

NEUMARKT IN DER OBERPFALZ RAHMENPLAN BAHNHOFSTRASSE

JULI 2018,
redaktionell ergänzt FEBRUAR 2019

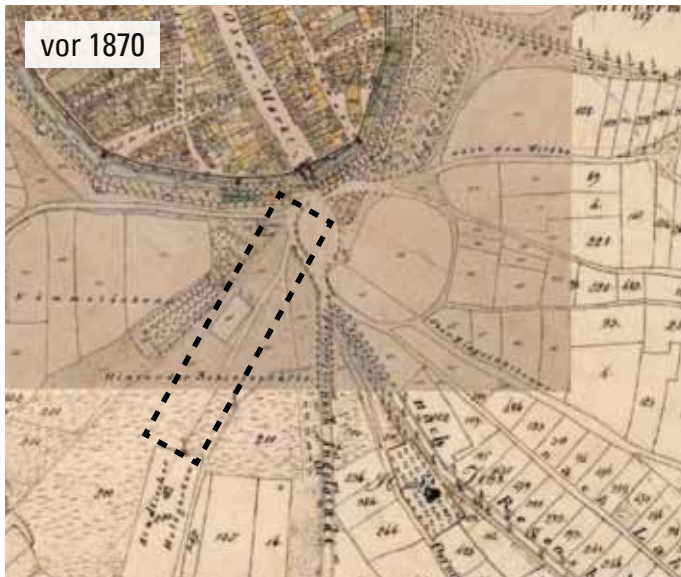


VOGELSONG

ALLGEMEINES / UNTERSUCHUNGSBEREICH



HISTORISCHE ENTWICKLUNG DER BAHNOFSTRASSE



vor 1870

Vor dem Bau der Bahnhofstraße verlief an dieser Stelle ein Weg zu landwirtschaftlichen Flächen bzw. in die freie Landschaft.

1868 wurde der Bau der Ortsbahn Regensburg - Nürnberg vom Magistrat der Stadt Neumarkt i.d.OPf. beschlossen. Mit Planung / Bau dieser Ortsbahn in den 1860-iger Jahren wurde die Bahnhofstraße als direkte Verbindung zwischen der Altstadt Neumarkts und dem neuen Bahnhof angelegt. Der Gemeindegund wurde unentgeltlich für den Bahnkörper, Bahnhof, Lagerhaus und Maschinenwerkstätte, abgetreten. 1870 genehmigte die Stadt den Plan des Bahnhofs. Ein Jahr später wurde die beschleunigte Herstellung einer Straße zum Bahnhof, der heutigen Bahnhofstraße beschlossen. Zur Begrünung sollten entlang dieses neuen Straßenzuges 300 Kastanienbäume, davon 1/3 rotblühende, gepflanzt werden. Entlang der Bahnhofstraße, welche bis zum 1. Mai 1872 fertig gestellt sein musste, wurden beidseitig Gehsteige vorgesehen. 1873 wurde der westliche Gehsteig für Fußgänger bestimmt, der östliche für Karren. Mit der Herstellung eines Radfahrerweges auf der westlichen Seite der Bahnhofstraße wurde 1929 begonnen.



um 1900

Mit Bau der Bahnhofstraße entstand auch die Bebauung in der Bahnhofstraße und anschließend in den parallel verlaufenden Straßenzügen (Schützen- und Hallstraße)



2018

Heute ist die ursprüngliche Bebauung in der Bahnhofstraße bereichsweise erneuert und überformt.



1950

In den 1950-iger Jahren wurde das „Bahnhofsviertel“ dichter bebaut.

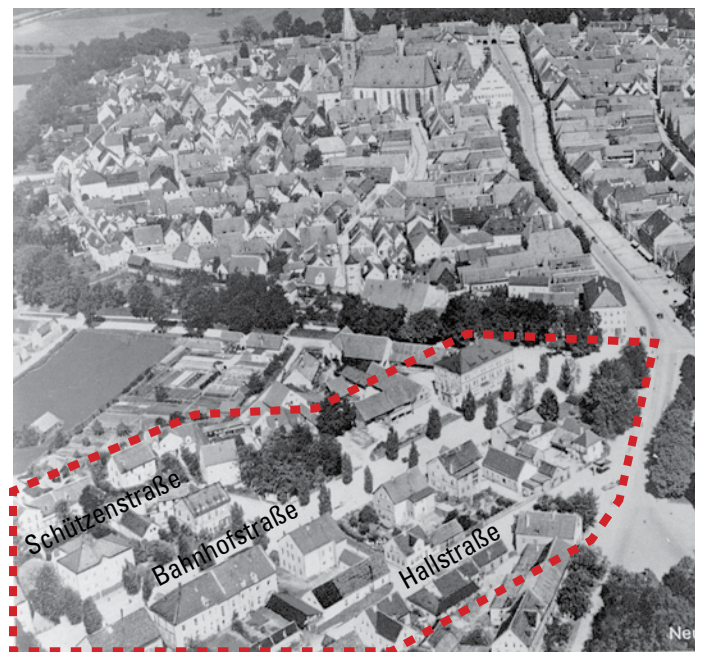


Luftbildaufnahme mit Kriegszerstörungen

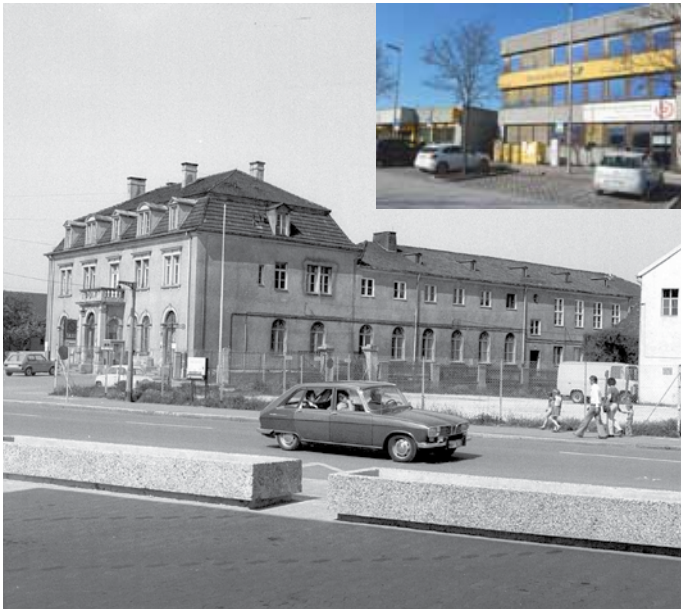
HISTORISCHE ENTWICKLUNG DER BAHNOFSTRASSE



Mit Eröffnung der Teilstrecke Nürnberg - Neumarkt (1871) gewann die Verbindung zwischen Bahnhof und Altstadt an Bedeutung. Beidseitig der Bahnhofstraße wurden während deren Fertigstellung Gebäude im **Gründerzeitstil**, errichtet. Wie den nebenstehenden Abbildungen zu entnehmen ist, wurden die Gebäude als **Einzel- und Doppelhäuser** mit **zwei Vollgeschossen** errichtet und mit **Sattel- oder Walmdächern** versehen. Einheitlich gegliederte und **stilkvoll verzierte Fassaden** unterstreichen den Gründerzeitstil. Durch die traufständige Anordnung der Gebäude im gleichen Abstand zur Straße existiert eine **klare Raumkante**. Großzügig **begrünte Vorgärten**, eingefriedet mit schmiedeeisernen Gartenzäunen sowie die **Baumpflanzungen** im Straßenraum prägen das Ortsbild und bewirken ein homogenes Raumgefühl.



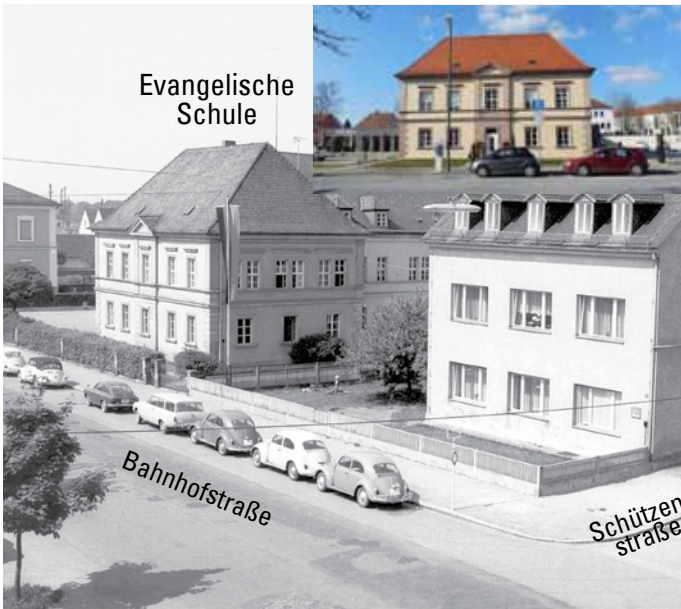
HISTORISCHE ENTWICKLUNG DER BAHNHFSTRASSE



Ehemaliges Postgebäude am Bahnhofsplatz (Bhf.Str. 4)

Im Laufe der Zeit wurde die **ursprüngliche Bebauung** in der Bahnhofstraße in Teilen **stark überformt und verdichtet**. Am Bahnhofsplatz siedelten sich gewerbliche Nutzungen an. Dementsprechend wurden die Gebäude den Nutzungen angepasst. Typische Gründerzeitgebäude wichen **im Bereich der Plätze** großen dreigeschossigen Flachdachgebäuden (Sanitärhandel Bahnhofstraße 23 und Postgebäude Bahnhofstraße 4).

Stark verdichtet wurde weiterhin der **Übergang** von der **Bahnhofstraße** zur **Altstadt**. Hier wurde auf der westlichen Straßenseite ein Büro- und Geschäftsgebäude sowie ein Hotel mit bis zu fünf Vollgeschossen und einer Gesamtlänge von 100 m errichtet. Gegenüberliegend besteht ein Bürokomplex mit einer Geschossigkeit von IV und einer Gebäudelänge von 50 m.



Ehemalige evangelische Schule in der Bahnhofstraße



Eingangssituation von der Altstadt in die Bahnhofstraße



Schrägluftbild Bahnhofstraße - massive (Flachdach)Bebauung im Norden und Süden der Bahnhofstraße (Platzbereich)

ÜBERGEORDNETE PLANUNGSVORGABEN

RAUMORDNUNG UND LANDESPLANUNG

Die Stadt Neumarkt i.d.OPf. ist im Landesentwicklungsprogramm Bayern (01.03.2018) in einem Verdichtungsraum als Oberzentrum ausgewiesen.

Gemäß des Regionalplans der Region Regensburg (11) in der Fassung vom 14.06.2017 gelten folgende Grundsätze:

1.2 (G) Bei der Entwicklung der Region und ihrer Teilräume sollen das reiche kulturelle Erbe, die Unverwechselbarkeit und Eigenart der Landschaft und Siedlungen sowie die natürlichen Lebensgrundlagen in Form der Schutzgüter Wasser, Boden, Luft, Klima sowie der darauf aufbauenden natürlichen und naturnahen Lebensgemeinschaften langfristig gesichert werden.

2.3.2 (G) Vernetzungseffekte Metropolregion Nürnberg: Die Ausstrahlungs- und Vernetzungseffekte der Europäischen Metropolregion Nürnberg sollen im westlichen Teil der Region, insbesondere für das Oberzentrum Neumarkt i.d.OPf., vor allem in wirtschaftlicher, bildungsbezogener und kultureller Hinsicht aufgegriffen sowie für überregionale infrastrukturelle Ausbauziele genutzt werden.

3.4.6 (G) Für die teilregionale impulsgebende Funktion des Oberzentrums Neumarkt i.d.OPf. soll dabei insbesondere angestrebt werden:

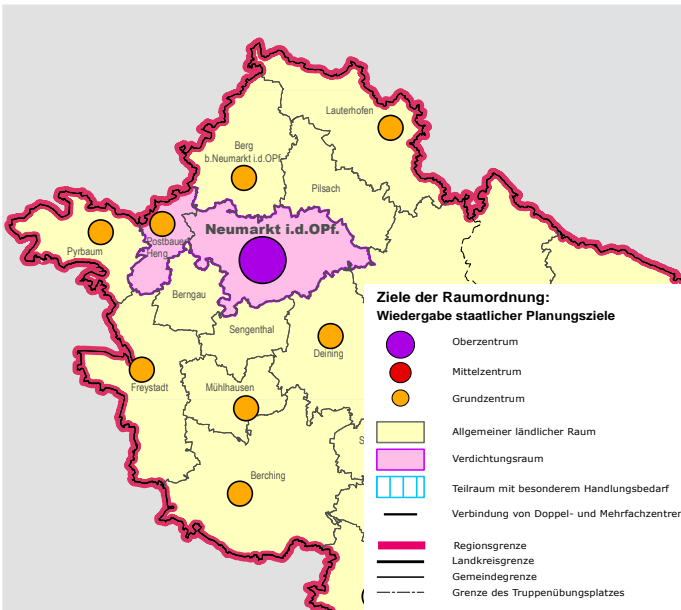
- **Ausstrahlungseffekte der Metropolregion Nürnberg** vor allem in **wirtschaftlicher** und **kultureller** Hinsicht aufzugreifen und zu nutzen,
- das Angebot an Arbeitsplätzen zu sichern und in qualifizierten Tätigkeitsbereichen auszubauen,
- das kulturelle und freizeitorientierte Angebot zu erweitern,
- **Einzelhandelsfunktionen** in qualitativer Hinsicht zu ergänzen,
- die Erholungsmöglichkeiten und eine dauerhaft funktionsfähige Freiraumstruktur zu sichern.

FNP / LP

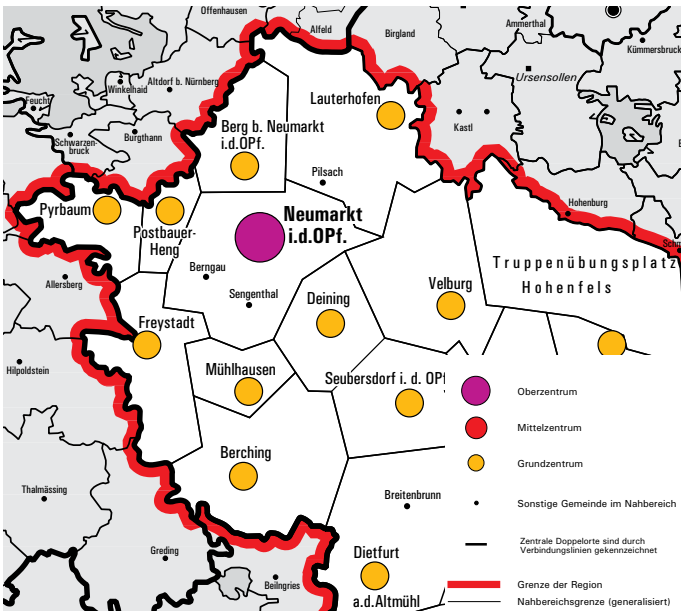
Im wirksamen Flächennutzungs- und Landschaftsplan (FNP + LP) der Stadt Neumarkt i. d. OPf. aus dem Jahr 2004 sind Bahnhofstraße, Schützenstraße und Hallstraße überwiegend als **Mischgebiet (MI)** dargestellt. Mischgebiete dienen der Unterbringung von Wohnen sowie Gewerbebetrieben, die das Wohnen nicht wesentlich stören. Die Bahnhofstraße selbst bildet eine örtliche Hauptverkehrsstraße. Das Grundstück in der Bahnhofstraße 12 ist als **Fläche für Gemeinbedarf** - Öffentliche Einrichtungen dargestellt.

Im Untersuchungsbereich ist das ehemalige Schulgebäude (Bahnhofstraße 8) von 1830 bzw. 1946/1947 als Baudenkmal eingestuft.

Der Bereich zwischen dem Bahnhof und der Holzgartenstraße ist als **gewerbliche Baufläche (GE)** eingestuft.



Ausschnitt Strukturkarte - RP Region Regensburg (11)



Ausschnitt Zentrale Orte - RP Region Regensburg (11)



Wirksamer Flächennutzungs- und Landschaftsplan Stadt Neumarkt i.d.OPf.

ÜBERGEORDNETE PLANUNGSVORGABEN



Städtebauliches Rahmenkonzept - ISEK



Städtebauliches Rahmenkonzept - ISEK



Radverkehrsnetz Neumarkt i.d.OPf. - Planung

ISEK

Im integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept (ISEK) der Stadt Neumarkt i. d. OPf. von 2012 ist es Ziel, das städtebauliche Rückgrat Richtung Bahnhof aufzuwerten. Neben der gestalterischen Betonung der Achse Bahnhofstraße/Marktstraße ist eine Aufwertung der Randbereiche von Bedeutung. Der **zukünftige Nutzungsschwerpunkt** in der Bahnhofstraße liegt in den Bereichen **Dienstleistung** und **Wohnen**. In diesem Zusammenhang bietet es sich an, auf dem Grundstück der ehemaligen Schule eine zeitgemäße Nutzungsmischung aus Wohnen, Arbeiten und Kultur zu realisieren.

Im Maßnahmenkatalog des ISEKs sind im Untersuchungsbereich folgende Projekte angedacht:

Stadtbild und Stadtgestalt

1.2 Bahnhof, Marktstraße und NeuerMarkt: Gestaltung einer **attraktiven Verbindung** durch einheitliche Gestaltung des Straßenbelags, Beleuchtungskonzept, Möblierung und Berücksichtigung kleinklimatischer Gesichtspunkte

2.5 Holzgartenstraße: Gestalterische Aufwertung der Wegeverbindung zum Maybach-Museum, u.a. Straßenbelag, Beleuchtungskonzept

Wirtschaft und Handel

2.24 Bahnhofstraße: Umstrukturierung der Fläche der ehemaligen Schule; Etablierung frequenzstarker **Nutzungsmischung** aus **Wohnen, Arbeiten, Kultur**

Mobilität und Verkehr

2.32 Bahnhof: Entwicklung einer E-Mobilitätsdrehscheibe u.a. Car-Pool (Elektroautos), Ladestation, Fahrradpool, ZOB

Wohnen und Soziales

2.18 Stephanstraße: Nachverdichtung Wohnen durch Umstrukturierung der vorhandenen Stellplatzfläche

INTEGRIERTER GESAMTVERKEHRSPLAN

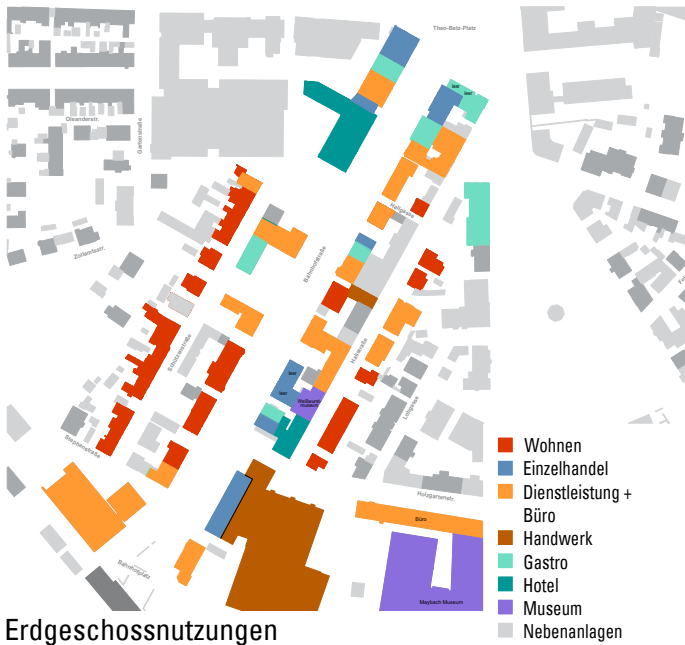
Im integrierten Gesamtverkehrsplan der Stadt ist die Bahnhofstraße als wichtige Verbindungsroute für Fußgänger und Radfahrer vom Bahnhof in die Altstadt sowie als Hauptroute für den ÖPNV dargestellt. Folgende Zielsetzungen weist der Gesamtverkehrsplan in der Bahnhofstraße aus:

- Schaffung eines beidseitigen **Schutzstreifens** für **Radfahrer**
- **Verringerung** des **KFZ-Verkehrs**

EINZELHANDELS- UND NAHVERSORGUNGS-KONZEPT - STADT NEUMARKT 2015

Im städtischen Einzelhandels- und Nahversorgungskonzept ist der Bereich der Bahnhofstraße zwischen Theobetz-Platz und Einmündung Hallgasse / Schützenstraße aufgrund der vorhandenen Dienstleistungs- und Einzelhandelsnutzungen als **zentraler Versorgungsbereich** eingestuft. Südlich bricht der Einzelhandelsbesatz ab, es sind nur noch **wenige publikumsintensive Nutzungen** ansässig, so dass in der Nutzungsstruktur eine deutliche Grenze des zentralen Versorgungsbereiches ablesbar ist.

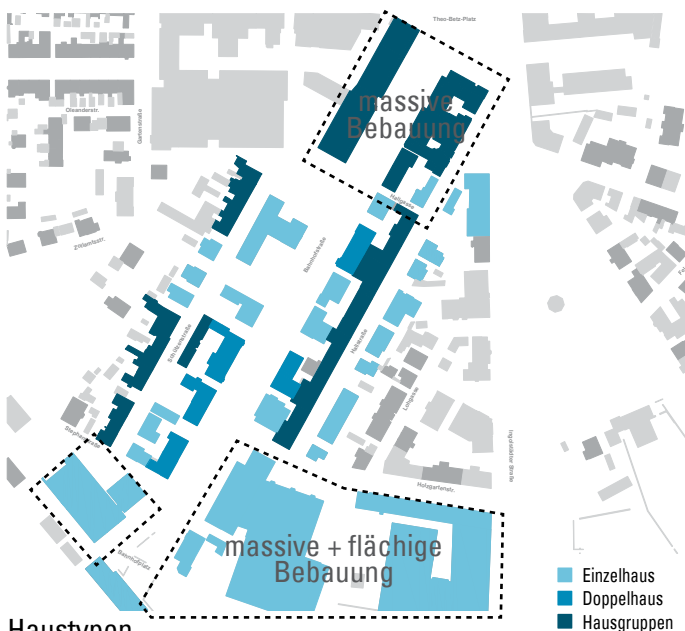
BESTANDSANALYSE



Erdgeschossnutzungen



Schwarzplan mit Raumkanten



Haustypen

FUNKTIONEN / NUTZUNGEN

Neben Wohnnutzungen, die im Untersuchungsbereich in den Obergeschossen überwiegen, bestehen hier aktuell folgende Nutzungen in den Erdgeschossen:

- Dienstleistungen > Friseur, 2 Hotels / Gasthöfe, Bank, Immobilienmakler
- Einzelhandel > Supermarkt, Metzgerei, Brillengeschäft, Obst + Gemüse Laden
- Gastronomie > Pizzeria, Café
- Öffentliche Einrichtungen > VG Neumarkt
- Gewerbe und Handwerk > Glaser, Sanitär

Nordöstlich des Bahnhofplatzes sind gewerbliche Nutzungen prägend. Im Norden der Bahnhofstraße, in Richtung Ingolstädter Straße, sind eher „minderwertige Nutzungen“, wie ein Wettbüro und eine Shisha-Bar angesiedelt. In diesem Bereich ist darauf zu achten, dass kein Trading-Down-Effekt angestoßen wird. Zumal an dieser Stelle auch eine der leerstehenden Ladenflächen besteht. Denn momentan sind in der Bahnhofstraße 3 (Teilfläche), 17b und 19 Ladenflächen nicht genutzt.

Die **Bahnhofstraße** bildet mit ihrem **Nutzungsmix** eine **Verlängerung** der Einkaufsstraße (Untere und Obere Marktstraße) und bildet ein Teil der **Wegeverbindung** zwischen dem Bahnhof Neumarkts und dem Einkaufscenter „NeuerMarkt“.

EIGENTUMSVERHÄLTNISSE

Neben den aufgezählten öffentlichen Einrichtungen, der Grünfläche im Norden der Schützenstraße und den Verkehrsflächen befinden sich die Gebäude bzw. Grundstücke im Untersuchungsbereich in Privateigentum.

BAUSTRUKTUR

Durch die Anordnung der Gebäude entlang einer Gebäudeflucht bestehen in der **Bahnhof- Schützen-, und Hallstraße klare Raumkanten**. Die Gebäude übernehmen somit eine Leitfunktion im Straßenraum. Auf der westlichen Straßenseite der Bahnhofsstraße ist die Raumkante teilweise unterbrochen, da hier keine Gebäude vorhanden sind.

HAUSTYPEN / BAUWEISE

Die ursprüngliche Bebauung der Bahnhofstraße bestand aus **Einzelhäusern** und vereinzelt **Doppelhäusern** mit seitlichen Abständen. Heute existieren hier auch **längere Hausgruppen**. Im südlichen Bereich der Bahnhofstraße ist die ursprüngliche Baustruktur, welche durch Doppelhäuser geprägt ist, noch vorhanden. Die Hausgruppen im Norden der Bahnhofstraße zwischen Hallgasse und Theo-Betz-Platz mit einer Länge von bis zu 100 m bilden jedoch einen **massiven zusammenhängenden Gebäudekomplex** und setzen sich, im Vergleich der Bebauung südlich der Hallgasse, ab. In der westlichen Schützenstraße und östlichen Hallstraße sind die Wohngebäude nahezu vollständig als Hausgruppen in geschlossener Bauweise angelegt. In großflächigen Einzelhäusern nordöstlich des Bahnhofsvorplatzes sind gewerbliche Nutzungen untergebracht. Hierdurch ist der Bahnhofplatz östlich sowie westlich von langen, massiven Baukörpern eingerahmt.

BESTANDSANALYSE

DACHFORMEN UND -NEIGUNGEN

Satteldächer zwischen 33° und 44° überwiegen als Dachform im Untersuchungsbereich. Walmdächer mit Dachneigungen zwischen 25° und 44° sind vereinzelt an Eckgebäuden und freistehenden Einzelhäusern sowie Doppelhäusern vorhanden.

Einige Hauptgebäude, welche in den 1980-iger Jahren im Bereich der Plätze errichtet wurden, haben Flachdächer und fügen sich städtebaulich nicht an die überwiegend prägenden Dachformen (Sattel- und Walmdächer) der Bahnhofstraße ein. Anbauten und Nebengebäude sind, insbesondere in der Hall-, und Schützenstraße, mit Flachdächern versehen. Dachaufbauten in Form von Sattel- und Walmdachgauben bestehen vereinzelt im südlichen Abschnitt der Bahnhofstraße. Auf dem Gebäudekomplex in der Bahnhofstraße 2 bis 4 bilden Lüftungs- und Aufzugschächte Dachaufbauten. Eine Besonderheit bildet das Mansarddach in der Bahnhofstraße 4, welches sich im Übergangsbereich zwischen Theo-Betz-Platz und Bahnhofstraße befindet.

HÖHE / GESCHOSSIGKEIT

Die Anzahl der **Vollgeschosse** und damit auch die Firsthöhen sind im Untersuchungsbereich sehr **heterogen** ausgebildet. Die Bahnhofstraße prägen Gebäude mit III Geschossen und in Richtung Theo-Betz-Platz auch IV Geschosse. Demnach befinden sich die **höchsten Gebäude** am Theo-Betz-Platz. Im südlichen Bereich der Bahnhofstraße sind die Gebäude überwiegend (mit vereinzelt Ausnahmen) zweigeschossig (II+D). Die Wohngebäude auf der westlichen Schützenstraße und östlichen Hallstraße weisen nahezu alle die gleiche Geschossigkeit von II+D auf.

GESTALT DER GEBÄUDE

Die Fassaden der Haupt- und Nebengebäude im Untersuchungsbereich sind größtenteils verputzt; vereinzelt verklinkert. Gebäude aus den 1980-iger Jahren sind mit monoton wirkenden Betonfassaden versehen.

Das Farbspektrum der Fassaden in der Bahnhofstraße umfasst überwiegend Pastellfarben. Sanierete Gebäude sind vereinzelt auch in intensiven Farben gestaltet.



Dachformen



Geschossigkeit

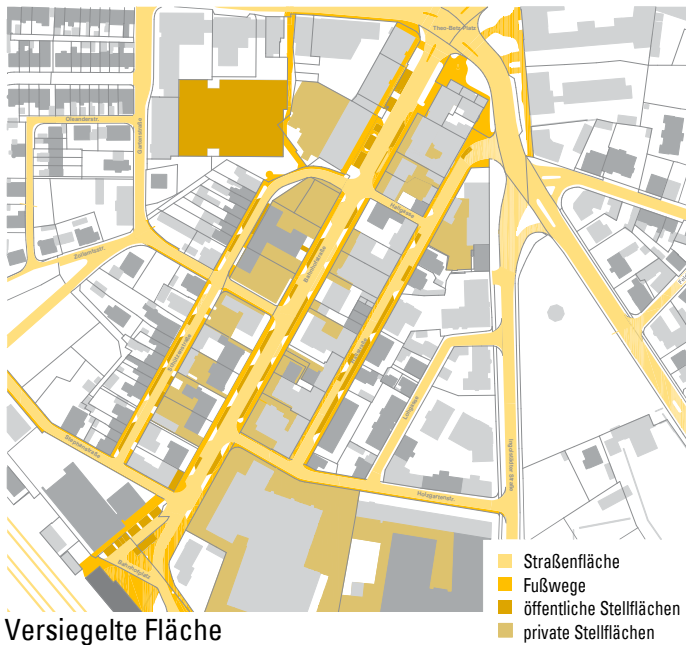


Typische Fassadengestaltung / -gliederung Bahnhofstraße



Monotone Fassadengliederung - Bahnhofstraße 23

BESTANDSANALYSE



Versiegelte Fläche



Grün- und Freiflächen



Straßennetz

BAULICHE DICHTHE / VERSIEGELUNG

Der **Versiegelungsgrad** im Untersuchungsbereich ist **sehr hoch** und liegt bei einigen Grundstücken nahe 100 %. Freibereiche sowie Grünflächen / Gartenflächen sind nur vereinzelt auf den privaten Grundstücken vorhanden. Insbesondere die Grundstücke in der Bahnhofstraße, welche durch die Hall- und Schützenstraße **doppelt erschlossen** bzw. bebaut sind, weisen **kaum unbebaute Bereiche** auf. Die starke Versiegelung in der Bahnhofstraße ist weiterhin auch auf die Einzelhandels- und Dienstleistungsnutzungen im Erdgeschoss zurückzuführen.

GRÜN- UND FREIFLÄCHEN

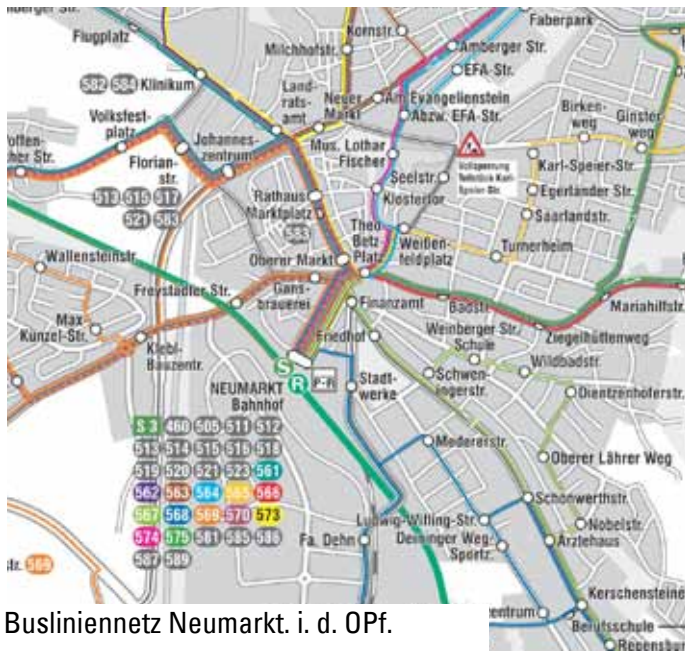
Wie bereits im Thema „Bauliche Dichte / Versiegelung“ erwähnt, sind im Untersuchungsbereich aufgrund der hohen Versiegelung nur **wenige Grünflächen** vorhanden. Im südlichen Bereich der Bahnhofstraße prägen die vorhandenen **Vorgärten**, welche von der ursprünglichen Bebauung stammen, den Straßenraum. Wie im ersten Bebauungskonzept der Bahnhofstraße von 1870 vorgesehen, sind in der Bahnhof-, Schützen- und Hallstraße straßenbegleitend zahlreiche Bäume vorhanden, die als **Allee** angelegt sind und den Straßenraum gliedern sowie durchgrünen. Weiterhin zielt diese Allee auf eine gestalterische Verbindung mit der Altstadt ab.

Den Wohngebäuden in der Schützen- und Hallstraße sind rückwärtig Gartenbereiche zugeordnet. Größere öffentliche Grünflächen sind nicht vorhanden, jedoch bestehen am Theo-Betz-Platz vereinzelt kleinere öffentliche Grünflächen. Am Bahnhofsplatz weitet sich die Allee rund um den Platz auf.

VERKEHR / MIV-ANBINDUNG

Aufgrund ihrer Verbindungsfunktion zwischen Bahnhof und Altstadt hat die Bahnhofstraße eine wichtige Bedeutung für den MIV, ÖPNV sowie Fuß- und Radfahrer. Die westlich des Bahnhofs verlaufende Bahntrasse ist mit dem Pkw nicht querbar und stellt eine **Barriere** dar. Aus diesem Grund bildet die Bahnhofstraße mit dem südlich angrenzenden Bahnhofsplatz eine **Stichstraße**. Dies hat zur Folge, dass auf der Bahnhofstraße überwiegend Ziel- und Quellverkehr und weniger Durchgangsverkehr verkehrt. Die parallel zur Bahnhofstraße verlaufenden Schützenstraße und Hallstraße übernehmen die Erschließungsfunktion der dortigen Gebäude sowie die rückwärtige Erschließung der Grundstücke der Bahnhofstraße (**Doppellerschließung!**).

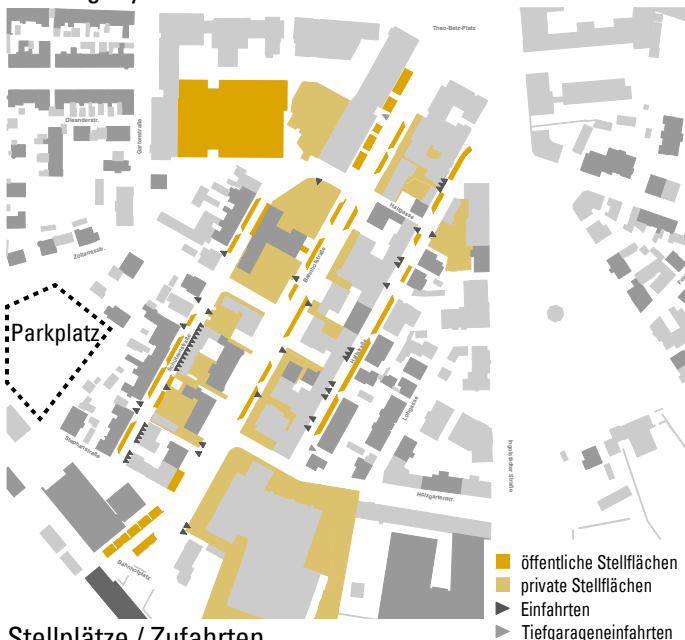
BESTANDSANALYSE



Busliniennetz Neumarkt. i. d. OPf.



Fußwegesystem



Stellplätze / Zufahrten

ÖPNV

Zentrum des öffentlichen Personennahverkehrs bilden in Neumarkt der Bahnhof und der **Busbahnhof** am Bahnhofsplatz. Über den Busbahnhof und über die Haltestellen um den „Theo-Betz-Platz“ nördlich des Untersuchungsgebiets, besteht eine sehr **gute Anbindung** an sämtliche Buslinien die im Stadtgebiet Neumarkts verkehren. Die Erreichbarkeit der Bahnhofstraße ist somit aus dem gesamten Neumarkter Stadtgebiet gewährleistet.

Mit dem Zug besteht von Neumarkt aus regelmäßig Anbindung Richtung Nürnberg und Regensburg.

FUSS- UND RADWEGE

Da die Entfernung zwischen Bahnhof und südlichen Altstadteneingang nur etwa 480 m beträgt, weist die Bahnhofstraße auch für **Fußgänger** und **Radfahrer** eine **wichtige Bedeutung** auf. Außer auf der östlichen Straßenseite der Schützenstraße sind im Untersuchungsgebiet beidseitig durchgängig Fußwege vorhanden. Die historisch angelegte „Flaniermeile“ auf der westlichen Seite der Bahnhofstraße ist nicht mehr vorhanden. Heute sind beide Seiten gleich ausgebildet. In der Bahnhofstraße 2 bis 4 besteht z.B. durch Stellplätze eine Engstelle.

Da für den Radverkehr kein separater Weg oder Fahrstreifen auf der Bahnhofstraße vorhanden ist, wird dieser mit auf der Fahrbahn der Bahnhofstraße abgewickelt. Laut integrierten Gesamtverkehrsplan sind jedoch beidseitig der Bahnhofstraße Schutzstreifen vorgesehen.

PARKEN / EIN- UND AUSFAHRTEN

Im öffentlichen Straßenraum der Bahnhof-, Schützen-, und Hallstraße sind straßenbegleitend zahlreiche Stellplätze vorhanden und bieten Anwohnern, Kunden sowie Besuchern Möglichkeit zum Parken. Weitere Parkmöglichkeit besteht im Parkhaus „Ringstraße“ nordwestlich des Untersuchungsbereichs.

In der Bahnhofstraße sind nur vereinzelt Grundstückszufahrten vorhanden, da die Grundstücke auch über die Schützen- und Hallstraße angebunden sind. Dies hat zur Folge, dass die östliche Seite der Schützenstraße und die westliche Seite der Hallstraße durch Zufahrten sowie Garagen geprägt ist und den **Charakter einer Anlieferzone** vermittelt. Vermehrt sind in der Bahnhofstraße begrünte Vorgartenzonen versiegelt und als Stellflächen genutzt.

Aufgrund der geschlossenen Bebauung in der westlichen Schützenstraße sind hier kaum direkten Grundstückszufahrten vorhanden. Die Anbindung dieser Grundstücke erfolgt im rückwärtigen Bereich über die Zollamtsstraße und Gartenstraße (westlich der Schützenstraße).

Die Stellplätze der Wohngebäude in der östlichen Hallstraße sind im öffentlichen Straßenraum oder auf den Privatgrundstücken u.a. in Tiefgaragen untergebracht.

BESTANDSANALYSE



NACHVERDICHTUNGSPOTENTIALE

Da die Versiegelung im Plangebiet bereits sehr hoch ist, besteht nur beschränktes Nachverdichtungspotential - auf Freiflächen. Um den Charakter (typische Baustruktur, Dachformen, etc.) der Bahnhofstraße zu erhalten, ist bei Bedarf grundsätzlich nur maßvoll und geregelt nachzuverdichten.

Eine potentielle Nachverdichtungsmöglichkeit besteht an der Ecke Bahnhofstraße / Schützenstraße. Diese unbebaute Fläche wird aktuell als Parkplatz genutzt. Des Weiteren könnten Nachverdichtungen über eine beschränkte Zunahme der Geschossigkeit erfolgen. Grundvoraussetzung hierfür ist das Einfügen des geplanten Vorhabens in die Eigenart der näheren Umgebung, um die Höhe und das Maß der baulichen Nutzung zu wahren. Westlich des Untersuchungsbereichs Ecke Stephanstraße / Zollamtstraße besteht ein großflächiger Parkplatz, welcher durch Wohngebäude nachverdichtet (s. ISEK) werden könnte.

BEDEUTUNG FÜR GESAMTSTÄDTISCHES GEFÜGE

Die Bahnhofstraße mit ihrer Lage weist eine wichtige Verbindungsfunktion zwischen dem Bahnhof und dem NeuenMarkt im Norden der Altstadt (Magnetfunktion) auf. Hier verkehren neben Fußgängern und Radfahrern auch ÖPNV-sowie MIV-Teilnehmer. Da die Bahnhofstraße als Stichstraße ausgebildet ist und am Bahnhof endet, ist sie die Haupteerschließungsstraße des Bahnhofes / Busbahnhofes. Dem entsprechend verkehrt hier überwiegend Ziel- und Quellverkehr.

Für Bahnreisende, die in Neumarkt mit dem Zug ankommen, prägt das Bahnhofsumfeld den ersten Eindruck der Stadt. Das Bahnhofsumfeld bildet somit einen wichtigen Ortseingang. Mit diesen Funktionen weist die Bahnhofstraße eine wichtige Bedeutung für das gesamtstädtische Gefüge auf.

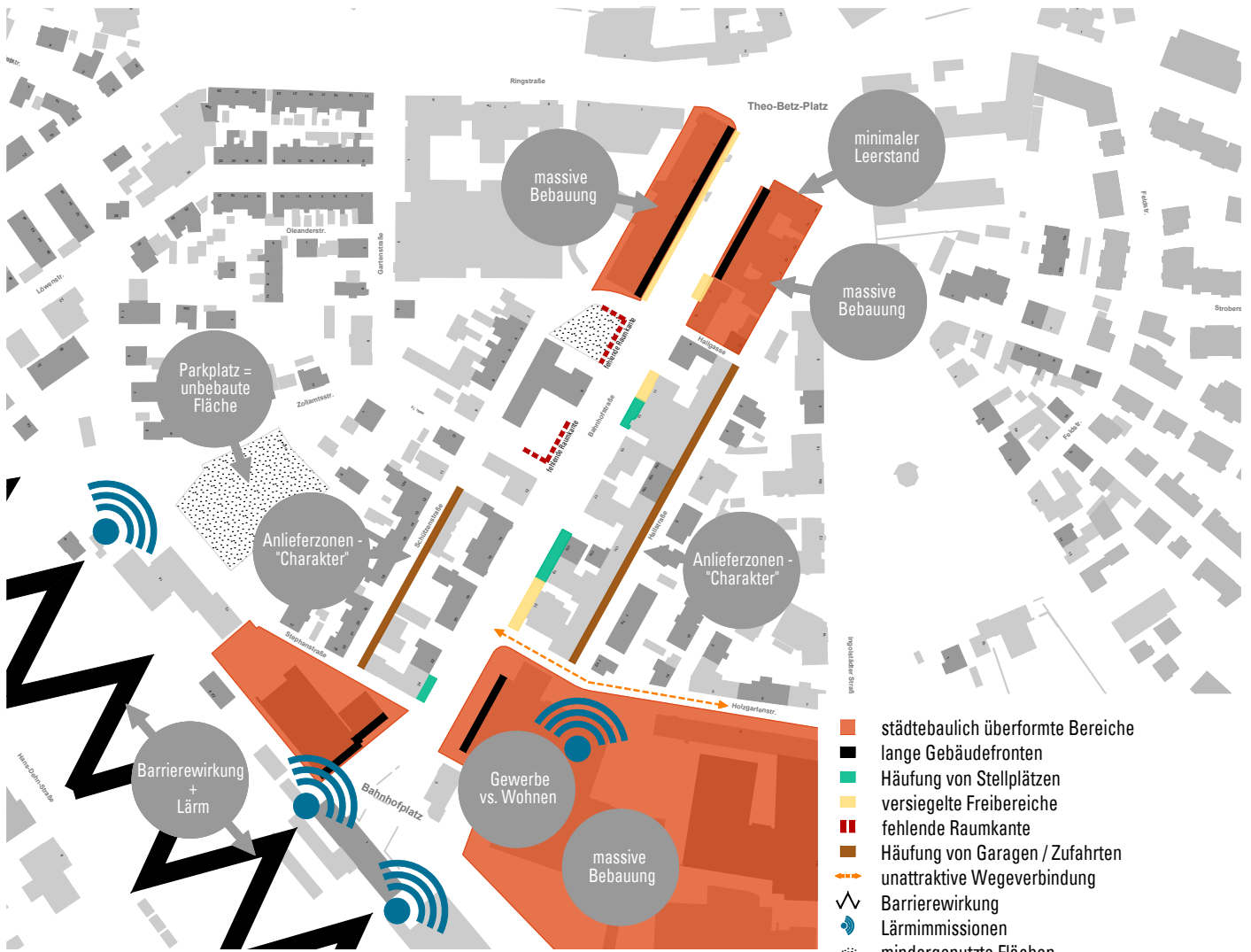
EINFLÜSSE VON AUSSEN

Durch die gute Anbindung Neumarkts zum gemeinsamen Oberzentrum Nürnberg / Erlangen / Fürth / Schwabach über die BAB A3 und das S-Bahnliniennetz der VGN (Verkehrsverbund Großraum Nürnberg) stellt Neumarkt einen guten Ausgangspunkt für Pendler dar. Insbesondere zu Messezeiten in Nürnberg werden auch im Umland Nürnbergs Unterkünfte / Hotels in Anspruch genommen. Die Bahnhofstraße in fußläufiger Entfernung zum Bahnhof sowie dem S-Bahnanschluss bietet somit einen guten Standort für Beherbergungsgewerbe.

VERFLECHTUNGEN MIT DER UMGEBUNG

Als große Kreisstadt im gleichnamigen Landkreis ist Neumarkt i. d. OPf. Standort für verschiedene Verwaltungseinrichtungen im Landkreis. Zentralörtlich ist Neumarkt als Oberzentrum ausgewiesen. In Oberzentren soll neben dem Grundbedarf und dem periodischen Bedarf auch der spezifische Bedarf gedeckt werden. Das umfasst neben dem Infrastruktur- und Dienstleistungsangebot der Unter- und Mittelzentren insbesondere: besondere Warenhäuser, Spezialgeschäfte, Fachkliniken, Theater, Museen, Fachhoch- und Hochschulen sowie Behörden. Mit diesen Funktionen bildet Neumarkt insbesondere „Anlaufstelle“ für die Bewohner im Umland.

ERGEBNISSE BESTANDSANALYSE



Städtebauliche Misstände

ERGEBNISSE BESTANDSANALYSE

Die Bahnhofstraße übernimmt als Bindeglied zwischen Bahnhof / Busbahnhof und Altstadt / NeuerMarkt eine wichtige Verbindungsfunktion in der Innenstadt Neumarkts. Dies bringt eine hohe Frequenz von Fußgängern, Radfahrern und Pkw's mit sich. Dementsprechend ist diese Wegeverbindung insbesondere in den Erdgeschossen durch verschiedene Nutzungen, wie Einzelhandel, Dienstleistungen, Beherbergungsgewerbe und Museen, geprägt. Mit diesem Nutzungsmix bildet die Bahnhofstraße eine Verlängerung der Einkaufsstraße in der Altstadt Neumarkts (Oberer- und Unterer Markt). Neben diesem Nutzungsmix in der Bahnhofstraße sind in den parallel verlaufenden Nebenstraßen (Schützen- und Hallstraße) überwiegend Wohnnutzungen vorhanden. Die ursprüngliche Bebauung in der Bahnhofstraße, welche im Zuge des Bahnanschlusses Neumarkts an die Ortsbahn Nürnberg - Regensburg entstanden ist, war durch eine villenartige Bebauung geprägt. Die Gebäude waren / sind als Einzel- und Doppelhäuser mit zwei bis drei Vollgeschossen errichtet und mit Sattel- oder Walmdächern versehen.

Heute ist diese Bebauungsstruktur im überwiegenden Teil der Bahnhofstraße noch erkennbar und prägend. Im Laufe der Zeit wurden insbesondere der Bereich zwischen Hallgasse / Gartenstraße und Theo-Betz-Platz sowie um den Bahnhofsplatz mit massiven Gebäudekörpern überformt. Die Massivität ergibt sich durch deren Baumasse, Gebäudehöhe, Gebäudelänge, Dachform (Flachdach) und Fassadengestaltung / -gliederung (monoton) welche sich städtebaulich von der Bebauung in der Bahnhofstraße unterscheidet.

Die Grundstücke in der Bahnhofstraße sind über die Schützen- und Hallstraße doppelt erschlossen. Da die Erdgeschossnutzungen zur Bahnhofstraße hin ausgerichtet sind, sind Zufahrten, Stellplätze und Garagen größtenteils an den zwei Nebenstraßen angesiedelt. Dies führt dazu, dass die Schützenstraße auf der östlichen und die Hallstraße auf der westlichen Straßenseite den Charakter einer „Lieferzone“ aufweist. Diese Situation (A- und B-Lage) findet sich in den Parallelstraßen des Oberen und Unteren Markt wieder und zieht sich bis zum Bahnhof fort.

LEITBILD - URBANITÄT BETONEN, VERBINDUNG STÄRKEN, EIGENART BEWAHREN

Die Bahnhofstraße wird einerseits in großen Teilen noch durch ihre Baustruktur und andererseits durch das Nebeneinander von Wohnen, Einzelhandel, Dienstleistungen und Gastronomie geprägt. Auch wenn der Untersuchungsbereich in der Bahnhofstraße durch den zunehmenden Nutzungsmix in den letzten Jahrzehnten vor allem an den randlichen Platzbereichen baulich und gestalterisch überformt wurde, lässt sich der ursprüngliche Charakter anhand der Fassadengestalt, Gebäudeanordnung, Gebäudehöhen, Dachformen und Einfriedungen der älteren Gebäude im mittleren Bereich noch deutlich ablesen. Aus diesen Grün-

den soll dieser Charakter der Bahnhofstraße und ihres Umfelds langfristig erhalten werden. Ziel in der Bahnhofstraße soll es künftig sein unter dem Leitbild „**URBANITÄT BETONEN, VERBINDUNG STÄRKEN, EIGENART BEWAHREN**“ die verschiedenen Nutzungen in die bestehende Baustruktur zu integrieren. Die bestehende Belebung der Verbindungsachse zwischen Bahnhof und Altstadt soll unter diesem Leitbild stärker bekräftigt werden. Um das Leitbild zu realisieren werden im Folgenden Handlungsbedarfe für die Themenfelder Nutzung, Städtebau / Ortsbild, Verkehr / Straßenraum und Grün zusammengetragen.

WO BESTEHT HANDLUNGSBEDARF?

NUTZUNGEN steuern

- Welche Nutzungen sollen - wo - weiter / nicht weiter angesiedelt werden?
- Vertikale Gliederung von Nutzungen im Untersuchungs-bereich?
- Qualität der Nutzungen regeln
- ergänzende Nachnutzung von leerstehenden Ladenflächen
- Immissionen (Anlieferung, Parken, Bahntrasse) berücksichtigen

STÄDTEBAU / ORTSBILD regeln

- Regelungen zur Geschossigkeit, Gebäudehöhe, Dachformen, Gebäudelängen, Fassadengliederung und -gestaltung zur Regelung des Ortsbildes sowie der Aufenthaltsqualität im Straßenraum.

VERKEHR / STRASSENRAUM ordnen

- Stellplätze ordnen
- Radwege vorsehen
- MIV reduzieren
- E-Mobilität erhöhen

GRÜN integrieren

- Versiegelungsgrad minimieren und Grünanteil erhöhen

Um das Leitbild für den Untersuchungsbereich Schritt für Schritt zu realisieren, werden für die anschließend aufgezeigten Themenfelder spezielle Entwicklungsziele und -maßnahmen zusammengetragen:

NUTZUNGEN

- Funktionen „Einkaufen“ und „Verbindung“ besser miteinander verknüpfen, um die Bahnhofstraße stärker beleben. Hierzu könnten in den Erdgeschossen Gastronomie- und Einzelhandelsnutzungen angesiedelt werden, die von der hohen Fußgänger- und Radfahrerfrequenz profitieren. Die Qualität der bestehenden Nutzungen, welche vom Einzelhandel über Büronutzungen bis zu Dienstleistungen reichen, sollten bewahrt werden. Für leerstehende Läden sind qualitative ergänzende Nutzungen zu finden. Trading-Down-Effekte, die durch Nutzungen entstehen können, die nicht zur Nachfrage und zum Angebot des Standortes passen, sind zu vermeiden. Hierzu zählen beispielsweise Vergnügungsstätten.
- Erdgeschosszonen können auch durch kulturelle Nutzungen - evtl. Angebote der Volkshochschule oder Vereine oder Büronutzungen wie CoWorking Spaces (offenes Büro) belebt werden.
- In der Schützen- und Hallstraße sollten die Wohnnutzungen aufgrund ihrer Lage - als guter Ausgangspunkt für Pendler - erhalten werden. Um den „Anlieferungszonen-

charakter“ in den beiden Nebenstraßen zu mindern, können auf den Garagen auch Wohnnutzungen vorgesehen werden. Vereinzelt ist dies in der Hallstraße bereits realisiert.

- Handwerker und Gewerbebetriebe, die das Wohnen nicht wesentlich stören, wie z.B. der bestehende Glaser sollten gesichert werden. Immissionen gegenüber schutzbedürftigen Nutzungen sind hierbei zu berücksichtigen, um keine Nutzungskonflikte hervorzurufen.
- Gewerbliche Nutzungen nördlich des Bahnhofplatzes sollten nicht vergrößert / ausgebaut werden, sondern langfristig eher ausgelagert werden. Diese Flächen sollten dann Wohnnutzungen dienen. Bei künftigen Planungen sind die möglichen Lärmimmissionen, die von der angrenzenden Bahntrasse ausgehen, zu beachten.

STÄDTEBAU / ORTSBILD

- Bezüglich der Dachform, der Geschossigkeit sowie der Bauweise ist die Bahnhofstraße in **drei Bereiche** eingeteilt: Der Teil der Bahnhofstraße zum Theo-Betz-Platz und die Bebauung am Bahnhofplatz ist als „**Platzbereich**“ einzustufen. Hier sind Gebäude mit Satteldächern, Walmdächern und Mansarddächern in Kombination mit begrünten Flachdächern sowie auch reine begrünte Flachdächer zulässig. Die vorhandenen Hochpunkte am Theo-Betz-Platz bilden den Eingang in

ENTWICKLUNGSZIELE



Zonierung der städtebaulichen Merkmale (Dachform, Geschossigkeit, Bauweise) in der Bahnhofstraße

die Bahnhofstraße und können bis zu V Geschosse aufweisen > Torsituation. Die Bebauung am Platzbereich „Bahnhofplatz“ kann bis zu IV Geschossen aufsteigen. Von der Bauweise können hier auch längere Gebäude stehen (abweichende Bauweise).

- In den „**Übergangsbereichen**“ (siehe Abbildung) zwischen den Platzbereichen im Norden und Süden der Bahnhofstraße zum „historisch geprägten Bereich“ in-mitten der Bahnhofstraße ist eine Geschossigkeit von IV Geschossen möglich. Neben Sattel- und Walmdächern sind hier auch Mansarddächer in Kombination mit begrünten Flachdächern städtebaulich verträglich. Von der Bauweise können hier auch noch längere Baukörper stehen, wenn ihre Fassade entsprechen gegliedert wird (Material, Vorsprung...). Es sollte jedoch auch hier schon eher eine eher in eine kleinteiligere offene Bauweise übergehen.
- Im „**historisch geprägten Teil**“ - im mittleren Bereich der Bahnhofstraße - sind lediglich Sattel- und Walmdächer in einer Geschossigkeit in der Bahnhofstraße auf max. II+D / III+D Vollgeschosse zulässig. Hier ist die offene Bebauung mit seitlichen Grenzabständen (Einzelhaus- und Doppelhausstruktur) zu erhalten und massive lange Gebäudekomplexe sind zu vermeiden.
- In der Schützen- und Hallstraße ist die Geschossigkeit beidseitig auf II Vollgeschosse zu begrenzen, um die Belichtung, Belüftung und Besonnung in diesen schmalen Straßenzügen sicherzustellen.

- Die Raumkanten entlang der Bahnhofstraße, Schützen- und Hallstraße sind zu in allen Bereichen zu erhalten.
- Die grünen Vorgärten mit den schmiedeeisernen Einfriedungen in der Bahnhofstraße sind zu erhalten.
- Bei längeren Gebäuden ist eine Fassadengliederung vorsehen um die Aufenthaltsqualität zu stärken.
- Nachverdichtungen im Bestand sollten nur maßvoll erfolgen und sich an die bestehende städtebauliche Struktur anlehnen.
- Da die Versiegelung bereits sehr hoch ist, sind Entsiegelungsmaßnahmen (z.B. wasserdurchlässige Beläge, Dachbegrünung, Baum- Strauchpflanzungen) sinnvoll.

VERKEHR / STRASSENRAUM

- Beidseitig Schutzstreifen für Radfahrer anlegen, um Sicherheit der Radfahrer zu verbessern.
- Aufenthaltsqualität im Straßenraum durch einheitliche Gestaltung des Straßenbelags, Beleuchtungskonzept, Möblierung und Berücksichtigung kleinklimatischer Gesichtspunkte erhöhen.
- Bestehende Wegeverbindung zum Maybach-Museum gestalterisch aufwerten und direkte Wegeverbindung vom Bahnhofplatz (durch die jetzige gewerbliche Fläche) schaffen. Zum Beispiel in Form von thematischen Gestaltungselementen bezogen auf das Maybach-Museum.
- Oberirdische private Stellplätze nur aus wasserdurchlässigen Belägen zulassen, um Versickerungsfläche zu schaffen und Versiegelungsgrad zu reduzieren.
- Bei größeren Neubauten / verkehrsintensiven Nachnutzungen Tiefgaragen vorsehen
- E-Mobilität-Station am Bahnhofsplatz errichten

GRÜN

- Vorgartenbegrünungen /-bepflanzungen gemäß Vorgartensatzung erhalten > keine weitere Umwandlung zu Stellplätzen und Stellplätze in Vorgartenbereichen zurücknehmen.
- Ortsbildprägende Baumreihen und Alleen in Bahnhof-, Schützen-, und Hallstraße erhalten, durch Neupflanzungen ergänzen und bei Abgang nachpflanzen.
- Anteil Begrünung auf Privatgrundstücken erhalten und erhöhen.
- Flachdächer und flachgeneigte Pultdächer sind zwingend mit Dachbegrünungen zu versehen (Klimaschutz).

STÄDTEBAULICHE ZIELSETZUNGEN

Zur Regelung der künftigen städtebaulichen Entwicklung wird empfohlen im Untersuchungsbereich einen **Bebauungsplan aufzustellen**, um neben den zulässigen Nutzungen auch die städtebauliche Gestalt / Kubatur festzulegen. Angaben zum Maß der baulichen Nutzung, der Höhe der baulichen Anlagen, Dachformen, Gebäudelängen sowie gestalterische Aspekte im Bebauungsplan bilden Rahmenbedingungen, für den Erhalt des Ortsbilds. Der Bebauungsplan könnte auch in Form eines einfachen Bebauungsplans gemäß § 30 BauGB aufgestellt werden.

Dabei sind die Randbereiche an den Plätzen (Bahnhofplatz und Theo-Betz-Platz) anders zu betrachten als der noch überwiegend ursprünglich geprägte „mittlere“ Bereich der Bahnhofstraße. Dazwischen gibt es „Übergangszonen“. In diesen und in den Platzbereichen können die Festsetzungen etwas lockerer sein hinsichtlich Höhe der Gebäude, Dachform und Bauweise (höhere, längere und kompaktere Baukörper) als im Bereich der Bahnhofstraße (siehe Plan).

Um die oben aufgezählten Entwicklungsziele zu regeln, werden folgende **FESTSETZUNGSMÖGLICHKEITEN** vorgeschlagen:

- Nutzungsart als Mischgebiet (MI) oder Urbanes Gebiet (MU) bestimmen
- Versiegelungsgrad über Grundflächenzahl (GRZ) beschränken
- Geschossfläche (GFZ) beschränken
- Gebäudehöhe durch Wand-, Trauf-, und Firsthöhen begrenzen
- Anzahl der Vollgeschosse gemäß dem Plan „Städtebauliche Entwicklungsziele (S. 17) regeln
- wichtige Raumkanten zur Straße hin mit Baulinien sichern
- in Bahnhofstraße offene Bauweise
- in Hall- und Schützenstraße geschlossene Bauweise
- Dachformen für Hauptgebäude regeln > Satteldächer, Walmdächer generell, Mansarddächer mit begrüntem Flachdach in „Übergangsbereichen und Platzbereichen“ zulassen. Begrünte Flachdächer sind lediglich in den „Platzbereichen“ denkbar.
- Dachneigungen für Hauptgebäude regeln
- Dachformen für Nebengebäude / Garagen > Satteldächer, Walmdächer, Pultdächer, Flachdächer (begrünt)
- Lage für Stellplätze, Garagen, Carports und deren Zufahrten zeichnerisch festsetzen
- vorhandene begrünte Vorgartenzonen mit Pflanzbindung festsetzen
- bestehende Baumpflanzungen im Straßenraum und auf Privatgrundstücken als „zu erhalten“ festsetzen und durch Neupflanzungen ergänzen

- weitere Regelungen zur Begrünung der Grundstücke treffen > nicht versiegelte Bereiche sind gärtnerisch anzulegen

ZUSAMMENFASSUNG

Die Bahnhofstraße als Bindeglied zwischen dem Neumarkter Bahnhof und der Altstadt / NeuerMarkt stellt eine wichtige Wegeachse für Fußgänger, Radfahrer, Pkw und ÖPNV-Teilnehmer dar. Durch den direkten Anschluss an die Altstadt und der hohen Frequentierung durch Passanten siedelten sich hier neben den bestehenden Wohnnutzungen zahlreiche Einzelhandels- und Dienstleistungsnutzungen sowie gastronomische und gewerbliche Nutzungen an, sodass die Bahnhofstraße eine Verlängerung der „**Einkaufstraße**“ (Obere + Untere Marktstraße) bildet. Der verstärkte **Nutzungsmix** aus Wohnen, Einzelhandel, Dienstleistung, Gewerbe und Gastronomie führte durch höhere und längere Gebäudekomplexe in Teilen des Untersuchungsgebiets zur Überformung der Gebäude und somit der gesamten städtebaulichen Struktur.

Typisch für die Bebauung in der Bahnhofstraße ist dennoch zwischen den Platzbereichen die villenartige Einzel- und Doppelhausbebauung mit Sattel- und Walmdächern in offener Bauweise. Diese Baustruktur gilt es langfristig zu erhalten, weshalb im vorliegenden Rahmenplan die Bahnhofstraße in drei städtebaulich unterschiedlich zu betrachtende Bereiche eingeteilt: Platzbereiche, Übergangsbereiche und historisch geprägter Bereich. Für diese wurden dann entsprechende städtebauliche Entwicklungsziele für die Themenbereiche Städtebau / Ortsbild, Verkehr / Straßenraum und Grün erarbeitet.

Ziel ist es im Rahmen des Leitbildes „**URBANITÄT BETONEN, VERBINDUNG STÄRKEN, EIGENART BEWAHREN**“ die noch in großen Teilen vorhandene ursprüngliche und prägende städtebauliche Struktur zu erhalten, den anhaltenden Nutzungsmix angemessen in diese zu integrieren sowie bauliche Veränderungen maßvoll und gestalterisch an das typische Ortsbild anzugleichen um den Charakter der Bahnhofstraße langfristig zu wahren.

