

NEUMARKT IN DER OBERPFALZ RAHMENPLAN STEPHANSTRASSE

DEZEMBER 2025



VOGELSANG

Die Stadt Neumarkt i. d. OPf. beabsichtigt, das Gebiet zwischen Stephanstraße und Gartenstraße städtebaulich näher zu untersuchen, um städtebauliche Entwicklungsmöglichkeiten für künftige Nutzungen sowie langfristige Rahmenbedingungen für bauliche Entwicklungen aufzuzeigen.

Das Untersuchungsgebiet hat eine Gesamtfläche von etwa 1,7 ha. Es liegt zentral im Stadtgebiet, südwestlich der Altstadt und nordöstlich der Bahntrasse Neumarkt - Regensburg. Im Untersuchungsgebiet inbegriffen sind Teile der Stephanstraße, Zollamtstraße, Gartenstraße und Oleanderstraße

Neben diesem „engeren“ Umfang werden auch die angrenzenden Viertel, insbesondere die Verknüpfung zur Altstadt, in der Analyse mitberücksichtigt bzw. betrachtet.

Mit der Lage zwischen Altstadt und Bahnhof bietet der Untersuchungsbereich attraktives städtebauliches Entwicklungspotential, insbesondere auf untergenutzten bzw. freien Flächen.

Im Rahmen eines Gesamtkonzeptes werden die Rahmenbedingungen und Ziele für die künftige Entwicklung definiert und Vorgaben für die weiteren Schritte und Planungen formuliert.

Ein Bebauungsplan ist im Untersuchungsbereich nicht vorhanden. Im Sinne einer geordneten städtebaulichen Entwicklung wird, in Teilen ohne zusammenhängende Bebauung, ein Bebauungsplan als erforderlich angesehen.



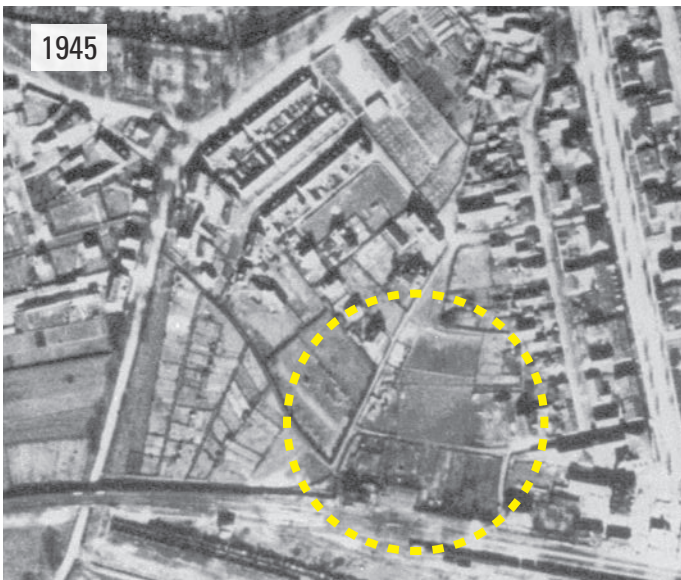
Schrägluftbild Stephanstraße



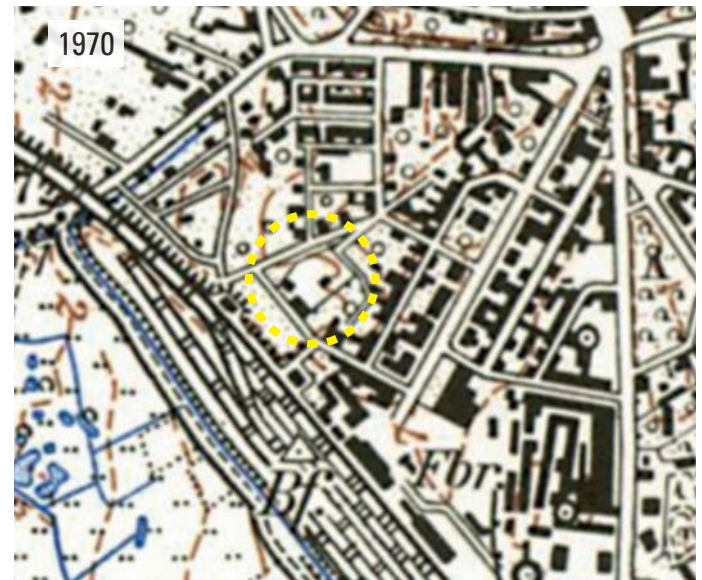


Vor 1870 bestehen nur vereinzelte Gebäude in der Nähe des Untersuchungsbereichs. Felder und Wiesen sind Hauptnutzungen.

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 begann die städtebauliche Entwicklung in der Umgebung der Bahnhofstraße. Bis ins letzte Drittel des 19. Jahrhunderts war die Stephanstraße weitgehend von Äckern und Wiesen gesäumt. Um 1950 entstehen erste Gebäude im Untersuchungsbereich. Auf dem jetzigen Parkplatz Stephanstraße wurden um das Jahr 1960 zwei Baustahlgebelagerhallen und eine Lagerplatz-Einfriedung durch die Firma Ellmann errichtet. Diese hat auch um 1964 den Bau einer landwirtschaftlich genutzten Lagerhalle und eines Büroanbaus für landwirtschaftliche Flächen (März 1964) sowie die Errichtung eines freistehenden Stahlsilo-Neubaus (mit eingebauter Getreidetrocknungsanlage) im September 1964 beantragt. Außerdem wurde Ende 1964 eine Futtermittelhalle ergänzt. Anschließend erfolgte vermutlich um 1970 die Übernahme durch die BayWa. Bauliche Änderungen erfolgten im Jahr 1972.



Erste Erschließungswege erkennbar; keine Bebauung



Weitere Gebäude entstehen im Untersuchungsbereich



Erste Gebäude entstehen im Untersuchungsbereich

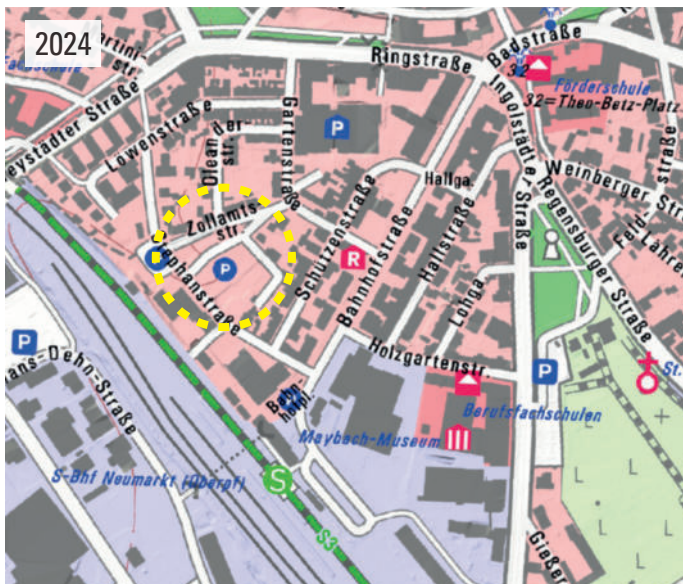


Gewerbliche Strukturen im Untersuchungsbereich

Nach einem Brandschaden ca. 1987 wurde der Dachstuhl wieder errichtet. Um 1994 erfolgte nach Betriebsaufgabe der Abbruch der Siloanlage durch die Stadt Neumarkt. 1997 wurde der Bauantrag für den Parkplatz nördlich der Stephanstraße (103 Stellplätze) eingereicht. Anschließend erfolgte mit Ausnahme der bis heute erhaltenden Mauer (Einfriedung) im Südosten der Parkplatzfläche der Abriss der Gebäude. Momentan wird die Parkplatznutzung aufrecht erhalten. Gemäß der geschichtlichen Entwicklung war der nördliche Teil des Untersuchungsgebietes seit jeher durch Wohnnutzungen und der südliche Teil durch Gewerbenutzungen und Parken geprägt.



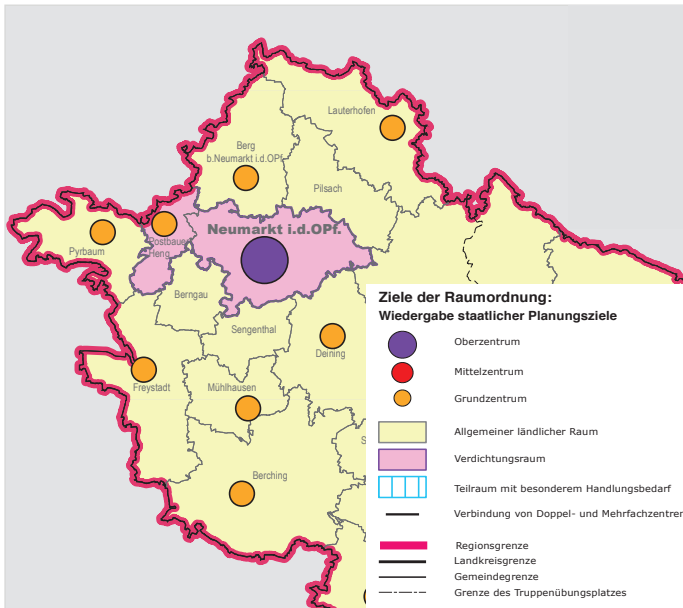
Bebauung Firma Ellmann / Gartennutzung entlang Bahntrasse



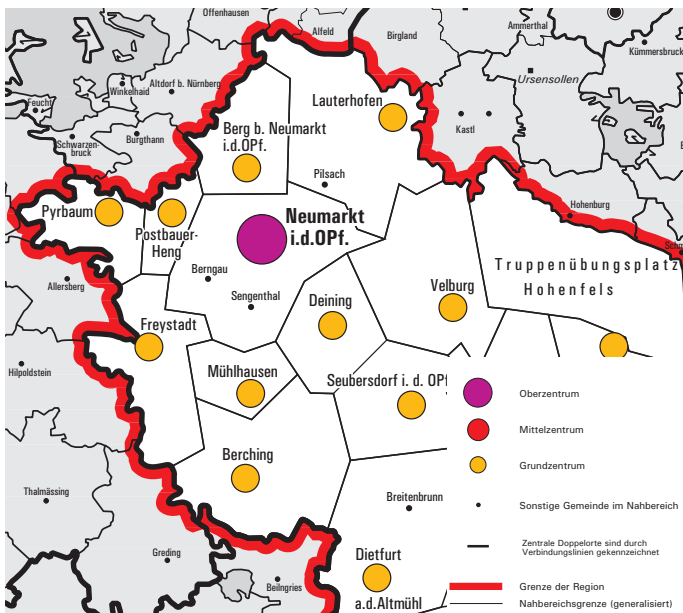
Heutige Bebauungsstruktur



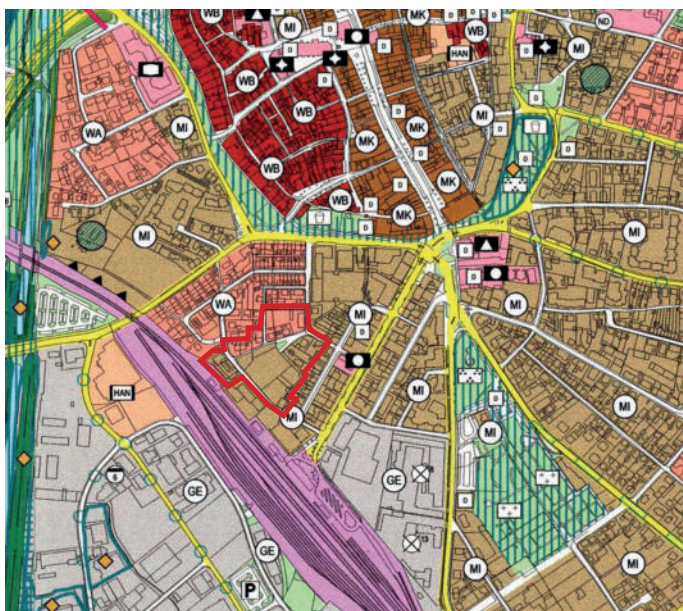
Gebäude in der Stephanstraße 17



Ausschnitt Strukturstkarte - RP Region Regensburg (11)



Ausschnitt Zentrale Orte - RP Region Regensburg (11)



Wirksamer FNP / LP Stadt Neumarkt i.d.OPf.

RAUMORDNUNG UND LANDESPLANUNG

Die Stadt Neumarkt i.d.OPf. ist gemäß Landesentwicklungsprogramm Bayern (2020) im Verdichtungsraum als Oberzentrum ausgewiesen.

Gemäß des Regionalplans der Region Regensburg (2019) 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 aufgreifen und nutzen,
- das Angebot an Arbeitsplätzen sichern und in qualifizierten Tätigkeitsbereichen ausbauen,
- das kulturelle und freizeitorientierte Angebot erweitern,
- Einzelhandelsfunktionen in qualitativer Hinsicht ergänzen,
- die Erholungsmöglichkeiten und eine dauerhaft funktionsfähige Freiraumstruktur sichern.

FNP / LP

Im wirksamen Flächennutzungsplan mit integriertem Landschaftsplan (FNP) der Stadt Neumarkt i. d. OPf. aus dem Jahr 2004

ist der Untersuchungsbereich als gemischte Baufläche / Mischgebiet (MI) und Wohnbaufläche / Allgemeines Wohngebiet (WA) dargestellt. Das MI umfasst die Bereiche zwischen Stephanstraße, Zollamtstraße und Gartenstraße. Als WA sind die Grundstücke zwischen Zollamtstraße, Oleanderstraße und Gartenstraße dargestellt. Hier bestehen Wohngebäude.

Ein Teilbereich zwischen Zollamtstraße und dem Parkplatz stellt der FNP / LP als Grünfläche dar. In der südlichen Umgebung des Untersuchungsbereichs grenzen Mischgebiete, nördlich Wohngebiete an.



Städtebauliches Rahmenkonzept - ISEK

ISEK

Das integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept (ISEK) der Stadt Neumarkt i. d. OPf. von 2012 definiert als städtebauliches Ziel, die unbebauten Flächen im Untersuchungsbereich nachzuverdichten und dort zentrurnahes Wohnen zu errichten / anzubieten.

Die Verbindung zwischen Bahnhof und Veranstaltungszentrum Jurahallen soll verbessert werden. Weiterhin soll der östliche Bereich der Stephanstraße aufgewertet werden.

Im Maßnahmenkatalog des ISEK sind im Untersuchungsbereich diesbezüglich folgende Maßnahmen angedacht:

Stadtbild und Stadtgestalt

2.7 Gestaltung einer attraktiven Verbindung zwischen Bahnhof und Veranstaltungszentrum „Jurahallen“:

- Gestalterische Aufwertung der Stephanstraße (östlicher Bereich), u.a. Straßenbelag
- Aufwertung der fußläufigen Wegeverbindung entlang der Bahnlinie, u.a. Begrünung

2.14 Westliche Bahnhofsvorstadt:

- Aufwertung der bestehenden Grünfläche als attraktive Quartiersmitte, u.a. Begrünung, Orte für Erholung und Spiel

Wohnen und Soziales

2.18 Stephanstraße:

- Nachverdichtung Wohnen durch Umstrukturierung der vorhandenen Stellplatzfläche

INTEGRIERTER GESAMTVERKEHRSPPLAN

Im integrierten Gesamtverkehrsplan sind keine Aussagen zum Plangebiet enthalten, da dieses nicht an Hauptverkehrsstraßen/-routen liegt.

EINZELHANDELS- UND NAHVERSORGUNGSKONZEPT - STADT NEUMARKT 2015

Im städtischen Einzelhandels- und Nahversorgungskonzept liegt das Plangebiet südlich des zentralen Versorgungsbereichs der Neumarkter Innenstadt und westlich der Einzelhandelsnutzungen in der Bahnhofstraße. Im Plangebiet selbst sind keine Einzelhandelsnutzungen vorhanden.

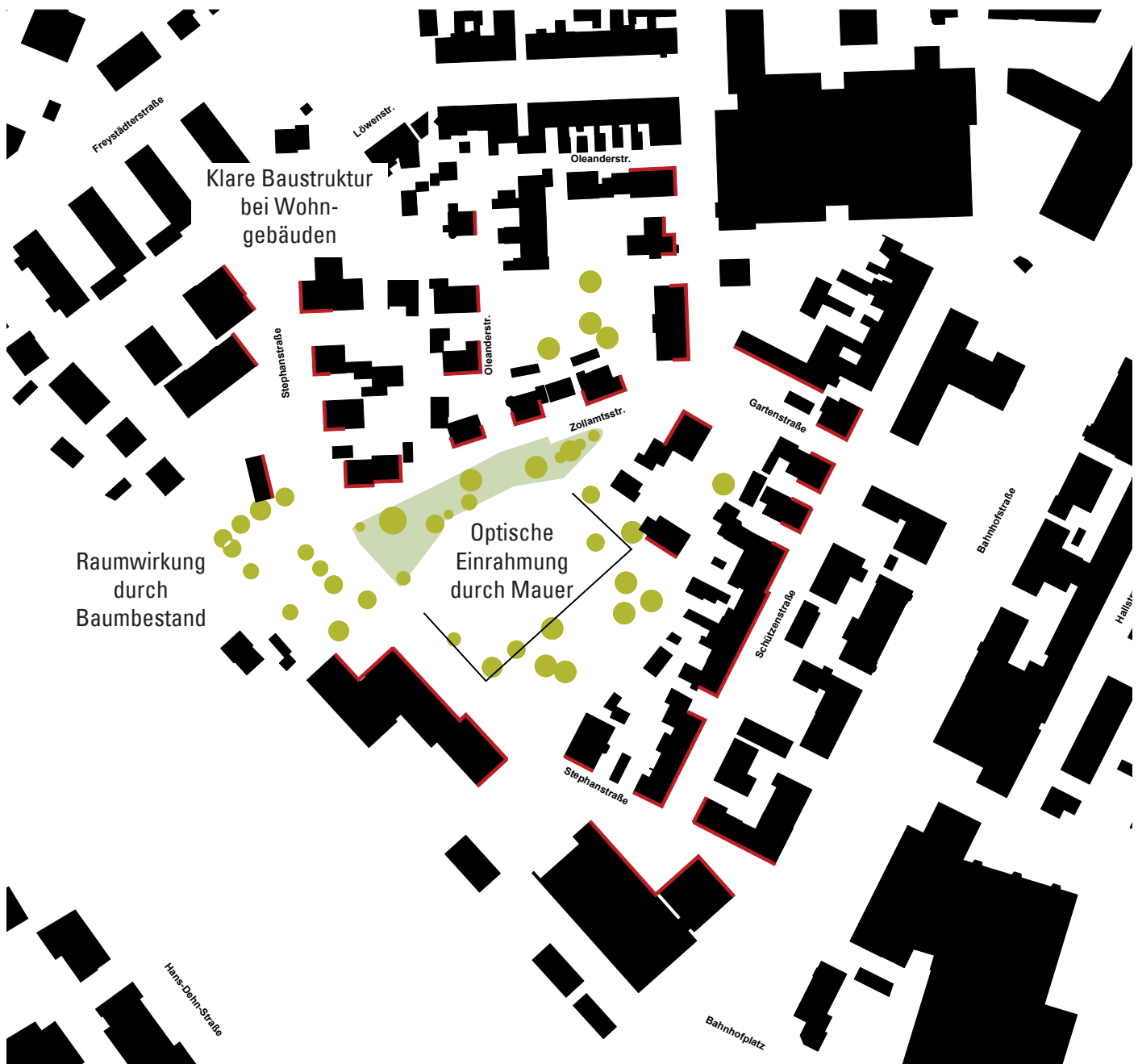


FUNKTIONEN / NUTZUNGEN

Der Untersuchungsbereich ist vorwiegend durch Wohnnutzungen geprägt. Lediglich entlang der Bahntrasse befinden sich gewerblich genutzte Gebäude. Die nächsten Einzelhandelsnutzungen und Dienstleistungsangebote befinden sich in der Altstadt und in der Bahnhofstraße.

EIGENTUMSVERHÄLTNISSE

Die Grundstücke innerhalb des Untersuchungsbereichs befinden sich mit Ausnahme der öffentlichen Verkehrsflächen, der Grünflächen und des Parkplatzes in Privateigentum.



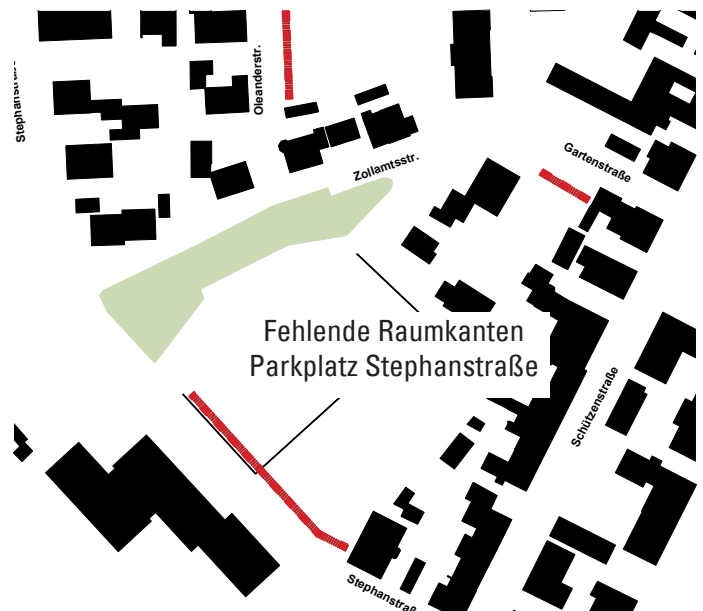
Schwarzplan mit Raumkanten

BAUSTRUKTUR

In den mit Wohngebäuden bebauten Bereichen sind klare Raumkanten erkennbar. Demnach bestehen entlang der Zollamtstraße und Gartenstraße beidseitig durchgehende Gebäudefluchten.

Entlang der Stephanstraße im Bereich des Parkplatzes besteht eine Mauer (ca. 1,3 m hoch) sowie Bäume, welche den Straßenraum optisch begrenzen. Südlich und nördlich des Parkplatzes ist die Stephanstraße baulich gefasst. Die Raumkante, welche durch die gewerblichen Gebäude in der Stephanstraße geprägt wird, wirkt aufgrund der Gebäudelänge recht massiv. Die offene Bebauung im nördlichen Bereich der Stephanstraße wirkt durch die gestaffelten Gebäude optisch als Leitfunktion.

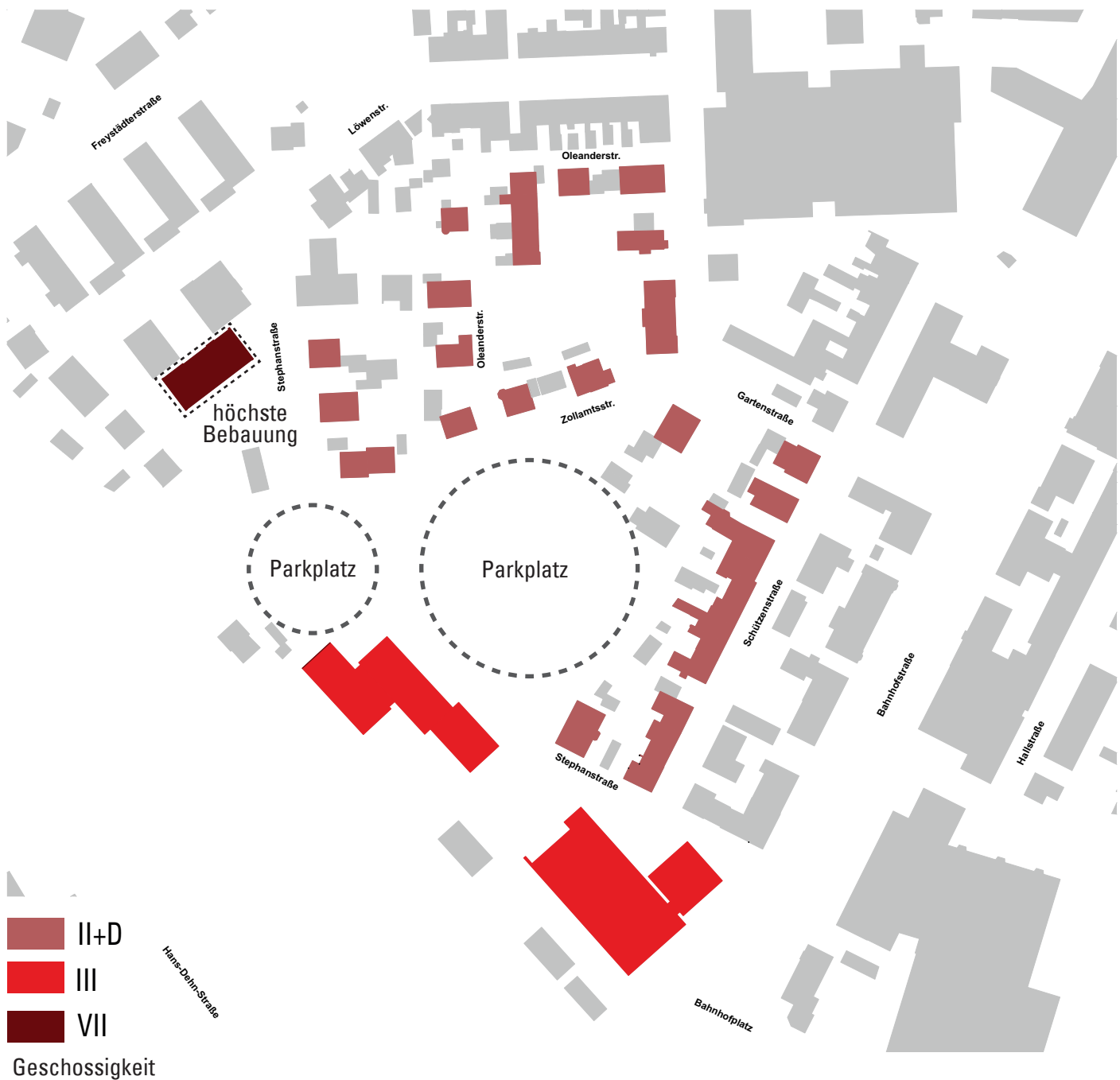
Bei den unbebauten Grundstücken, in der Gartenstraße, Oleanderstraße und entlang des Parkplatzes Stephanstraße fehlen Raumkanten.





HAUSTYPEN / BAUWEISE

Im Untersuchungsbereich überwiegen freistehende Einzelhäuser in offener Bauweise mit seitlichem Abstand. Neben freistehenden Einfamilienhäusern im nördlichen Teil des Untersuchungsgebiets befinden sich südlich der Stephanstraße aufgrund gewerblicher Nutzungen großflächige Einzelhäuser. Die Ecksituation Zollamtstraße / Stephanstraße ist durch ein Doppelhaus eingerahmt. In der Schützenstraße (außerhalb Plangebiet) prägen geschlossene Hausgruppen ohne seitliche Abstände die Bebauungsstruktur.



HÖHE / GESCHOSSIGKEIT

Die Anzahl der Vollgeschosse und damit auch die Gebäudehöhen sind im Untersuchungsbereich relativ homogen ausgebildet. Entsprechend der Haustypen sind die freistehenden Einfamilienhäuser mit ein (I+D) bis zwei (II+D) Vollgeschossen zzgl. Dachgeschoss errichtet. Drei Vollgeschosse umfassen die gewerblichen Gebäude südlich der Stephanstraße. Diese dominieren aufgrund höherer Geschosshöhen (gewerbliche Nutzung) das Bild der Stephanstraße.

Das höchste Gebäude in der unmittelbaren Umgebung des Untersuchungsbereichs bildet mit 7 Vollgeschossen ein Wohnhaus im nördlichen Teil der Stephanstraße. Dieses ist in weiter Entfernung im Stadtgebiet Neumarkts zu sehen.



Gewerbliche genutzte Gebäude südl. Stephanstraße (III)



Dachformen

DACHFORMEN

Die Wohngebäude sind nahezu vollständig mit Satteldächern versehen; vereinzelt bestehen Walmdächer. Diese sind in der Stephan- und Oleanderstraße giebelständig und in der Zollamtstraße traufständig zum Straßenraum angeordnet. Dachaufbauten in Form von Gauben bestehen nur vereinzelt; wenn mit einem Satteldach.

Flachdächer sind lediglich im Süden der Stephanstraße bei den gewerblich genutzten Gebäude sowie beim nord-westlichen Wohngebäude (VII-Geschosser) vorhanden.



Versiegelte Bereiche

BAULICHE DICHTHE / VERSIEGELUNG

Entsprechend der Baustruktur ist der Untersuchungsbe-
reich durch eine „lockere“ Bebauung geprägt. Der Versie-
gelungsgrad im Untersuchungsbereich ist bei den privaten
Grundstücken aufgrund der vorhandenen freistehenden
Einfamilienhäuser sehr gering. Neben den erforderlichen
Zuwegungen und Zufahrten sowie Nebengebäuden sind
die Grundstücke hier gärtnerisch gestaltet.

In Anbetracht der öffentlichen Flächen sind neben der
Straßenflächen auch die Parkplätze östlich und westlich
der Stephanstraße nahezu vollständig versiegelt. Lediglich
der Bereich südlich der Zollamtstraße bildet eine zusam-
menhängende großflächige unversiegelte Grünfläche.

VER- UND ENTSORGUNG

Das Plangebiet ist mit Ausnahme der unbebauten Grund-
stücke mit Strom, Wasser und Abwasser sowie Telekom-
munikation technisch erschlossen. Leitungstrassen be-
stehen in der Stephanstraße, Zollamtstraße, Gartenstraße
und Oleanderstraße. Auf dem Parkplatz nordöstlich der
Stephanstraße bestehen Stromleitungen für die Beleuch-
tung. Das Oberflächenwasser wird über einen Mischwas-
serkanal (mehrere Anschlüsse) entwässert.

Entlang der Bahntrasse bestehen Freileitungen der Deut-
schen Bahn. Bei künftigen Planungen sind bestehende
öffentliche und private Leitungen sowie die erforderlichen
Abstände zu berücksichtigen und einzuhalten.

Neben der Abwasserentsorgung ist die Niederschlagsent-
wässerung, insbesondere bei Starkregen zu regeln.



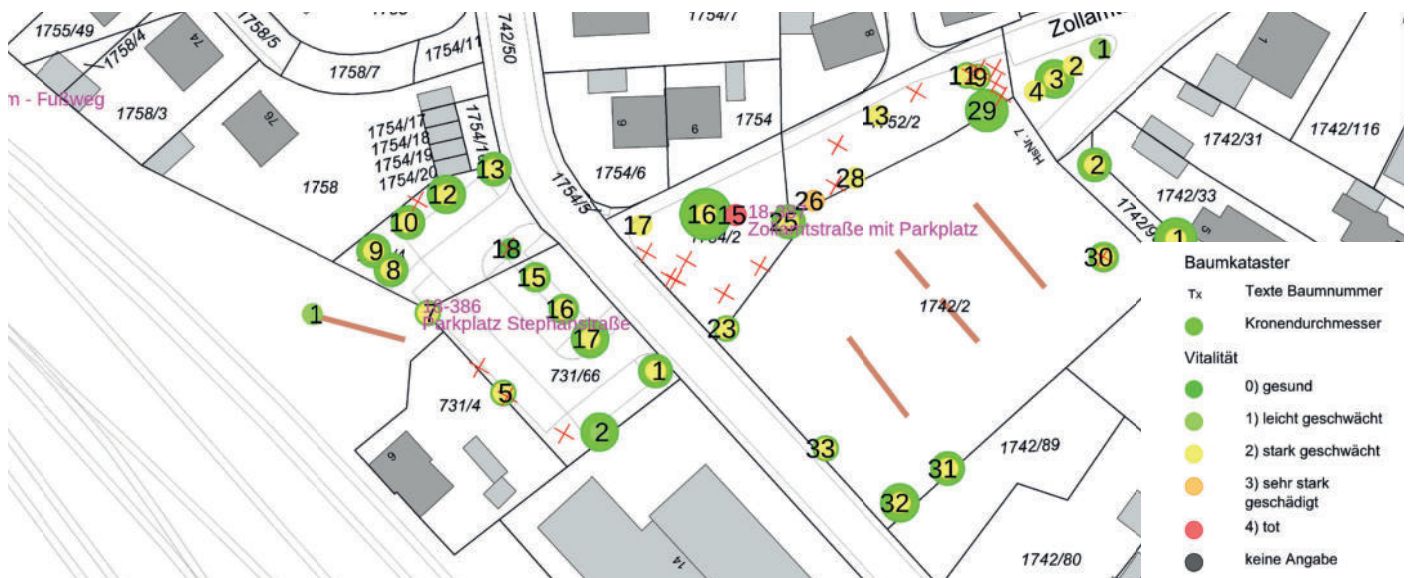
Grünbestand

GRÜNSTRUKTUREN

Zur Aufnahme Grünstrukturen wurden im Rahmen einer Bestandsaufnahme vor Ort alle vom Straßenraum aus wahrnehmbaren Gehölze auf öffentlichem und privatem Grund aufgenommen.

Besonders hervorzuheben ist die öffentliche Grünfläche südlich der Zollamtstraße mit zahlreichen heimischen Laubbäumen, die einerseits den Straßenraum in der Stephanstraße hinsichtlich des Ortsbildes signifikant aufwertet, andererseits aber auch klimarelevante Funktionen erfüllt. Zudem bietet dieser Gehölzbestand möglichen Lebensraum verschiedener Insekten-, Vogel- und Fledermausarten. Des Weiteren dient diese Fläche der Entwässerung von Niederschlagswasser.

In den Privatgärten bestehen vereinzelt Bäume. Straßenbäume sind im Untersuchungsbereich nicht vorhanden.



Baumbestandsplan Stadt Neumarkt



Raumwirksame Bäume in der Stephanstraße



Öffentliche Grünfläche zwischen Zollamtstraße und Parkplatz Stephanstraße



Öffentliche Grünfläche zwischen Zollamtstraße und Parkplatz Stephanstraße



Fußweg entlang der Bahntrasse

Erschließungsweg Grundstücke
Schützenstraße

Grünbestand zwischen Parkplatz Stephanstraße und Schützenstraße



Straßennetz

VERKEHR / MIV-ANBINDUNG

Das Plangebiet ist im Osten von der Gartenstraße und im Südwesten von der Stephanstraße begrenzt. Die Gartenstraße verbindet Ringstraße und Bahnhofstraße miteinander und hat damit eine untergeordnete innerörtliche Funktion. Über die Stephanstraße wird das Wohngebiet zwischen Ringstraße und Schützenstraße angebunden. Die Zollamtstraße ist für den Durchgangsverkehr nicht vorgesehen, lediglich für Fußgänger und Radfahrer. Nur das Grundstück mit der Hausnummer 6 ist von der Stephanstraße her über die Zollamtstraße anfahrbar. Eine Durchwegung zwischen Stephanstraße und Zollamtstraße / Gartenstraße ist über den Parkplatz Stephanstraße möglich. Im Nordosten des Parkplatzes Stephanstraße verläuft eine Wegeverbindung, welche die Rückgebäude und Gartenflächen der Grundstücke in der Schützenstraße anbindet.

Um diese Funktion dauerhaft zu erhalten, muss dieser Weg erhalten bleiben.

ÖPNV

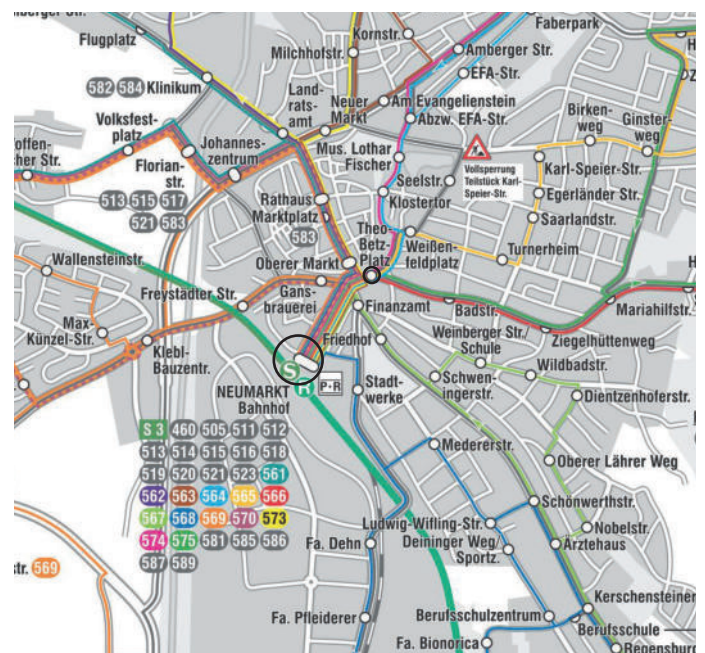
Zentrum des öffentlichen Personennahverkehrs bilden in Neumarkt der Bahnhof und der Busbahnhof am Bahnhofplatz, welcher vom Untersuchungsgebiet aus über die Stephanstraße erreichbar ist. Über den Busbahnhof und die Haltestellen am Theo-Betz-Platz (über Garten- und Bahnhofstraße erreichbar), besteht eine sehr gute Anbindung an sämtliche Buslinien, die im Stadtgebiet Neumarkt verkehren. Die Erreichbarkeit des Untersuchungsgebiets ist somit aus dem gesamten Neumarkter Stadtgebiet gewährleistet. Mit dem Zug besteht vom Neumarkter Bahnhof aus regelmäßig Anbindung Richtung Nürnberg und Regensburg.



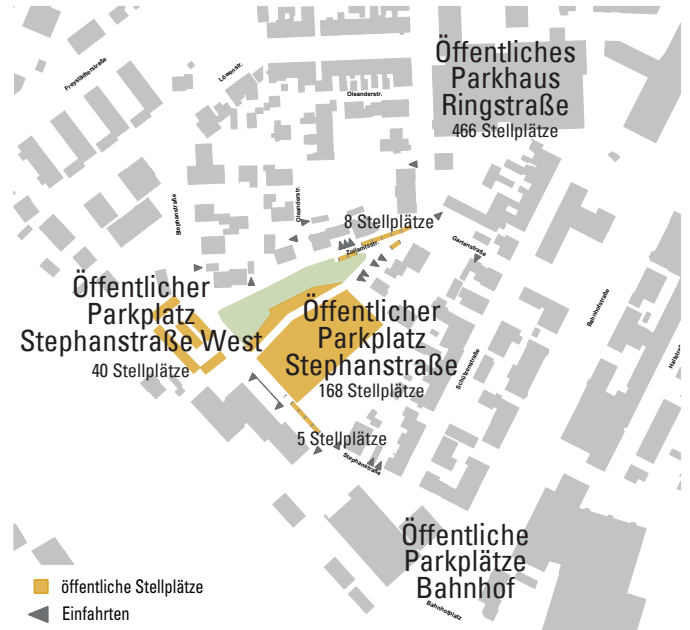
Fuß- und Radwegesystem

FUSS- UND RADWEGE

Aufgrund der beidseitig vorhandenen Fußwege entlang der Stephanstraße und einem z.T. einseitigen Fußweg in der Gartenstraße besteht eine gute fußläufige Anbindung. Im Untersuchungsbereich selbst sind nicht überall Fußwege vorhanden. In den wenig befahrenen Wohnstraße ist ein sicheres Passieren auch auf den Straßenflächen möglich. Eine wichtige separate Fußwegeverbindung besteht zwischen der Zollamtstraße und Bahntrasse. Dieser beleuchtete Fußweg bzw. Trampelpfad entlang der Bahntrasse führt bis zur Freystädter Straße und verkürzt die Wegstrecke in Richtung Bahnhof. Diese Wegeverbindung befindet sich auf einem nicht-öffentlichen Grundstück. Separate Radwege sind im Untersuchungsbereich und den angrenzenden Straßen aufgrund der untergeordneten Funktionen nicht vorhanden.



Busliniennetz Neumarkt. i. d. OPf.



Stellplätze und Zufahrten

PARKEN / EIN- UND AUSFAHRTEN

Straßenbegleitende Stellplätze im öffentlichen Straßenraum sind in der Stephanstraße und in der Zollamtstraße vorhanden und bieten Besuchern Möglichkeit zum Parken. Weitere öffentliche Parkmöglichkeiten sind durch den Parkplatz östlich der Stephanstraße zwischen Stephan- und Zollamstraße (mit Parkscheibe bis 3 Stunden) sowie durch das Parkhaus Ringstraße nordöstlich des Untersuchungsbereichs gegeben. Die Stellplätze der Wohngebäude sind auf den auf den dazugehörigen privaten Grundstücken untergebracht. An jedem Privatgrundstück sind Zufahrten vorhanden.

Vor den gewerblichen Gebäuden südlich der Stephanstraße bestehen zahlreiche senkrecht angeordnete Stellplätze, welche direkt von der Straßenfläche angefahren werden. Diese bilden einen breiten Zufahrtsbereich, welcher zeitgleich stark versiegelt ist.



Potentialflächen für die Nachverdichtung

NACHVERDICHTUNGSPOTENTIALE

Großflächige Nachverdichtungsmöglichkeiten gibt es im Bereich des Parkplatzes Stephanstraße (öffentlich) mit dem angrenzenden Flurstück FINr. 1742/88 (privat). Diese Fläche umfasst ca. 3.600 qm. Mit dem Parkhaus Ringstraße, dem Parkplatz westlich der Stephanstraße und den straßenbegleitenden Stellplätzen im Untersuchungsgebiet stehen weitere öffentliche Flächen für den ruhenden Verkehr zur Verfügung, sodass sich diese Fläche für eine Nachverdichtung anbietet.

Darüber hinaus eignen sich die unbebauten Grundstücke zwischen Gartenstraße 6 und Oleanderstraße sowie Gartenstraße 10 für weitere bauliche Entwicklungen.

Alle weiteren privaten Grundstücke könnten bei Bedarf mit Anbauten nachverdichtet werden.

LÄRMIMMISSIONEN

Der Geltungsbereich des Rahmenplans liegt dabei in der Nachbarschaft von übergeordneten Verkehrswegen der Schiene sowie im Einflussbereich von gewerblichen Anlagen. In einer schalltechnischen Untersuchung wurden die Einwirkungen aus Verkehrs- und Anlagengeräuschen auf den Geltungsbereich des Rahmenplans ermittelt und beurteilt. Aufgrund der langfristig angedachten städtebaulichen Entwicklung im Bereich des Rahmenplans, wird für die erste schalltechnische Voruntersuchung die Planung eines urbanen Gebiets (MU) angenommen. Die Beurteilung der jeweiligen Schalleinwirkungen erfolgt daher anhand der entsprechenden schalltechnischen Vorgaben, die für ein urbanes Gebiet (MU) heranzuziehen sind.

Die Untersuchungen kommen zu folgenden Ergebnissen:

Verkehrsrgeräusche

Die schalltechnischen Untersuchungen zu den Verkehrsrgeräuschen zeigen im Geltungsbereich des Rahmenplans insbesondere in der Nacht, jedoch auch am Tag, entlang Bahnlinie 5850 relevante Beurteilungspegel oberhalb der Orientierungswerte der DIN 18005, der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV sowie auch der eigentumsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle für urbane Gebiete (MU).

Nach § 50 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen (hierunter fällt auch die Bauleitplanung) die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass insbesondere schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete so weit wie möglich vermieden werden.

Dieses Trennungsgebot ist insbesondere an Gebäudeseiten entlang der Stephanstraße und dazu flankierenden Gebäudeseiten nicht per se gegeben und kann selbst durch das Abrücken schutzbedürftiger Nutzungen sowie durch aktive Schallschutzmaßnahmen nicht ausreichend gewährleistet werden.

Auf die plangegebene Vorbelastung durch den relevanten Schienenverkehr ist demzufolge mit Maßnahmen der architektonischen Selbsthilfe durch eine geeignete Grundrissorientierung in Verbindung mit konstruktiven Maßnahmen an etwaigen Plankörpern zu reagieren.

Eine weitergehende städtebauliche Entwicklung im Geltungsbereich des Rahmenplans für ein urbanes Gebiet (MU) ist zwar per se nicht auszuschließen, jedoch durchaus mit umfangreichen planerischen Zwängen für die Plankörper entlang der Stephanstraße verbunden.

Gewerbe- / Anlagengeräusche

Die schalltechnischen Untersuchungen zu den Anlagengeräuschen zeigen im Geltungsbereich des Rahmenplans in unmittelbarer Nähe zu bestandsgeschützten gewerblichen Betrieben nachts schallimmissionsschutzrechtlich zu beachtende Belange.

Nach § 50 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen (hierunter fällt auch die Bauleitplanung) die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass insbesondere schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete so weit wie möglich vermieden werden.

Dieses Trennungsgebot ist insbesondere in unmittelbarer Nähe zu den bestandsgeschützten gewerblichen Betrieben nicht per se gegeben.

Auf die Geräuschbelastung durch gewerbliche Anlagen kann demzufolge durch ein Abrücken schutzwürdiger Wohnnutzungen von den bestehenden Anlagen oder etwaige Festsetzungen durch Maßnahmen der architektonischen Selbsthilfe mit einer geeigneten Grundrissorientierung in Verbindung mit dem Ausschluss von maßgeblichen Immissionsorten an Plankörpern reagiert werden.

Zusammenfassend ist demzufolge aus schallimmissionsschutzrechtlicher Sicht aufgrund der vorhandenen Verkehrs- und Anlagengeräuschen die städtebauliche Entwicklung eines urbanen Gebietes (MU) insbesondere entlang der Stephanstraße mit planerischen Zwängen verbunden.

Der Umfang und die Notwendigkeit von Maßnahmen für eine städtebauliche Entwicklung von Plankörpern mit einer erhöhten Schutzwürdigkeit in der Nacht (z. B. Wohnnutzungen) sind in weiteren Planungsschritten (z.B. Aufstellung eines konkreten Bebauungsplanes) zu ermitteln.

BEDEUTUNG FÜR GESAMTSTÄDTISCHES GEFÜGE

Der Untersuchungsbereich weist neben der Wohnfunktion Flächen für den Ruhenden Verkehr auf. Mit Lage zwischen Altstadt und Bahnhof bildet dieser einen attraktiven Wohnstandort mit kurzen Wegen zu Einzelhandel, Kultur und Mobilität.

EINFLÜSSE VON AUSSEN

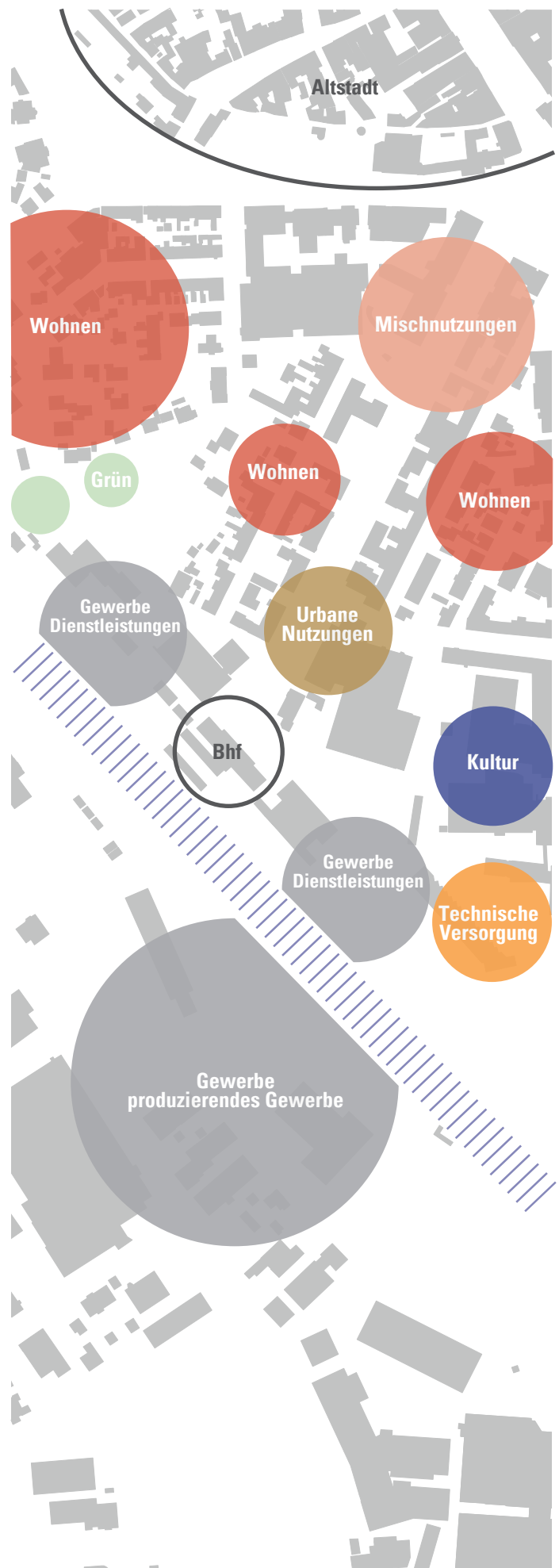
Durch die gute Anbindung Neumarkts zum gemeinsamen Oberzentrum Nürnberg / Erlangen / Fürth / Schwabach über die BAB A3 und das S-Bahnliniennetz der VGN (Verkehrsverbund Großraum Nürnberg) stellt Neumarkt einen guten Ausgangspunkt für Pendler dar. Der Untersuchungsbereich befindet sich in fußläufiger Entfernung zum Bahnhof bietet somit einen guten Standort für Wohnnutzungen.

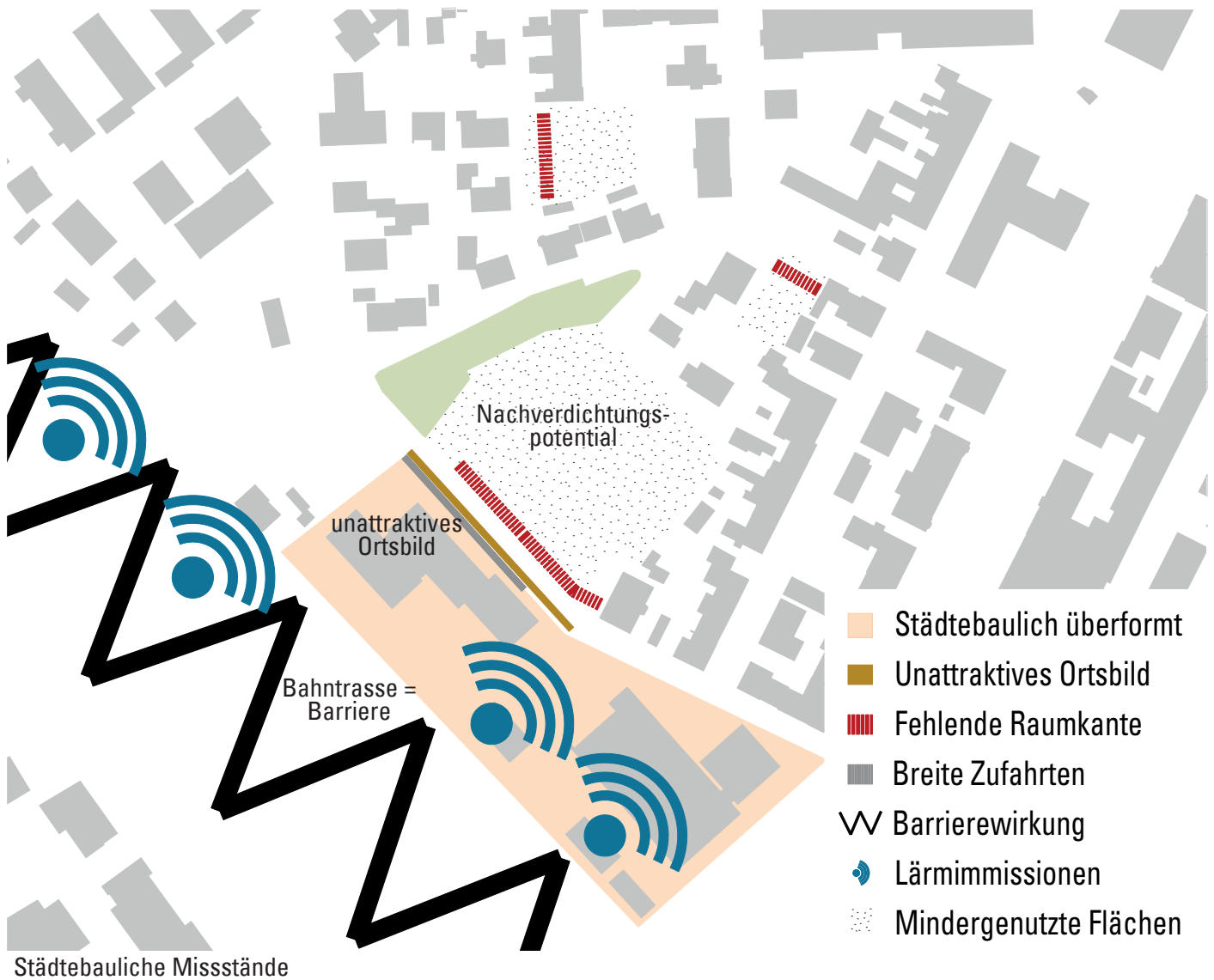
VERFLECHTUNGEN MIT DER UMGEBUNG

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.

ENTWICKLUNGSTENDENZEN IM UMFELD DES UNTERSUCHUNGSBEREICHS

In der Stephanstraße 17 wird der Rückbau des bestehenden Gebäudes und Neubau eines Mehrfamilienhauses mit Tiefgarage geplant.





ERGEBNISSE BESTANDSANALYSE

Das Untersuchungsgebiet ist in erster Linie durch Wohnnutzungen in Form von freistehenden Einfamilienhäusern geprägt. Aufgrund der fußläufigen Nähe zur Altstadt und zum Bahnhof ist dieses - insbesondere für Pendler - attraktiv. Da hier kaum Durchgangsverkehr besteht, handelt es sich mit Ausnahme des Bahnlärms um eine ruhige Wohnlage. Naherholungsgebiete bzw. öffentliche Grünflächen mit Aufenthaltsqualität sind nicht in der Nähe vorhanden. Aufgrund der Bebauungsstruktur dienen private Gartenflächen der Durchgrünung und Erholung.

Eine weitere Funktion, welche das Untersuchungsgebiet prägt, sind Parkplätze. Insgesamt stehen ca. 216 im direkten Gebiet und allein mit dem Parkhaus Ringstraße 466 weitere Stellplätze in der näheren Umgebung zur Verfügung. Der Parkplatz Stephanstraße ist gestalterisch aufwertbar und wenig durchgrünt.

Die aufgrund ihrer Länge, Gebäudekubatur und Dachform massiven gewerblichen Gebäude, zwischen Bahntrasse und Stephanstraße prägen starke starre Raumkanten, wodurch der Straßenraum in der Stephanstraße optisch eingengt wird. Eine Durchgrünung der Straßenräume durch

Bäume ist nicht vorhanden, was den Straßenraum in Teilbereichen unstrukturiert lässt.

Der größte Versiegelungsgrad ist durch die öffentlichen Straßen und Parkplätze gegeben, welche sich im Sommer stark aufheizen. Fehlende Begrünung wirkt sich negativ auf das Kleinklima aus.

Die Bahntrasse bildet eine Barriere im städtebaulichen Stadtgefüge und bringt Lärmimmissionen mit sich. Aufgrund der Lärmthematik sind bei künftigen Planungen immissionsschutzrechtliche Anforderungen zu prüfen.

Potentielle Nachverdichtungsbereiche ergeben die unbebauten Flächen. Das größte Potential für die Stärkung der Innenentwicklung bietet der Parkplatz Stephanstraße.

LEITBILD - INNENENTWICKLUNG STÄRKEN, WOHNNUTZUNGEN SCHAFFEN, ORTSBILD AUFWERTEN

Städtebauliches Ziel ist es die bisher unbebauten Flächen im Untersuchungsbereich mittelfristig baulich zu entwickeln um die Innenentwicklung zu fördern.

Die vorherrschende Wohnfunktion sollte langfristig erhalten und gestärkt werden, da der Standort mit Nähe zur Altstadt (Versorgung, Kultur) und Bahnhof (Mobilität) sich hierfür eignet.

Um den Straßenraum der Stephanstraße gestalterisch aufzuwerten sollte der Straßenraum begrünt werden - entweder im öffentlichen oder privaten Bereich sowie eine Raumkante durch Gebäude vorgesehen werden.

Der zentral öffentliche Parkplatz Stephanstraße ist langfristig zu erhalten.

WO BESTEHT HANDLUNGSBEDARF?**NUTZUNGEN** erhalten

- Wohnnutzungen etablieren

STÄDTEBAU / ORTSBILD regeln

- Regelungen zur Geschossigkeit, Gebäudehöhe, Dachformen, Gebäudelängen, Fassadengliederung und -gestaltung sowie der Aufenthaltsqualität im Straßenraum treffen

IMMISSIONEN beachten

- Schallschutz beim Städtebau und Grundrisorientierung berücksichtigen

VERKEHR / STRASSENRAUM aufwerten

- Alternative Mobilitätsangebote schaffen
- Anteil Flächenversiegelung für Stellplätze reduzieren
- Fuß- und Radwegeverbindungen attraktiveren

GRÜN integrieren / **KLEINKLIMA** stärken

- Versiegelungsgrad beschränken und Grünanteil erhalten

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

NUTZUNGEN

- Wohnnutzungen in Bahnhof- und Altstadt Nähe für verschiedene Zielgruppen vorsehen
- Grünbereiche schaffen
- Ggf. nicht störende gewerbliche Nutzungen unterbringen; vorzugsweise entlang der Stephanstraße

STÄDTEBAU / ORTSBILD

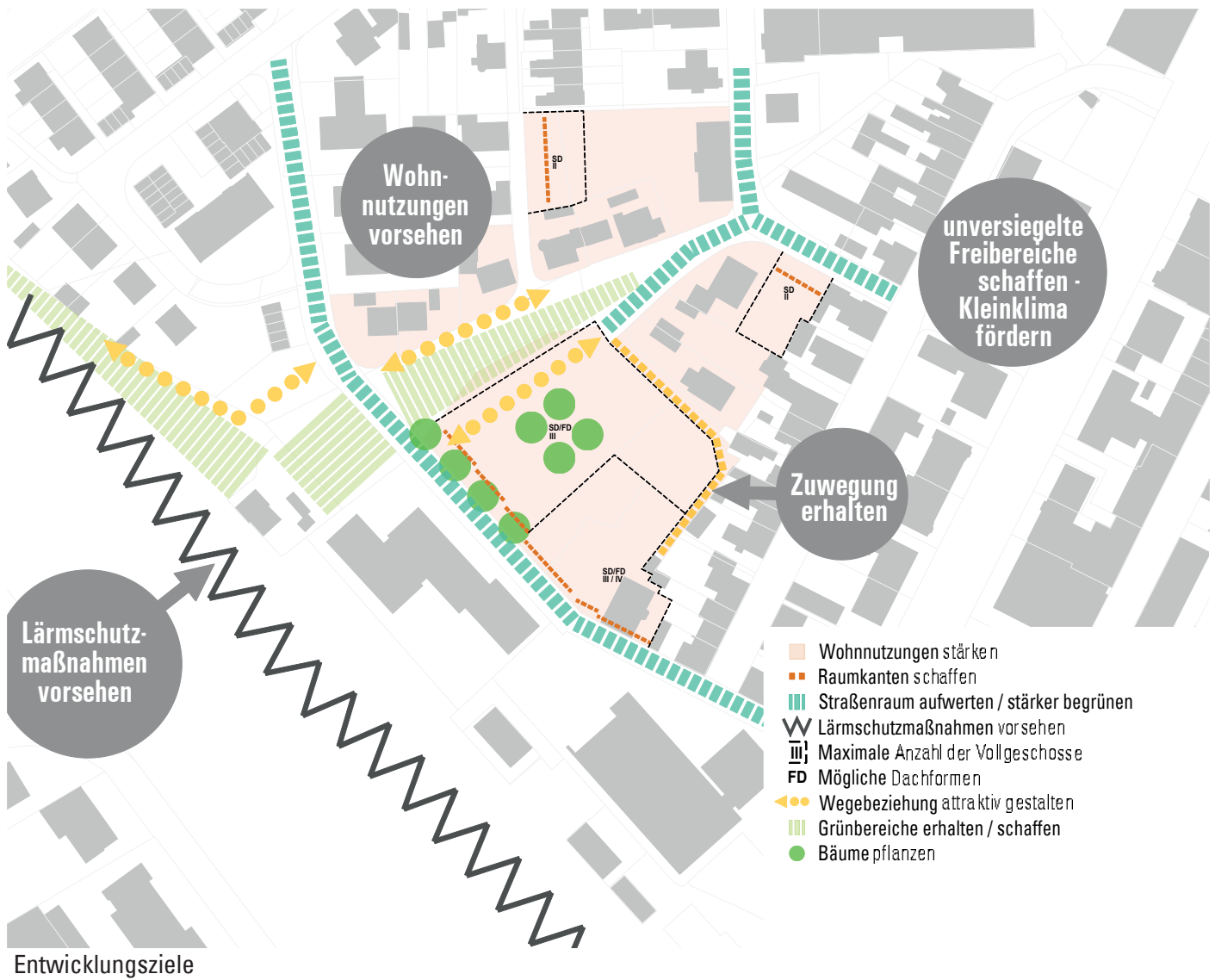
- Vorhandene Gebäudegestalt erhalten + moderne Baustile kombinieren
- Orientierung an vorhandener Gebäudetypologie und behutsame Ergänzung
- Gebäudehöhen auf II-III Geschosse, zzgl. Dach-/ Stufelgeschoss begrenzen und Übergang zu benachbarten Gebäuden berücksichtigen
- Zur Lärmabschirmung entlang der Bahntrasse und Ingolstädter Straße zeilenartige Gebäude zur Abschirmung
- Raumkanten entlang unbebauter Grundstücke schaffen
- Gebäudehöhen, -längen, Kubatur, Dachformen, Gebäudegliederung regeln
- Gewerbliche Gebäude in der Stephanstraße optisch aufwerten
- Freiflächen gewerblicher Nutzungen ordnen und Erscheinungsbild verbessern

VERKEHR / STRASSENRAUM

- Verbindungsfunktion der Ingolstädter Straße für KfZ + Fuß + Radfahrer erhalten und Attraktivität für Fußgänger und Radfahrer erhöhen
- Die Fahrbahnbreite bezüglich der Funktion prüfen. Evtl. ist es möglich Elemente zur stärken Durchgrünung unterzubringen.
- Anbieten von alternativen Mobilitätsangeboten zur Reduzierung des KfZ-Verkehrs - z.B. Sharing-Systeme für Fahrräder anbieten
- Maßnahmen zur Stellplatzreduzierung vorsehen, um den Anteil an versiegelter Fläche für Stellplätze zu reduzieren - z. B. Reduzierung Stellplatzschlüssel, Vorsehen Duplexparker
- Anzahl der Zufahrten auf ein Mindestmaß beschränken
- Fußwegeverbindung zwischen Ingolstädter Straße und Bahnhof / Busbahnhof verbessern

GRÜN / KLIMA

- Erhalt der vorhandener Grünelemente - und strukturen
- Erhöhung des Anteils an Grünflächen mit Baum-/ Strauchpflanzungen und Reduzierung des Versiegelungsgrades im Straßenraum und in Baugebieten (v.a. bei Neuplanung)
- Erhalt + Erhöhung des Grünflächenanteils auf privaten Flächen und Gebäuden, die an öffentliche Räume angrenzen z.B. durch Fassaden- und Dachbegrünungen, Baumpflanzungen (ggf. städtische Förderung)



UMSETZUNG DER PLANUNGSZIELE

Bei künftiger Bebauung der unbebauten Grundstücke und Umbau bestehender Gebäude / Grundstücke sind die im vorliegenden Konzept aufgezeigten Entwicklungsziele zu berücksichtigen. Bei privaten Eigentumsstrukturen im Plangebiet sind die anzustrebenden Entwicklungsziele mittel- bis langfristig angelegt.

Zur Sicherstellung einer künftigen städtebaulichen Ordnung und Entwicklung wird empfohlen im Untersuchungsbereich einen Bebauungsplan aufzustellen. In diesem soll neben den zulässigen Nutzungen, die städtebauliche Gestalt / Kubatur, Regelungen zur Grünordnung sowie Lärmschutzmaßnahmen festgelegt werden. Angaben zum Maß der baulichen Nutzung, der Höhe der baulichen Anlagen, zu Dachformen, Gebäudelängen sowie gestalterischen Aspekten im Bebauungsplan bilden die Rahmenbedingungen, in denen sich die einzelnen Gebäude bewegen dürfen. Sie sind insbesondere in bisher unbebauten Bereichen wichtig für die Erhaltung des Ortsbilds.

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

- Nutzungsart voraussichtlich als Urbanes Gebiet (MU) bestimmen
- Prüfen und vorsehen von Schallschutzmaßnahmen (aktiv bzw. passiv)
- Versiegelungsgrad über Grundflächenzahl (GRZ) beschränken
- Definition der überbaubaren und nicht überbaubaren Grundstücksflächen durch Baugrenzen, ggf. Baulinien, um Raumkanten zu bestimmen
- Geschossfläche (GFZ) beschränken
- Gebäudehöhe durch (minimale und) maximale Gebäudeoberkanten begrenzen
- Anzahl der Vollgeschosse regeln - Hochpunkte vorsehen
- Dachformen für Hauptgebäude regeln > Flachdach, Satteldach
- Lage für Stellplätze, Tiefgaragen, Garagen, Carports und deren Zufahrten zeichnerisch festsetzen
- Regelungen zur Begrünung der Grundstücke treffen > nicht versiegelte Bereiche sind gärtnerisch anzulegen
- Regelungen zur Dachbegrünung und deren Qualität aufnehmen
- Anlagen für die Nutzung von Solarenergie verpflichtend festsetzen

Des Weiteren sind im Rahmen eines folgenden Bauleitplanverfahrens folgende Themen zu prüfen / zu berücksichtigen:

- Entwässerung
- Starkregen

ZUSAMMENFASSUNG

Der Bereich nordöstlich der Stephanstraße bietet in seiner zentralen Lage zwischen dem Bahnhof und der Innenstadt Neumarkts eine ideale Möglichkeit zur Schaffung von attraktivem neuen Wohnraum.

Baulich kann das Quartier insgesamt eine der Lage angemessene Dichte erfahren, die Gebäudestruktur muss sich dabei aber mit Rücksicht auf die angrenzende Nachbarschaft ins Ortsbild einfügen. So werden den massiveren Bestandsbauten zur Bahn auch größere Gebäude gegenüber gestellt, während nach Nordwesten mit kleineren Gebäudestrukturen reagiert wird. Durch die Gebäudeanordnung bilden sich gemeinschaftlich nutzbare Innenhöfe. Die Stephanstraße erhält eine raumwirksame Kante und eine Aufwertung durch Baumpflanzungen.

Die nahegelegene Bahntrasse führt zu erheblichem Lärmeintrag ins Gebiet. Hier übernimmt das direkt an der Stephanstraße stehende Gebäude durch Länge und Höhe den Lärmschutz für die dahinterliegenden Häuser und die dazwischenliegenden Freiflächen.

Fußläufig und mit dem Rad gut angebunden ist das Quartier selbst auch autofrei zu gestalten. D.h. die notwendigen Pkw-Stellplätze werden in Tiefgaragen untergebracht. Zwischen den Gebäuden wird somit eine hohe Aufenthaltsqualität erreicht und eine gute Durchgrünung ermöglicht. Begrünungsmaßnahmen an den Gebäuden sowie in den Freiflächen verbessern das Kleinklima auf dieser ehemals vollversiegelten Parkplatzfläche.

Die hier momentan bestehenden öffentlichen Parkplätze können in nahegelegenen Parkhaus Ringstraße vollumfänglich aufgenommen werden.

Der vorhandene Grünbereich im Nordwesten soll weiter aufgewertet werden und eine attraktive Fuß- und Radwegeverbindung zur Bahn sowie in die Innenstadt begleiten.

Weitere Baulücken innerhalb des Siedlungsbereichs sollen mit umgebungsangepassten Bauformen geschlossen werden.

Dieser Rahmenplan bildet die Grundlage für eine angepasste städtebauliche Entwicklung im Sinne des Leitbildes: Innenentwicklung stärken, Wohnnutzungen schaffen, Ortsbild aufwerten, das durch Bebauungsplan planungsrechtlich umgesetzt wird.

