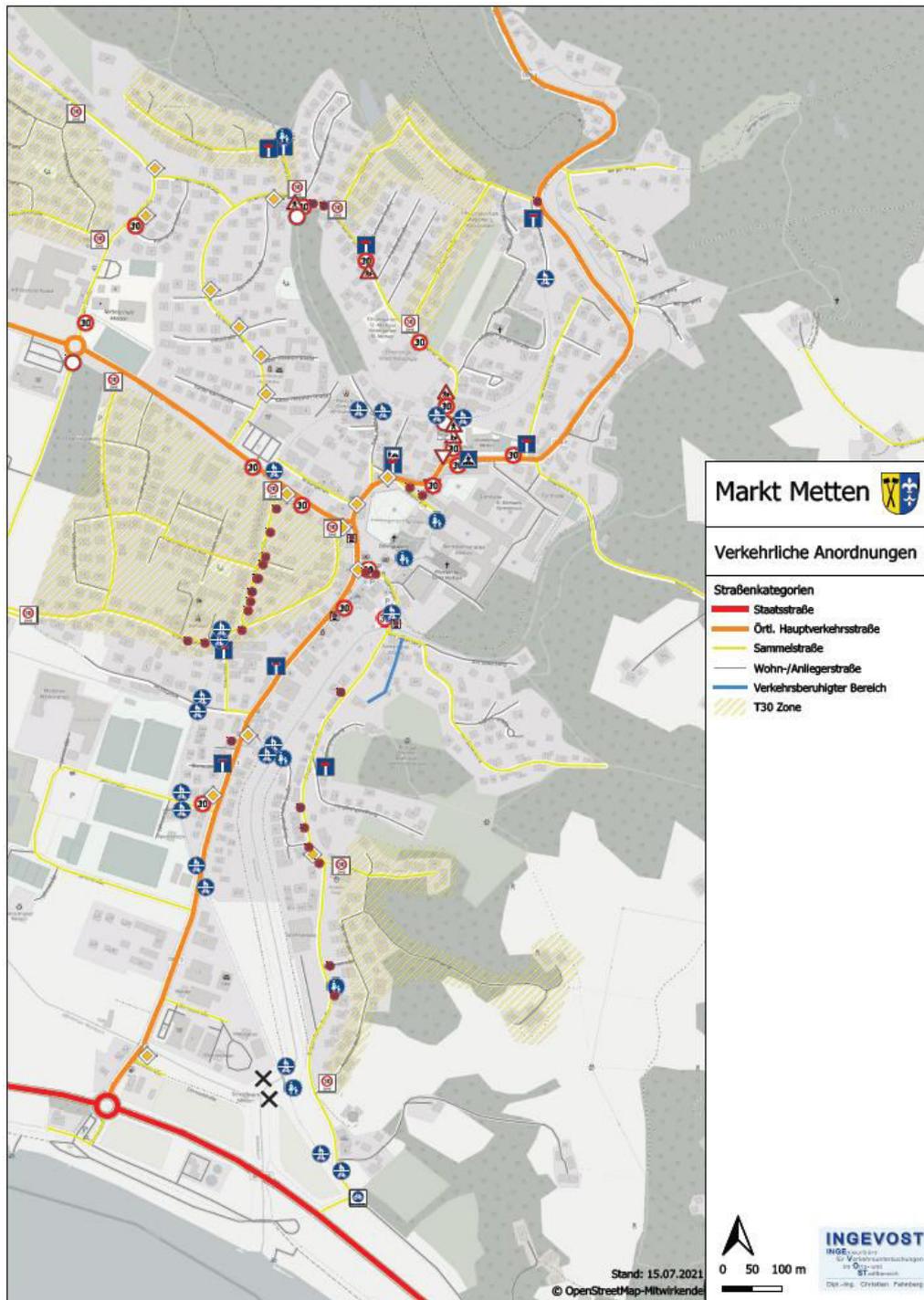


Abbildung 57: Verkehrliche Anordnungen, INGEVOST

Verkehrsmengen

Die Erhebung der Verkehrsmengen wurde am 07.04.2022 an den Hauptknotenpunkten und Zufahrten des Marktes Metten vorgenommen, um die Verkehrsflüsse zu identifizieren und darauf aufbauend Handlungsoptionen ableiten zu können. Auch an der Kreuzung Marktplatz / Neuhausener Straße wurde der Verkehr gezählt. Entlang der Egger Straße wurden speziell die Verkehrsmengen an der Engstelle auf der Höhe der Abteistraße, als auch an dem Baugebiet Karl-Kufner-Straße / Waldstraße erhoben.

Die Ermittlung des Durchgangsverkehrs fand an verschiedenen Querschnitten am Rand des Siedlungsbereiches statt: am Schnittpunkt Mettener Straße und Neuhausener Straße im Westen, an der Finsinger Straße im Nord-Westen als auch der Kreuzung Egger Straße / Mettener Straße im Norden.

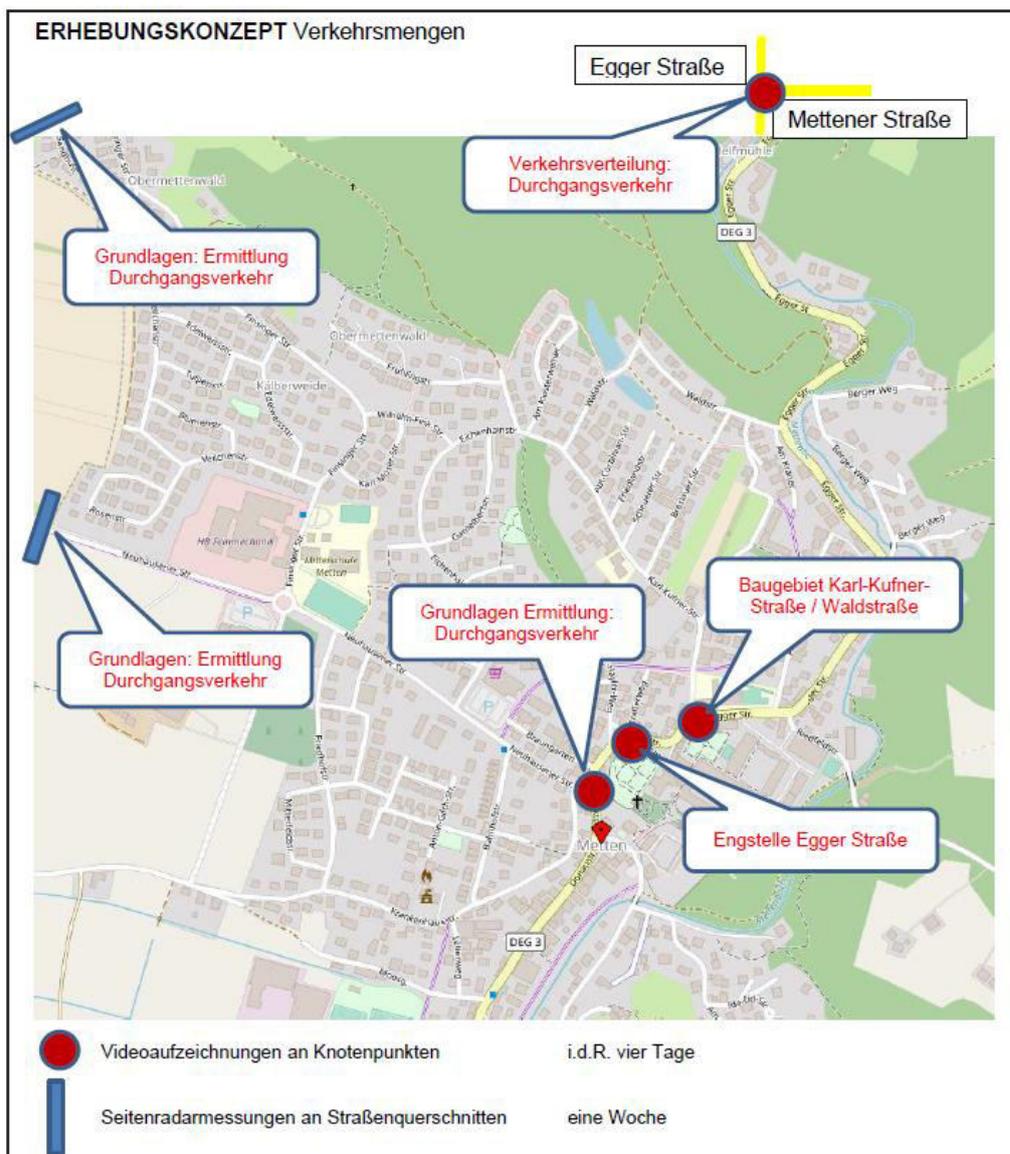


Abbildung 58: Erhebungskonzept Verkehrsmengen, INGEVOST

Ergebnisse KFZ-Verkehrserhebung

Der am stärksten belastete Knoten ist wie zu erwarten die Kreuzung Marktplatz / Egger Straße / Neuhausener Straße. An der Zufahrt Marktplatz ist eine Querschnittsmenge von ca. 8.000 KFZ/24h

gemessen worden, was einem doch nicht unerheblichem Verkehrsaufkommen entspricht. Die Aufenthaltsqualität in diesem Bereich wird dadurch deutlich verschlechtert.

Die Zählungen an den Ortseingängen mit relativ geringen Verkehrsmengen lassen wiederum den Schluss zu, dass der hauptsächliche Verkehr durch den Binnen- und Ziel-/Quellverkehr der Mettener Bürger verursacht wird. Hier könnte der Ansatz zur Änderung des Verkehrsmittelwahlverhaltens hin zu mehr aktiver Mobilität der Bürger verfolgt werden.

Insofern ist ein Ausbau der Angebote der Verkehrsmittel im Umweltverbund – Rad- und Fußverkehr, ÖPNV – für eine nachhaltigere Mobilität und eine verbesserte Aufenthaltsqualität im Ortszentrum notwendig.

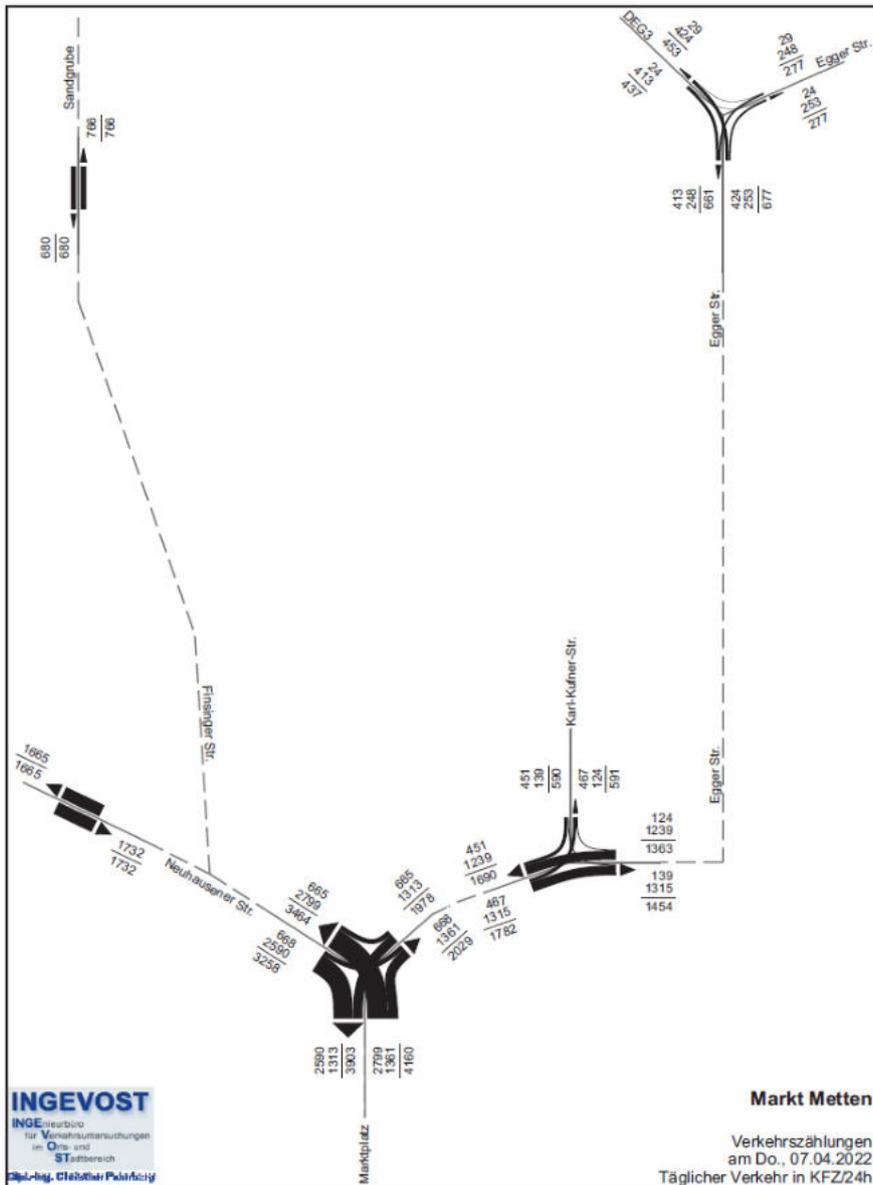


Abbildung 59: Verkehrszählungen am 7.4.2022, INGEVOST

4.11.3 Ruhender Verkehr

Verkehrsmengen

Die Erhebung der Parkauslastung am 06.07.2021 weist unterschiedliche Auslastungen auf. Die Parkplätze im Westen des Marktes Metten sind durch einen geringen Parkdruck charakterisiert, d.h. die mittlere Auslastung im beobachteten Zeitraum liegt zwischen 1% und 50%. In den Parkplätzen P02 und P05 steigt die Auslastung zum Nachmittag jedoch auf einen mäßigen Parkdruck (50% - <= 70%). Im Zentrum rund um den Marktplatz und das Kloster Metten zeigt sich ein anderes Bild.

Hier kann eine höhere Parkauslastung beobachtet werden. Der Parkplatz P22 in der Abteistraße weist am Vormittag einen starken Parkdruck auf (70% - <= 90%), welcher über den Resttag auf einen mäßigen Parkdruck sinkt. Am höchsten ausgelastet ist der Parkplatz P18. Von einem mäßigen Parkdruck am Vormittag steigt die Auslastung zu einem sehr starken Parkdruck am Nachmittag (> 90%). Am Parkplatz P09 zeigt sich eine sehr starke Auslastung am Mittag

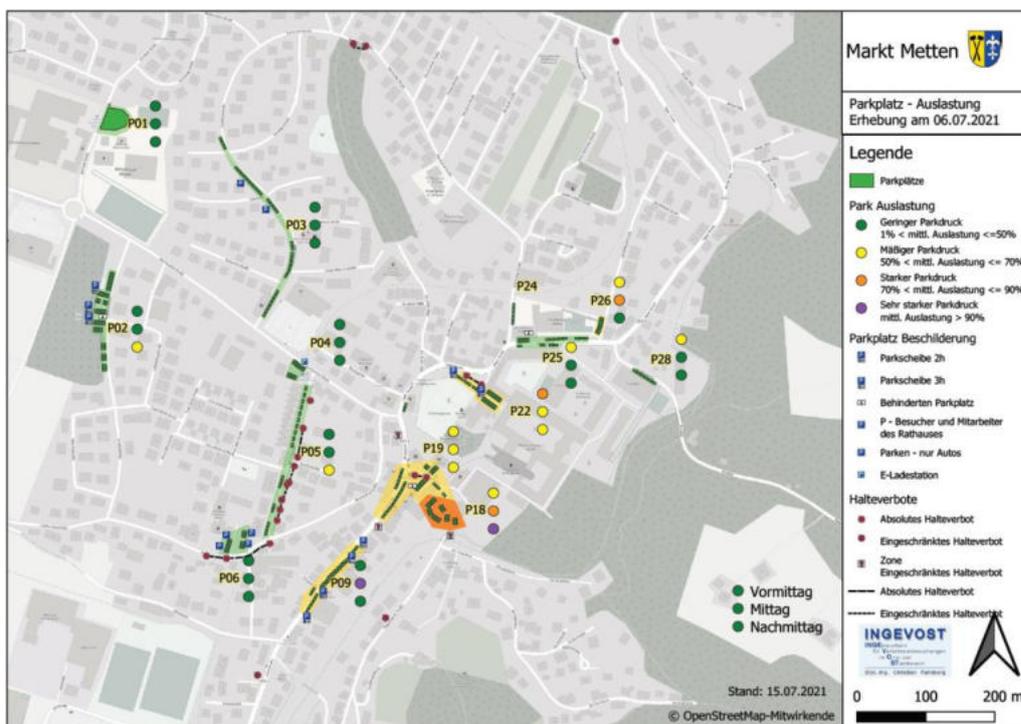


Abbildung 60: Parkplatz Auslastung

Bestandsaufnahme Parken / Stellplatzkonzept

Die Bestandsaufnahme des ruhenden Verkehrs in Metten wurde mit der Entwicklung des Stellplatzkonzeptes verknüpft. Hierfür wurde der Bedarf an neuen Stellplätzen durch den Neubau der THD analysiert und dieser auf die bestehenden Parkplätze verteilt. Dabei konnten drei Standorte identifiziert werden, welche ein Potenzial für einen zusätzlichen Ausbau aufweisen. Diese Standorte wurden durch eine zusätzliche Betrachtung der Erreichbarkeit des Klosters analysiert. Damit konnte festgestellt werden, ob eine fußläufige Verbindung möglich ist oder auf weitere Verkehrsmittel wie das Fahrrad für die „letzte Meile“ zurückgegriffen werden muss.

Inhaltliche Überlegungen zum Stellplatzkonzept

Zielstellungen

- Entlastung des Ortskerns insbesondere des Marktplatzes vom motorisierten Verkehr

Möglichkeiten

- Reduktion der Parkplätze am Marktplatz
- Erhöhen der Aufenthaltsqualität
- Reduktion des Parkens auf der Straße oder auf Gehwegen
- Erhöhen der Verkehrssicherheit
- Im Kernort von Metten keine Parkmöglichkeiten für Studenten und Langzeitparker schaffen
- Anbieten von Alternativen

Bedarf Stellplatzkapazität Neubau THD	
Studenten nach Fertigstellung THD im Kloster Metten	1.500 Studenten
Ca. 50% der Studenten kommen mit dem Auto	750 KFZ
Studenten kommen nicht täglich (ca. 30%)	525 KFZ
Davon Parken an THD (Kapazität 190)	-100 KFZ
	425 KFZ

→ Stellplatzbedarf Studierende nach Fertigstellung ca. 425 KFZ

Bisheriger Ansatz von 1 Stellplatz je 10 Studenten ist aufgrund Befragung unpassend.

Stellplatzbedarf Professoren und Angestellte	
Professoren und Angestellte der THD	ca. 60 KFZ
(2020 47 --> +30% 62, Parken an Neubau THD)	

→ Stellplatzbedarf Professoren und Angestellte nach Fertigstellung ca. 60 KFZ, die am Neubau der THD parken

Lösungsansatz

- Im Ortskern keine zusätzlichen Stellplatz-Möglichkeiten
- Ausschöpfen von Parkmöglichkeiten an jeweiligen Zufahrtstraßen, um den Verkehr in der Ortsmitte zu reduzieren

In nachfolgender Karte des Stellplatzkonzeptes von Metten sind die Parkmöglichkeiten außerhalb des Ortszentrums an den Zufahrtstraßen dargestellt. Wie zu sehen ist, befinden sich diese Alternativen sowohl im Süden an bzw. vor der Donaustraße, ebenso wie an der Neuhausener Straße. Die Ziele der Besucher, der Marktplatz, das Kloster und der zukünftige Standort der THD, sind durch Sterne im Zentrum der Karte gekennzeichnet. Sowohl der Parkplatz der Firma Lidl als auch der Sportplatz befinden sich zu den Zielen in fußläufiger Erreichbarkeit. Für den Parkplatz am Kreisverkehr wird ein weiteres Verkehrsmittel zur Bewältigung der Strecke benötigt. Eine genaue Beschreibung der Lösung findet sich bei der genaueren Betrachtung der einzelnen Parkplätze. Die Nummerierung der Stellplätze wurde hierbei entsprechend der Untersuchung des Parkraumpotenziales im Markt Metten von August 2020 übernommen, welche auch als Grundlage für die Erarbeitung des Stellplatzkonzeptes dient.

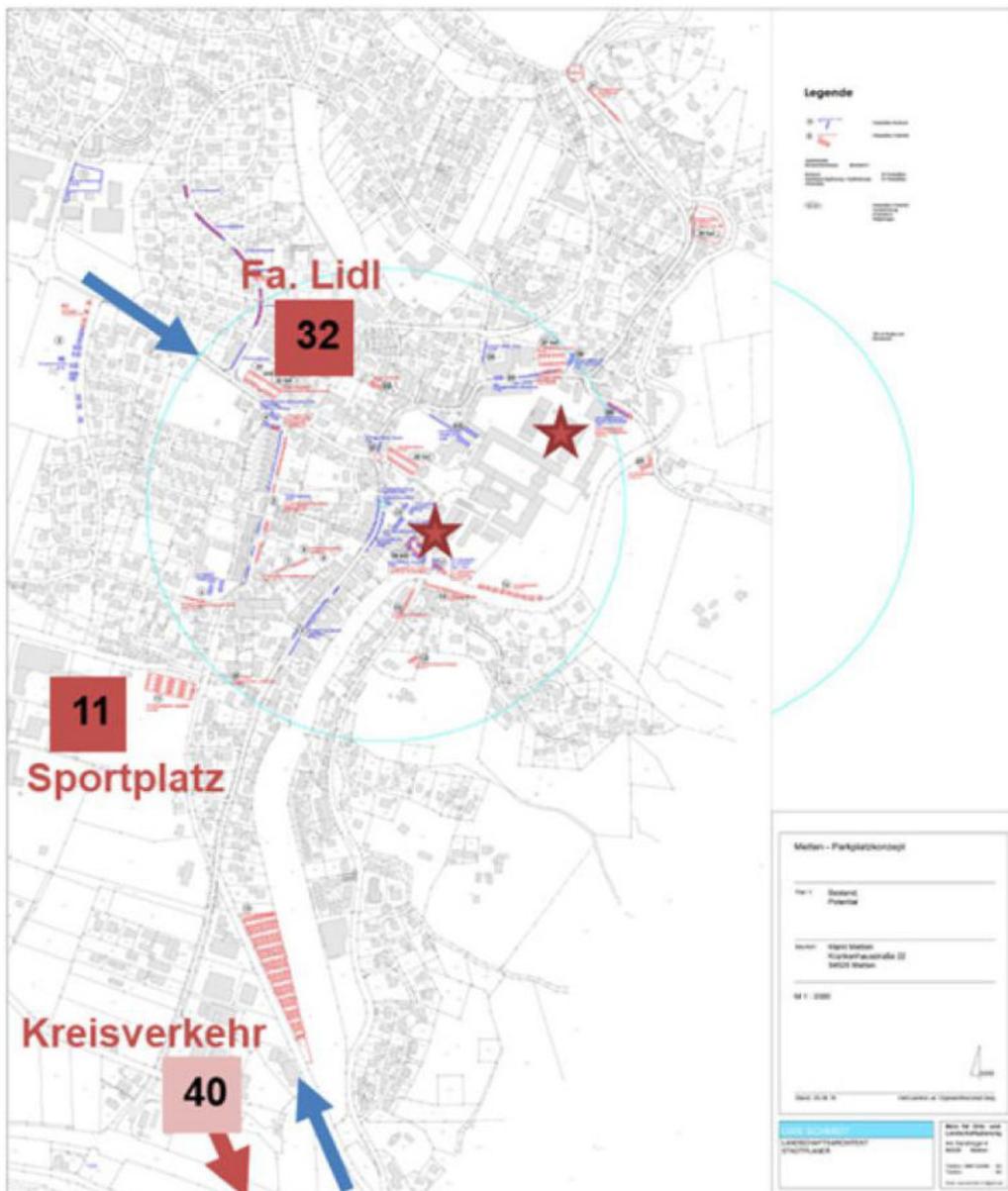


Abbildung 61: Metten - Parkplatzkonzept, INGEVOST

Die Ermittlung des Stellplatzbedarfes für Studierende, Besucher und Bürger von Metten ergibt langfristig einen Bedarf von ca. 450 Stellplätzen für den Markt Metten. Dieser teilt sich auf in:

Studierende: ca. 425

Stellplätze in Ortsmitte: ca. 25

Für diesen Stellplatzbedarf sind entsprechende Parkflächen zu schaffen. Mit dem Ziel, die Attraktivität des Marktplatzes zu erhöhen und gleichzeitig die Erreichbarkeit des Ortszentrums zu gewährleisten, werden die Stellplätze am Marktplatz reduziert und in nächstmöglicher Entfernung ausreichend Parkplätze zur Verfügung gestellt.

Parkplatz 11: Sportplatz

Als idealer Standort kommt hierfür der Parkplatz am Sportplatz in Frage.

Potenzial bis 350 Stellplätze

- 410m zum Marktplatz (zwei Wegeführungen möglich (Donaustraße und Leitenweg / Krankenhausstraße))
- Auch Parkdeck denkbar
- Einrichten einer Mobilitätsstation ideal (Leihrad, E-Ladestation, Fahrradreparatur, etc.)
- Zufahrt über Jahnstraße möglich, alternativ Moosgasse
- Gute Erreichbarkeit von Süden kommend
- Eigentümer: Kloster privat

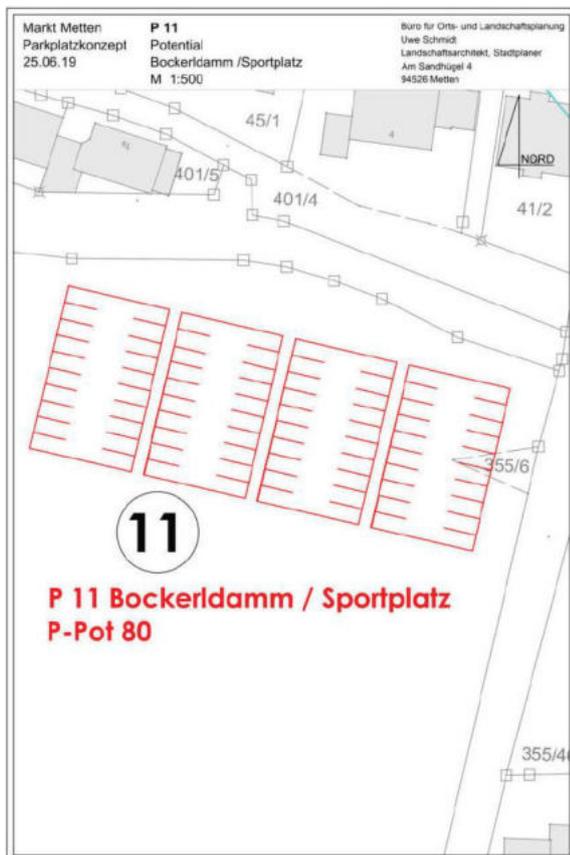


Abbildung 62: Parkplatzkonzept P11, INGEVOST

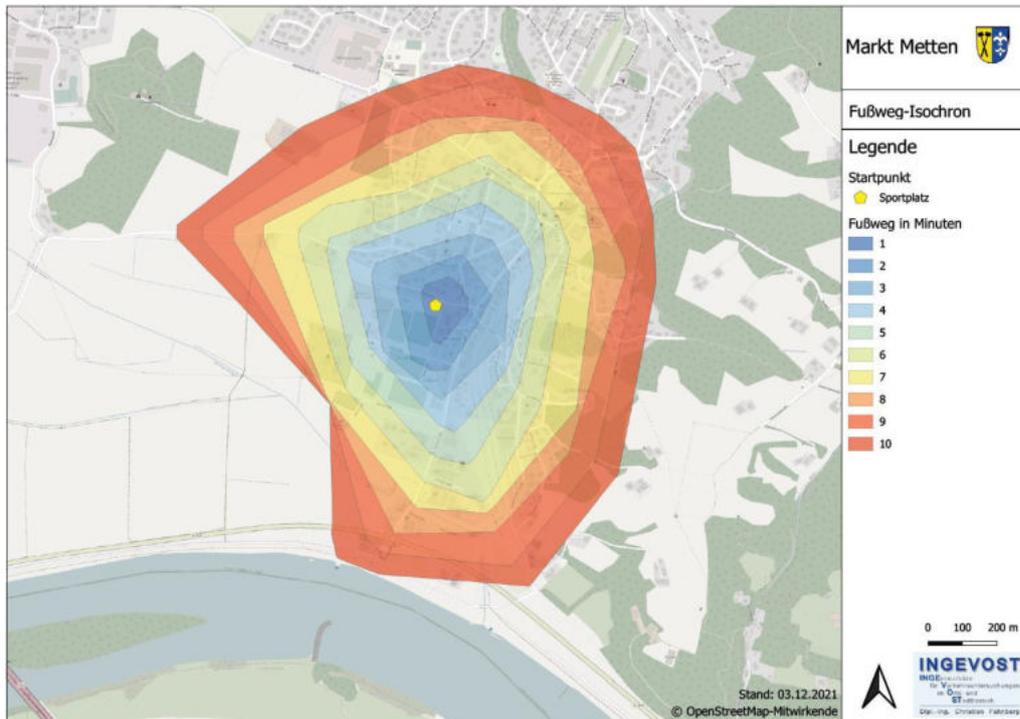


Abbildung 63: Fußweg-Isochron, INGEVOST

Parkplatz 40: Kreisverkehr St 2125

Als Auffangparkplatz für Besucher des Klosters Metten, des Ortszentrums sowie der zukünftigen Ansiedlung der THD wird der Ausbau des Parkplatzes am Kreisverkehr vorgeschlagen.

- Potenzial 250 Stellplätze Konzept Parkdeck
- 1000m zum Marktplatz
- Gute Erreichbarkeit aus Westen, Osten, Süden
- Keine Durchfahrt durch den Kernort
- Weite Entfernung zum Marktplatz und zum Kloster
- Einrichten einer Mobilitätsstation ideal (Leihrad, E-Ladestation, Fahrradreparatur, etc.)
- Langfristig: Einrichten eines autonomen E-Bus-Shuttles zum Marktplatz und zurück (vgl. Beschreibung bei den Maßnahmen)
- Eigentümer: Markt Metten

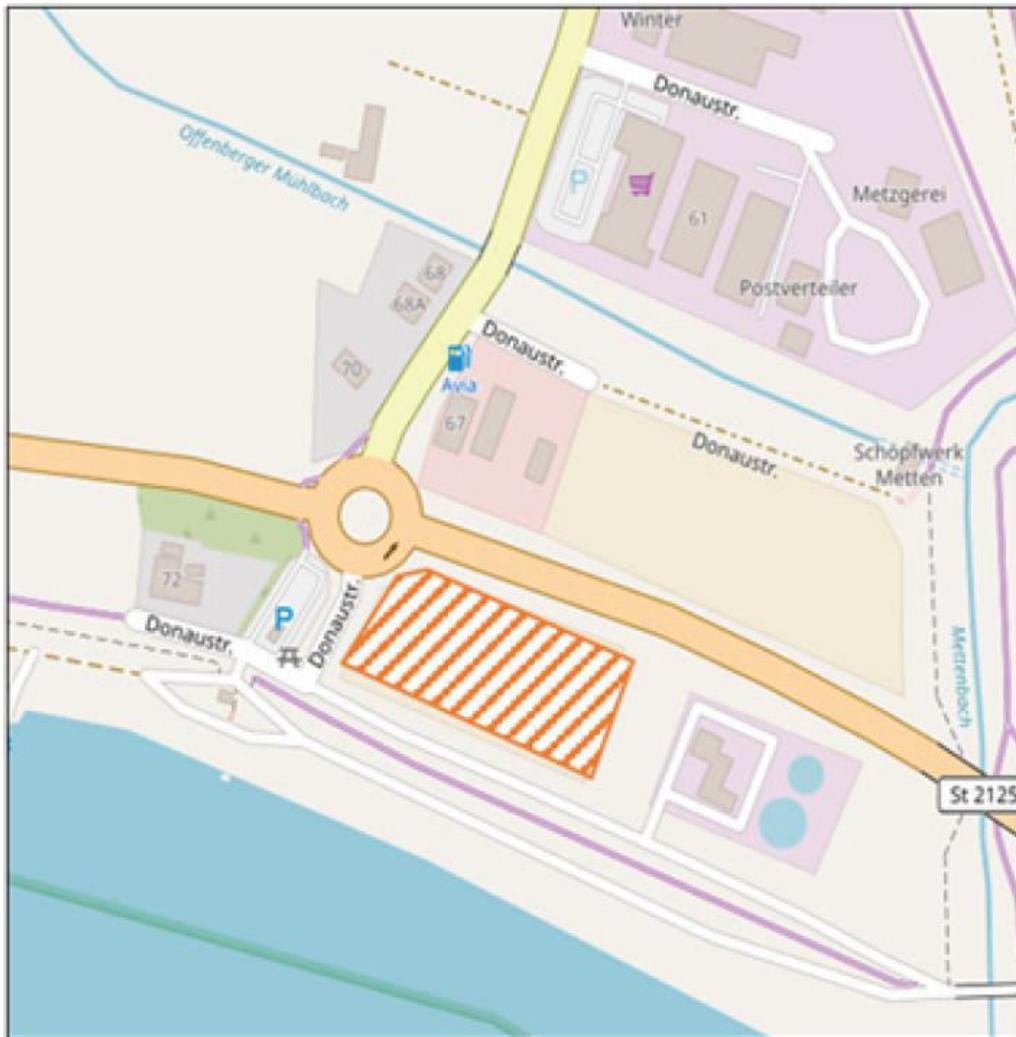


Abbildung 64: Parkplatz am Kreisverkehr Metten, INGEVOST

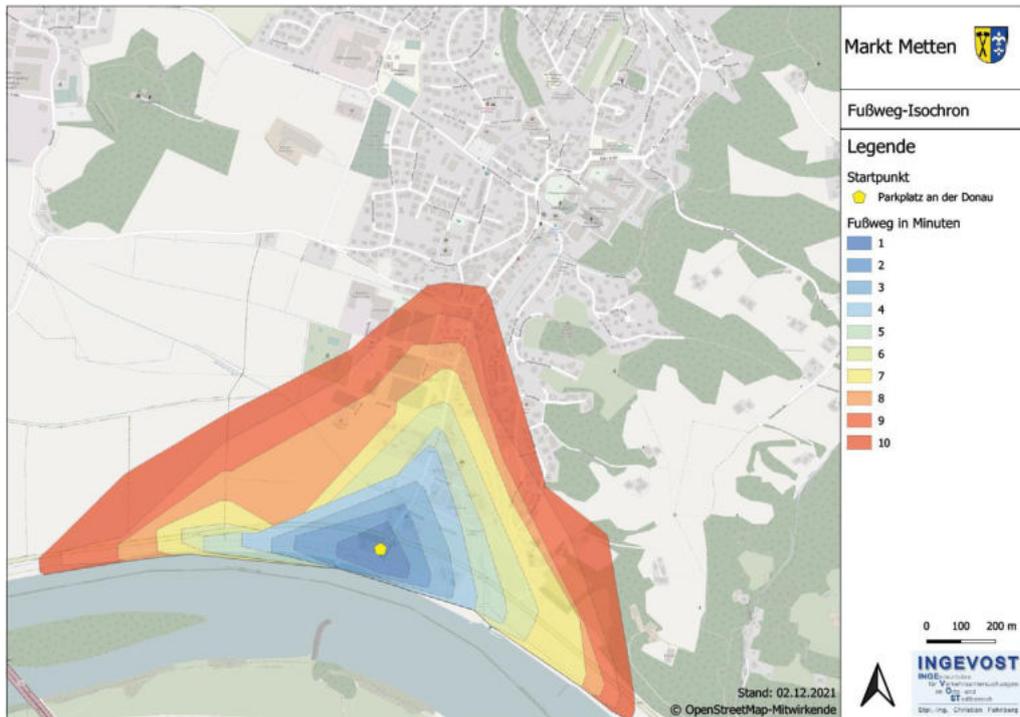


Abbildung 65: Fußweg-Isochron, INGEVOST

Weitere Maßnahmen des Stellplatzkonzeptes

- Einrichten von Mobilitätsstationen an Großparkplätzen im Süden
- Einrichten Parkleitsystem für direkte Führung zu den Großparkplätzen und Vermeiden von Parksuchverkehr
- Parkzeitbeschränkungen am Marktplatz und in der Donaustraße auf max. 2h
- Langzeit- und Dauerparker aus der Ortsmitte heraushalten
- Mitarbeiter Gewerbebetriebe auch auf Großparkplätze verweisen
- Bei Errichtung von Studentenwohnheimen entsprechenden Stellplatzbedarf berücksichtigen
- Langfristig: Einrichten eines autonomen E-Bus-Shuttles zum Marktplatz und zurück
- Information und Kommunikation Gewerbebetriebe und Bürger zu Maßnahmen

Eine detaillierte Beschreibung der Maßnahmen befindet sich in Kapitel 7.1 Erläuterung der Maßnahmen

4.11.4 Rad- und Fußverkehr

Rad- und Fußwegenetz

Metten zeichnet sich durch eine kompakte Siedlungsstruktur aus, welche die Erreichbarkeit von Alltagszielen sowohl zu Fuß als auch mit dem Fahrrad begünstigt.

Jedoch ist kein durchgängiges und attraktives Fuß- und Radwegenetz vorhanden. Die Querung von Straßen ist teilweise durch das Fehlen von Querungsmöglichkeiten erschwert und unsicher. Ein attraktiver unbefestigter Fußweg besteht entlang des Perlbachs und endet am Marktplatz.

Durch den Markt führt der europäische Pilgerweg Via Nova. Entlang der Donau findet sich der Donau-Panoramaweg. Durch den Markt Metten verlaufen zudem mehrere überregionale Radwege, wie auf der Donaustraße oder der Neuhausener Straße. Die meisten dieser Wege treffen sich im Zentrum des Marktes am Kloster Metten. Entlang der Donau verläuft der Donauradweg und die EuroVelo Route 6 (Atlantic-Black Sea).

Das bestehende Radwegenetz von Metten weist sehr gute Nord-Süd Verbindungen auf. Von Deggendorf kommend führt eine Fahrradstraße bis zu den Anfängen des Siedlungsgebiets. Diese mündet in einen gekiesten gemeinsamen Geh- und Radweg entlang des Perlbachs zum Zentrum rund um den Marktplatz und das Kloster Metten. Etwas westlich der Strecke verläuft ein weiterer gemeinsamer Geh- und Radweg in Richtung Norden und kreuzt dabei die Donaustraße. Ein Teil der Verbindung verläuft durch eine Tempo-30-Zone, welche im Mischverkehr eine optimale Führung für den Radverkehr darstellt. Damit ist die Verbindung fast durchgehend und somit gut für den Radverkehr geeignet.

Nördlich der Neuhausener Straße verläuft die Verbindung in einiger Entfernung parallel zur Egger Straße und endet schließlich in der Amand-Bielmeier-Straße. Neben diesen vertikalen Strecken fehlt in Metten jedoch eine horizontale Verbindung zwischen den Radwegen und dem Restort. Die teilweise bestehende Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 ermöglicht zwar das Fahren auf der Straße, jedoch stellt dies vor allem auf stark frequentierten Straßen wie der Neuhausener Straße keine attraktive Verbindung dar.

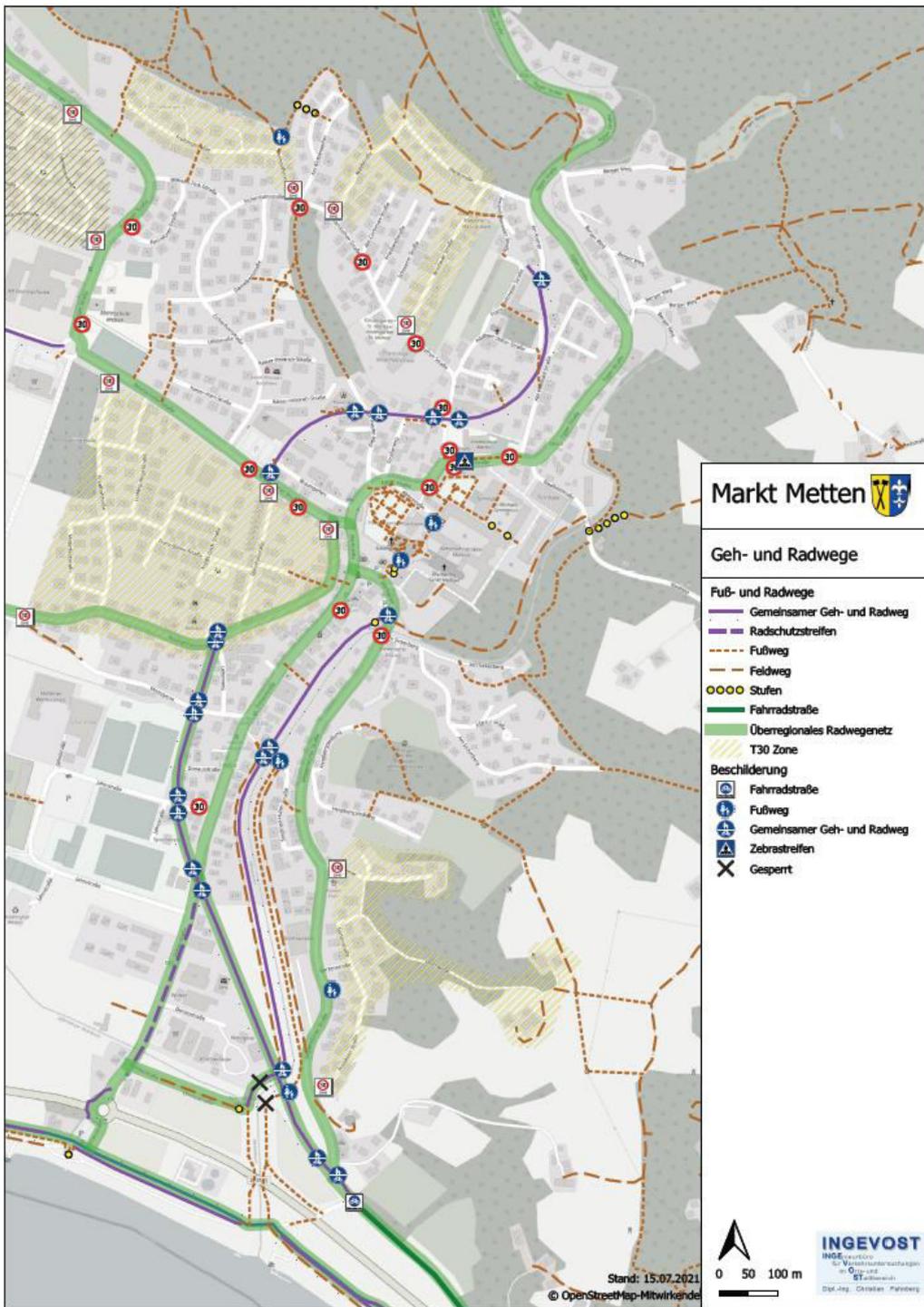


Abbildung 66: Geh- und Radwege, INGEVOST

Mögliche Wegeverbindungen

Betrachtet man eine mögliche Ansiedlung der THD im Kloster Metten, können mögliche Wegeverbindungen, wie auf der vorstehenden Karte verzeichnet, identifiziert werden. Wie bereits beschrieben, führt die bestehende Radverbindung aus Deggendorf bis zum Marktplatz. Der letzte Teil der Strecke führt über den Parkplatz und durch den Fußweg am Kloster, ansonsten ist der Radweg nicht

unterbrochen. Die Hauptverbindung aus Deggendorf ist somit gegeben, aber für Radfahrende aus anderen Richtungen fehlt eine durchgehende Verbindung.

Dies zeigt sich z.B. an der Neuhausener Straße. Aus dem Süden kommend ist ein Radschutzstreifen entlang der Donaustraße bis zum gemeinsamen Geh- und Radweg vorhanden, jedoch muss nördlich des Kreisverkehrs an der Donaustraße die Straße gequert werden. Eine Verlängerung des Radweges aus Deggendorf entlang der alten Bahntrasse wäre bis zur Neuhausener Straße durchgehend fortzuführen.

Für Fußwege steht die fußläufige Erschließung um das Kloster und den Marktplatz im Vordergrund. Die Wege auf der Klosteranlage stellen eine attraktive Kurz-Verbindung dar. Am Marktplatz und etwas südlicher befinden sich mehrere gastronomische Angebote, welche bequem zu Fuß erreichbar sind.

Der Ausbau des Radverkehrsnetzes unterliegt bestimmten Richtlinien, welche die Nutzung des Fahrrads möglichst attraktiv und sicher gestalten. Diese Anforderungen werden im Folgenden vorgestellt.

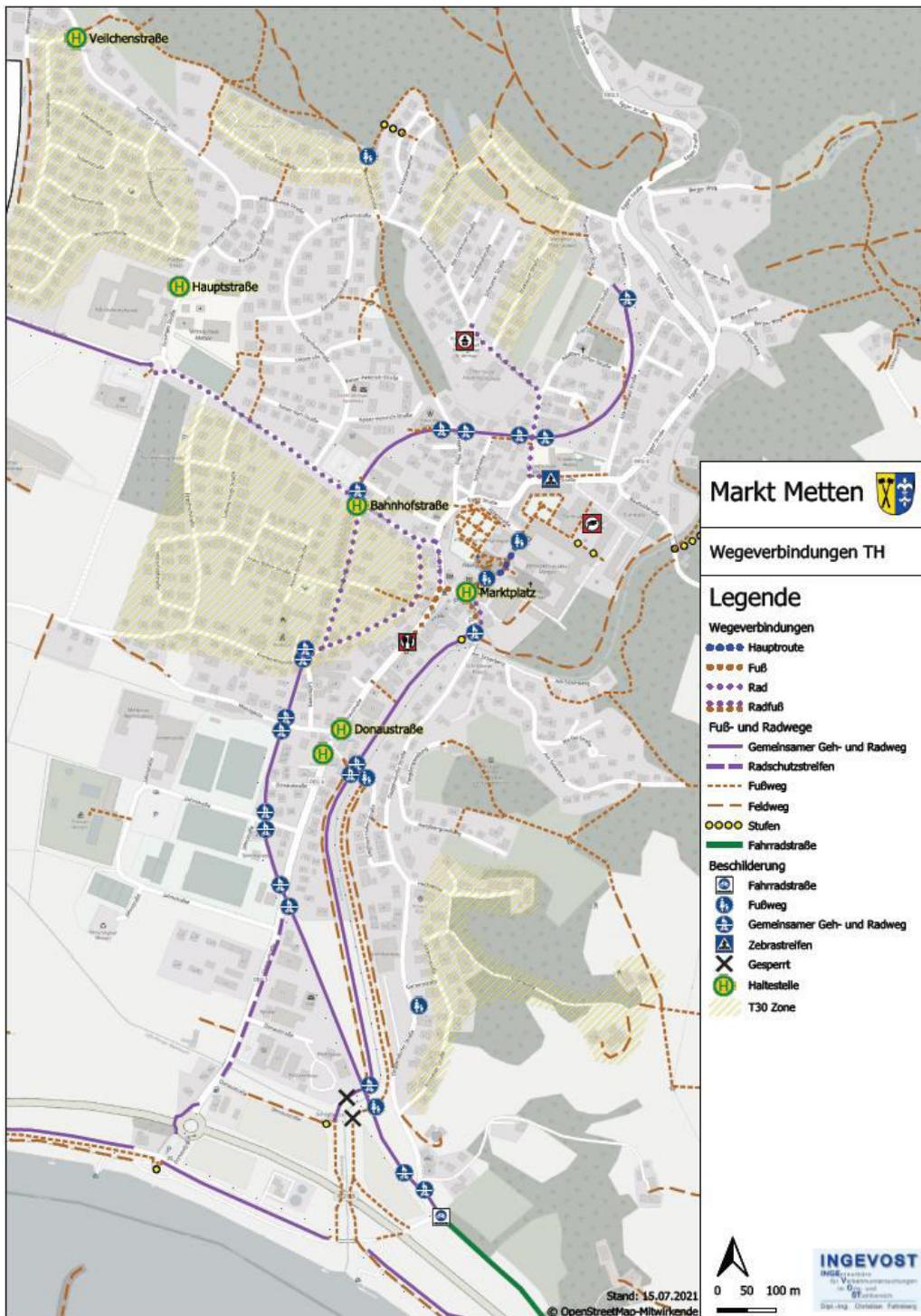


Abbildung 67: Wegeverbindungen TH, INGEVOST

Anforderungen an das Radverkehrsnetz

Hauptbestandteil des Radverkehrskonzeptes ist das Radverkehrsnetz. Die Konzeption dieses Netzes erfolgt nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN, FGSV 2008). Es umfasst folgende Hierarchiestufen, Funktionen und Grundanforderungen:

Radschnellverbindungen

- Kreuzungsfreies, bevorrechtigtes Radverkehrsnetz
- Hohe Qualitätsanforderungen
- Hohe Geschwindigkeit
- Minimierung der Reisezeiten auf Distanzen bis 20km

Rad-Hauptrouten

- Hohe Qualitätsanforderungen
- Minimierung der Reisezeiten auf Distanzen bis 10km

Rad-Basisrouten

- Sammelfunktion mit normalen Anforderungen

Erschließungsstraßen

- Basisangebot innerhalb bebauter Gebiete

Radschnellverbindungen werden im überregionalen Kontext geplant. Der Planungsaufwand ist aufgrund der hohen Qualitätsstandards und der eigenständigen Wegeführung hoch. Daher sollen die Prioritäten zunächst in den nachfolgenden Netzhierarchien liegen. Für den Markt Metten ist die Einrichtung von Radschnellverbindungen daher nicht relevant, jedoch würde eine potenzielle Radschnellverbindung zwischen Deggendorf und Straubing am Markt vorbeiführen.

Eine der zentralen Funktionen der **Rad-Hauptrouten** im Markt Metten ist die Verknüpfung der einzelnen Ortsteile mit dem Zentrum und den Gewerbegebieten. Es sollen die wichtigsten Quell- und Zielpunkte innerhalb des Marktgemeindegebietes unmittelbar angebunden und verknüpft werden.

Da Radfahrer umwegempfindlich sind, ist eine direkte Routenführung für den Alltagsverkehr notwendig.

Ergänzt wird das Radverkehrsnetz durch **Rad-Basisrouten**, die eine Sammelfunktion aus den Wohngebieten übernehmen. Hier werden die einzelnen Wohnquartiere an das Haupttroutennetz angebunden, vergleichbar dem KFZ-Verkehrsnetz.

Die Anforderungen an ein sicheres und komfortables Radwegenetz sind in den Regelwerken der FGSV (RASt 06 und ERA2010) geregelt.

Für das **Alltagsnetz des Radverkehrs** gelten folgende Qualitätsanforderungen:

- Direkte Führung und umwegarme Verbindungen
- Qualitativ hochwertiger Bodenbelag
- Beleuchtete Wegführung
- Vermeidung von starken Steigungen
- Einheitliche und verständliche Beschilderung zur guten Orientierung

Für die Haupttrouten des Alltagsverkehrs gelten darüber hinaus noch erhöhte Qualitätsanforderungen:

- Minimierung der Zeitverluste durch Sicherstellung einer hohen Durchschnittsgeschwindigkeit und direkter Führung an Knotenpunkten
- Ermöglichen gegenseitigen Überholens
- Trennung vom Fußverkehr

Grundsätzlich wird im Radverkehr zwischen dem Misch- und dem Separationsprinzip unterschieden:

Mischprinzip Rad- und KFZ-Verkehr:

- Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn (mit oder ohne Piktogrammreihe)
- Fahrradstraßen mit Freigabe für KFZ-Verkehr
- Schutzstreifen

Mischprinzip Rad- und Fußgängerverkehr:

- Gemeinsame Geh- und Radwege
- Radfahrer frei auf Gehwegen oder in Fußgängerzonen

Beim Separationsprinzip stehen dem Radverkehr eigene Flächen zur Verfügung:

- Radfahrstreifen
- Baulich angelegte Radwege und getrennte Geh- und Radwege
- Fahrradstraßen ohne Freigabe für KFZ-Verkehr
- Radschnellwege

Mischprinzip

Radschutzstreifen sind ein Teil der Fahrbahn und dürfen von KFZ nur im Bedarfsfall befahren werden. Parken ist nicht erlaubt. Schutzstreifen haben den geringsten Platzbedarf, werden aber oft zu schmal ausgeführt. Auf der Fahrbahn ist eine Begegnung KFZ-KFZ und bei der Begegnung mit größeren Fahrzeugen eine Überfahrbarkeit möglich. Ein Problem stellen aber oft unerlaubt haltende KFZ dar, die für den Radfahrer ein riskantes Umfahren bedeuten.

Radverkehr im Mischprinzip auf der Fahrbahn erfolgt in Straßen mit Erschließungsfunktion (geringer DTV, geringe Geschwindigkeiten):

- Tempo 30 (Zonen)
- Verkehrsberuhigte Bereiche

Hierbei kann auch eine **Fahrradstraße** mit zusätzlichen fahrradfreundlichen Regeln eingeführt werden.

Bei Straßen mit höherem Verkehrsaufkommen und geringen Straßenraumbreiten ist die Einführung einer **Fahrrad-Piktogrammreihe** möglich, sofern aufgrund der geringen Breite keine andere Radverkehrsführung möglich ist (z.B. Schutzstreifen) und Alternativrouten ebenso nicht ausführbar sind. Diese Piktogrammreihen signalisieren einerseits dem Radverkehr, die Fahrbahn anstatt des Gehweges zu benutzen, und andererseits dem KFZ-Verkehr, besser auf Radfahrer zu achten.

Weitere Möglichkeiten zum Mischverkehr sind die **Freigabe von Bussonderstreifen** für den Radverkehr, **durchlässige Sackgassen** und die **Öffnung von Einbahnstraßen** für den Radfahrer in Gegenrichtung.

Die **gemeinsame Führung des Radverkehrs** mit dem Fußgängerverkehr ist nur dort vertretbar, wo die Netz- und Aufenthaltsfunktion gering ist. Der Radverkehr im Gehwegbereich kann Fußgänger verunsichern oder gefährden. Auch den Ansprüchen des Radverkehrs wird mit der gemeinsamen Führung oft nur unzureichend Rechnung getragen.

Ausschlusskriterien für eine gemeinsame Führung sind:

- Intensive Geschäftsnutzung
- Überdurchschnittlich hohe Nutzung des Seitenraums durch Fußgänger
- Hauptverbindungen des Radverkehrs
- Starkes Gefälle
- Dichte Folge von direkt angrenzenden Hauseingängen
- Zahlreiche Knotenpunkts- und Grundstückszufahrten
- Stärker frequentierte Bushaltestellen ohne gesonderte Warteflächen

Radverkehrsführung im Mischverkehr mit KFZ (Quellen: RASt 2006 und ERA 2010)		
Führungsform	Anforderungen	Umsetzungsform und Beispiel
<p>Mischverkehr auf der Fahrbahn</p> 	<ul style="list-style-type: none"> keine Radverkehrsanlage (RVA) im eigentlichen Sinn sinnvoll bei geringen KFZ-Verkehrsmengen und / oder geringer zulässiger Höchstgeschwindigkeit (empfohlen: 30km/h) keine Vorgaben an die Fahrbahnbreite, aber Überholvorgang KFZ - Rad sollte möglich sein 	 <p>© Foto INGEVOST</p>
<p>Fahrrad-Piktogrammreihe</p> 	<ul style="list-style-type: none"> allgemeiner Hinweis auf Radfahrer, aber keine RVA → keine Benutzungspflicht sinnvoll an Hauptverkehrsstraßen mit zu geringen Straßenraumbreiten für andere Führungsform Anordnung von Tempo 30 zur Harmonisierung der Geschwindigkeiten von Rad und KFZ empfehlenswert 	 <p>>7,50m</p>  <p>© Koppers et al. 2021</p>
<p>Schutzstreifen</p> 	<ul style="list-style-type: none"> nur innerorts möglich und Markierung durch Leitlinie → keine Benutzungspflicht sinnvoll bei mäßigen KFZ-Verkehrsmengen und zulässiger Höchstgeschwindigkeit bis 50km/h Mindestbreite Schutzstreifen: 1,25m (besser 1,50m); Mindestfahrbahnbreite: 6,00m (8,00m) 	 <p>8,00m (Min: 6,00m) 1,50m (Min: 1,25m)</p>  <p>© Foto INGEVOST</p>
<p>Fahrradstraße</p> 	<ul style="list-style-type: none"> grundsätzlich eine nur für den Radverkehr vorgesehene Straße (echte Fahrradstraße) in der Umsetzung meist für Anlieger oder den kompletten KFZ-Verkehr freigegeben (unechte Fahrradstraße) zulässige Höchstgeschwindigkeit: 30km/h 	 <p>Fahrradstraße Mindestbreite zum Begegnen von Radfahrern und Personenkraftwagen Mindestbreite 4,00 m Gehweg © stvo2go</p>
<p>Einbahnstraße - Radverkehr in Gegenrichtung zugelassen</p> 	<ul style="list-style-type: none"> Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr Mindestbreite der Fahrbahn von 3,00m, empfohlen werden 3,50m oder mehr nicht notwendig, aber empfehlenswert: Markierung einer Ein- und Ausfahrt und von Piktogrammen zulässige Höchstgeschwindigkeit: 30km/h 	 <p>Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen © stvo2go</p>
<p>Für Radverkehr durchlässige Sackgasse</p> 	<ul style="list-style-type: none"> Fortführung eines Weges für Radfahrer am Ende einer Sackgasse Fortführender Weg ist entweder eigenständiger Radweg oder gemeinsamer Geh- und Radweg (mit entsprechenden Anforderungen) 	 <p>© Jörg Nuckelt</p>
<p>Freigabe von Bussonderstreifen</p> 	<ul style="list-style-type: none"> Freigabe von Bussonderstreifen für den Radverkehr Streifen sollte entweder relativ schmal (<3,50m) oder relativ breit für ausreichend Platz von Überholvorgängen sein (>4,75m) Problematisch: Überholverbot für Busse, als auch Radfahrer → keine Benutzungspflicht anordnen 	 <p>© Wikipedia</p>

Abbildung 68: Radverkehrsführung im Mischverkehr mit KFZ, RASt 2006 und ERA 2010, Wikipedia

Separationsprinzip

Baulich angelegte Radwege befinden sich im Seitenraum und sind durch Borde, Park- oder Grünstreifen von der Fahrbahn getrennt. Sie sollen innerhalb einer Kommune nach Möglichkeit immer die gleiche Materialwahl und Farbgebung aufweisen. In Problembereichen empfiehlt es sich, die Radverkehrsfurten oder Radwegeüberfahrten zusätzlich zu verdeutlichen. Baulich angelegte Radwege dürfen nur nach sorgfältiger Prüfung und nach Sicherung der Konfliktpunkte in Gegenrichtung freigegeben werden.

Der **Einrichtungsweg** weist einen hohen Platzbedarf auf. Die Sichtbarkeit im Verkehrsraum ist insbesondere an Knotenpunkten problematisch. Allerdings ist die subjektive Sicherheit der Radfahrer höher als auf straßengebundenen Radwegen.

Radfahrstreifen sind für den Radverkehr immer benutzungspflichtig, schmaler als bauliche Radwege und dürfen vom KFZ-Verkehr nur in Ausnahmefällen be- oder überfahren werden (z.B. zum Parken in einem Stellplatz rechts des Radfahrstreifens). Auch hier sind haltende KFZ ein Problem für die Sicherheit der Radfahrer.

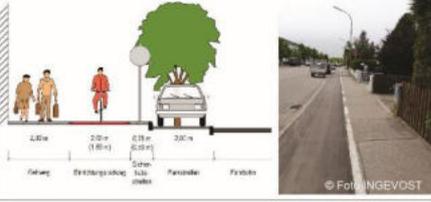
Radverkehrsführung im Mischverkehr mit dem Fußverkehr (Quellen: RASt 2006 und ERA 2010)		
Führungsform	Anforderungen	Umsetzungsform und Beispiel
<p>Gemeinsamer Geh- und Radweg</p> 	<ul style="list-style-type: none"> gemeinsame Nutzung durch Fußgänger und Radfahrer → Benutzungspflicht nicht einzusetzen bei hohen Fußverkehrs- oder Radverkehrsmengen, Gefällen, Aufenthaltsqualität Mindestbreite: 2,50m; empfehlenswert: größere Breiten 	
<p>Gehweg – Radfahrer frei</p> 	<ul style="list-style-type: none"> für den Radverkehr freigegebener Gehweg → keine Benutzungspflicht Einhaltung Schrittgeschwindigkeit durch den Radverkehr notwendig nicht an Rad-Haupttrouten, aber in Kombination mit anderen Führungsformen (z. B. Schutzstreifen) auch sinnvoll an starken Steigungen 	
Eigenständige Radverkehrsführung (Separation)		
<p>Radfahrstreifen</p> 	<ul style="list-style-type: none"> Eigene Spur für den Radverkehr auf der Fahrbahn, die nicht im Längsverkehr von KFZ überfahren werden darf → Benutzungspflicht sinnvoll bei höheren KFZ-Verkehrsmengen und -geschwindigkeiten Mindestbreite Radfahrstreifen: 1,50m (empfohlen >1,85m); Mindestfahrbahnbreite: 8,50m (>10,00m) 	
<p>Baulich angelegte Radwege</p> 	<ul style="list-style-type: none"> Eigenständiger Weg, der nur durch den Radverkehr befahren werden darf → Benutzungspflicht sinnvoll bei hohem Radverkehrsaufkommen und bedeutender Haupttroute Mindestbreite baulich angelegter Radweg: 1,50m (empfohlen >2,00m) 	
<p>Getrennter Geh- und Radweg</p> 	<ul style="list-style-type: none"> vom Gehweg baulich getrennter Radweg → Benutzungspflicht sinnvoll bei hohem KFZ-Verkehrsaufkommen und bedeutender Haupttroute Mindestbreite getrennter Geh- und Radweg: Radspur 1,60m (empfohlen >2,00m) 	
<p>Radschnellweg</p> 	<ul style="list-style-type: none"> Radweg über größere Distanzen und hoher Bedeutung → Benutzungspflicht Hohes Radverkehrsaufkommen und durchgängige Führung ohne Halten Mindestbreite Radschnellweg: 4,00m 	

Abbildung 69: Radverkehrsführung, RASt 2006 und ERA 2010), Wikipedia

Wegweisung / Beschilderung

Eine weitere wichtige Anforderung an ein Radverkehrskonzept und -netz ist eine einheitliche und verständliche Beschilderung bzw. Wegweisung.

Alle relevanten Ziele für den Radverkehr sollen den Radfahrern mithilfe eines Beschilderungskonzeptes angezeigt werden. Dieses umfasst sowohl Ziele des touristischen als auch alltäglichen Radverkehrs und integriert somit diese beiden Typen des Radverkehrs.

Neben Fernzielen sollen auch Nahziele analog zum Straßenverkehr beschildert werden. An Kreuzungen von Haupttrouten empfiehlt sich eine Zielwegweisung mit den verschiedenen zu erreichenden Zielen auf den Haupttrouten. Bei Kreuzungen oder notwendigen Abbiegevorgängen ist eine Anbringung von Zwischenwegweisern sinnvoll.

Nachfolgend finden sich Beispiele zur einheitlichen Beschilderung eines Zielwegweisers und eines Zwischenwegweisers.



Abbildung 70: Zwischenwegweiser, stvo2go



Abbildung 71: Zielwegweiser, stvo2go

Anforderungen an Radabstellanlagen

Bestandteil des Radverkehrskonzeptes ist die flächenhafte Versorgung mit Fahrradabstellanlagen. Neben dem Radwegenetz sind sichere und geschützte Abstellanlagen maßgeblich für die Akzeptanz des Radverkehrs verantwortlich, gerade in Hinblick auf die Zunahme hochwertiger Räder und Pedelecs.

Im Rahmen der Förderung des Umweltverbundes und der Multimodalität bilden gut ausgestattete Fahrradabstellanlagen einen wichtigen Eckpfeiler.

Grundsätzlich sollten an allen potenziellen Quell- und Zielpunkten Fahrradabstellanlagen installiert werden. Zusätzlich sind flächendeckende Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum zu schaffen.

Die Kapazität sollte an hochfrequentierten Quell- und Zielpunkten regelmäßig überprüft und ggf. angepasst werden.

Ein Anforderungsprofil an Fahrradabstellanlagen umfasst entsprechend Richtlinien und Hinweisen folgende Kriterien:

- Diebstahlsicheres Abschließen des Fahrrades
- Keine Verursachung von Beschädigungen (z.B. Verkratzen, Felgenbeschädigungen)
- Vandalismussicherheit
- Aneinanderreihen von mehreren Ständern durch modulare Bauweise
- Berücksichtigung von Abstandsflächen
- Beleuchtung
- Witterungsschutz wenn möglich
- Kostengünstige Anschaffung und Unterhalt

Verbesserung der Fahrradinfrastruktur

- Fahrradparkhaus am Bahnhof
- Sichere und ADFC-zertifizierte Fahrradabstellanlagen
- Anhand von Rad-Isochronen Beschilderung der Points of Interest für Radweg in Minuten



Abbildung 72: Beispiele für ADFC-zertifizierte Radabstellanlagen, gronard

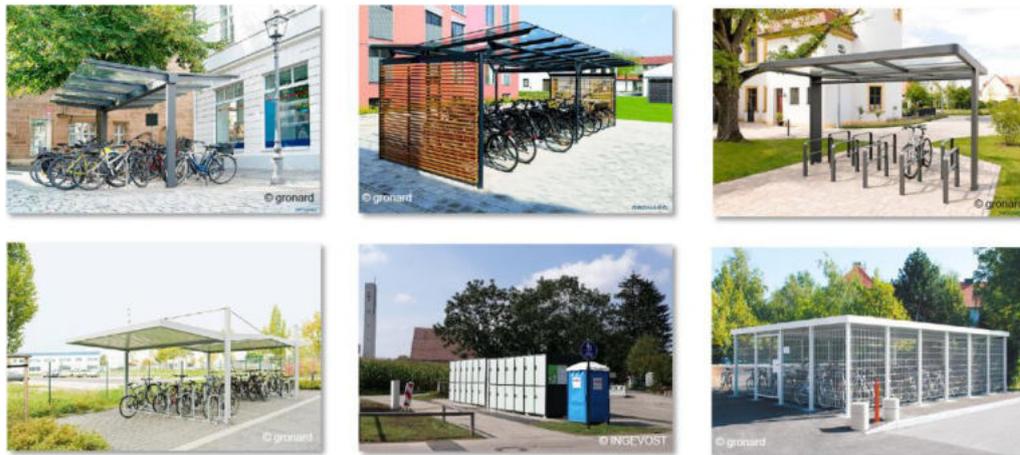


Abbildung 73: Beispiele für überdachte Radabstellanlagen und Radboxen, gronard / INGEVOST

4.11.5 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Die Bestandsaufnahme des ÖPNV umfasst die Sichtung und Analyse des Buslinien-Angebotes des Marktes Metten. Das Angebot des ÖPNV im ländlichen Raum ist meist eingeschränkt durch ein vergleichsweise niedriges Verkehrsvolumen, so auch im Markt Metten.

Der Markt wird von einer Vielzahl an Linien befahren, welche Großteils in Deggendorf beginnen bzw. enden:

- 4112 Schwarzach - Deggendorf
- 4113 Böbrach - Deggendorf
- 4117 Bernried - Deggendorf
- 4136 Leithen - Deggendorf
- 7593 Metten – Plattling

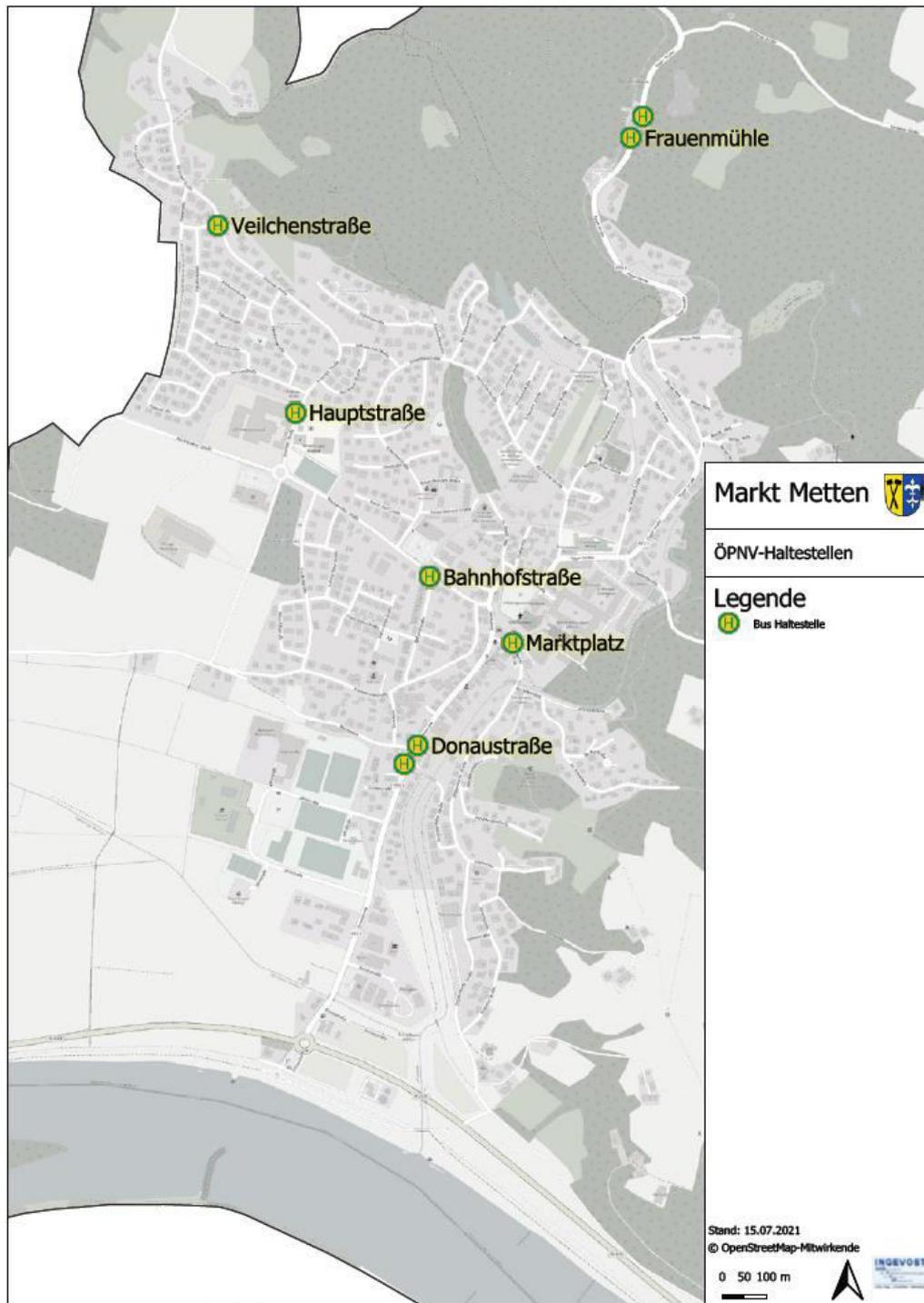


Abbildung 74: ÖPNV-Haltestellen, INGEVOST

Wie auf der Karte zu sehen ist, konzentrieren sich die Buslinien auf die Stadt Deggendorf. Der Markt Metten wird durch die oben genannten Buslinien erschlossen, doch ist durch das eingeschränkte Angebot keine attraktive, flexible Nutzung des ÖPNV möglich.

Die Haltestellen in dem Markt Metten konzentrieren sich auf das Zentrum sowie den Nord-Westen. Die Zeiten der Linien wurden zusammenfassend in einer Tabelle betrachtet und mit den Hauptvorlesungszeiten verglichen. Wie die nachfolgende Tabelle zeigt, ist die Taktung des Angebotes stark eingeschränkt. Wochentags wird der Marktplatz im Zwei-Stundentakt angefahren. Die zusätzlichen Linien bedienen nur die

beruflichen und schulischen Stoßverkehrszeiten. Insbesondere in den Randzeiten und am Wochenende sind kaum Beförderungsmöglichkeiten vorhanden.

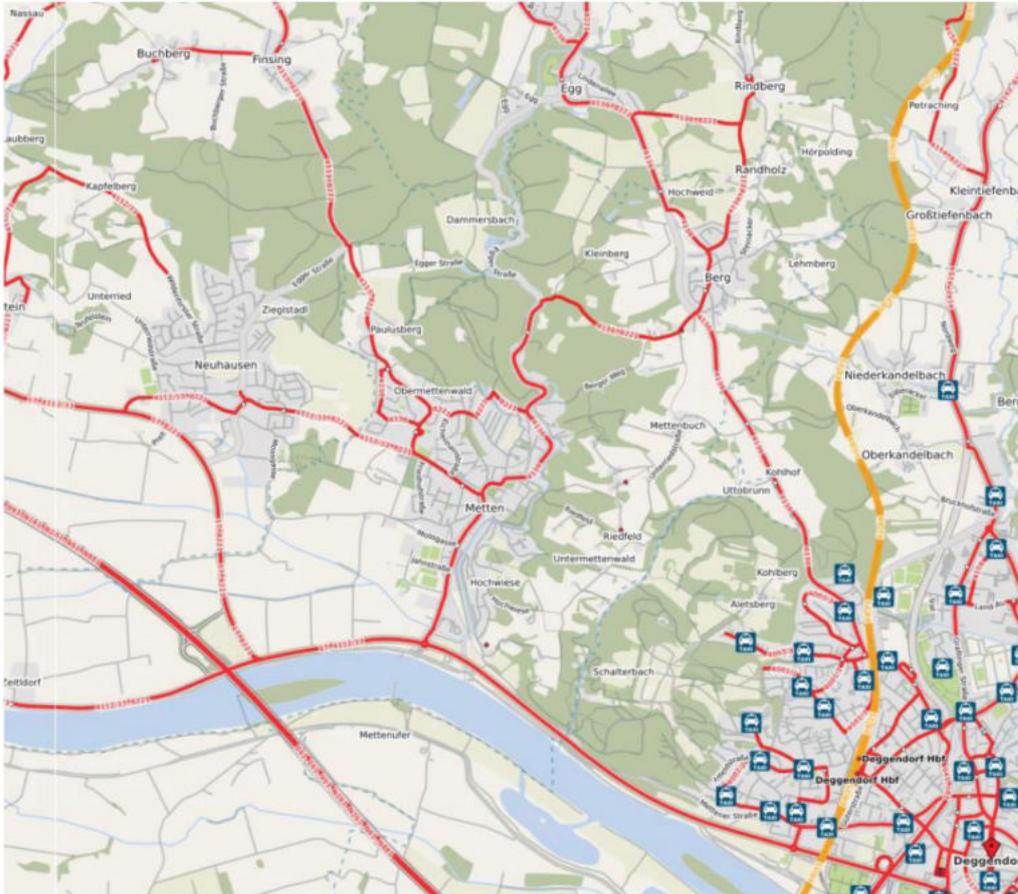


Abbildung 75: Taxi Stationen

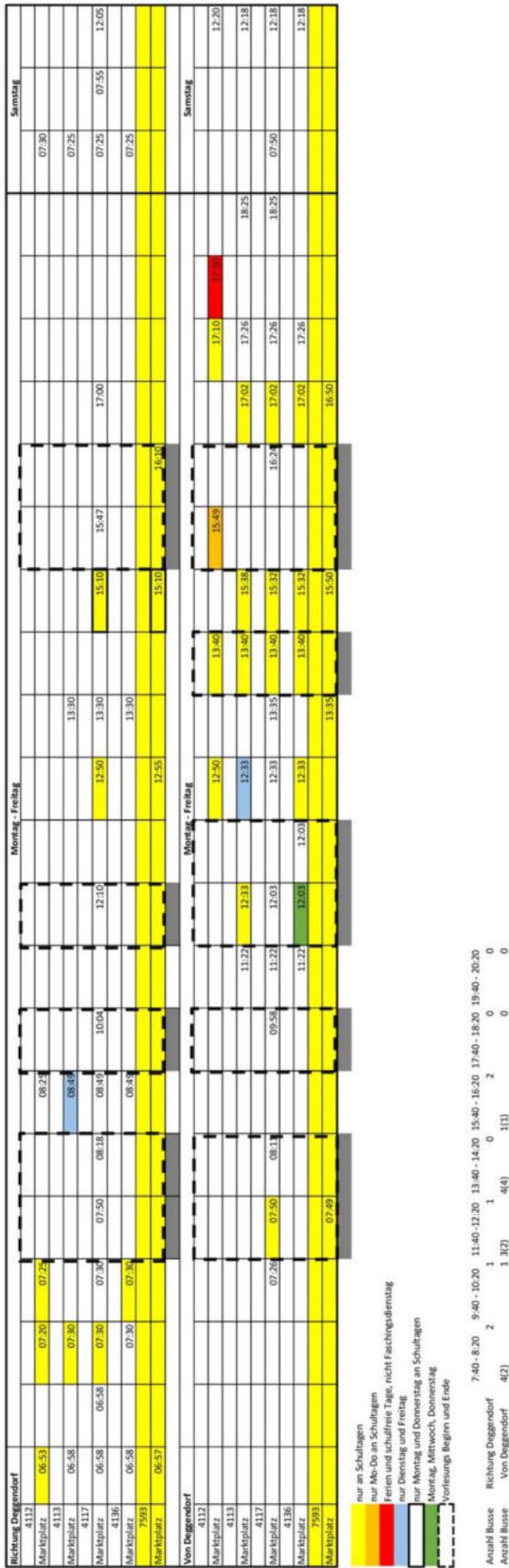


Abbildung 76: Busfahrplan ab Metten Marktplatz, INGEVOST

Im Landkreis Deggendorf existiert ein Rufbussystem, welches mit der Linie 8221 auch den Markt Metten bedient.



5 BEWERTUNG

5.1 Werte, Stärken, Chancen

Metten zeichnet sich durch seine Lage im Übergangsbereich vom Donauleithang hin zu den Donauauen aus. Diese Lage verschafft Metten ein insgesamt sehr prägnantes, vielseitiges und harmonisches Ortsbild. Der Markt bietet große Qualitäten hinsichtlich der nutzbaren Freiräume wie den Sportanlagen und des Freibads (zukünftig Naturbad). Auch das überregional bekannte Kloster mit seiner Bibliothek ist eine klare Stärke des Ortes.

Eine weitere nennenswerte Stärke des Ortes ist die außerordentlich gute Ausstattung hinsichtlich Bildungsanstalten. Die Verfügbarkeit von Grund- und Mittelschule als auch dem Vorhandensein eines Gymnasiums ist ein entscheidender Standortfaktor des Marktes. Auch die derzeit geplante Ansiedlung der Technischen Hochschule Deggendorf (voraussichtlich 2029) ist als künftiger Standortfaktor zu begrüßen.

Die direkte Nähe zur Donau ist ein derzeit noch wenig genutztes Potential, vor allem im Hinblick auf die bereits bestehenden Verbindungsmöglichkeiten durch den Mettener Bach und die ehemalige Bahntrasse. Entlang dieser Achsen können alle für die Naherholung bedeutsamen Orte miteinander verbunden werden. Die Verbindung des Ortskerns zur Donau ist auch unter dem Gesichtspunkt des Anschlusses an die überregionalen Fahrradwege als erstrebenswertes Ziel

Innerhalb des Siedlungsgebietes befinden sich diverse, derzeit baulich ungenutzte Potentialflächen, welche sich gut eignen würden um moderne und zeitgemäße Wohnmodelle wie zum Beispiel Generationenwohnen, studentisches Wohnen etc. zu realisieren.

Berg zeichnet sich durch seinen noch dörflichen Charakter aus, dieser soll weitestgehend erhalten bleiben. Es liegt eingebettet in der für die Region typischen Kulturlandschaft mit angrenzenden Forstbeständen, welche sich für die örtliche Naherholung positiv auswirkt.

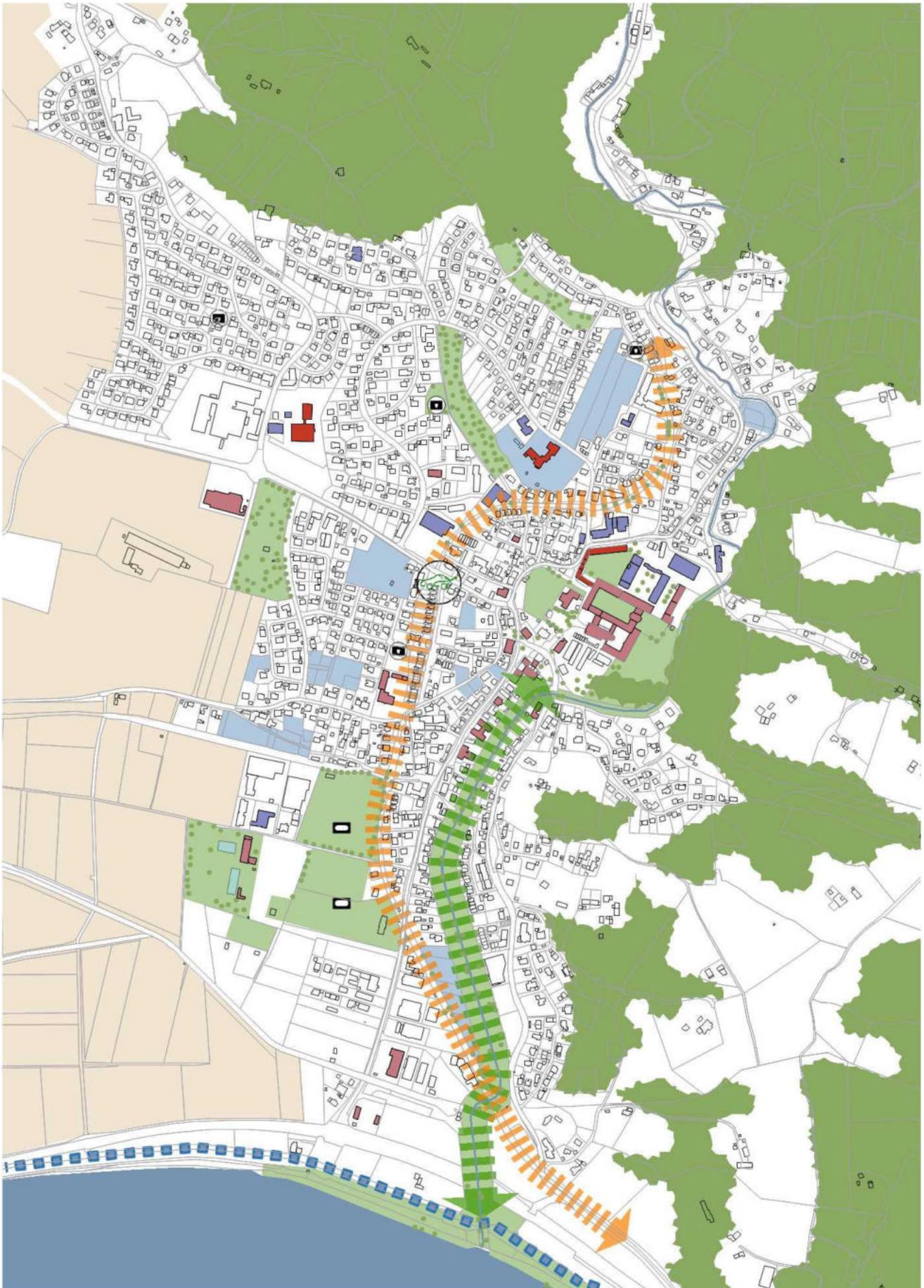


Abbildung 77: Werte, Stärken, Chancen Hauptort Metten; G+2S

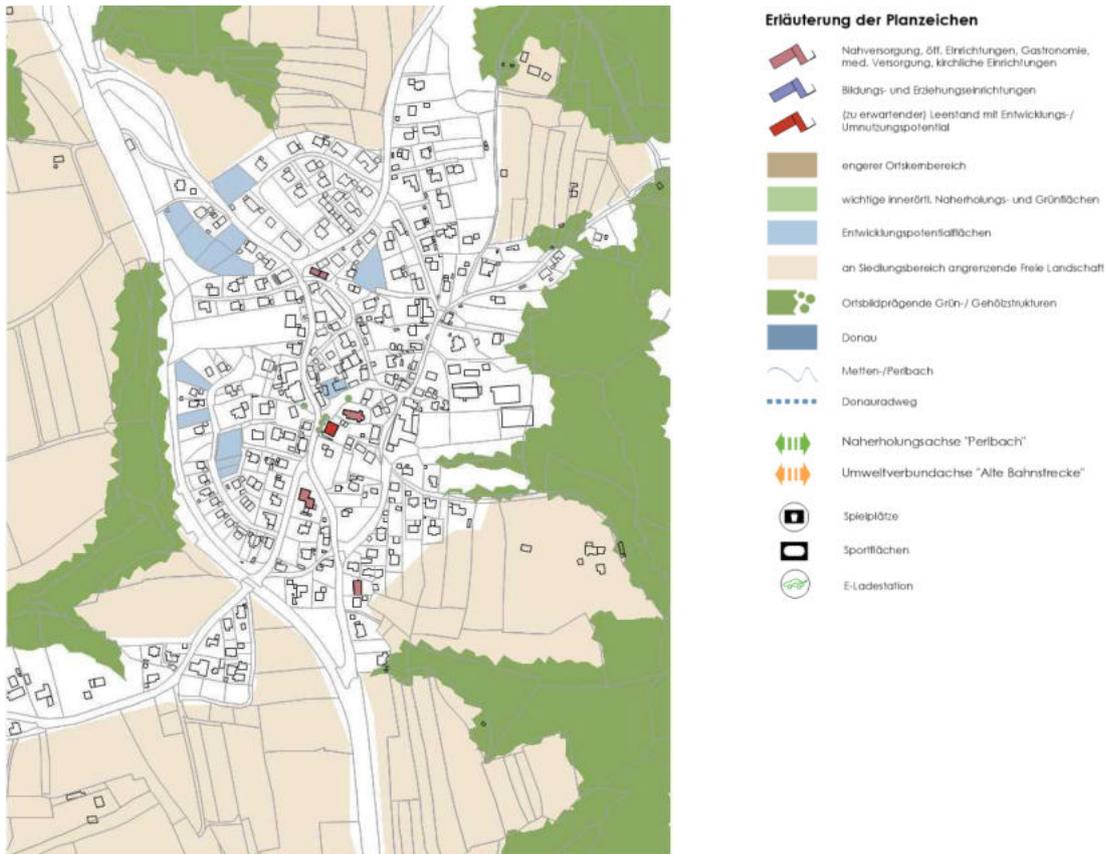


Abbildung 78: Werte, Stärken, Chancen Ortsteil Berg; G+2S

5.2 Defizite, Probleme, Risiken

Der Mettener Bach ist über die bestehenden Qualitäten hinaus weiter zu entwickeln. Hier bestehen noch große Potentiale zur Verbesserung. Vor allem im Norden des Ortes ist der Bach nur noch kaum erlebbar. Der Marktplatz weist auch mehrere Defizite hinsichtlich der Nutzbarkeit und der räumlichen Gestaltung auf. Dies wird im Weiteren noch detaillierter dargestellt.

Der Ortskern weist eine akute Stellplatznot auf, vor allem im Bereich des Marktplatzes sind nicht genügend Flächen für den Parkbedarf vorhanden.

Hinsichtlich der Versorgung ist das Fehlen eines Drogeriemarktes zu nennen. Dieser würde vor allem im Bereich des Marktplatzes die Versorgungsstruktur des Ortskerns deutlich stärken. Es wurden bereits mehrere Überlegungen angestellt, wie sich ein Drogeriegeschäft am Marktplatz ansiedeln könnte. Bis jetzt konnte jedoch noch keine sinnvolle Lösung gefunden werden.

Fehlende Verbindungen hinsichtlich des Wegenetzes ist vor allem im Bereich des alten Bahnhofsgeländes ersichtlich. Zwar ist hier ein Queren des Geländes ohne nennenswerte verkehrstechnische Risiken möglich, dennoch fehlt im Süden eine Querungshilfe und die gestalterische Konsequenz entlang des Weges wird unterbrochen. Der Grünzug des Eichenhains ist trotz seiner Nähe zum Ortszentrum ungünstig daran angebunden. Eine gestalterisch erlebbare Verbindung ist nicht vorhanden.

Das Überschwemmungsgebiet schränkt die Siedlungsausdehnung in Richtung Süden stark ein, die Hochwasserschutzmaßnahmen befinden sich derzeit jedoch im Bau und sollten 2025 fertig gestellt werden. Dann ist auch eine weitere Siedlungsausdehnung nach Süden denkbar.

In Berg fällt auf, dass der vorhandene Ortsmittelpunkt nur wenig Aufenthaltsqualitäten aufweist. Der historische Dorfkern ist aufgrund der engen Bebauung und der bewegten Topographie räumlich sehr eingeeengt.

Das alte Schulhaus, welches zusammen mit der Kirche und dem Wirtshaus den Mittelpunkt des Orts bildet steht leer. Die Kirche im Ensemble mit dem umliegenden Friedhof schirmt sich aufgrund der Einfriedung und der höheren Lage vom Kern ab. Das direkt neben der Straße liegende Denkmal hat aufgrund der fehlenden Aufenthaltsmöglichkeiten trotz seiner zentralen Lage keinen Charakter als Mittelpunkt des Berger Ortskerns.

Öffentlich nutzbare Freiflächen wie ein Spielplatz oder Grünflächen im Siedlungsgebiet sind nicht vorhanden.

Die örtliche Nahversorgung von Berg in Form eines Dorfladens o.ä. ist derzeit nicht gegeben. Lediglich die Metzgerei sowie der Bioladen stellen eine Möglichkeit zum lokalen Einkauf. Eine vollständige Versorgung an Lebensmitteln ist somit nicht gegeben.

Gestalterisch lässt sich anmerken, dass vor allem in letzter Zeit mehrere Neubauten entstanden sind, welche hinsichtlich ihrer Freifächengestaltung Defizite aufweisen. Größere Steingärten, unverhältnismäßig große Gabionenwände wirken wie Fremdkörper innerhalb des traditionell ländlich wirkenden Ortes Berg.



Abbildung 79: Schwächen, Risiken Hauptort Metten; G+2S

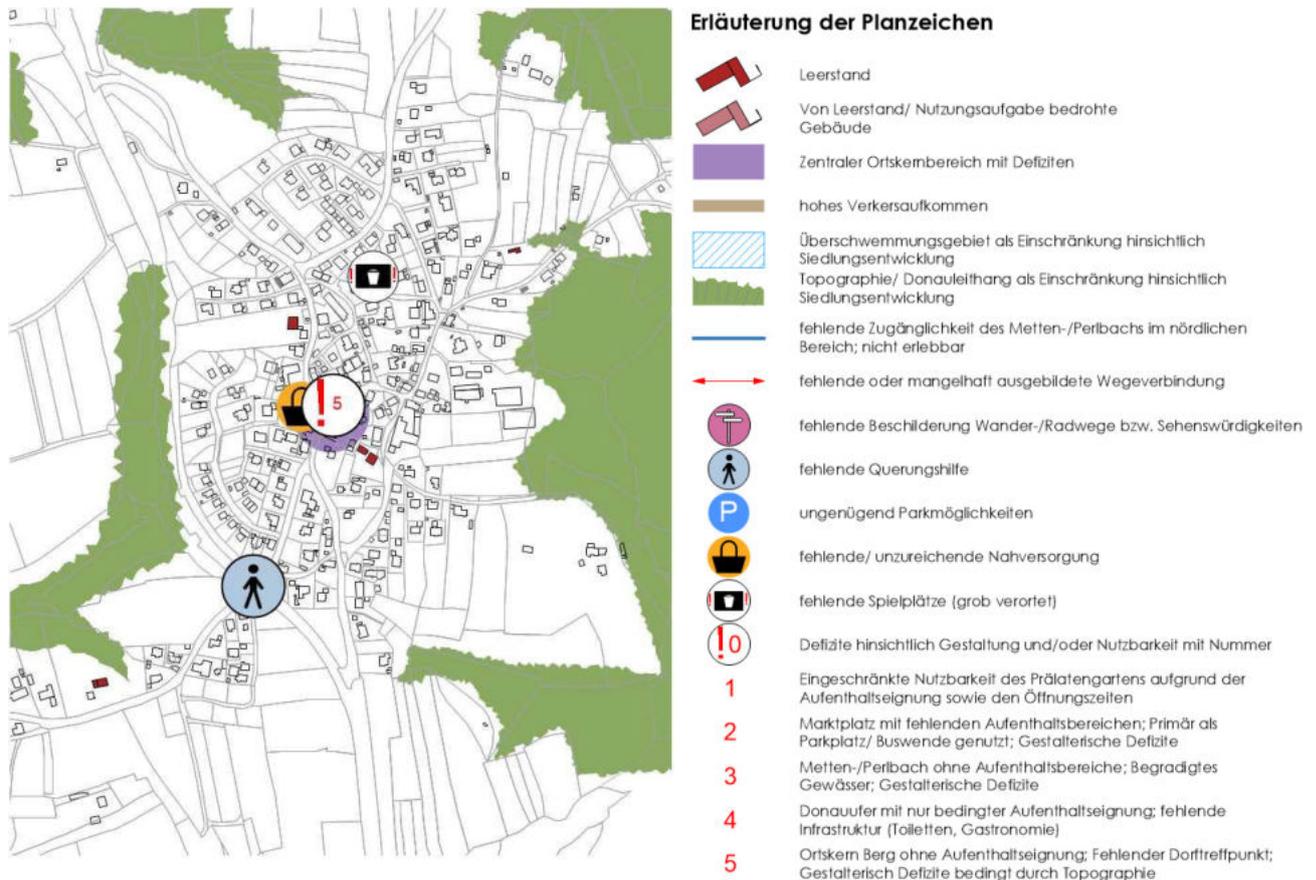


Abbildung 80: Schwächen, Risiken Ortsteil Berg; G+2S

Stärken +	- Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • St 2125 und BAB 3 als überörtliche Verkehrsverbindungen und somit Reduktion von ortsfremdem Durchgangsverkehr • Kompakte Dorfstruktur mit guter fußläufiger Erreichbarkeit (Stadt der kurzen Wege) • Gesamtes Gemeindegebiet und umliegende Orte (Deggendorf, Neuhausen) gut von Metten aus mit dem Rad erreichbar • Sehr gut ausgebaute Fahrradverbindung nach Deggendorf • Grundzentrum mit Versorgungsfunktion, was Einkaufsfahrten mit dem PKW verkürzt bzw. unnötig macht • Landschaftlich schöne Strecken für den Radverkehr mit hohem Freizeitwert (entlang des Flusses, im Grünen) 	<ul style="list-style-type: none"> • Geringe Aufenthaltsqualität und hohes Verkehrsaufkommen in der Ortsmitte • Hohe Verkehrsbelastungen auf der Donaustraße / Neuhausener Straße • Marktplatz aufgrund der Stellplätze wenig attraktiv • Schlechte Anbindung mit dem ÖPNV (schlechte Taktfrequenzen; kein Angebot an Sonn- und Feiertagen) • Rad- und Fußverkehrsnetz ohne Durchgängigkeit und mit unsicherer Kreuzungsgestaltung • Viele weit verstreute Siedlungen fördern die Nutzung des MIVs • Straßentangenten sind auf MIV ausgerichtet • Ländlicher Raum mit großer Bedeutung des eigenen Autos

Abbildung 81: Übersicht der Stärken und Schwächenanalyse zum Themenbereich Verkehr

6 ZIELE



Abbildung 82: Zielkarte Metten 1:10.000; G+2S

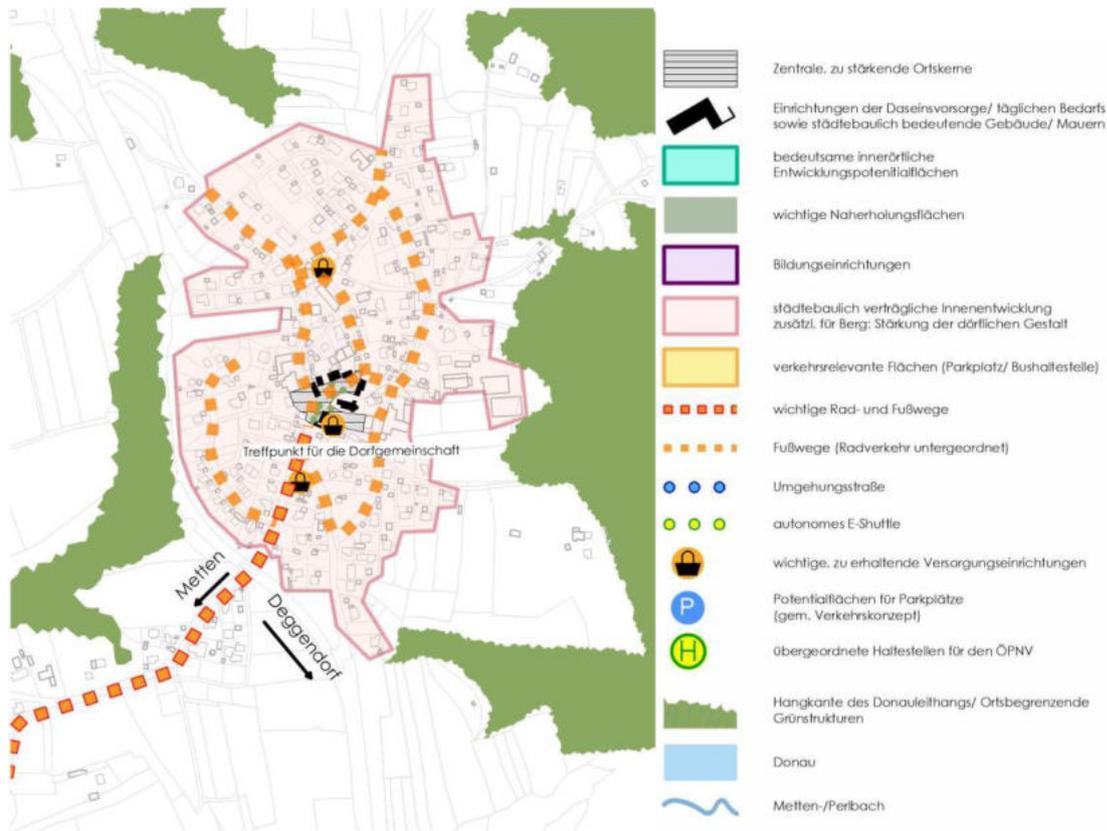


Abbildung 83: Zielkarte Berg, 1:10.000, G+2S

6.1 Verkehr und Mobilität, Wirtschaft und Beschäftigung

Der Markt Metten setzt sich für eine verträgliche Verkehrsgestaltung ein, um den Verkehrsfluss zu gewährleisten. Zu diesem Zweck wurde ein Verkehrskonzept entwickelt, das auch die Entlastung des Marktplatzes berücksichtigt.

Der potenzielle Verkehr der THD soll dabei bereits mit einbezogen werden. Zur Verbesserung des ruhenden Verkehrs wurde ein Stellplatzkonzept erarbeitet. Eine Stellplatzsatzung soll für ein ausreichendes Stellplatzangebot sorgen und insbesondere die Bedürfnisse von Handel und Dienstleistung berücksichtigen.

Der Markt Metten bietet sich zur Umsetzung des Konzepts der Stadt der kurzen Wege an. Um den Umweltverbund zu stärken, soll der Radverkehr gefördert und die Sicherheit für Fußgänger erhöht werden.

Darüber hinaus wird der öffentliche Verkehr gestärkt, um die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel attraktiver zu machen, nicht nur tagsüber während der Woche, sondern auch in den Randzeiten und am Wochenende. Auch die Belebung des Marktplatzes und die Förderung des Tourismus sind wichtige Ziele.

Die Umsetzung dieser Maßnahmen soll die Verkehrssituation und die Qualität des Verkehrs in Metten verbessern und damit auch die Lebensqualität für Bewohner und Besucher erhöhen.

In der nachfolgenden Übersicht finden sich die Ergebnisse der Zieldefinition für den Verkehr, festgelegt und priorisiert durch die Lenkungsgruppe.

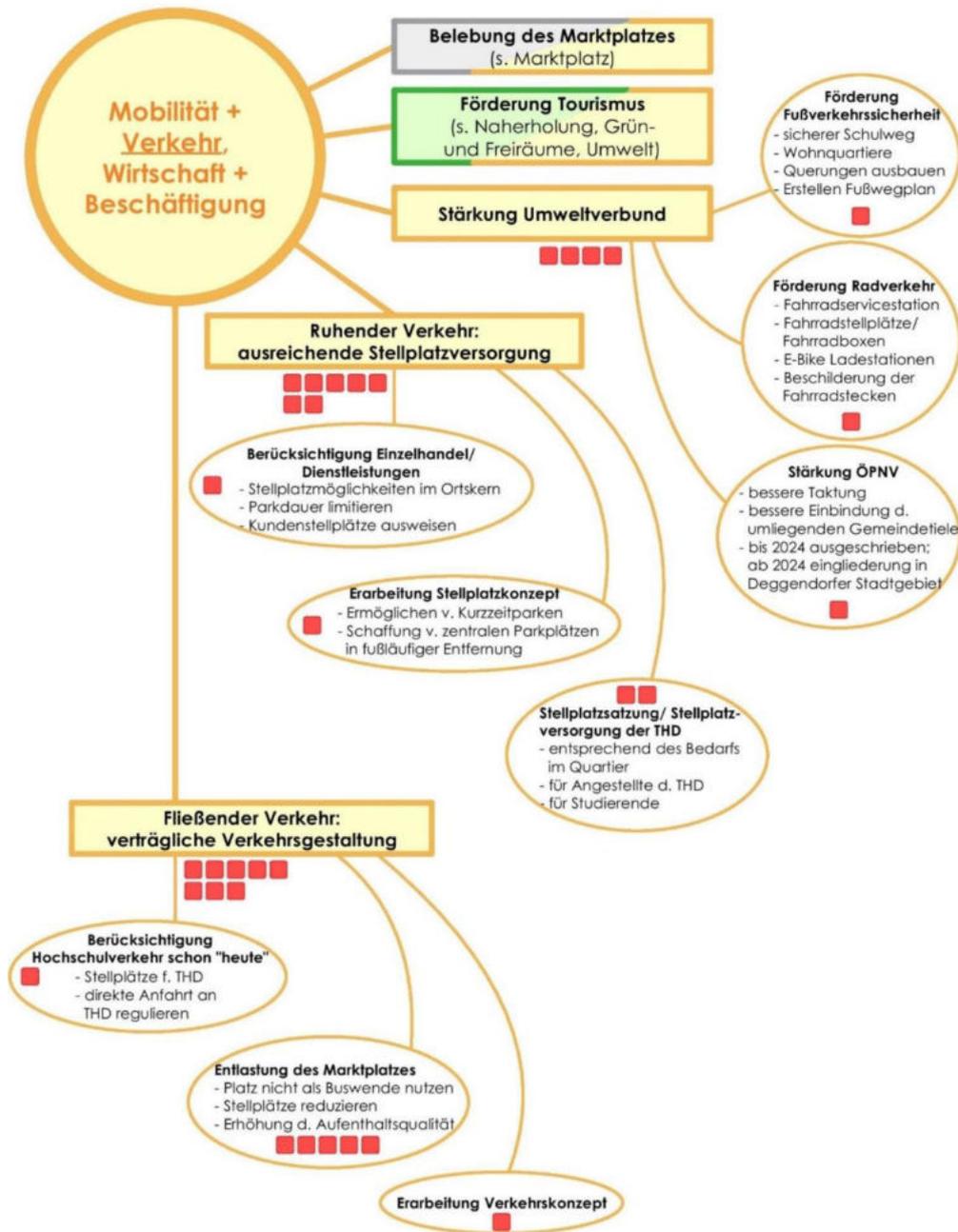


Abbildung 84: Ergebnisse der Zieldefinition für den Verkehr

6.2 Naherholung, Freiräume und Umwelt

Insbesondere die Förderung der Naherholung wurde im Zuge der Priorisierung durch die Lenkungsgruppe als Oberziel besonders häufig bepunktet. Auch die Stärkung und Vernetzung der innerörtlichen Freiflächen wurde als wichtiger Punkt herausgestellt.

Zielformulierungen wie die Nutzbarmachung des Donauufers sowie der Ausbau des Perlbachs sollen die Freiraumqualitäten und die Aufenthaltseignung der Freiräume verbessern. Aufgrund der Lage der interessanten Mettener Freiräume ist der Ausbau einer Freiraum-Achse denkbar. Diese hätte das Ziel, die begleitende Rad- und Fußwege und Aufenthaltsqualität zu verbessern, wurden bei der Beteiligten an des Lenkungsgruppentreffens als bevorzugte Maßnahmen markiert. Dazu sollte auch der Markplatz, vor allem der Prälatingarten als altersgerechte und nutzbare Mittelpunkt die Vernetzte Freiflächen gestaltet und verbessert werden.

Ausgelassen als Handlungsfelder durch das Verfahren sind die Themen von Energiemanagement, Vitalisierung der Veranstaltungsgelände und des Jugendtreffs im Bereich des Freibads sowie Gründung eines Campingplatzes gewesen.

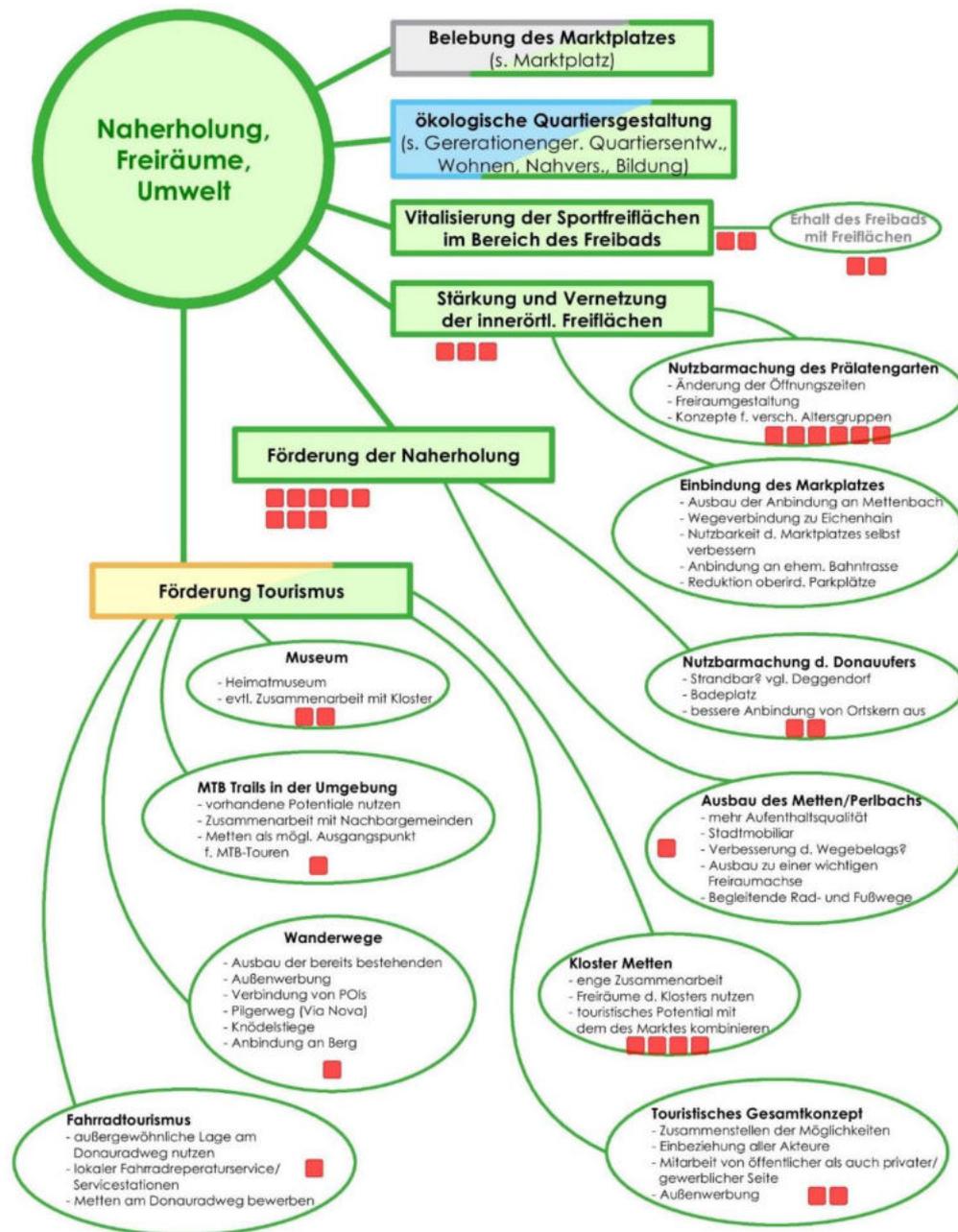


Abbildung 85: Naherholung, Freiräume und Umwelt; G+2S

6.3 Generationengerechte Quartiersentwicklung

Das Handlungsfeld beschäftigt sich insbesondere mit der Zielsetzung, die Wohnquartiere der Bedürfnisse der Mettener Gesellschaft gerecht zu werden und zu verbessern. Dies beinhaltet die Eignung der Immobilien für Familien hinsichtlich des Grundrisses und der Kosten, einer guten Einbindung der bestehenden als auch kommenden Bildungseinrichtungen (THD) sowie einer entsprechenden attraktiven Um- und Durchgrünung der Siedlungsbereiche. Hierzu wurde im Zuge der Lenkungsgruppentreffen die Attraktivität für Familien als bedeutendstes Ziel genannt. Die Schaffung von familiengerechten Wohnformen (vgl. 6.4) und eine insbesondere für junge Familien stemmbare Finanzierbarkeit sind hier die höchstpriorisierten Ziele.

Im Hinblick auf die Ansiedlung der Technischen Hochschule Deggendorf ist davon auszugehen, dass einige Studenten in Metten wohnhaft werden, hierzu soll ein Studentenwohnheim errichtet werden.

Hinsichtlich der Durchgrünung der Wohnquartiere sollen Grünflächen erhalten und wenn möglich vergrößert werden. Dabei soll die Verwendung von heimischen Pflanzen, soweit sinnvoll bevorzugt werden.

Themen wie ökologische Bauweise sowie Energieeffizienz wurden im Zuge des Priorisierungsvorganges geringer gewichtet.

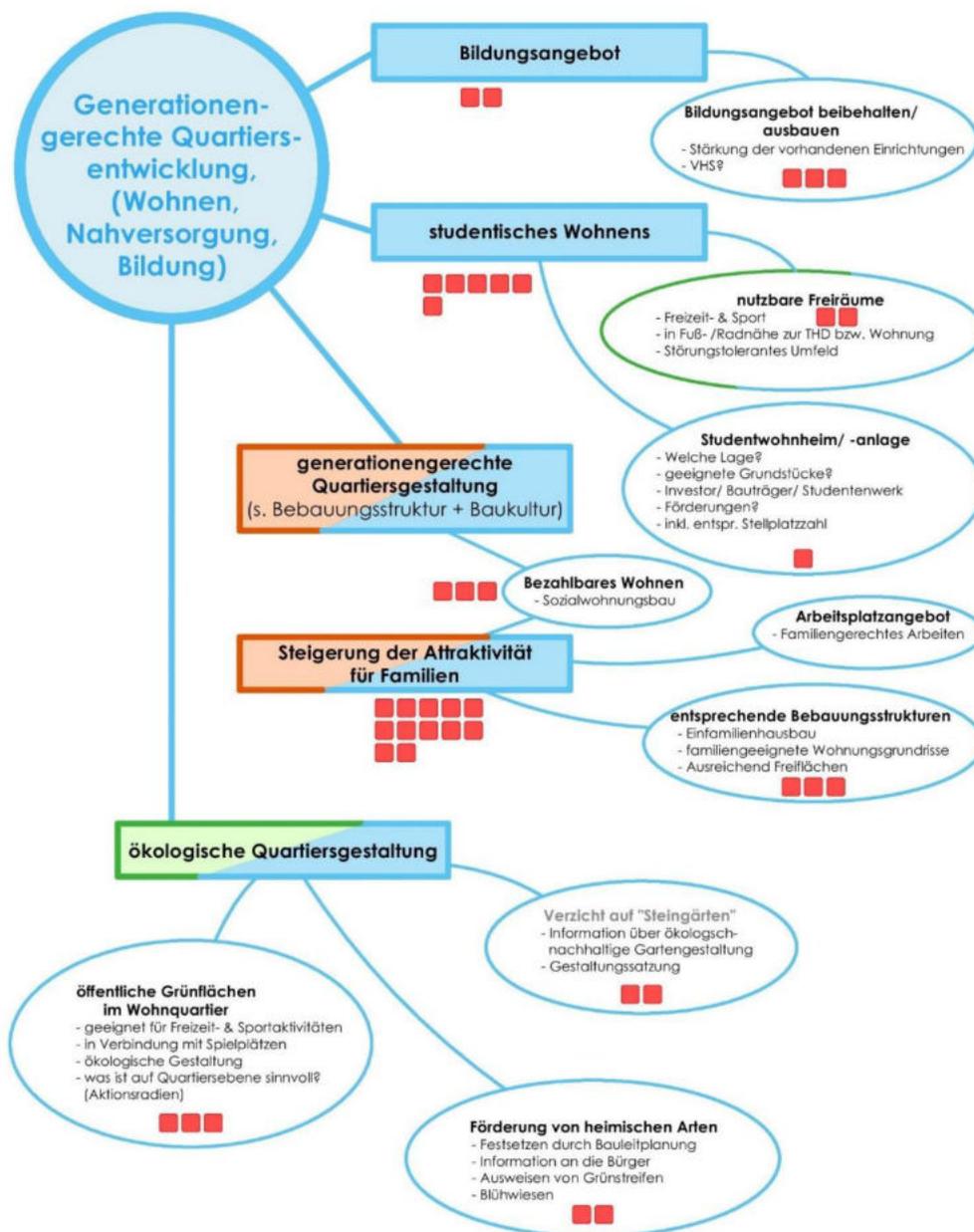


Abbildung 86: Generationengerechte Quartiersentwicklung

6.4 Bebauungsstruktur und Baukultur

Priorisiert wurde bei diesem Handlungsfeld insbesondere die quartiersgerechte Baugestaltung als Ziel. Diese soll nach Nutzung, Funktion und Umgriff kategorisierte Bauformen definiert und durch eine entsprechende Maßnahmen geregelt werden. Hierzu sollen die Quartiere im Bestand analysiert werden und auf z.B. bauleitplanerischer Ebene entsprechend entwickelt werden. Insbesondere Merkmale wie bauliche Dichte, Gebäudehöhen, Wohnungstypologien sowie Größe und Verträglichkeit mit dem Bestand sind hierbei zu betrachten.

Ebenso zu betrachten ist die generationengerechte Quartiersgestaltung und welche Anforderungen sich damit auf die Gebäude ergeben. Hier wurde differenziert zwischen einem Familiengerechten Wohnen, worunter insbesondere die Förderung von familientauglichen Wohneinheiten sowie die notwendigen Freiflächen (vor allem im Geschosswohnungsbau) und Mehrgenerationenwohnen. Mehrgenerationenwohnen ist im derzeitigen Bestand nur bedingt und vor allem im kleineren privaten Maßstab möglich. Um diese Situation der immer älter werdenden Gesellschaft anzupassen sollen moderne Konzepte angedacht und erarbeitet werden um solche Konzepte auch in größerem Maßstab realisieren zu können. Dies beinhaltet unter anderem die Sicherung geeigneter Grundstücke sowie das Schaffen von Anreizen für mögliche Investoren.

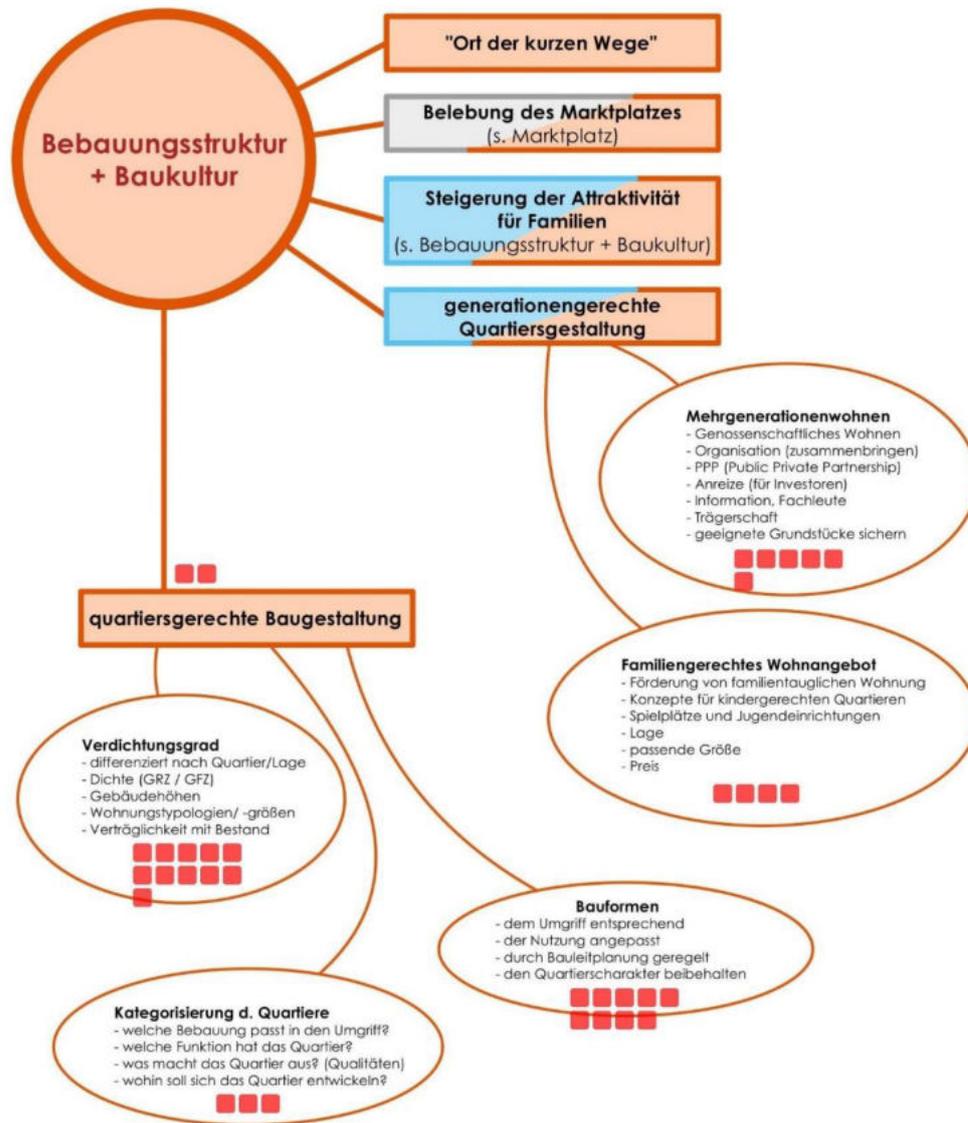


Abbildung 87: Bauungsstruktur + Baukultur

6.5 Belebung des Marktplatzes

Um dieses Ziel erreichen zu können, sollte in der ersten Linie die Aufenthaltsqualität des Innenbereichs durch Reduzierung des motorisierten Verkehrs und Stellplatzflächen sowie Förderung von konsumfreien Bereichen verbessert werden. Diese Maßnahmen geben auch mehr Raum zur Weiterentwicklung der Wochenmärkte und Gemeindefeste und andere öffentliche Events. Dabei sind eine Stärkung des Einzelhandels und Angebote zur Realisierung der Ziele auch von Vorteil. Zur Attraktivität des Marktplatzes zählen auch eine Einbindung in Grünachsen, nämlich Verbindung zur Donau und Anschluss an den Perlbach durch fußläufige Erschließungen und Anbindungen. Durch Einzelmaßnahmen wie Querungshilfen, variierende Pflasterbeläge und reduzierte Hindernisse sollte die Barrierefreiheit des Marktplatzes gefördert werden.

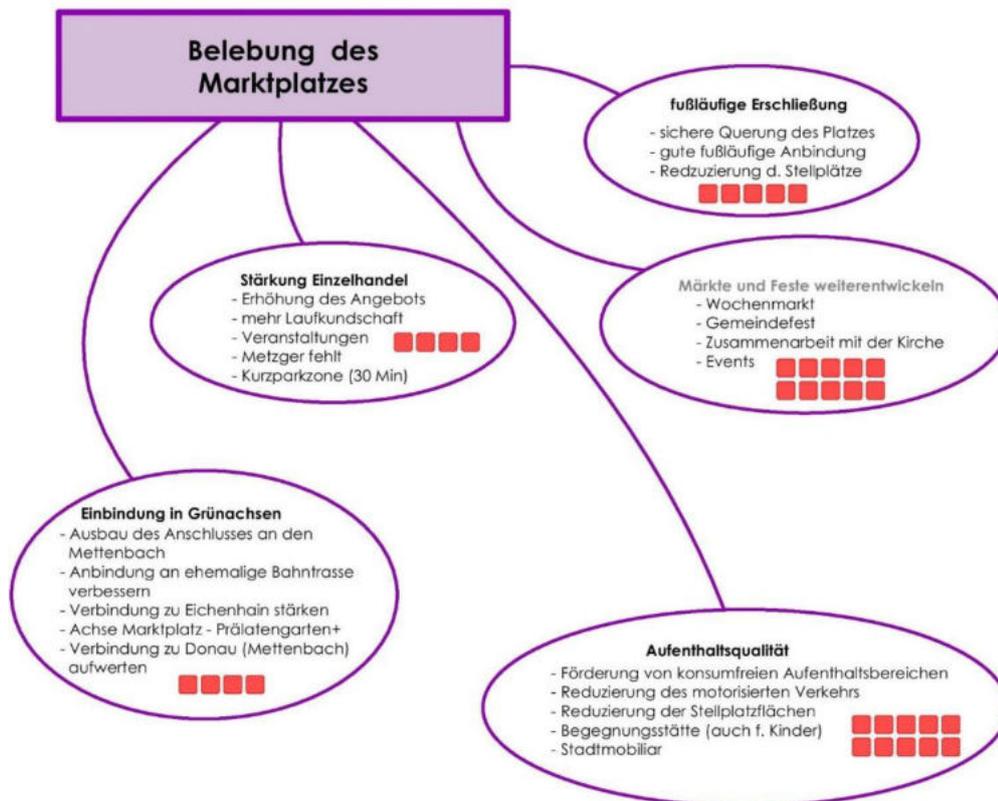


Abbildung 88: Belebung des Marktplatzes

6.6 Berg

Die Reaktivierung des Wirtshauses als Mittelpunkt des Ortsteils mit neuen Konzepten von diversen Nutzungen ist nach Ergebnissen des Treffens als das Hauptziel in Berg anzusehen. Dabei lässt es sich auch fragen, ob einige Läden (Bioläden, Metzger, Bäcker usw.) aus der Umgebung das Interesse hätten, in einer Form der Kooperation die Versorgung in Berg zu verbessern oder sich eventuell in Berg anzusiedeln. In dieser Zielsetzung sind auch die Mettener Wegeachsen durch Fuß- und Radwege an Berg anzubinden.

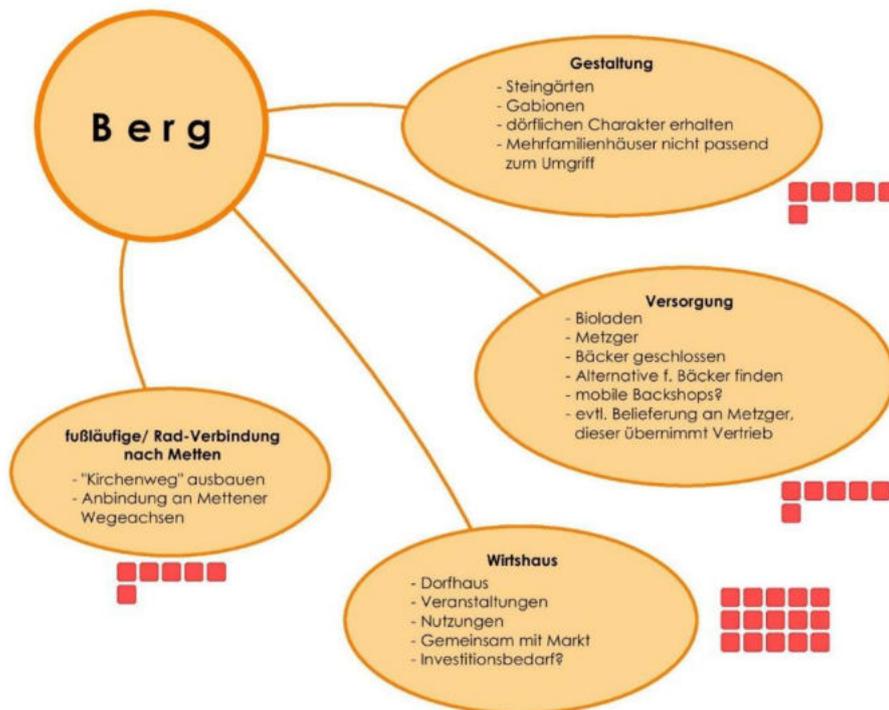


Abbildung 89: Berg, mögliche Zielsetzungen

6.7 Klimaschutz

Ein zeitgemäßer Umgang mit dem Klimaschutz und eine Berücksichtigung des Klimawandels im Zuge der Ziel- als auch Maßnahmenfindung schlagen sich in einigen der durch die Lenkungsgruppe festgelegten Ziele und Maßnahmen nieder.

Bauleitplanung sowie Konzeptplanungen

Rahmenplanung (Maßnahme 1a) als Grundlage für eine geordnete Innenentwicklung im baurechtlich unbeplanten Innenbereich sowie Überarbeitung bestehender Bebauungspläne mit Ziel der Nachverdichtung zum flächensparenden Umgang mit Fläche und Boden (Maßnahme 1c). Bereits in Bearbeitung, Festsetzungen zu Bepflanzung, Regenrückhalt, Verbot von Schottergärten.

Des Weiteren wurde bereits eine Gartengestaltungssatzung in Kraft gesetzt, welche die Gestaltung privater Grünanlagen regelt und Gemeindegewalt die Neuanlage von Schottergärten ausschließt. Dies kommt dem Siedlungsklima, der örtlichen Artenvielfalt und der Kleinfafa zugute.

Ordnungs- und Baumaßnahmen

Des Weiteren sind mehrere bauliche Maßnahmen hinsichtlich öffentlicher Grünflächen aufgeführt. Diese Maßnahmen sollten auch im Hinblick auf klimaschutzrelevante Themen durchgeführt werden. Hier ist zum Beispiel die Verbesserung der Nutzbarkeit des Perlbaehes (Maßnahme 2b) und die Neugestaltung des Donaufufers als Freizeitareal (Maßnahme 2e) zu nennen.

Verkehr

Ein großes Thema des ISEKs ist die Untersuchung und Verbesserung der verkehrlichen Situation im Gemeindegebiet. Innerhalb dieses Themenbereiches sind diverse Maßnahmen betitelt, welche sich positiv auf die (Klein-)klimatische Situation auswirken. Zum Beispiel sind Maßnahmen wie die Optimierung der Fahrradwegeanbindungen (Maßnahme 2h), Einführung von Fahrradstraßen inkl. angemessener Beschilderung (Maßnahme 2i) und die Schaffung von Fahrradabstellanlagen (Maßnahme 2j) dem Ziel geschuldet, Metten insgesamt fahrradfreundlicher zu gestalten, was den motorisierten Verkehr reduzieren soll. Außerdem soll auch der motorisierte Verkehr im Ortsgebiet umstrukturiert werden, durch Unterbringung eines Kreisverkehrs am Marktplatz und Bau einer neuen Umgehungs- und Erschließungsstraße (Maßnahme 2r) westlich des Hauptortes Metten wird das Ortszentrum hinsichtlich des PKW-Aufkommens reduziert, bzw. der Verkehr fließender gestaltet, was eine Reduzierung des Stauvorkommens im Zentrum zur Folge hat.

Kommunale Programme/ Management

Neben den baulichen Maßnahmen sollen auch einzelne Programmmaßnahmen durchgeführt werden, welche dem Klimawandel entgegenwirken, bzw. welche sich mit dem Umgang mit den Auswirkungen des Klimawandels auseinandersetzen. So soll zum Beispiel eine Sanierungsberatung sowie ein Klimamanager initiiert werden (Maßnahme 3e). Im Zuge der Überarbeitung veralteter Bebauungspläne ist aufgefallen, dass anfallendes Niederschlagswasser in bereits bebauten Gebieten nur selten gespeichert, geschweige denn genutzt wird. Aufgrund der Tendenz Siedlungen und Städte langfristig mit Wasserspeicherfunktion zu versehen (Schwammstadt) ist hier eine Beratung vorgeschlagen, wie im Zuge der Nachverdichtung besser und nachhaltiger mit anfallendem Niederschlagswasser umgegangen werden kann (Maßnahme 3h).

7 MASSNAHMEN

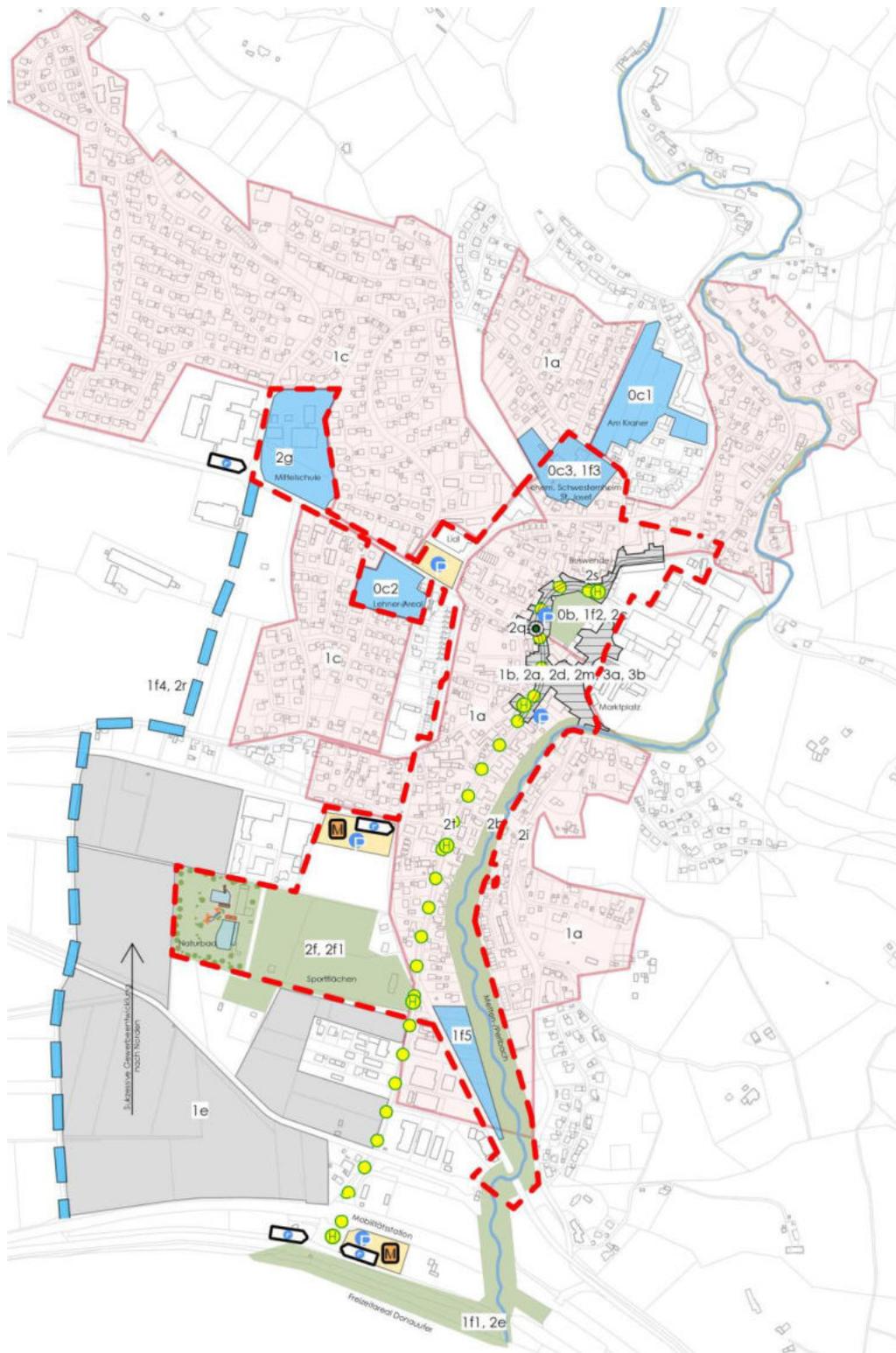
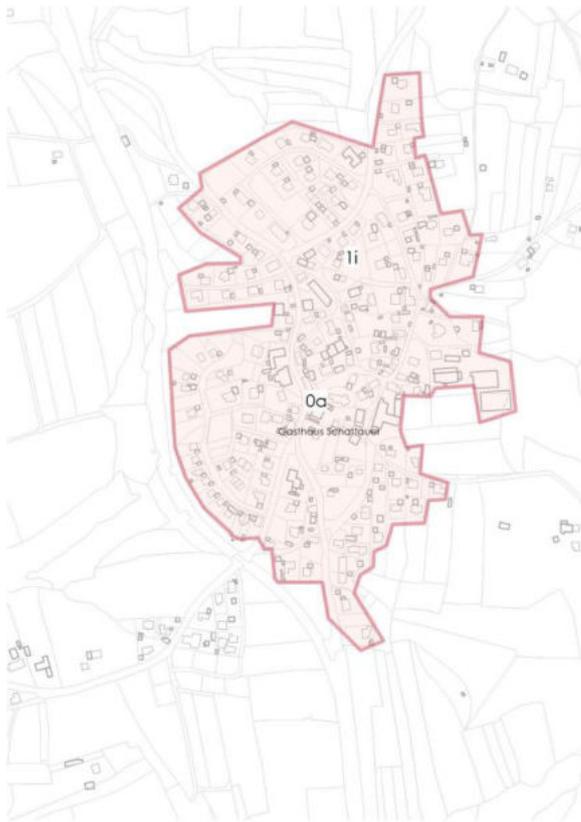


Abbildung 90: Maßnahmen-Karte Metten

**Allgemein**

Vorschlag Sanierungsgebiet

z.B. 1a

Maßnahme mit Nummer verortet

Freiräume

Marktplatz-/ Ortskernsanierung (Wettbewerb), ergänzende kommunale Programme (Fassaden-, Geschäftsflächenprogramm, Einführung Parkraumbewirtschaftung)



Maßnahmen zur Freiraumentwicklung



Förderung der Erlebbarkeit des Metten-/Perlbach

bauliche Siedlungsentwicklung

Entwicklungsstudien zur Potentialabschätzung bedeutender Innenentwicklungsflächen



Bauleitplanung: Innenentwicklung (Überarbeitung von Bebauungsplänen, Rahmenplan über unbeplanten Innenbereich)



bedarfsgerechte vorrangige Gewerbeentwicklung

Verkehr

Erichtung von Parkplätzen zur Entlastung des Ortskerns



Neubau einer westlichen Erschließungsstraße



Etablierung eines autonomen E-Shuttle mit Haltestellen



Einrichtung von Mobilitätsstationen an den Auffangparkplätzen



Einführung Parkleitsystem



Umgestaltung Einmündung (Kreisverkehr)

Abbildung 91: Maßnahmen-Karte Berg

Konzept Ruhender Verkehr

- Einführung Parkraumbewirtschaftung
- Schaffung neuer Parkplätze am Prälatengarten
- Schaffung von kostenfreien Auffangparkplätzen
- Errichtung von Mobilitätsstationen an Auffangparkplätzen
- Einführung Parkleitsystem
- Errichtung eines autonomen E-Bus-Shuttles
- P Donauufer ↔ Marktplatz

Ziel: Durch Wegfall von Parkplätzen Erhöhung der Aufenthaltsqualität auf dem Marktplatz

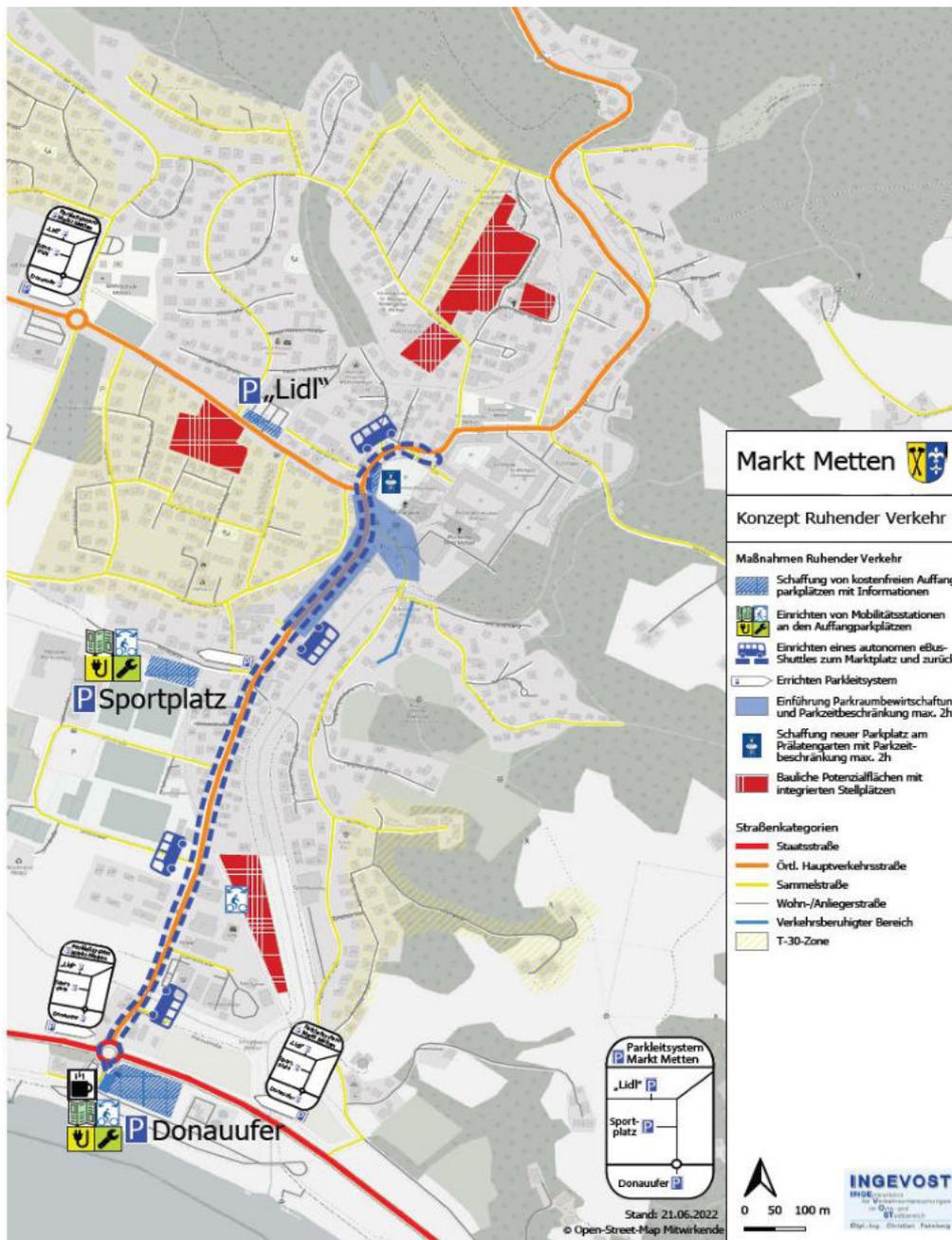


Abbildung 92: Konzept ruhender Verkehr

7.1 Erläuterung der Maßnahmen

0 Sofortmaßnahmen

0 a Gespräche über Möglichkeiten zur Reaktivierung des Gasthauses Schattauer

Zur Reaktivierung des Gasthauses Schattauer sollen Möglichkeiten gefunden werden, wie man das Gasthaus langfristig als wichtigen Treffpunkt der Berger Dorfgemeinschaft erhalten kann. Mögliche Kooperationsmodelle seitens des Eigentümers und Betreibers sowie der Marktgemeinde Metten sollen hierbei eruiert werden. Derzeit konnte der Betrieb des Gasthauses zwar wieder aufgenommen werden, dennoch sollte langfristigen Sicherung eine mögliche Kooperation weiterhin in Betracht gezogen werden.

0 b Änderung der Öffnungszeiten und Nutzungsbedingungen Prälategarten

Die Maßnahme wurde bereits im Zuge der ISEK- Erstellung umgesetzt. Um den Prälategarten besser der Allgemeinheit zur Verfügung zu stellen, war die Nutzung dieser bedeutenden innerörtlichen Freifläche mehr den Bedürfnissen der Bevölkerung anzupassen. Das Betretungsverbot der Rasenflächen wurde aufgehoben und die Öffnungszeiten wurden angemessen erweitert.

0 c Eigentümeransprache zur generationengerechten Quartiersentwicklung

Um bedeutende innerörtliche Potentialflächen einer zielgerichteten und bedarfsgerechten Bebauung zuzuführen, sollen die Eigentümer der folgenden drei Areale angesprochen werden, um die seitens der Marktgemeinde festgelegten Ziele in Einklang mit den Erwartungen der Eigentümer zu bringen.

0 c1 Am Kraner (familiengerechtes Wohnen/ Mehrgenerationenwohnen)

Auf der Fläche wird derzeit ein Bauleitplanverfahren durchgeführt, es soll versucht werden, in das laufende Verfahren die Zielvorstellungen, welche im Zuge des ISEKs herausgearbeitet wurden, in die weitere Planung mit einfließen zu lassen. Wie sich diese Zielsetzung mit den Vorstellungen des Eigentümers realisieren lässt, ist Ziel dieser Eigentümeransprache.

0 c2 Lehner-Areal (familiengerechtes Wohnen/ Mehrgenerationenwohnen)

Das seit Jahrzehnten brachliegende Grundstück im unmittelbaren Ortskernbereich ist eine der wenigen derzeit noch unbebauten großflächigen Potentialflächen im Siedlungsbereich. Eine familiengerechte Entwicklung von neuen Bauflächen wurde im Zuge der Zielfindung des ISEKs seitens der Lenkungsgruppe angestrebt. Eine Entwicklung hin zu möglichen Mehrgenerationenmodellen ist aufgrund der guten Lage zu den wichtigen Versorgungseinrichtungen im Umfeld des Marktplatzes auch denkbar.

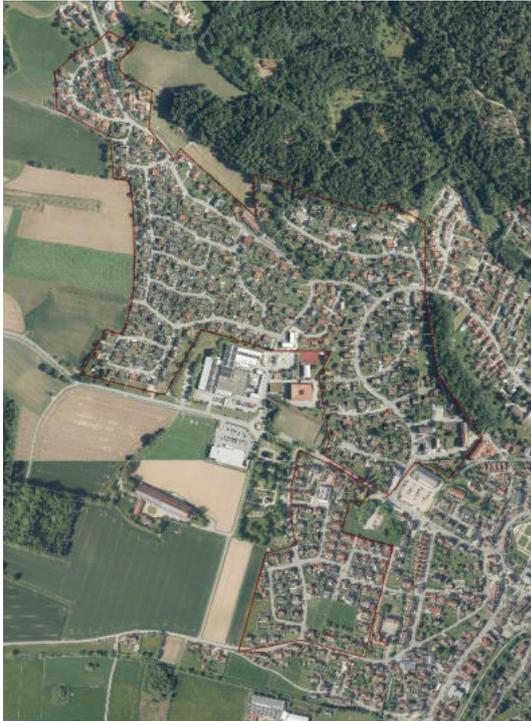
0 c3 ehem. Schwesternheim St. Josef (studentisches Wohnen)

Das ehemalige Schwesternheim St. Josef (Arme Schulschwestern) hat als Stiftung mit Aufgabe der Nutzung als Schülerinnenheim seinen Stiftungszweck verloren und steht entsprechend seit einiger Zeit leer. Ziel der Eigentümeransprache ist, das bestehende Gebäude einer sinnvollen Nutzung zuzuführen. Denkbar wäre, aufgrund des Grundrisses, eine Umnutzung hin zu einem Studentenwohnheim. Diese mögliche Nachnutzung ist mit den Verantwortlichen der Stiftung zu klären. Die vorhandene Bausubstanz scheint jedoch bereits marode, ob eine Nutzung der Anlage so machbar ist, ist zu prüfen.

1 b VOF-Verfahren / Wettbewerb Marktplatzsanierung

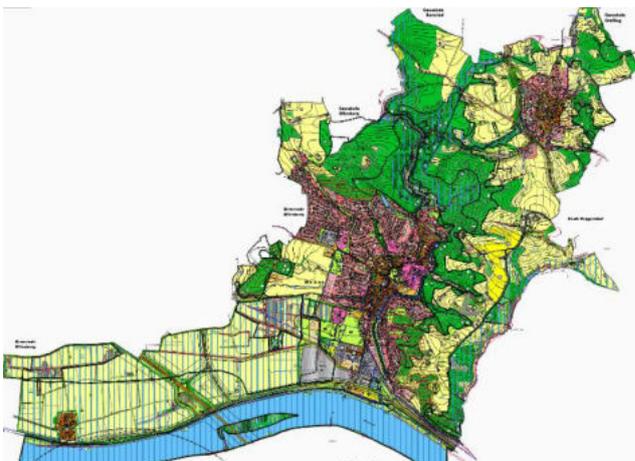
Der Mettener Marktplatz wurde jahrelang als Parkplatz und Buswendepunkt genutzt, worunter die Aufenthaltseignung und -qualität des Platzes starke Einbußen erfuhr. Derzeit werden Konzepte erarbeitet, welche die Verlagerung der Bushaltestelle sowie der Parkplätze an geeignetere Orte im Kernbereich des Marktes andenken. Durch die neu gewonnenen Flächen am Marktplatz stellt sich nun die Frage, wie man diese am besten gestalten und nutzbar machen kann. Um diese Fragestellung am besten klären zu können soll für den gesamten weiteren Marktplatzbereich ein städtebaulicher Wettbewerb ausgelobt werden.

1 c Anpassung veralteter Bebauungspläne (Innenentwicklung/ Nachverdichtung)



Weite Teile des Mettener Nordens und Westens sind hinsichtlich Ihrer städtebaulichen Entwicklung durch z.T. veraltete und nicht mehr zeitgemäße Bebauungspläne geregelt. In Anbetracht der derzeitigen Klimakrise und dem damit einhergehenden Bedarf an flächensparendem Bauen sollen die bestehenden Bebauungspläne hinsichtlich ihrer Aktualität überprüft werden und zur Ermöglichung einer zeitgemäßen Innenentwicklung sowie Nachverdichtung überarbeitet werden. Teilweise wurden diese Überarbeitungen bereits beauftragt.

1 d Neuaufstellung des Flächennutzungsplans



Der derzeit rechtskräftige Flächennutzungsplan des Marktes Metten ist aus dem Jahr 1993. Um eine weitere geordnete Siedlungsentwicklung zu gewährleisten und um den heutigen Bedürfnissen diesbezüglich gerecht zu werden, ist der Flächennutzungsplan neu aufzustellen. Aufgrund des sich ändernden Überschwemmungsgebietsverlaufs ist es denkbar, größere Bereiche im Süden des Ortes einer Siedlungsentwicklung zuzuführen. Grundsätzlich ist der Markt Metten derzeit noch stark eingeschränkt, was die Beanspruchung neuer Siedlungsflächen angeht.

1 e Gewerbe im Südwesten (Bauleitplanung)



Der Markt Metten musste in den vergangenen Jahren diverse Unternehmen, welche an einer Ansiedlung im Gemeindegebiet interessiert gewesen wären ablehnen, da die Marktgemeinde keine geeigneten Flächen für Gewerbebetriebe vorhalten kann. Aufgrund der vorteilhaften Lage an der Autobahn BAB3 ist Metten ein attraktiver Standort für Betriebe. Mit der Lösung der Hochwasserproblematik durch die sich derzeit im Bau befindlichen Hochwasserschutzmaßnahmen ergeben sich neue Potentialflächen im Südwesten, welche aufgrund der günstigen Lage zur Autobahnauffahrt sinnvoll als Gewerbeeinheiten genutzt werden können.

1 f Entwicklungsstudien

Für einige Maßnahmen sind vorab Entwicklungsstudien durchzuführen, um einerseits die Möglichkeiten auszuloten und andererseits bereits konkrete Vorschläge für die jeweiligen Projekte zu erarbeiten. Die tatsächlichen baulichen Maßnahmen hierzu folgen unter Maßnahmennummern 2 ff.

1 f1 Freizeitareal Donauufer

Die Lage des Marktes Metten direkt an der Donau wird derzeit nur sehr eingeschränkt ausgenutzt, wobei das Potential für die Naherholung enorm groß ist. Als Gemeinde an der Donau sollte der Markt dies nutzen und die landschaftlich schöne Umgebung entsprechend nutzbar machen. Dies hat einen Mehrwert für die ansässige Bevölkerung als auch für den in Metten vorhandenen Tourismus. Die Entwicklungsstudie soll aufzeigen, welche Maßnahmen hierbei denkbar sind, auch hinsichtlich der bestehenden Einschränkung durch den Donaudeich bzw. des Abflusses innerhalb der Deichanlage und die eingeschränkte bauliche Nutzbarkeit.

1 f2 Prälatengarten

Der Prälatengarten hat als größere Grünfläche mitten im Ortskern eine zentrale Bedeutung für die Naherholung im Zentrum von Metten, gerade in Hinblick auf die derzeitigen Entwicklungen im näheren Umfeld wie die im Rahmen des ISEKs angedachte Umgestaltung des Marktplatzes sowie der bereits begonnenen Umgestaltung der Freifläche im Westen. Die Entwicklungsstudie soll aufzeigen, welche baulichen als auch Nutzungsänderungen hinsichtlich des historischen und zum Teil denkmalgeschützten Umgriffs realisierbar sind. Eine enge Abstimmung mit dem Kloster Metten ist aufgrund der Eigentumsverhältnisse notwendig.

1 f3 Potentialabschätzung Stiftung Schülerinnenheim St. Josef

Das ehemalige Schülerinnenheim St. Josef steht derzeit leer, die Nutzung als Mädcheninternat wurde bereits vor einigen Jahren aufgegeben. Da der Stiftungszweck somit mittlerweile entfallen ist, liegt es auf der Hand dem Gebäude eine neue Nutzung zuzuführen. Aufgrund des bestehenden Grundrisses wäre eine Nachnutzung als Studentenwohnheim denkbar. Dies soll im Zuge der Maßnahmenumsetzung geprüft werden (vgl. Maßnahme 0c3).

1 f4 Machbarkeitsstudie Trassenfindung der westlichen Erschließungsstraße

Im Zuge der Erarbeitung des Flächennutzungsplanes wurden in Abstimmung mit verschiedenen zuständigen Behörden mögliche Trassen für die angedachte westliche Erschließungsstraße vorgeschlagen. Da im Zuge der Überlegungen diverse Belange unterschiedlicher Art (Verkehrssicherheit, Arten- und Biotopschutz, Erschließungseffizienz und Flächenverfügbarkeit) betrachten werden müssen ist eine Vorstudie zur bestmöglichen Verortung der Straße nötig. Die in der Maßnahmenkarte dargestellte Trasse stellt nur eine mögliche Führung dar.

1 f5 Fläche am Perlbach



Im südlichen Bereich des Ortes, zwischen der ehemaligen Bahntrasse und des Perlbaches, befinden sich die Flurnummern 349/2, 349/3, 349/5, 350, 351 und 352. Auf den derzeit unbebauten Flächen wurden bereits Vorstudien für die Ansiedlung eines Studentenwohnheims durchgeführt. Die Fläche eignet sich aufgrund der günstigen Lage an den beiden bedeutenden Fahrradstrecken (ehem. Bahntrasse und entlang des Perlbaches) gut um den zukünftigen Bedarf an studentischem Wohnen zum Teil abzudecken. Die Flächen grenzen lediglich im Norden an wohnbaulich genutzte Grundstücke an. Im Süden und Westen befinden sich fast ausschließlich gewerbliche genutzte Strukturen, eine Störwirkung durch das studentische Leben ist also weitestgehend nicht zu erwarten. Die Maßnahme soll die Realisierungsmöglichkeiten auf der Fläche weiter forcieren.

1 g Gestaltungssatzung Ortsteil Berg „Dörflicher Charakter“

Der Ortsteil Berg im Nordosten des Hauptortes Metten zeichnet sich durch seinen historisch bedingten dörflichen Charakter aus. Er gliedert sich gut in die umgebende Landschaft ein und weist einen dem Standort entsprechenden hohen Grünanteil innerhalb des Siedlungsbereiches auf. In den letzten Jahren ergaben sich jedoch bauliche Entwicklungen, welche eben diesem Charakter entgegenstehen. In einigen Neubauparzellen entstanden große Schottergärtenanteile und Gabionenwände als Einfriedung. Auch die vermehrte Verwendung von gebietsfremden Gehölzen und Pflanzen (z.B. Thujen, Chinaschilf) ist auffällig. Die Gestaltungssatzung könnte hinsichtlich der Freiflächengestaltung der Grundstücke klare Vorgaben machen, welche Elemente im Ortsteil nicht wünschenswert sind. Ob auch gestalterische Qualitäten hinsichtlich der Gebäude diskutiert bzw. vorgeschrieben werden sollten ist im Weiteren noch zu untersuchen. Bestenfalls entsteht die Satzung unter Mitbestimmung der Berger Bevölkerung.

1 h Optimierung ÖPNV

Die Taktung des Buslinien-Angebotes ist stark eingeschränkt. Wochentags wird der Marktplatz im Zwei-Stundentakt angefahren. Die zusätzlichen Linien bedienen nur die beruflichen und schulischen Stoßverkehrszeiten. Insbesondere in den Randzeiten und am Wochenende sind kaum Beförderungsmöglichkeiten vorhanden.

Der Bedarf für eine Verdichtung der Taktzeiten des ÖPNV ist beim Landkreis Deggendorf anzumelden und in den Nahverkehrsplan aufzunehmen.

2 Ordnungs- und Baumaßnahmen

2 a Marktplatzsanierung



Der unter Maßnahme 1 b beschriebene städtebauliche Wettbewerb führt nach erfolgreicher Durchführung zur Realisierung des Projektes. Die Maßnahme beinhaltet die Ausführungsplanung, die Ausschreibung und Vergabe sowie die letztliche Herstellung des neuen Marktplatzes.

2 b Verbesserung der Nutzbarkeit des Perlbachs



Derzeit ist der Perlbach vollständig begradigt und beidseitig durch Deiche eingefasst. Auf den Deichen befinden sich ebenso beidseitig Hochwasserschutzmauern aus Beton. Die gestalterische Qualität dieser lässt zu wünschen übrig und schränkt die Naherholungsqualität des eigentlich attraktiven Perlbachs stark ein. Aufgrund der äußerst beengten Situation durch die Deiche ist eine Renaturierung des Perlbaches wohl nicht machbar. Dennoch könnten bauliche und gestalterische Maßnahmen ergriffen werden, um die Erlebbarkeit sowie die Aufenthaltseignung am Wasser deutlich verbessern zu können. Aufenthalts- und Rastbereiche sowie Zugänge direkt an den Bachlauf wären hier denkbar. Die Maßnahme soll sowohl die Planung als auch die darauffolgende Ausführung beinhalten. Eine intensive Abstimmung mit dem WWA Deggendorf ist aufgrund der Hochwasser- und Abflusssituation notwendig.

2 c Umgestaltung Prälatengarten



Der Prälatengarten ist wie unter 1 f2 beschrieben eine bedeutende innerörtliche Grünfläche. Im Zuge der Lenkungsgruppenbeteiligung wurde ersichtlich, dass Aufenthalts- bzw. Sitzmöglichkeiten sowie Beschattung durch Bäume derzeit nur bedingt oder gar nicht vorhanden sind. Diese Elemente sollten in Zukunft vorhanden sein. Der Prälatengarten liegt innerhalb des denkmalgeschützten Ensembles des Klosters Metten. Die bestehende Grundstruktur (Barockgarten mit Parterre) sollte deswegen nicht maßgeblich verändert werden. Geeignete Fläche für die Umgestaltung wäre die Rasenfläche im nördlichen Bereich. Eine Verbesserung der Nutzbarkeit ist eine wertvolle Ergänzung der bestehenden Strukturen.

2 d Neubau Bürgerhaus

Der Markt Metten verfügt derzeit über keine Immobilie, welche als Bürgerhaus geeignet ist. Bis jetzt konnte der Bedarf eines Veranstaltungssaals über Räumlichkeiten des Klosters gedeckt werden, das Bürgerhaus hat somit nach aktuellem Kenntnisstand nur eine geringere Dringlichkeit.

2 e Neugestaltung Freizeitareal Donauufer

Anhand der Ergebnisse der Entwicklungsstudien hinsichtlich der Realisierbarkeit eines Freizeitareals am Mettener Donauufer wie unter 1 f1 beschrieben soll die Aufenthaltseignung in diesem Bereich gestärkt werden. Hierbei soll eine möglichst naturnahe Gestaltung mit hohem Erlebnismoment im Vordergrund stehen. Bauliche Anlagen sind aufgrund der Lage im Abflussbereich der Donau voraussichtlich nicht realisierbar, dennoch sind die vorhandenen Potentiale möglichst weit auszuschöpfen. Die Lage direkt an der Donau und damit am überregional bedeutsamen Donau-Radweg bringt neben der Naherholungseignung für die Mettener Bevölkerung auch eine hohe Bedeutung für den Mettener Tourismus. Durch die Funktion als „Tor nach Metten“ soll das Areal vorbeikommende Fahrradtouristen zum Verweilen einladen und durch gezielte Beschilderung und Werbung die Touristen über die Sehenswürdigkeiten im Mettener Hauptort informieren. Wichtige infrastrukturelle Einrichtungen in dieser Lage ist ein Fahrrad-Mobilitätszentrum inklusive Wartungsstation, E-Bike-Ladestation und Sanitäreinrichtungen. Bestenfalls ist die Ansiedlung einer kleinen Gastronomie wie z.B. ein Kiosk im näheren Umfeld möglich.

2 f Neugestaltung Umfeld Naturbad



Derzeit wird das Mettener Freibad aufwändig zu einem hochwertigen Naturbad saniert, im Zuge der Aufwertung des Bades sollen auch die umliegenden Freiflächen neugestaltet werden. Die derzeitige Situation ist vor allem durch marode Fahrbahnen und eine ungeordnete Freiraumgestaltung geprägt. Der östliche Bereich neben dem Freibad dient jetzt bereits sporadisch als Veranstaltungsgelände, diese Funktion soll weiter gestärkt werden. Westlich des Naturbades wurden Überlegungen angestellt, bei Wegfallen der Hochwasserproblematik, einen Campingplatz zu integrieren, die

Machbarkeit hierzu soll geprüft werden und die Überlegungen mit einbezogen werden. Das gesamte Areal soll, auch in Hinblick auf die sich dort befindlichen Sportflächen- und vereine zukünftig eine in sich stimmige Komposition von diversen Sport- und Freizeitaktivitäten bieten.

2 f1 Neubau Jugendtreff

Im Zuge der Maßnahme 2 f (Neugestaltung Umfeld Naturbad) soll im Bereich des neu entstehenden Naturbades auch ein Jugendtreff integriert werden. Derzeit fehlt Metten eine solche Einrichtung gänzlich, extra für die Mettener Jugend gedachte Treffpunkte oder Außenanlagen sind nicht vorhanden, was zur Folge hat, dass sich die jungen Mettener an ungewünschten Plätzen versammeln, was zwangsweise zu Konflikten mit der älteren, ruhesuchenden Bevölkerung des Marktes führt. Die Nutzung des Jugendtreffs sollte von geeignetem Personal überwacht werden, um sicherzustellen, dass der Zustand der Einrichtung nicht übermäßig schnell verschleißt und die Kinder und Jugendlichen einen sicheren Aufenthaltsbereich vorfinden. Die Freianlagen im Zusammenhang mit dem Jugendtreff könnten in Zukunft auch von den sich voraussichtlich in Metten ansiedelnden Studenten genutzt werden.

2 g Sanierung/ Umbau Mittelschulturnhalle



Die Turnhalle der Mettener Mittelschule ist bereits sanierungsbedürftig. Die Nutzung des Mittelschulgebäudes als Schule ist aufgrund der stetig sinkenden Schülerzahl langfristig nicht sichergestellt. Um das vorhandene Potential der Turnhalle voll ausnutzen zu können soll die Turnhalle im Zuge der Sanierungen in eine Mehrzweckhalle umgebaut werden. Somit hätte der Markt Metten eine großräumige Veranstaltungshalle zur Verfügung.

2 h Optimierung der Anbindung der Rad- und Gehwege

Zielsetzung	
<ul style="list-style-type: none"> Optimierung Infrastruktur und Verbindungen Durchgängiges Netz für den Rad- und Fußverkehr Verkehrssichere Gestaltung Rad- und Gehwege 	
Maßnahmen	
<ul style="list-style-type: none"> Erarbeitung Alltagsradwegekonzept Identifikation von Netzlücken 	

2 i Einführung von Fahrradstraßen

Zielsetzung	
<ul style="list-style-type: none"> Durchgängiges und gut sichtbares Radwegenetz Verbesserung der Sicherheit für Radfahrer Gute Anbindung des Marktplatzes mit dem Fahrrad 	
Maßnahmen	
<ul style="list-style-type: none"> Einführung einer Fahrradstraße auf der Deggendorfer Straße als Fortführung der Radverbindung nach Deggendorf Weitere Möglichkeiten 	

Fahrradstraße mit Längsparken

2 k Wegweisung Radwege

Zielsetzung	
<ul style="list-style-type: none"> Gute Orientierung durch Anpassung und Verdeutlichung Wegweisung/Radverkehrsführung Beschilderung aller Alltagsziele für den Radverkehr gemäß der einheitlichen bayrischen Beschilderung für den Radverkehr 	
Maßnahmen	
<p>Anpassung Wegweisung zu Zielen des Alltags</p> <ul style="list-style-type: none"> Kloster/Ortsmitte Schulen Sportplatz Schwimmbad <p>→ Erarbeitung detailliertes Wegweisungskonzept</p>	

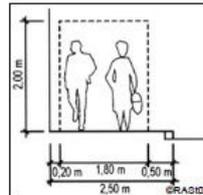
2 l Förderung der Fußverkehrssicherheit

Zielsetzung

- **Sicherer Schulweg**
- **Anbindung der Wohnquartiere**
- **Sichere und komfortable Gehwege**
- **Einheitlich und ausreichend breite Wege, glatter Belag, durchgehende Führung und Winterdienst machen Routen sicher und allwettertauglich**

Maßnahmen

- **Erstellen eines Fußwegeplans**
- **Erstellen eines Schulwegplans**
- **Überprüfung von Fußwegen**



2 m Einführung Parkraumbewirtschaftung

Zielsetzung

- **Regulieren der Auslastung der Parkplätze**
- **Erhöhen der Attraktivität von entfernteren Parkplätzen durch kostenfreie Nutzung**

Maßnahmen

- **Schaffung von Kurzzeitparkplätzen (inkl. Brezeltaste) am Marktplatz und in der Donaustraße**
- **Beschränkung der Parkdauer auf max. 2 Stunden**
- **Erhebung von Parkgebühren**



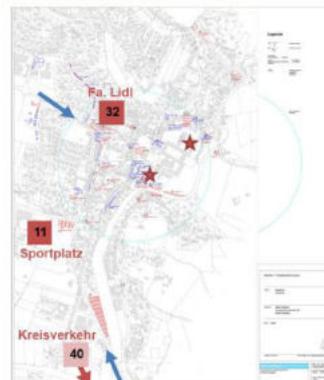
2 n Schaffung von kostenfreien Auffangparkplätzen (inkl. Mobilitätsstationen)

Zielsetzung

- **Reduktion des Parkdruckes im Bereich des Marktplatzes**
- **Reduktion des Durchgangs- sowie Parksuchverkehrs**
- **Erhöhung der Aufenthaltsqualität in der Ortsmitte**

Maßnahmen

- **Einführung von kostenfreien Auffangparkplätzen (Donauufer/ Kreisverkehr, Sportplatz, „Lidl“) an den Ortseingängen**
- **Schaffung von Mobilitätsstationen mit Serviceangeboten (Radverleih, Radservicestationen, autonomer E-Bus-Shuttle)**



2 o Einführung Parkleitsystem

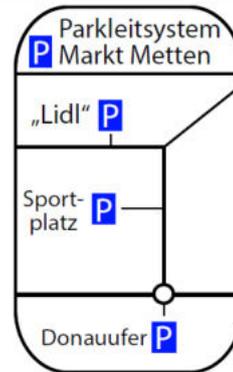
Zielsetzung

- Leitung des überörtlichen Verkehrs an den Ortseingängen zu den Auffangparkplätzen
- Reduktion des Parkdrucks in der Ortsmitte
- Reduktion des Parksuchverkehrs

Maßnahmen

Einführung eines Parkleitsystems mit Beschilderung der kostenfreien Auffangparkplätze:

- Donauufer / Kreisverkehr
- Sportplatz
- „Lidl“



2 p Ausbau Querungen (Donau-/ Neuhausenerstraße)

Zielsetzung

- Geschwindigkeitsreduktion durch erhöhte Vorsicht der Verkehrsteilnehmer
- Verbesserung der Situation für alle Verkehrsteilnehmer

Maßnahmen

- Überprüfung der bestehenden und Ausbau von Querungsmöglichkeiten in der Donaustraße / Neuhausener Straße
- Bau Querungshilfe Donaustraße / ehem. Bahntrasse
- Weitere notwendige Querungen



2 q Umgestaltung Einmündung Marktplatz/ Neuhausenerstraße

Zielsetzung

- Ermöglichen der Leistungsfähigkeit der Einmündung
- Geschwindigkeitsreduktion zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

Maßnahmen

- Bau eines Kreisverkehrs an Stelle der abknickenden Vorfahrtsstraße
- Leistungsfähigkeit eines Kreisverkehrs ist höher als bisherige Lösung



2 r Bau einer westlichen Erschließungsstraße

Zielsetzung

- Reduktion des Durchgangsverkehrs durch die Ortsmitte
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität in der Ortsmitte

Maßnahmen

- Bau einer Straßenverbindung zwischen der Staatsstraße 2125 und der Neuhausener Straße (---)
- Möglichkeit der Anbindung des geplanten Wohnmobilstandortes
- Möglichkeit der Erschließung von baulichen Potenzialflächen südlich des Freibades
- Überprüfung der im FNP dargestellten Streckenführung von Donaustraße zur Stichstraße von Norden als Entlastungsstraße zur Donaustraße (---)



2 s Errichten Bus-Wendescheife vor dem Kloster (inkl. Verlegung Haltestelle für Linienbusse)

Zielsetzung

- Verbesserung der Wendemöglichkeit für den Schulbusverkehr
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität in der Ortsmitte

Maßnahmen

- Errichten einer Bus-Wendescheife
→ Busse müssen nicht mehr am Marktplatz einfahren und wenden
- Verlegung der Haltestelle Marktplatz in die Donaustraße für durchfahrende Busse



2 t Errichten autonomer eBus-Shuttle P (Donau) <-> Marktplatz**Zielsetzung**

- Schaffung einer attraktiven Verbindung vom Auffangparkplatz Donauufer zur Ortsmitte

Maßnahmen

- Errichten eines autonomen E-Bus-Shuttles, der den Auffangparkplatz am Donauufer mit dem Ortszentrum verbindet



3 Kommunale Programme/ Management

Die folgenden Programme sind zum aktuellen Kenntnisstand nur bedingt sinnvoll, im Zuge der Beteiligung wurden diesen außerdem nur geringe Prioritäten zugewiesen. Um die Programme bei Bedarf dennoch realisieren zu können bzw. in Anspruch zu nehmen werden diese hier vollständigshalber aufgenommen.

3 a Fassadenprogramm

Das kommunale Förderprogramm soll der Erhaltung und Förderung des eigenständigen Charakters im engeren Marktgebiet dienen. Die angestrebte Entwicklung soll durch geeignete Erhaltungs-, Sanierungs- und Gestaltungsmaßnahmen unter Berücksichtigung des Ortsbilds und denkmalpflegerischer Gesichtspunkte unterstützt werden. Im Rahmen des Förderprogramms können folgende Maßnahmen mit öffentlicher Wirkung gefördert werden:

- Maßnahmen zur Erhaltung und Gestaltung der vorhandenen Gebäude mit ortsbildprägendem Charakter, insbesondere Maßnahmen an Fassaden und Dächern einschließlich Fenster und Türen, Hoftore, Einfriedungen und Treppen.
- Anlagen bzw. Neugestaltung von Vor- und Hofräumen zur Erhaltung und Gestaltung des Ortsbildes, wie z.B. durch Begrünung und Entsiegelung.
- Ortstypische Werbeanlagen auf der Grundlage einer örtlichen Werbeanlagensatzung

3 b Geschäftsflächenprogramm

Investitionen privater Eigentümer oder Gewerbebetreibender in die bauliche Ertüchtigung von Ladenlokalen im zentralen Geschäftsbereich können durch die Marktgemeinde und die StBauF finanziell unterstützt werden. Ein solches kommunales Geschäftsflächenprogramm ist ggf. gemeinsam mit einem kommunalen Fassadenprogramm als Satzung zu formulieren.

Förderfähig sind in der Regel bauliche Verbesserungen der Eingangssituation und des Außenauftrittes insgesamt, sofern die Umgestaltung positiv in den öffentlichen Raum hineinwirkt. Auch die Herstellung barrierefreier Ladeneingänge ist eine denkbare förderfähige Maßnahme.

In der Formulierung einer entsprechenden Satzung sind die Maßnahmen und Kriterien der Förderung in Abstimmung mit der Förderbehörde zu definieren, genauso wie ein Geltungsbereich, Fördersätze und maximale Förderhöhen.

3c Einsatz Projekt-/ Maßnahmenmanagement

Das Projektmanagement unterstützt die Marktgemeinde Metten in der Umsetzung des ISEK-Maßnahmenkonzeptes und sollte ebenso wie das ISEK selbst, als integrierte, interdisziplinäre Aufgabe verstanden werden. Das Projektmanagement steht den privaten Akteuren und der Marktgemeinde als erfahrener Ansprechpartner zur Verfügung. Es strukturiert und steuert den Umsetzungsprozess in enger Abstimmung mit der Marktgemeinde und den Förderbehörden. Das Projektmanagement begleitet qualifiziert privates und bürgerschaftliches Engagement in der Standortaufwertung.

Zu den Aufgaben eines Projektmanagements können die Moderation des weiteren Beteiligungsprozesses (Lenkungsgruppe, Bürgerbeteiligung, Workshops, Arbeitskreise), fachliche Stellungnahmen und ergänzende kleinere Erhebungen und Untersuchungen sein. Die Leistungen des Projektmanagements stellen in der Regel eine förderfähige Maßnahme dar. Ein konkretes Leistungsbild ist auf der Basis der konkreten Aufgaben in Abstimmung mit der Marktgemeinde und den Förderbehörden abzustimmen.

3 d Flächen- und Leerstandsmanagement

Die Leistungen des Leerstands- und Flächenmanagements im Auftrag der Kommune stellen in der Regel eine förderfähige Maßnahme dar. Es dient als Instrument der Städtebauförderung dazu, Städte und Gemeinden beim Aufbau nachhaltiger städtebaulicher Strukturen zu unterstützen. Um eine nachhaltige Flächenpolitik zu betreiben, soll zunächst die bestehende Situation analysiert werden. Werkzeug hierfür ist ein Gebäude- und Flächenkataster in Form einer Datenbank, das integriert in das Liegenschaftskataster zur Verwaltung von Baulücken, zur Bewertung von Vermarktung von Potentialen, Aufzeigen von Leerstandsrisiken, künftigen Innenpotentialen oder zur Erfassung und Bewertung von Siedlungspotentialen dient.

Seine übergeordnete Funktion besteht darin, das ISEK in Kooperation mit allen Akteuren zielorientiert umzusetzen. Mit dem Projekt soll über die Leerstandsproblematik aufgeklärt und die Innenentwicklung mit der Umsetzung nachhaltiger Nutzungsideen für leerstehende Gebäude gestärkt werden. Ferner ist die Grundversorgung mit sozialer Infrastruktur und Gütern des täglichen Bedarfs zu sichern sowie die historische Bausubstanz zu bewahren.

Ziel ist es, den Ortskern zu revitalisieren. Dabei wird die Strategie verfolgt, aktuelle Herausforderungen der Gemeindeentwicklung aufzugreifen (z.B. Sicherung der Daseinsvorsorge, Stärkung des Tourismus, demographischer Wandel, Klimawandelanpassung etc.) und sie mit der Leerstandsproblematik in Zusammenhang zu betrachten, um die sich hieraus ergebenden Potentiale und Handlungsmöglichkeiten zu nutzen.

3 e Sanierungsberatung/ Klimamanager

Die begleitende städtebauliche und hochbauliche Beratung ist ein wesentliches Instrument zur fachlichen Unterstützung öffentlicher Verwaltungen und politischer Gremien sowie Privatberatung im Rahmen von Städtebauförderungsprozessen. In Anbetracht der aktuellen Klimakrise ist die Sanierungsberatung vor allem in Hinblick auf eine möglichst nachhaltige und klimaverträgliche Entwicklung zu orientieren. Es soll aufgezeigt werden, wie kommunale, als auch private Sanierungsvorhaben möglichst klimaschonend umgesetzt werden können und welche anderen Faktoren hierbei zu beachten sind (Energieeffizienz, nachhaltige Baustoffe, langlebige bauliche Anlagen).

3 f Beratung zu genossenschaftlichem, familienorientiertem Wohnen

Im Zuge der Analyse sowie der Beteiligung im Rahmen des ISEKs wurde der hohe Bedarf an familiengerechter Wohnbebauung im Marktgemeindegebiet deutlich. Derzeit ist die vorhandene Wohnbebauung stark durch Einfamilienhausstrukturen geprägt. Aufgrund des immer stärker werdenden Bedarfs an flächensparenden Wohnmodellen, scheint eine weitere Entwicklung im Einfamilienhausbau nicht zukunftsfähig. Es sollen geeignete Geschosswohnungsbauprojekte realisiert werden, welche hinsichtlich Wohnfläche, Zimmerzahl und zugehöriger Freifläche vor allem für junge Familien mit Kindern geeignet sind. Die in der Vergangenheit realisierten Geschosswohnungsbauten bieten nicht ausreichend große und gut geschnittene Wohnungsgrundrisse um Familien mit zwei oder mehr Kindern sinnvoll unterzubringen. Eine Möglichkeit zur Realisierung eben solcher Wohnung könnten genossenschaftliche Wohnbauprojekte sein, bei welchen bereits in der Planungsphase die notwendigen Rahmenbedingungen eingehend untersucht werden und die Gebäude dann, unter Mitbestimmung der Genossenschaft, entsprechend geplant und anschließend realisiert werden. Ob neben genossenschaftlichen Bauprojekten noch andere Möglichkeiten bestehen, solche Gebäudetypologien zur Umsetzung zu bringen kann im Zuge der Maßnahme weitergehend untersucht werden. Die Beratung soll von Fachleuten durchgeführt werden, welche bestenfalls verschiedene Umsetzungsstrategien für o.g. Wohnungstypen aufzeigen.

3 g Beratung zu Baulandmodellen zur Förderung familiengerechte Wohnen

In Ergänzung zu Maßnahme 3 f soll untersucht werden, ob ein gemeindeweites Baulandmodell als Gemeinderatsbeschluss die kommende städtebauliche Entwicklung dahingehend steuern kann, familiengerechte Baustrukturen zu forcieren. Hierzu ist seitens der Marktgemeinde die Zielsetzung zu formulieren und möglicherweise im Anschluss mithilfe einer rechtlichen Beratung die Satzung zu formulieren. Ziel des Baulandmodells sollte sein, dass auch im Geschosswohnungsbau Wohnungsgrundrisse entstehen, in welchem sich größere Familien, welche sich kein Einfamilienhaus leisten wollen/ können, zeitgemäß wohnen können (ausreichende Anzahl an Zimmern, tragbare Mietpreise für niedrige und mittlere Einkommen, ausreichende Freiflächen für Spielplätze o.ä. im direkten Umfeld).

3 h Beratung zu Regenwassermanagement im Bestand

Im Zuge der vorgezogenen Erarbeitung der Maßnahme 1 c (Anpassung veralteter Bebauungspläne) wurde im Planungsprozess festgestellt, dass weite Teile des Mettener Nordens bei Starkregenereignissen nicht problemlos das anfallende Niederschlagswasser abführen können. Grund hierfür ist zum einen die Überlastung der bestehenden Kanalleitungen und zum anderen die immer extremer werdenden Regenereignisse. Es soll im Zuge der Maßnahmendurchführung Möglichkeiten gesucht werden, welche und Maßnahmen und Wege es gibt um sich, vor allem in bereits bebauten Gebieten, vor solchen Niederschlagsereignissen zu schützen. Die Ergebnisse dieser Maßnahme soll in die kommenden Planungen der Innenentwicklung integriert werden.

3 i Initialisierung Unternehmerrunde „Mettener Zentrum“ (PPP)

Die Maßnahme soll die Gründung einer Kooperation zwischen den Unternehmern und Gastronomen im Bereich des Marktplatzes und der Donaustraße sowie des Marktes Metten nach sich ziehen. Die Maßnahme ist als PPP (public private partnership = öffentlich – private Kooperation) gedacht. Die Unternehmerrunde kann sich in diverse Richtungen entwickeln, Zielsetzung sollte jedoch immer sein, das öffentliche Leben sowie die Steigerung der Attraktivität im Kernbereich des Ortes zu stärken. Dies kann durch Events und Veranstaltungen geschehen, jedoch auch durch gestalterische Maßnahmen hinsichtlich der Fassaden und (halb-)öffentlichen Freiräume. Die Maßnahme kann in Teilen eng mit den vorangegangenen Maßnahmen 3 a und b korrelieren. Auch Ideen/ Anforderungen der ansässigen Geschäfte hinsichtlich der Vorgaben zum städtebaulichen Wettbewerb zur Marktplatzgestaltung (Maßnahme 1 b/ 2 a) können seitens der Mitglieder eingebracht werden.

3 j Tourismus Marketing

Der Markt Metten hat durch das überregional bedeutsame Kloster mit Bibliothek bereits touristische Attraktionen und will durch mehrere Projekte (Freizeitareal Donauufer, Naturbad, Camping) sein touristisches Potential weiter ausbauen. Um diese Entwicklung auch entsprechend öffentlichkeitswirksam zu inszenieren soll ein Tourismus Marketing ins Leben gerufen werden, welches die alten und neuen Potentiale entsprechend wirksam präsentiert und Metten als attraktives Urlaubs- und Ausflugsziel in der Region und bestenfalls auch darüber hinaus präsentiert. Dies kann online, via Printmedien und vor allem auch durch gezielte Beschilderung entlang der Donau geschehen. Eine Kooperation mit anderen Gemeinden der Region (z.B. ILE Donau-Wald Gemeinden) ist wünschenswert.

3 k Veranstaltungsmanager Märkte und Feste

Der Markt Metten hat einen großen Bedarf an öffentlichen Veranstaltungen. Derzeit gibt es keinen regelmäßigen (Wochen-)Markt oder eine ähnliche Veranstaltung. Ein Veranstaltungsmanager könnte neue Events und Märkte initiieren, sich um die Koordination verschiedener Akteure kümmern und bestehende Veranstaltungen ausbauen bzw. fixieren. Die Maßnahme sollte ggf. unter Berücksichtigung bzw. Integration

der o.g. Unternehmerrunde (Maßnahme 3 i) sowie dem Tourismus Marketing (Maßnahme 3 j) ausgeführt werden. Auch größere Veranstaltungen auf dem Festgelände im Bereich des Naturbades wären hierbei denkbar und wünschenswert.

3 l Radverkehrs-/ Mobilitätsbeauftragter

Für die Förderung des Radverkehrs ist es sinnvoll einen Ansprechpartner für diese Belange zu benennen. Der Radverkehrsbeauftragte ist nicht nur für die Förderung des Radverkehrs in der Kommune zuständig, sondern nimmt auch Anfragen und Ideen von Bürgern entgegen und kümmert sich um deren Umsetzung. Ebenso wird durch dessen Berufung der Stellenwert des Radverkehrs in der Kommune sichtbar gefördert.

3 m Begleitende Öffentlichkeitsarbeit

Zielsetzung

- **Information der Bürger zu aktuellen Verkehrsthemen**
- **Veränderung des Verkehrsmittelwahlverhaltens hin zu höherer Nutzung des Umweltverbundes**
- **Erhöhung der Akzeptanz von Maßnahmen**

Maßnahmen

Informationen und Öffentlichkeitsarbeit

- Informationstafeln und Flyer
- Website als Informationsportal

Beteiligungsaktionen und Informationsveranstaltungen

- Beteiligungsverfahren: Fußgängercheck
- Stand am Bahnhof für Information zu Car-Sharing und E-Bike-Förderung
- Kampagnen und Aktionen: Ortsspaziergang, Straßenfest, Radlsternefahrt, Radkulturtag: RadSERVICE-Punkte, RadCHECKS, RadINFO, Pedelec Testflotte

Vernetzen der Akteure

- Gemeindeübergreifende Aktionen
- Mitgliedschaften ADFC, AGFK



7.2 Massnahmenliste, Prioritäten, Kosten

Die **im Anhang** vorliegende tabellarische Auflistung der im ISEK-Prozess erarbeiteten Maßnahmen stellt sämtliche Maßnahmen inklusive der geschätzten Kosten zusammen. Neben der Maßnahmentitel, der Kosten und der möglichen Förderprogramme wurden die Maßnahmen außerdem hinsichtlich ihrer Wichtigkeit, ihrer Dringlichkeit (k = kurzfristig, m = mittelfristig, l = langfristig), der Wirkung als Impuls- oder Schlüsselprojekt (I = Impulsprojekt, S = Schlüsselprojekt) und des aktuellen Projektstandes (U = in Umsetzung, A = Abgeschlossen) differenziert. Die Maßnahmen wurden, wo womöglich, in der ebenso anhängenden Maßnahmenkarte verortet.

8 UMSETZUNG UND EVALUATION

8.1 Sanierungsgebiet

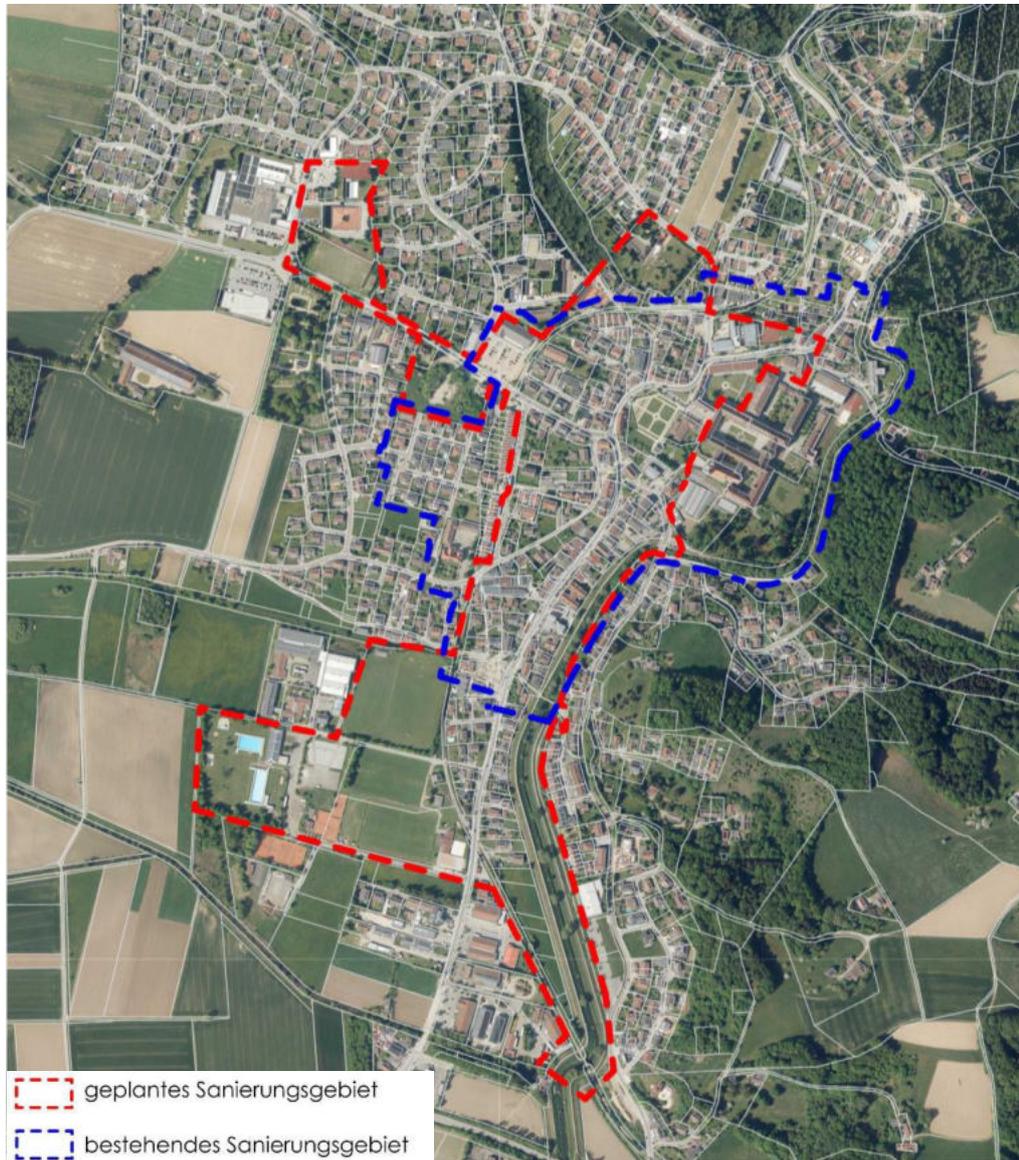


Abbildung 93: Sanierungsgebiet 1:10.000; G+2S

Das geplante Sanierungsgebiet umfasst den gesamten Ortskernbereich, weite Teile des Perlbaches im Süden, die Freianlagen des Klosters, die Sportflächen sowie die Flächen des Naturbades im Südwesten des Ortes sowie einzelne Potentialflächen wie z.B. das sog. Lehner-Areal, das ehem. Schülerinnenwohnheim als auch die Mittelschule Metten. Weite Teile der für die Öffentlichkeit relevanten Bereiche des Marktes konnten so abgedeckt werden.

Der Ortsteil Berg wurde im Zuge des ISEKs zwar konsequent mitbetrachtet, eine Aufnahme in das Sanierungsgebiet ist jedoch nicht möglich, der Ortsteil Berg müsste in Hinblick auf mögliche Förderungen im Zuge einer Dorferneuerung betrachtet werden.

8.2 Umsetzung und Evaluation

8.2.1 Umsetzung

Die Umsetzung der Maßnahmen sollte gesteuert werden. Dafür eignet sich ein Umsetzungsmanagement. Dieses könnte mit eigenen Kapazitäten durch die Verwaltung des Marktes Metten erfolgen. Oder es werden Externe damit beauftragt oder eine (zeitlich befristete) Stelle geschaffen. Eine Finanzierung durch die Städtebauförderung ist möglich. Aufgabe eines Umsetzungsmanagements wäre die zeitgerechte Steuerung und Koordination aller zur Verwirklichung der Maßnahmen erforderlichen Schritte wie Abstimmung mit der Förderstelle (Voranmeldung, Förderantrag), Grunderwerb, Maßnahmenplanung, Ausschreibung von Leistungen, Abstimmungen mit Betroffenen und Einstellen in die jährliche Haushaltsplanung.

Des Weiteren sollten die grobe Zeitplanung der Maßnahmen aus dem ISEK sukzessive detailliert werden und vor allem die Vorbereitung der Maßnahmen durchgeführt werden (z.B. Angebotseinholung von Planern, Vorbereitung von Grundstücksverhandlungen, etc.). Die Arbeit eines Umsetzungsmanagers muss in enger Abstimmung mit der gemeindlichen Verwaltung, und je nach Charakter der angestrebten Maßnahme, in engem Austausch mit Liegenschaftsamt, Kämmerei und Geschäftsleitung stehen.

Die Abschlusspräsentation des ISEKs im Marktgemeinderat wurde genutzt, um aus dem Erarbeitungsprozess des Berichtes hin in die Umsetzung der Maßnahmen überzuleiten. Hierfür wurden neben den Marktgemeinderäten auch die Mitglieder aus der Lenkungsgruppe eingeladen. Nach Präsentation der Ergebnisse wurden die Anwesenden aufgefordert ausgewählte Maßnahmen (Auswahl nach höchster Priorisierung des vierten Lenkungsgruppentreffens) hinsichtlich der Umsetzbarkeit zu bewerten.

Für die Beteiligung wurden die Maßnahmen an Stellwänden ausgehängt, die Stimmabgabe erfolgte über das Ankleben von farbigen Klebepunkten auf die jeweilige Maßnahme. Auf den Maßnahmenzetteln konnte durch Bepunktung eine Einstufung der Umsetzbarkeit zwischen gering, durchschnittlich und hoch vorgenommen werden. Anschließend wurde neben der Umsetzbarkeit auch noch einmal die Bedeutung bzw. Wichtigkeit der Maßnahmen nach derzeitigem Stand bewertet. Untenstehende Grafik dient als Beispiel, wie die Abfrage durchgeführt wurde.



Zur Abfrage der Einschätzung zur **Realisierbarkeit** wurde für die ausgewählten Maßnahmen je ein Aushang angefertigt, in welchem die Teilnehmer anhand des untenstehenden Graphens die Realisierbarkeit in drei Stufen einteilen können. Die Bepunktung wurde mit **grünen** Aufklebern durchgeführt.

Die Abfrage der **Wichtigkeit** fand durch Bepunktung der jeweiligen Zettel mit **roten** Aufklebern im Bereich der Maßnahmenbezeichnung statt.

Abbildung 94; Beispiel Abfrage Realisierbarkeit; G+2S

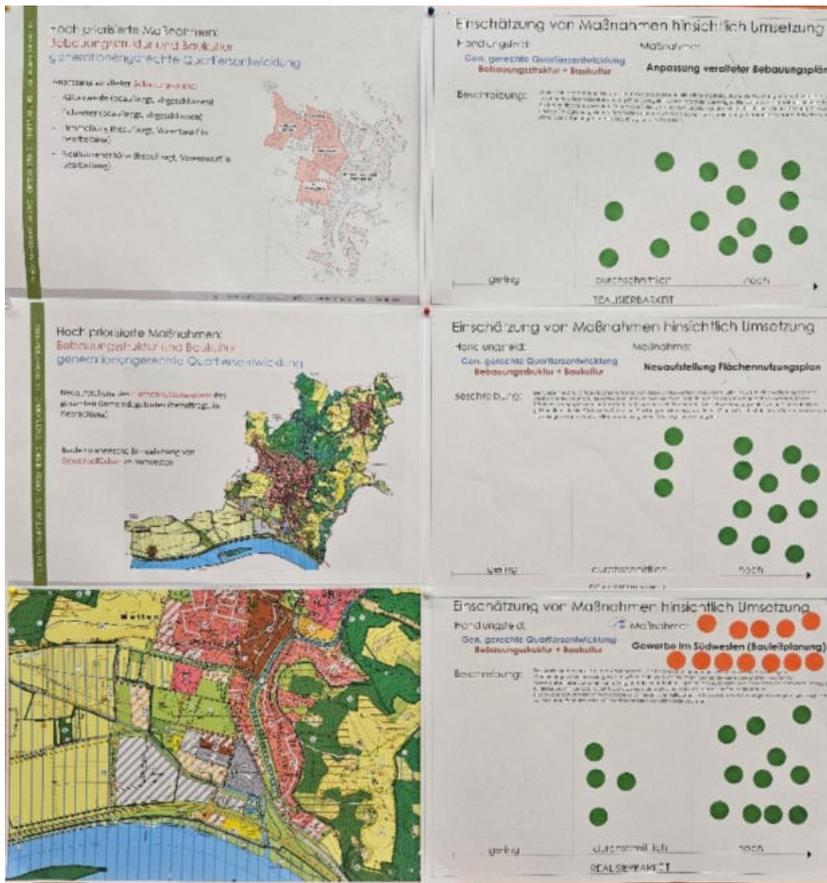


Abbildung 95; Stimmabfrage Umsetzbarkeit Bau; G+2S / INGEVOST

In den Handlungsfeldern Baukultur, Bebauungsstruktur und generationengerechte Quartiersentwicklung ist auffällig, dass den ausgewählten Maßnahmen ein hohes Potential in der Umsetzbarkeit zugesprochen wird. Dies spiegelt sich so auch in der Realität wider, da sich die dargestellten Projekte bereits alle in der Umsetzung befinden und in Teilen sogar bereits abgeschlossen sind.

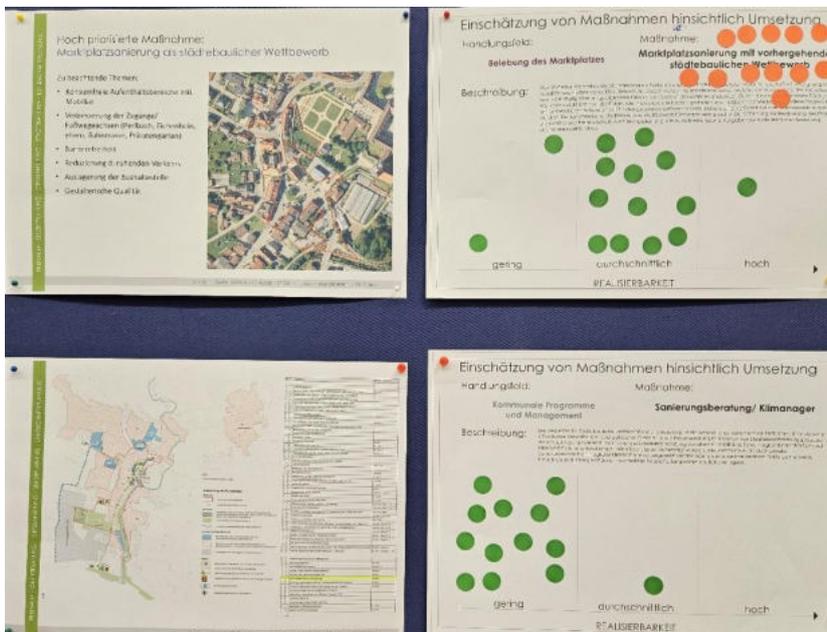


Abbildung 96; Stimmabfrage Umsetzbarkeit Marktplatz; G+2S / INGEVOST

Die Sanierung des Marktplatzes wurde mit einer durchschnittlichen Realisierbarkeit bewertet, unter Anbetracht der Dauer der Durchführung des Wettbewerbes und den nachfolgenden Planungen sowie der Ausführung scheint dies eine realistische Einschätzung.

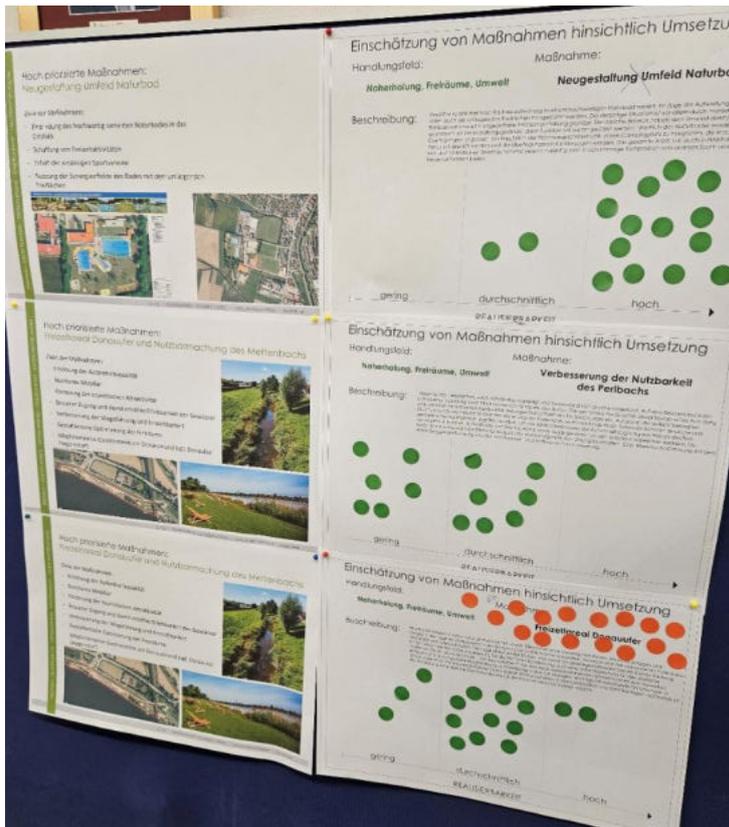


Abbildung 97; Stimmabfrage Umsetzbarkeit Umwelt; G+2S / INGEVOST

Im Handlungsfeld Naherholung, Freiräume und Umwelt wurde die Maßnahme „Neugestaltung Umfeld Naturbad“ als besonders gut zeitnah realisierbar bewertet, in Kontext mit der derzeit laufende Sanierung des Naturbades wäre eine frühzeitige Realisierung der Maßnahme eine sinnvolle Ergänzung zum bald fertig gestellten Bad. Besondere Wichtigkeit wurde in diesem Themenfeld der Maßnahme „Freizeitareal Donauufer“ zugesprochen.

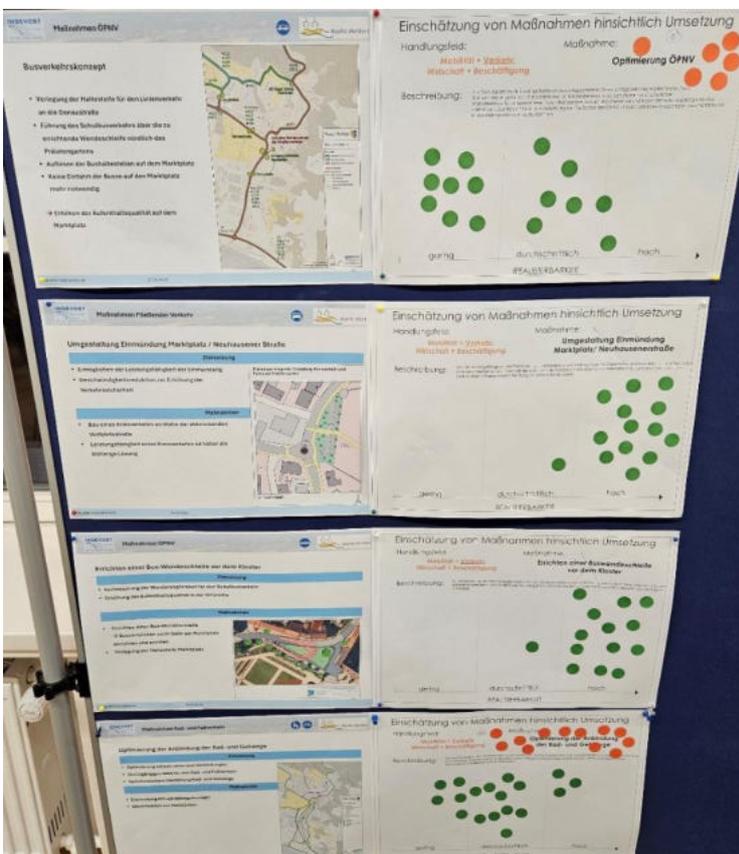


Abbildung 98; Stimmabfrage Umsetzbarkeit Verkehr; G+2S / INGEVOST

Beim Themenbereich Verkehr wurden insbesondere die Maßnahmen im Ortskern zur Verbesserung der verkehrlichen Abwicklung als zeitlich dringlich bzw. schnell umsetzbar eingestuft. Beide Maßnahmen befinden sich bereits in der Umsetzung, der Kreisverkehr vor dem Marktplatz ist bereits im Bau, die Wendeanlage für den Busverkehr befindet sich im Planungsprozess. Besonders wichtig wurde die Maßnahme „Optimierung der Anbindung der Rad- und Gehwege“ eingestuft.

Die Abfrageergebnisse sollen Anhaltspunkte liefern, welche Projekte und Maßnahmen vorrangig behandelt werden könnten und bei welchen Maßnahmen auch zeitnah Ergebnisse bzw. Umsetzungen erfolgen sollen.

Im Rahmen der abschließenden Priorisierung der Maßnahmen durch den Gemeinderat und die Lenkungsgruppe (rote Punkte) wurden folgende **TOP 5 Projekte** hervorgehoben:

	Maßnahme	Nummer	Wichtigkeit	Realisierbarkeit
1	Freizeitareal Donauufer	1f1, 2e	16	Durchschnittlich
2	Gewerbe im Südosten	1e	12	Hoch
3	Marktplatzsanierung	1b, 2a	12	Durchschnittlich
4	Optimierung der Geh- und Radwege	2h	12	Durchschnittlich
5	Optimierung ÖPNV	1j	6	Gering

Die hier besonders hoch bewerteten Projekte sollen als Signal an die Gemeindeverwaltung dienen, welche Projekte als nächstes angestoßen werden könnten.

8.2.2 Evaluation

Das ISEK reicht mit seiner Maßnahmen-, Zeit- und Kostenplanung mehrere Jahre in die Zukunft. Es ist sinnvoll, bereits nach wenigen Jahren sowohl die Ziele als auch den Umsetzungsstand und dem zugrunde liegenden Umstände zu evaluieren. Damit kann frühzeitig ein eventuelles Erfordernis für eine Kursanpassung erkannt durch diese durchgeführt werden. Es wird vorgeschlagen, in Abstände von etwa 3-4 Jahren jeweils den Stand der Maßnahmendurchführung anhand folgender oder auch weiterer Fragen zu überprüfen:

- Welche Maßnahmen wurden bereits umgesetzt oder sind gerade in Umsetzung?
- Welche Maßnahmen wurden nicht zeitgerecht umgesetzt?
- Welche Gründe, Umstände, geänderte Wertungen liegen einer möglichen Diskrepanz zugrunde?
- Sind daraus noch weitere Abweichungen zu erwarten?
- Sind relevante neue Themen aufgetreten, welche bislang im ISEK nicht berücksichtigt waren?
- Welche „Kurskorrekturen“ sind erforderlich hinsichtlich von Zielen, Maßnahmen, Prioritäten (Wichtigkeit, Dringlichkeit)?

Die o.g. Fragen sind ein Anhaltspunkt, wie die Umsetzung des ISEKs evaluiert werden kann, die Strategie muss je nach Bedarf und Erkenntnis im Zuge der Maßnahmendurchführung gegebenenfalls angepasst und modifiziert werden.

Eine Möglichkeit zur Durchführung der Evaluation wäre es, zunächst Sachfragen anhand einer Checkliste wie der oben genannten, zu erheben. Dies könnte beispielsweise durch das Umsetzungsmanagement erfolgen. Soweit es um Wertefragen oder neue Zielbestimmungen geht, wäre es auch Gründen der Kontinuität sinnvoll, eine erneute Beteiligung der Lenkungsgruppe aus der ISEK-Erstellung durchzuführen. Ein solches „Evaluationstreffen“ könnte ebenfalls durch ein Umsetzungsmanagement oder andere geeignete Personen vorbereitet und moderiert werden.

QUELLENVERZEICHNIS

Bayerisches Landesamt für Statistik (2021): Statistik kommunal 2022. Markt Metten. URL: https://www.statistik.bayern.de/mam/produkte/statistik_kommunal/2022/093271132.pdf (abgerufen am 11.04.2023).

FGSV (2006): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06). Köln.

FGSV (2010): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln.

LamaPoll (2022): Online Umfragen. URL: <https://www.lamapoll.de/> (abgerufen am: 02.12.2022).

Pendleratlas (2022): Markt Metten. URL: <https://www.pendleratlas.de/bayern/landkreis-deggendorf/metten/> (abgerufen am 21.02.2023).

Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2021): Unfallatlas. Unfallorte 2016-2020. URL: https://unfallatlas.statistikportal.de/_opendata2022.html (abgerufen am 02.08.2021).

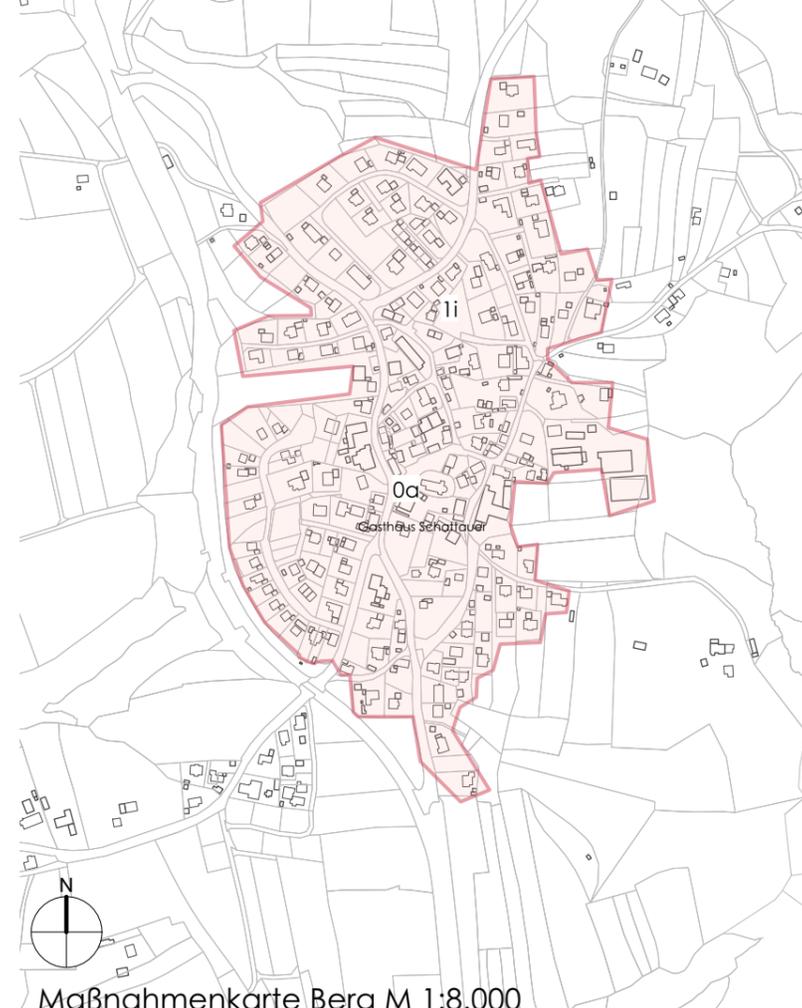
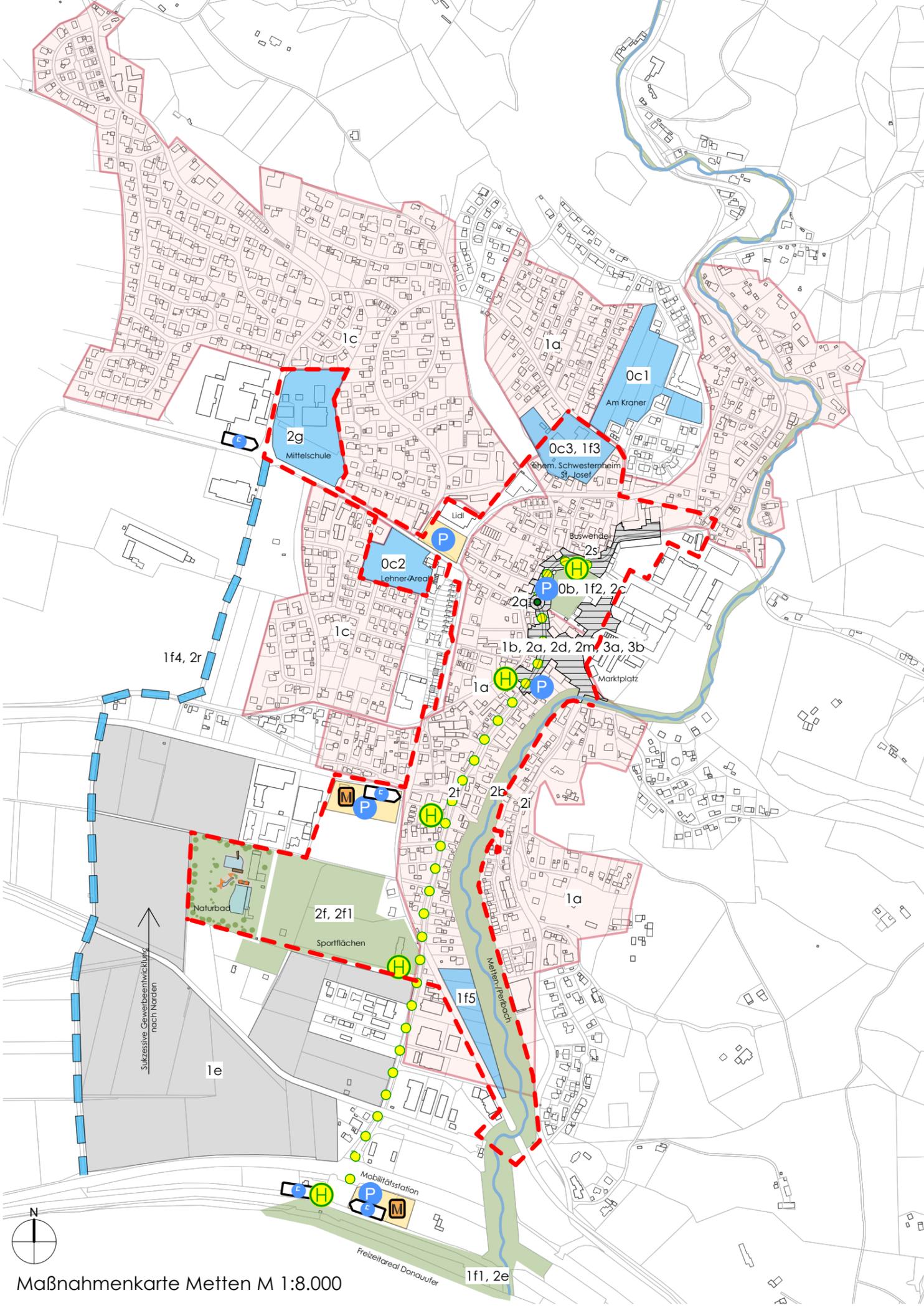
Integrierte städtebauliche Entwicklungskonzepte in der Städtebauförderung Eine Arbeitshilfe für Kommunen; Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)

ANHANG

- 1 Maßnahmenkarte Metten und Berg, Maßstab 1:8000, A3; G+2S
- 2 Maßnahmenübersichtstabelle, A3; G+2S

ANLAGEN

- 1 Mobilitätsverhaltensbefragung vom 19.12.2022; INGEVOST



Maßnahmenkarte Berg M 1:8.000

Erläuterung der Planzeichen

Allgemein

- Sanierungsgebiet
- z.B. 1a Maßnahme mit Nummer verortet

Freiräume

- Marktplatz-/ Ortskernsanierung (Wettbewerb), ergänzende kommunale Programme (Fassaden-, Geschäftsflächenprogramm, Einführung Parkraumbewirtschaftung)
- Maßnahmen zur Freiraumentwicklung
- Förderung der Erlebbarkeit des Metten-/Perlbach

bauliche Siedlungsentwicklung

- Entwicklungsstudien zur Potentialabschätzung bedeutender Innenentwicklungsflächen
- Bauleitplanung: Innenentwicklung (Überarbeitung von Bebauungsplänen, Rahmenplan über unbeplanten Innenbereich)
- bedarfsgerechte vorrangige Gewerbeentwicklung

Verkehr

- Errichtung von Parkplätzen zur Entlastung des Ortskerns
- Neubau einer westlichen Erschließungsstraße
- Etablierung eines autonomen E-Shuttle mit Haltestellen
- Einrichtung von Mobilitätsstationen an den Auffangparkplätzen
- Einführung Parkleitsystem
- Umgestaltung Einmündung (Kreisverkehr)

Maßnahmenkarte Metten M 1:8.000

Nr.	Maßnahme	Förderprogramm	Plan/Bau	Menge	Einh	Preis netto	Preis brutto	Kosten/ €	Wichtigkeit	Dringlichkeit	Impuls- /Schlüsselprojekt	Stand
								35.020.000 €				
0	Sofortmaßnahmen											
0 a	Gespräche über Möglichkeiten zur Reaktivierung des Gasthauses Schattauer	DorfErn.		1	St	0 €	0 €	0 €	X	k	I?	
0 b	Änderung der Öffnungszeiten und Nutzungsbedingungen Prälategarten	-		1	St	0 €	0 €	0 €		k	I	A
0 c	Eigentümeransprache zur generationengerechten Quartiersentwicklung			1	St	0 €	0 €	0 €		k		
0 c1	Am Kraner (familiengerechtes Wohnen/ Mehrgenerationenwohnen)			1	St	0 €	0 €	0 €		k		
0 c2	Lehner-Areal (familiengerechtes Wohnen/ Mehrgenerationenwohnen)			1	St	0 €	0 €	0 €		k		
0 c3	ehem. Schwesternheim St. Josef (studentisches Wohnen)			1	St	0 €	0 €	0 €		k		
1	Vorbereitende Maßnahmen											
1 a	Rahmenplanung über unbeplante Innenbereiche	-	P	1	m2	30.000 €	35.700 €	36.000 €	X	k		U
1 b	VOF-Verfahren / Wettbewerb Marktplatzsanierung	St.b.förd.	P	1	St	100.000 €	119.000 €	119.000 €	X	m		
1 c	Anpassung veralteter Bebauungspläne (Innenentwicklung/ Nachverdichtung)	-	P	1	m2	120.000 €	142.800 €	143.000 €		k/m		U
1 d	Neuaufstellung des Flächennutzungsplans	-	P	1	m2	120.000 €	142.800 €	143.000 €	X	k		U
1 e	Gewerbe im Süden (Bauleitplanung)	-	P	1	m2	170.000 €	202.300 €	203.000 €	X	m/l		
1 f	Entwicklungsstudien:											
1 f1	Freizeitareal Donauufer	LEADER	P	1	St	5.000 €	5.950 €	6.000 €	X	m		
1 f2	Prälategarten (ggf. unter 1b)	St.b.förd.	P	1	St	3.000 €	3.570 €	4.000 €		k		
1 f3	Potentialabschätzung Stiftung Schülerinnenheim St. Josef	St.b.förd. ?	P	1	St	3.000 €	3.570 €	4.000 €		k		
1 f4	Trassenfindung der westlichen Erschließungsstraße	St.b.förd. ?	P	1	St	3.000 €	3.570 €	4.000 €		k		
1 f5	Fläche am Mettenbach	-	P	1	St	3.000 €	3.570 €	4.000 €		k		A
1 i	Gestaltungssatzung Ortsteil Berg "Dörflicher Charakter"	-	P	1	St	8.000 €	9.520 €	10.000 €		m		
1 j	Optimierung ÖPNV	LKR DEG	H	1	St	5.000 €	5.950 €	6.000 €	X	m	I	U
2	Ordnungs- und Baumaßnahmen											
2 a	Marktplatzsanierung	St.b.förd.	P/B	22300	m2	300 €	357 €	7.960.000 €	X	m	S	
2 b	Verbesserung der Nutzbarkeit des Perlbachs	St.b.förd.	P/B	64000	m2	35 €	42 €	2.670.000 €		m	S	
2 c	Neugestaltung Prälategarten (Planung/ Konzeption ggf. unter 2a)	St.b.förd. ?	P/B	5200	m2	75 €	89 €	460.000 €		m/l		
2 d	Neubau Bürgerhaus	St.b.förd.	P/B	1	St	2.200.000 €	2.618.000 €	2.620.000 €		l		
2 e	Neugestaltung Freizeitareal Donauufer	LEADER	P/B	35000	m2	50 €	60 €	2.080.000 €	X	l	S	
2 f	Neugestaltung Umfeld Naturbad	LEADER? St.b.förd.?	P/B	44300	m2	15 €	18 €	790.000 €	X	m		
2 f1	Neubau Jugendtreff	St.b.förd.	P/B	1	St	750.000 €	892.500 €	890.000 €		l		
2 g	Sanierung/ Umbau Mittelschulturnhalle	St.b.förd.	P/B	1	St	850.000 €	1.011.500 €	1.010.000 €		k		
2 h	Optimierung der Anbindung der Rad- und Gehwege	BayGVFG, BALM, ZUG, SuL	P/B	150	m2	135 €	161 €	24.000 €		k/m		
2 i	Einführung von Fahrradstraßen	BayGVFG, BALM, ZUG, SuL	P/B	1	St	50.000 €	59.500 €	60.000 €		m		
2 j	Schaffung von Radabstellanlagen (ADFC- zertifizierten) inkl. E-Bike Ladestation (ca. 30 Bügel)	BayGVFG, BALM	P/B	30	St	500 €	595 €	18.000 €		k		
2 k	Wegweisung Radwege (ca. 50 Schilder)	Stb.förd., BayGVFG	P/B	50	St	150 €	179 €	9.000 €		k	I	
2 l	Förderung der Fußverkehrssicherheit (Gehweg, Bordsteine, Beseitigen v. Hindernissen)	BayGVFG	P/B	1	St	50.000 €	59.500 €	60.000 €		k		
2 m	Einführung Parkraumbewirtschaftung Marktplatz/ Donaustraße (inkl. Kurzzeitparken)	Stb.förd., BayGVFG	P/B	9600	m2	75 €	89 €	860.000 €		k		
2 n	Schaffung von kostenfreien Auffangparkplätzen (inkl. Mobilitätsstationen), ca. 225 STP	Stb.förd., BayGVFG, NKI, ZUG	P/B	225	STP	2.800 €	3.332 €	750.000 €		k/m	I	
2 o	Einführung Parkleitsystem	Stb.förd., BayGVFG	P/B	1	St	40.000 €	47.600 €	50.000 €		k/m		
2 p	Ausbau Querungen (Donau-/ Neuhausener Straße)	Stb.förd., BayGVFG	P/B	2	St	200.000 €	238.000 €	480.000 €		k/m		U
2 q	Umgestaltung Einmündung Marktplatz/ Neuhausener Straße	Stb.förd., BayGVFG	P/B	1	St	1.200.000 €	1.428.000 €	1.430.000 €	X	k	S	U
2 r	Bau einer westlichen Erschließungsstraße	Stb.förd., BayGVFG, NKI	P/B	1500	m2	2.000 €	2.380 €	3.570.000 €		l	S	
2 s	Errichten Bus-Wendeschleife vor dem Kloster (inkl. Verlegung Haltestelle für Linienbusse)	Stb.förd., BayGVFG	P/B	1	St	2.000.000 €	2.380.000 €	2.380.000 €	X	m		
2 t	Errichten autonomer eBus-Shuttle P (Donau) <-> Marktplatz	BayGVFG, NKI, ZUG	P/B	1	St	5.000.000 €	5.950.000 €	5.950.000 €	X	l	S	
3	Kommunale Programme / Management											
3 a	Fassadenprogramm	St.b.förd.	P	1	St	50.420 €	60.000 €	60.000 €		m/l		
3 b	Geschäftsflächenprogramm	St.b.förd. ?	P	1	St	50.420 €	60.000 €	60.000 €		m/l		
3 c	Einsatz Projekt-/Maßnahmenmanagement	St.b.förd.	P	5	J	8.000 €	9.520 €	48.000 €		k	I	
3 d	Flächen- und Leerstandsmanagement	St.b.förd.	P	1	St	0 €	0 €	0 €		m		
3 e	Sanierungsberatung/ Klimamanager	St.b.förd., NKI	P	5	St	8.000 €	9.520 €	48.000 €	X	m		
3 f	Beratung zu genossenschaftlichen, familienorientierten Wohnformen	St.b.förd.	P	5	St	500 €	595 €	3.000 €	X	m		
3 g	Beratung zu Baulandmodellen zur Förderung fam. ger. Wohnen	St.b.förd.	P	5	St	500 €	595 €	3.000 €		k		
3 h	Beratung zu Regenwassermanagement im Bestand	-	P	2	St	500 €	595 €	2.000 €		k		
3 i	Initialisierung Unternhemerrunde "Mettener Zentrum" (PPP)		P	1	St	0 €	0 €	0 €		m/l		
3 j	Tourismus Marketing		P	1	St	3.000 €	3.570 €	4.000 €		k/m		
3 k	Veranstaltungsmanager Märkte und Feste		P	5	J	8.000 €	9.520 €	48.000 €		k	S	
3 l	Radverkehrsbeauftragter (Teilzeit)	St.b.förd., NKI	S	1	St	0 €	0 €	0 €		k		
3 m	Begleitende Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung der Nahmobilität	St.b.förd.	H	5	J	2.000 €	2.380 €	12.000 €		k		
	GESAMT							34.010.000 €				