

VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN FÜR DAS „SANIERUNGSGEBIET BAHNHOFSTRAÙE“ (SAN 7)



Inhaltsverzeichnis

1.	GRUNDLAGEN DER STÄDTEBAULICHEN SANIERUNG	4
1.1.	Aufgabenstellung.....	4
1.2.	Rechtliche Grundlage	4
1.3.	Städtebauförderprogramm „Stadtumbau West“	5
1.4.	Zeitlicher Ablauf.....	6
1.5.	Abgrenzung des Untersuchungsgebietes	7
2.	STRUKTURDATEN UND PLANERISCHE VORGABEN	8
2.1.	Lage im Raum	8
2.2.	Planungsgrundlagen.....	8
2.2.1.	Landes- und Regionalplanung	8
2.2.2.	Flächennutzungsplan (FNP)	10
2.2.3.	Bebauungspläne	11
3.	BESTAND	13
3.1.	Stadtgestalt und Stadtentwicklung.....	13
3.1.1.	Geschichte	13
3.1.2.	Stadtstruktur / Stadtbild.....	13
3.1.3.	Infrastruktur.....	14
3.1.4.	Denkmalpflege	15
3.2.	Demographische und soziale Struktur	17
3.2.1.	Bevölkerungsentwicklung	17
3.2.2.	Soziale Struktur.....	18
3.3.	Eigentumsverhältnisse	19
3.4.	Wirtschaftsstruktur.....	20
3.5.	Nutzungsstruktur	20
3.6.	Städtebauliche Missstände.....	23
3.6.1.	Gebäudezustand.....	23
3.6.2.	Freiflächen, Grünflächen und Gestaltung der Vorgärten.....	24
3.6.3.	Verkehr	26
4.	ANALYSE	31
4.1.	Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK)	31
4.2.	Vorbereitende Untersuchungen zum Sanierungsgebiet SAN 0 (P4 Nürnberg, 2011).....	33
4.3.	Integriertes Innenstadt-, Einzelhandels- und Tourismuskonzept mit Fortschreibung Zentrenkonzept (CIMA, 2007-2009)	34
4.4.	Entwicklungsperspektive Stadthalle Schwabach (CIMA, 2014)	34
4.5.	Vorstudie zur Sanierung des Untersuchungsgebietes Bahnhofstraße	36
4.6.	Eigentümer-/Anlieger-/ Unternehmerbefragung (Toposteam Nürnberg, 2013).....	36



4.7.	Energetische Sanierung	44
4.8.	Zusammenfassende Bewertung	44
4.8.1	Brachflächen	45
4.8.2	Funktionale/ strukturelle Mängel	45
4.8.3	Mängel Gebäude und Freiflächen.....	46
4.8.4	Wahl des Sanierungsverfahrens	46
5.	RAHMENPLANUNG	48
5.1.	Aufgaben und Ziele der Sanierung	48
5.2.	Entwicklungsbereiche.....	49
5.2.1.	Markgrafenareal (Neuordnung).....	49
5.2.2.	Bahnhofstraße (Straßenneugestaltung).....	50
5.2.3.	RIBE-Areal (Umstrukturierung Gewerbe-Wohnen)	51
5.2.4.	BayWA-Gelände (Umnutzung).....	51
5.2.5.	Eilgutstraße.....	51
6.	MAßNAHMENPLANUNG	52
6.1.	Maßnahmenbereich Markgrafenareal/ Post.....	53
6.2.	Maßnahmenbereich Bahnhofstraße	53
6.3.	Maßnahmenbereich RIBE-Areal.....	54
6.4.	Maßnahmenbereich Baywa-Areal / Eilgutstraße / Walpersdorfer Straße	55
7.	LEUCHTTURMPROJEKTE	56

PLANANLAGEN:

- 1 Geltungsbereich
- 2 Bebauungsplanübersicht
- 3 Eigentumsverhältnisse
- 4 Bestand Verkehr
- 5 Bestand Freiflächen und Grünstrukturen
- 6 Missstände
- 7 Rahmenplan

1. Grundlagen der städtebaulichen Sanierung

1.1. Aufgabenstellung

Gegenstand der Untersuchung ist eine stadtplanerische Analyse der Bereiche Bahnhofstraße, Markgrafenareal und Angerstraße/Eilgutstraße, die zusammen im das „Sanierungsgebiet Bahnhofstraße“ (SAN 7) bilden. Das Gebiet erstreckt sich vom Rand der Altstadt über die Bahnhofstraße bis jenseits des Bahnhofareals. Für das Gebiet steht mittel- bis langfristig ein Strukturwandel bevor, der bedeutenden Einfluss auf die künftige Stadtentwicklung haben wird.

Insgesamt sollen für diesen heterogenen Bereich mit der Durchführung von vorbereitenden Untersuchungen nach § 141 Abs. 1 BauGB Beurteilungsunterlagen über die Notwendigkeit der Sanierung, die sozialen, strukturellen und städtebaulichen Verhältnisse und Zusammenhänge sowie über die allgemeinen Ziele und die Durchführbarkeit der Sanierung gewonnen werden. Es gilt städtebauliche Defizite zu erkennen und Lösungsmöglichkeiten aufzuzeigen sowie Synergieeffekte zu ermitteln.

1.2. Rechtliche Grundlage

Eine städtebauliche Sanierungsmaßnahme dient dazu, ein Gebiet durch Behebung städtebaulicher Missstände wesentlich zu verbessern oder umzugestalten. Die Rechtsgrundlage wird in den §136 ff des Baugesetzbuches (BauGB) beschrieben. Städtebauliche Missstände liegen nach §136 Abs. 2 vor, wenn:

- das Gebiet nach seiner vorhanden Bebauung oder nach seiner sonstigen Beschaffenheit den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse oder an die Sicherheit der in ihm wohnenden oder arbeitenden Menschen nicht entspricht oder
- das Gebiet in der Erfüllung der Aufgaben erheblich beeinträchtigt ist, die ihm nach seiner Lage und Funktion obliegen.

Städtebauliche Missstände werden durch die vorbereitenden Untersuchungen nachgewiesen. Aufgabe der vorbereitenden Untersuchungen nach §141 BauGB ist es, die für die förmliche Festlegung von Sanierungsgebieten notwendigen Beurteilungsunterlagen im Hinblick auf

- die Notwendigkeit der Sanierung
- die sozialen, strukturellen und städtebaulichen Verhältnisse
- die anzustrebenden allgemeinen Ziele
- die Durchführbarkeit der Sanierung im Allgemeinen

darzustellen.

Städtebauliche Sanierungsmaßnahmen werden mit der Städtebauförderung rechtlich, organisatorisch, fachlich und finanziell unterstützt.

Das Fördergebiet ist räumlich abzugrenzen. Die räumliche Festlegung erfolgt als Sanierungsgebiet nach §142 BauGB.

Nach den Erkenntnissen der vorbereitenden Untersuchung und aufgrund der Besitzverhältnisse kann auf die Anwendung der in §§ 152 – 156a BauGB enthaltenen besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften (Bemessung von Ausgleichs- und Entschädigungsleistungen, Kaufpreise, Umlegung, Ausgleichsbetrag des Eigentümers, Anrechnungen auf den Ausgleichsbetrag) verzichtet werden.

1.3. Städtebauförderprogramm „Stadtumbau West“

Leitgedanke des Programms "Stadtumbau West" ist es, Städte und Gemeinden bei der Bewältigung des demographischen und wirtschaftlichen Strukturwandels fachlich und finanziell zu unterstützen.

Verlagerung und Aufgabe von Produktionsstätten und Gewerbebetrieben, aber auch Umstrukturierungen bei Streitkräften, Bahn und oder ehemaligen Bundespost hinterlassen oftmals Infrastrukturbrauchen in großflächigem Umfang.

Das 2004 erstmals aufgelegte Bund-Länder-Programm "Stadtumbau West" schafft die finanzielle Grundlage, um öffentliche Räume und Gebäude den sich teilweise massiv ändernden Nutzungsansprüchen und Konsequenzen ungünstiger Bevölkerungsentwicklung anzupassen. Mit Mitteln des Stadtumbaus sollen folglich Städte und Gemeinden begleitet werden, die den besonderen strukturellen Herausforderungen mit einem umfassenden Erneuerungsprozess begegnen, neue Perspektiven entwickeln und durch ein Bündel von Aufwertungsmaßnahmen gemeinsam mit ihren Bürgern und der örtlichen Wirtschaft neue Impulse in ihrer Gemeinde oder in Teilgebieten setzen. Dabei sollen die örtlichen Standortpotenziale weiterentwickelt werden, die einen Gewinn an Lebensqualität und örtlicher Attraktivität bedeuten.

Diese Kriterien treffen auf das „Sanierungsgebiet Bahnhofstraße“ in besonderem Maße zu, da im Gebiet eine großflächige Umstrukturierung der gewerblichen Flächen und Entwicklung der Bahnbrachen ansteht. Das Gebiet sowie seine Umgebung können dadurch einen bedeutenden Einfluss auf die künftige Stadtentwicklung nehmen. Die Stadt beabsichtigt ein gemischt genutztes Quartier unter Erhaltung der bestehenden Strukturen zu schaffen, das einen attraktiven Stadteingang bildet, eine attraktive Verbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt herstellt, sowie ein angenehmes Wohn- und Arbeitsumfeld schafft.

Zur Finanzierung von Maßnahmen im Programm „Stadtumbau West“ stellen Bund und Länder Fördermittel zur Verfügung. Im Regelfall erfolgt eine 60%-ige Bezuschussung. Die Stadt hat einen Eigenanteil von 40 % zu tragen. Grundsätzlich förderfähig sind folgende Maßnahmen:

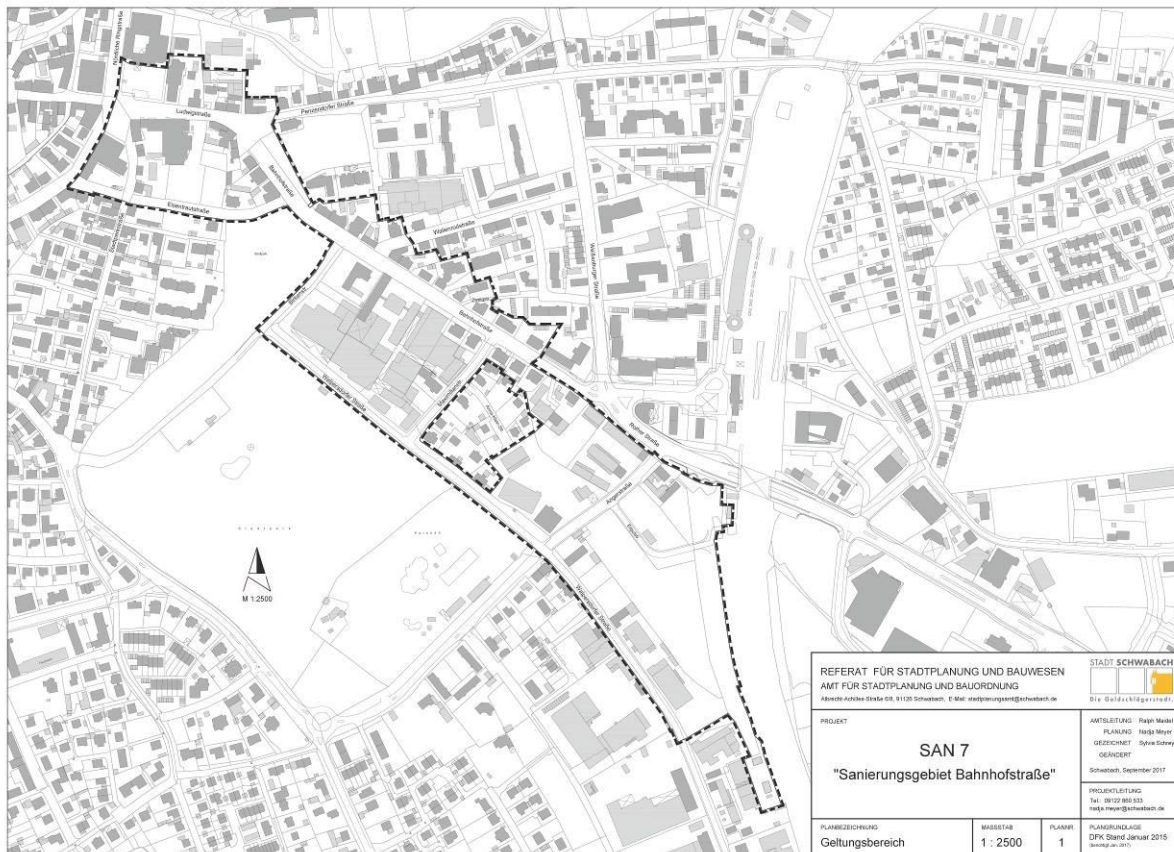
- Vorbereitung der Gesamtmaßnahme wie Erarbeitung (Fortschreibung) von städtebaulichen Entwicklungskonzepten einschließlich Bürgerbeteiligung,
- städtebauliche Neuordnung sowie die Wieder- und Zwischennutzung von Industrie-, Verkehrs- oder Militärbrachen,
- Verbesserung des öffentlichen Raums, des Wohnumfeldes und der privaten Freiflächen,
- Anpassung der städtischen Infrastruktur einschließlich der Grundversorgung,

- Aufwertung und Umbau des Gebäudebestandes. Dazu gehört auch die Erhaltung von Gebäuden mit baukultureller Bedeutung, wie z. B. die Instandsetzung und Modernisierung von stadtbildprägenden Gebäuden,
- Wieder- und Zwischennutzung freigelegter Flächen,
- sonstige Bau- und Ordnungsmaßnahmen, die für den Stadtumbau erforderlich sind,
- Rückbau leer stehender, dauerhaft nicht mehr benötigter Gebäude oder Gebäudeteile oder der dazu gehörenden Infrastruktur,
- Leistungen von Beauftragten (z.B. Gutachten, Quartiersmanagement).

1.4. Zeitlicher Ablauf

- Beschluss der vorbereitenden Untersuchungen 06.05.2011
- Ortsübliche Bekanntmachung der Vorbereitenden Untersuchungen im Amtsblatt 27.05.2011
- Vorstudie für die Erstellung eines Entwicklungskonzepts zum Antrag auf Aufnahme in das Programm Stadtumbau West Juni – Sept. 2011
- Antrag auf Aufnahme in das Programm Stadtumbau West bei der Regierung von Mittelfranken mit Schreiben vom 25.11.2011
- Durchführung der vorbereitenden Untersuchungen ab Anfang 2012
- Eigentümer- und Anliegerbefragungen Juli 2013
- Schlüsselpersonengespräche März 2015
- Abstimmungstermin mit der Regierung November 2015
- Erstellen der schriftlichen Dokumentation bis Ende 2016
- Erläuterung der Ergebnisse der vorbereitenden Untersuchungen im Planungs- und Bauausschuss und im Stadtrat Mai 2017
- Öffentlichkeitsbeteiligung (gem. § 137 BauGB) und Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TÖB) gem. § 139 BauGB Juni / Juli 2017
- Erneute beschränkte Öffentlichkeitsbeteiligung und Beteiligung der TÖB Sept. 2017
- Beschluss über die Sanierungssatzung und Abgrenzung des förmlich festgelegten Sanierungsgebietes Oktober 2017
- Bekanntmachung der Sanierungssatzung November 2017

1.5. Abgrenzung des Untersuchungsgebietes



Geltungsbereich Untersuchungsgebiet „Bahnhofstraße“

Das Untersuchungsgebiet umfasst mit der Erweiterung „Markgrafenareal“ eine ca. 16,3 ha große Fläche: Den südlichen und nördlichen Bereich der Bahnhofstraße und den südlichen Bereich der Rother Straße. Im Süden wird das Gebiet durch die Walpersdorfer Straße und im Westen durch die Südliche und Nördliche Ringstraße umgrenzt.

Da das Wohnviertel um die Anna-Klein-Straße städtebaulich intakt ist und keine Notwendigkeit zur Sanierung besteht, ist es im Untersuchungsgebiet nicht eingeschlossen. Die räumliche Abgrenzung des Untersuchungsgebiets ist im Plan Nr.1 (siehe auch als Anlage) dargestellt.

2. Strukturdaten und planerische Vorgaben

2.1. Lage im Raum

Als südlichster Partner der Städteachse Schwabach, Nürnberg, Fürth und Erlangen nimmt die Stadt als Bindeglied zwischen Verdichtungsraum und ländlichem Raum eine Sonderstellung ein. Die Stadt Schwabach liegt in der Metropolregion Nürnberg und ist Teil der Industrieregion Mittelfranken.

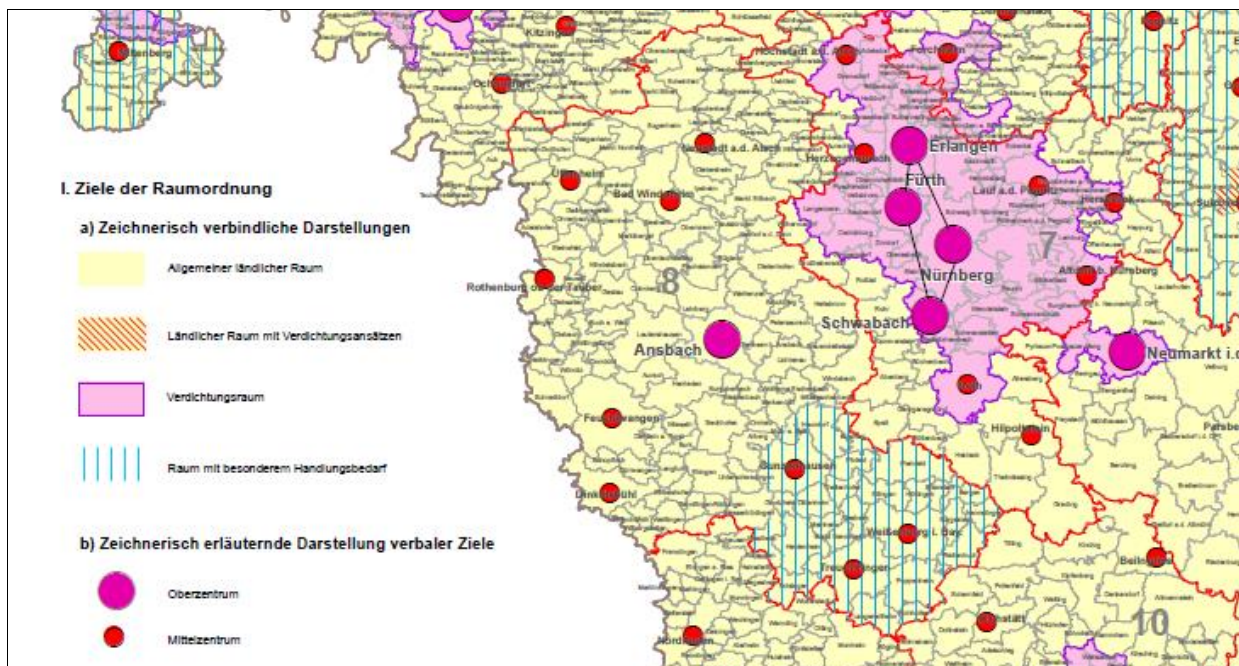
Aus der geographischen Lage und ihrer Funktion als Oberzentrum ergeben sich für die Stadt zwei wesentliche Verflechtungsbereiche. Für das ländliche Umland übernimmt die Stadt wichtige Versorgungsfunktionen mit Gütern und Dienstleistungen des gehobenen Bedarfs. Mit dem Ballungszentrum bestehen enge wirtschaftliche und kulturelle Verbindungen. Die räumlichen Verknüpfungen ins Umfeld werden durch den Anschluss an das gut ausgebaute Verkehrsnetz des Verdichtungsraumes ermöglicht. Überregionale Verkehrsverbindungen bestehen für Schwabach durch unmittelbaren Anschluss an das Autobahnnetz sowie durch den Haltepunkt an der Bahnlinie Nürnberg / Augsburg.

Aufgrund ihrer „Sandwichlage“ und vor dem Hintergrund, dass die Preise für Bauland und Immobilien mit zunehmender Entfernung zum Verdichtungsraum sinken und Betriebsumsiedlungen in den ländlichen Raum immer wieder subventioniert wurden, steht die Stadt im interkommunalen Wettbewerb um Einwohner und Arbeitsplätze vor besonderen Herausforderungen.

2.2. Planungsgrundlagen

2.2.1. Landes- und Regionalplanung

Die Stadt Schwabach gehört als südlicher Teil der mittelfränkischen Städteachse Erlangen-Fürth- Nürnberg- Schwabach zur Industrieregion Nürnberg (Region Nr.7).



Strukturkarte zum Landesentwicklungsplan der bayerischen Staatsregierung 2013

Im Landesentwicklungsplan der bayerischen Staatsregierung (LEP) von 2013 ist Schwabach als Oberzentrum eingestuft. In dem im Juli 2016 vorgelegten Entwurf zur Fortschreibung des LEP ist Schwabach zusammen mit den Nachbarkommunen der Städteachse als Metropole dargestellt. In der Begründung zum LEP werden zur Einstufung folgende Kriterien und Anforderungen genannt. „Die Mittel- und Oberzentren sowie Metropolen übernehmen Versorgungsaufgaben, die über die zentralörtliche Grundversorgung und teilweise über die Regionsgrenzen hinausgehen.

Der gehobene Bedarf an zentralörtlichen Einrichtungen wird von den Mittel- und Oberzentren sowie Metropolen gedeckt. Zentralörtliche Einrichtungen des gehobenen Bedarfs sind z.B. Einrichtungen:

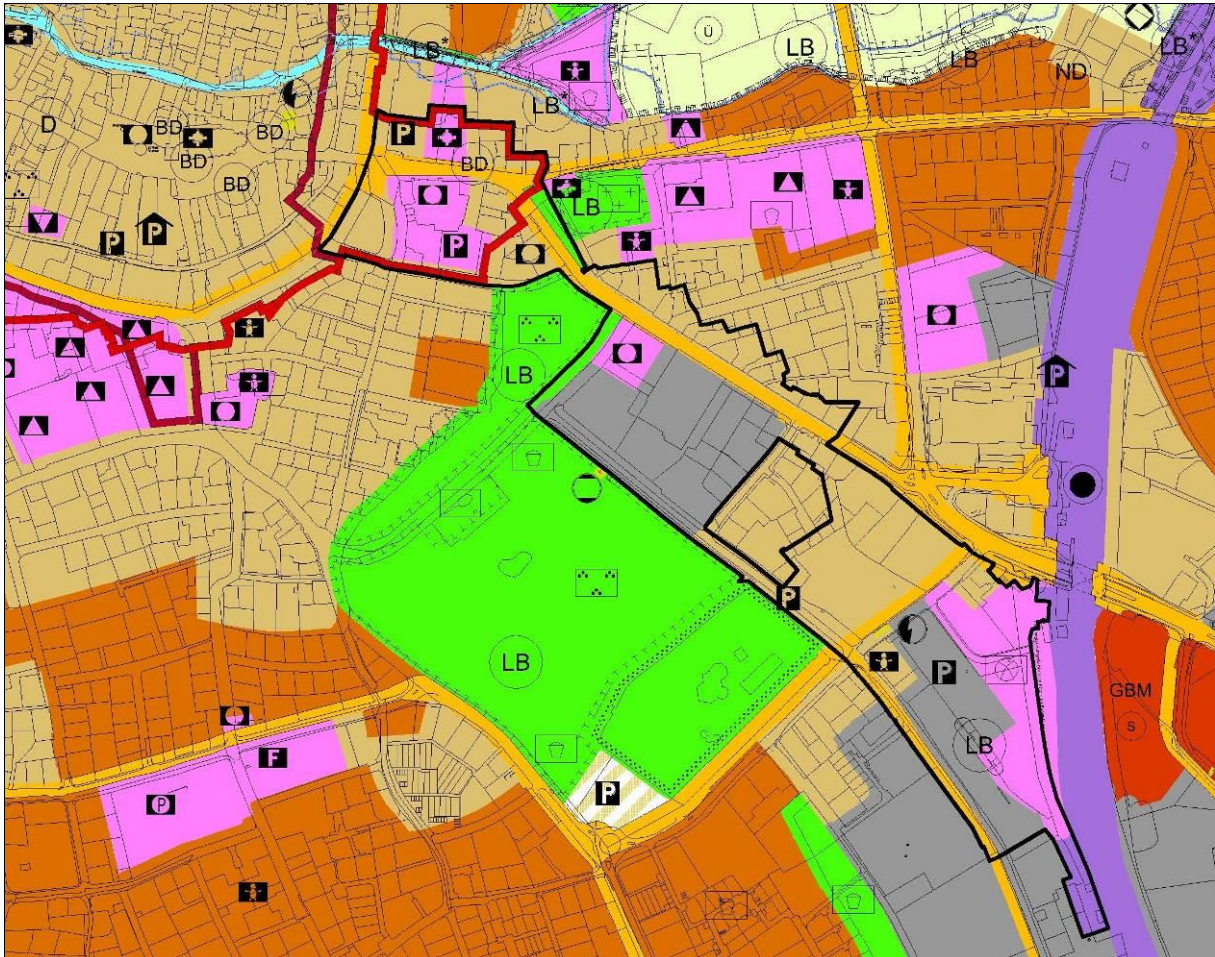
- der Aus- und Weiterbildung: weiterführende Schulen (wie etwa Gymnasien, Realschulen, Sonderpädagogische Förderzentren als Kompetenzzentren für Inklusion, Berufsschulen),
- des Gesundheits- und Betreuungswesens: Einrichtungen der stationären medizinischen Versorgung (wie etwa Krankenhäuser der Grundversorgung) und der stationären Pflege, Sozialstationen, Fachstellen für pflegende Angehörige, Teilhabeeinrichtungen für Menschen mit Behinderung,
- Kinder- und Jugendhilfe und Soziales (wie etwa Jugendämter, Einrichtungen der Jugendarbeit und Jugendsozialarbeit, KoKi-Netzwerke Frühe Kindheit, Erziehungsberatung, Angebote und Einrichtungen der Familienbildung, Ehe- und Familienberatungsstellen),
- der Kultur und des Sports (wie etwa Theater, Konzertsäle, Sportanlagen von gehobener Größe und Ausstattung),
- der Rechtspflege und der Verwaltung (wie etwa Amtsgerichte, Polizeidienststellen, Kreisbehörden, Arbeitsagenturen, Finanzämter, Notariate).

Der spezialisierte höhere Bedarf an zentralörtlichen Einrichtungen umfasst jene, die zumeist nur in größeren Städten nachgefragt werden. Er soll von den Oberzentren und Metropolen gedeckt werden. Zentralörtliche Einrichtungen des spezialisierten höheren Bedarfs sind z.B. Einrichtungen

- der Aus- und Weiterbildung (wie etwa Hochschulen, Fachhochschulen),
- des Gesundheits- und Betreuungswesens (wie etwa Krankenhäuser der höheren Versorgungsstufen, sozialpädiatrische Zentren, Frauenhäuser und Einrichtungen zur Verbraucher- und Ernährungsberatung),
- der Kultur und des Sports (wie etwa Landestheater, kommunale Theater mit Ensemble, Museen, Opernhaus, spezialisierte Sport- und Freizeiteinrichtungen für Großveranstaltungen),
- der Wirtschaft (wie etwa Kammern),
- der Rechtspflege und der Verwaltung (wie etwa Landgerichte, Fachgerichte, Polizeipräsidien, oberzentrale Behörden).

Die Metropolen haben über die oberzentrale Ausstattung hinausgehende, eindeutig überregional bedeutsame Einrichtungen vorzuweisen, wie z.B. bedeutende Staatstheater, staatliche Museen, Sitze von Parlament oder Ministerien der bayerischen Staatsregierung, internationale Konzernzentralen, international bedeutsame Messeplätze oder Bundes- und Europaeinrichtungen. Sie heben sich durch ihre Einwohnerzahl deutlich von den übrigen Oberzentren ab. Auch hinsichtlich der wirtschaftlichen Bedeutung treten die Metropolen unter den Oberzentren hervor. Metropolen sollen einen großräumigen Entwicklungsauftrag wahrnehmen. Die Weiterentwicklung der landes- und bundesweiten Verwaltungs- und Wirtschaftseinrichtungen in den Metropolen strahlt auf die Metropolregionen aus und trägt zur Stärkung Bayerns insgesamt bei.

2.2.2. Flächennutzungsplan (FNP)



Auszug Flächennutzungsplan der Stadt Schwabach

Im rechtskräftigen Flächennutzungsplan von 2011 wird das Untersuchungsgebiet folgendermaßen dargestellt:

- **Gewerbliche Baufläche** (u.a. Gelände der Firma RIBE)
- **Flächen für Gemeinbedarf** (u.a. Amt für Jugend und Soziales, ehemaliges Bahngelände, Öffentliche Verwaltung, Kirche und kirchliche Einrichtungen)
- **Öffentliche Grünflächen** (u.a. nördlicher Teil der Birkenstraße)
- **Überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraßen** (u.a. Bahnhofstraße)
- **Gemischte Bauflächen** (u.a. Gelände der Firma BayWa, Postareal,)

2.2.3. Bebauungspläne

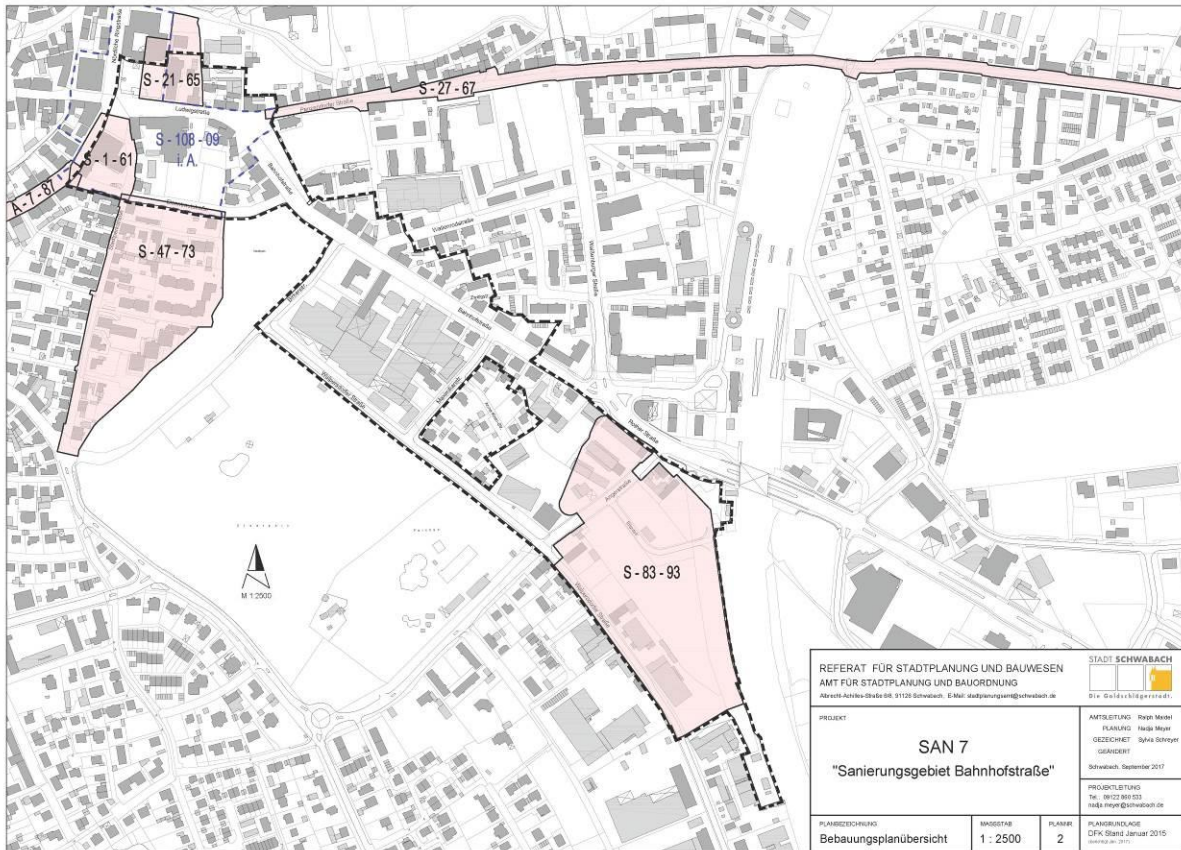
Für das BayWa-Areal und einen Teil der ehemaligen Bahnfläche besteht der seit 1996 rechtskräftige Bebauungsplan **S-83-93** für das Gebiet an der Anger- und Walpersdorfer Straße. Die darin geplante Verkehrsführung ist jedoch durch das Planfeststellungsverfahren zum Ausbau der B2 mit Erneuerung der Eisenbahnbrücke/Bahnunterführung 1998 mittlerweile vollkommen überholt, so dass der rechtskräftige Bebauungsplan nicht mehr umsetzbar ist. Um die Entwicklung fortzuführen, wurde die 1. Änderung des Bebauungsplans S-83-93 im Jahr 2009 eingeleitet, jedoch nicht abgeschlossen. Derzeit ruht das Verfahren aufgrund von Schwierigkeiten in der Realisierung. Durch die Integration in das „Sanierungsgebiet Bahnhofstraße“ und die Aufnahme in das Förderprogramm „Stadtumbau West“ sollen Lösungsansätze gefunden und Entwicklungsziele festgeschrieben werden, auf deren Grundlage ein neuer Bebauungsplan aufgestellt werden kann.

Zwischen Altstadt und Markgrafanareal besteht der Bebauungsplan mit der Bezeichnung **S-1-61** „Postgrundstück“. Der Anlass zur Aufstellung dieses Bebauungsplans waren die Planungen der damaligen Bundespost, das Bestandsgebäude durch einen Neubau zu ersetzen und zu erweitern. Der Bebauungsplan entspricht inzwischen nicht mehr dem tatsächlich vorhandenen Gebäudebestand und ist bezüglich seiner rechtlichen Festsetzungen überholt. Bei den Planungen für die Entwicklung des Markgrafanareals sollen die Grundstücke der Post (die Eigentumsverhältnisse haben zwischenzeitlich mehrfach gewechselt) in der Gesamtkonzeption mit berücksichtigt werden. Eine entsprechende Umnutzung des Grundstücks wäre als Bestandteil für eine attraktive und flächenmäßig adäquate Entwicklung wünschenswert und eine sinnvolle Ergänzung. Da der Bebauungsplan weder den tatsächlichen Verhältnissen vor Ort noch den zukünftig vorgesehenen Anforderungen und Nutzungen des Projekts Markgrafanareal entspricht, ist es erforderlich diesen aufzuheben und das Gebiet im Geltungsbereich des neu aufzustellenden Bebauungsplans S-108-09 an die neuen Planungsgrundsätze anzupassen.

Für den Bereich um die katholische Stadtkirche greift der Bebauungsplan **S-21-65** „Katholische Kirche Ludwigstraße“. Die Aufstellung des Bebauungsplans S-21-65 war damals notwendig um das Grundstück des ehemaligen Amtsgerichts als öffentlichen Parkplatz auszuweisen und das angrenzende Grundstück als Baugrundstück für den Gemeinbedarf festzusetzen. Ähnlich wie bei der Aufhebung des Bebauungsplans S-1-61 entsprechen die damals festgesetzten Nutzungen nicht mehr oder nur noch in Teilen den heute tatsächlich vorhandenen Grundstücks- und Nutzungsverhältnissen. Zwar wird die westlich der katholischen Kirche als Parkplatz festgesetzte Fläche weiterhin als Parkplatz genutzt, ist aber zwischenzeitlich im Eigentum der Sparkasse Mittelfranken Süd. Zusätzlich wurde unterhalb der Fl. Nr. 630 die Tiefgarage für den Neubau der Sparkasse gebaut.

Im Zuge der Neuaufstellung des Bebauungsplans **S-108-09** zur Entwicklung des Markgrafanareals ist es notwendig, auch die heute von der Sparkasse genutzten Flächen in den Geltungsbereich miteinzubeziehen, insbesondere um die im CIMA-Gutachten geforderte Anbindung des Areals an die Innenstadt zu ermöglichen. Auf dem sogenannten „Markgrafanareal“ soll der Markgrafensaal mit den erforderlichen Parkflächen sowie eine großflächige Einzelhandelsnutzung untergebracht werden. Die dort ansässige Stadtverwaltung könnte in den Obergeschossen weiter bestehen bleiben.

Zusammen mit der Einleitung des neuen Bebauungsplanverfahrens S-108-09 hat der Stadtrat am 31.07.2009 die Aufhebung des Bebauungsplanes S-1-61 und die Änderung des Bebauungsplanes S-21-65, sowie eine Vorkaufsrechtssatzung für das Gebiet beschlossen.



Bebauungsplanübersicht

3. Bestand

3.1. Stadtgestalt und Stadtentwicklung

3.1.1. Geschichte

Die Bahnhofstraße nannte sich im Jahr 1739 Hembacher Weg und ab 1812/16 Rotherstraße. Bei der Eröffnung der Bahnlinie zwischen Nürnberg und Schwabach im Jahr 1849 wurde die Straße in Bahnhofstraße umbenannt.

Im Jahr 1885 hatte die Bahnhofstraße noch ein recht ländliches Aussehen und war meist von Feldern und Wiesen gesäumt. Nach der Errichtung des Stadtparks und der Industrialisierung in den 1880er Jahren wurde die Bebauung an der Bahnhofstraße in rascherem Tempo durchgeführt. Als die Fabrikanten Fritz Ribot und Friedrich Herold im Jahr 1893 beim Bahnhof die große Nadelfabrik erbaut hatten, setzten sie sich für die Verbesserung und Verschönerung der Bahnhofstraße ein. Im Jahr 1894 wurde die Bahnhofstraße trottoisiert und kanalisiert.

Die Bahnhofstraße wurde schon von Heinrich Krauss im Buch „Schwabach - Die Schöne Frankenstadt“ als Visitenkarte beim Eingang in die Innenstadt beschrieben.



Bahnhofstraße 1904



Bahnhofstraße 1924

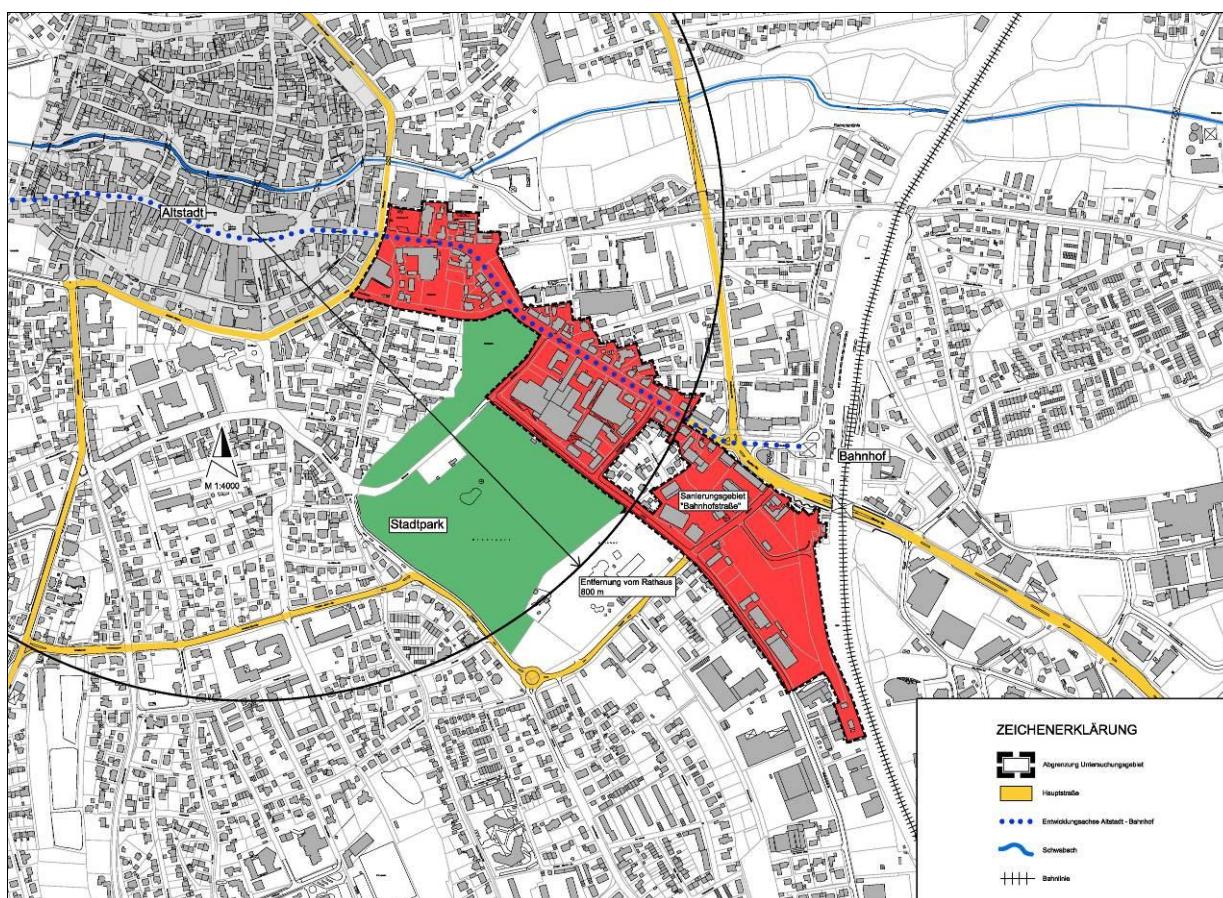
Die Firma Richard Bergner (RIBE) wurde im Jahr 1911 gegründet und 1920 in der Bahnhofstraße angesiedelt. Auf dem Gelände befand sich vorher eine Einheitskaserne für die garnisonierende Reiterschwadron. Aufgrund der kriegswirtschaftlichen Bedeutung des Betriebes und der Weiterentwicklung hochfester Stahlschrauben wurde die Firma erheblich ausgeweitet. Auch nach dem Krieg dauerte der wirtschaftliche Erfolg an. In den 1930er bis 1950er Jahren wurden die Produktionshalle sowie Werkstätten auf dem Gelände angebaut. Bis Mitte der 70er erhielt die Firma fast die heutige Gestalt, es wurden nur noch kleinere Umbauten sowie Instandsetzungen durchgeführt. Im Jahr 2011 feierte die Fa. RIBE ihr 100-jähriges Jubiläum.

3.1.2. Stadtstruktur / Stadtbild

Das Untersuchungsgebiet liegt zwischen der historischen Altstadt und dem Bahnhof. Das Gebiet war aufgrund der günstigen Lage sowohl für Wohnquartiere als auch für Gewerbestandort-

te attraktiv. An der Bahnhofstraße liegen relativ homogen gestaltete Wohnvillen sowie Bebauung überwiegend mit zwei bis drei Geschossen.

Im Gewerbebereich wechseln sich dagegen dichte und lockere Bebauung, niedrige und hohe Gebäude ab. Heute ist das Stadtbild im Bereich der Bahnhofstraße durch eine sehr heterogene Struktur gekennzeichnet und wird zusätzlich stark durch das hohe Verkehrsaufkommen geprägt. Der öffentliche Raum könnte durch entsprechende Gestaltung und Strukturierung eine stärker verbindende Funktion in dieser gemischt genutzten Struktur übernehmen.



Lage im Stadtgebiet

3.1.3. Infrastruktur

Das Untersuchungsgebiet liegt am Rande der Altstadt und ist insgesamt sehr gut versorgt. Die wichtigen Einrichtungen der Stadtverwaltung (Bürgerhaus, Sozialrathaus, Meldeamt) sind zu Fuß erreichbar. In der Nähe gibt es eine Grund- und Hauptschule, einen evangelischen Kindergarten mit Kinderkrippe, eine Kindertagesstätte der Johanniter und ein privates Familienzentrum mit Kinderbetreuung sowie verschiedene Arztpraxen an der Bahnhofstraße. In der Altstadt findet man ein breites Angebot verschiedener Einzelhändler und Supermärkte, auf der anderen Seite der Bahn gibt es ein Einkaufszentrum. Neben dem Bahnhof bzw. Busbahnhof befindet sich eine Bushaltestelle an der Bahnhofstraße.



3.1.4. Denkmalpflege

Im Untersuchungsgebiet sind acht Baudenkmäler in der bayerischen Denkmalliste eingetragen. Ende des 19. Jh. wurden nacheinander zahlreiche Wohnvillen an der Bahnhof- und Rotherstraße gebaut. Die meisten Villen blieben erhalten und behielten ihre äußere Gestalt. Sie sind nicht alle als Denkmal geschützt, bei einigen Villen wurde die Sanierung in den 1970/80er- Jahren nach heutigen Gesichtspunkten nicht denkmalgerecht durchgeführt. Die Bahnhofstraße wird aber von diesen Villen deutlich geprägt und die Gebäude haben das Potenzial, durch eine angemessene Sanierung die Bahnhofstraße erheblich aufzuwerten.

Baudenkmäler aus Liste Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege (8/2014)

<p>Bahnhofstraße 6 Ehem. Finanzamt, jetzt städtisches Verwaltungsgebäude, freistehender, dreigeschossiger Walmdachbau mit Sandsteinerdgeschoss und -gliederung, Volutenzwerchgiebel und Sandsteinerker, historisierend mit Jugendstilelementen, bez. 1903; Einfriedung, Kalksteinmauer mit Eisenzaun und Steinpfeilern, entlang der Birkenstraße verputzte Steinmauer mit halb-kreisförmigen Gitteröffnungen, gleichzeitig. Fl. Nr. 1248/7</p>	
<p>Bahnhofstraße 13 Wohnhaus, zweigeschossiger, verputzter Eckbau mit Satteldach, Fachwerkgiebel, rustiziertem Mittelteil mit Zwerchhaus und seitlichen Turmrisaliten mit Spitzhelmen, historisierend, Ende 19. Jh. Fl. Nr. 654/4</p>	
<p>Bahnhofstraße 15 Wohnhaus in Ecklage, zweigeschossiger, zweifarbiger Backsteinbau mit Satteldach und Sandsteingliederung, Neurenaissance, Ende 19. Jh.; in baulicher Verbindung mit Bahnhofstraße 17. Jh. Fl. Nr. 1356/2</p>	
<p>Bahnhofstraße 17 Wohnhaus, zweigeschossiger, traufseitiger Satteldachbau mit Putzrustika im Erdgeschoss, Ädikulafenstern im Obergeschoss und Konsoltraufgesims, Neurenaissance, Ende 19. Jh.; Rückgebäude, zweigeschossiger Backsteinbau mit Pultdach und Fachwerkobergeschoss, gleichzeitig; in baulicher Verbindung mit Bahnhofstraße 15. Fl. Nr. 1356/11</p>	



<p>Wallenrodstraße 1 Ehem. Evang.-Methodistische Friedenskirche, zweigeschossiger, verputzter Eckbau mit hohem Erdgeschoss, Mansardwalmdach mit ausgebautem Obergeschoss und vorgestelltem Eckrisalit in Turmform, von Georg Philipp Höfler, 1914.Fl. Nr. 1356/17</p>	
<p>Eisentrautstraße 2 Miets- und Geschäftshaus in Ecklage, dreigeschossiger Backsteinbau mit Satteldach, Sandsteingliederung, Straßenerker und geschweiftem Zwerchgiebel, zweigeschossiger Eckerker mit polygonalem Turmaufsatz, Neurenaissance, bez. 1902.</p>	
<p>Eisentrautstraße 4 Villa, malerischer, zweigeschossiger Walmdachbau mit mansardartigen Dachaufbauten, Erkern und Putzornamentik, Wintergartenanbau mit Obergeschoss-Terrasse, von Mathias Thäter, 1908.</p>	
<p>Ludwigstraße 15 Kath. Pfarrkirche St. Sebald, Sandsteinquaderbau mit Satteldach, Turmaufsatz mit Spitzhelm und nördlich angebautem, gerichtetem oktagonalem Erweiterungsbau mit Walmdach und eingezogenem Chor, flachgedeckte Saalbauten, Erweiterung mit Stichkappen, Altbau neuromanisch, von Alphons Kohler, 1848-50, neubarocke Erweiterung von Otto Schulz, 1923-26; mit Ausstattung.</p>	
<p>Ludwigstraße 17 Ehem. Schulhaus, jetzt kath. Pfarrhaus, zweigeschossiger Sandsteinquaderbau mit Walmdach, 1851.</p>	
<p>Rother Straße 4 Ehem. Wenglein-Herold Werk II, Nadelfabrik, dreiteilige Fabrikanlage mit zweigeschossigem Kopfbau, 1891 erster Bauabschnitt von Johann Carl, 1911 letzter historischer Bauabschnitt. Fl. Nr. 1292/5</p>	



<p>Eilgutstraße 2 Gasthaus, zweigeschossiger Sandsteinquaderbau mit Walmdach und Zwerchhaus, Mitte 19. Jh., Zwerchhaus später. Fl. Nr. 1293/3</p>	
<p>Walpersdorfer Straße 23 Lagerhalle der Firma Stefan Meister, dreigeschossiger, traufseitiger Eisenbetonbau mit Sichtziegelmauerwerk, Satteldach, geschweiftem Treppengiebel und Lisenen und Gesimgliederung, von Johann Reif, bez. 1906. Fl. Nr. 1286</p>	

3.2. Demographische und soziale Struktur

3.2.1. Bevölkerungsentwicklung

Jahr	Einwohnerzahl (Hauptwohnsitz)	Einwohnerzahl (Haupt- und Nebenwohnsitz)
1988	34217	35697
1990	35514	36746
1992	36853	38128
1994	37575	38787
1996	37985	39386
1998	37700	39202
2000	38213	39671
2002	38633	40227
2004	38630	40431
2006	38862	40639
2007	38753	40437
2008	38771	40455
2009	38751	40398
2010	38879	40514
2011	39112	k. A
2012	39137	k. A.
2013	39546	k.A
2014	39941	k.A.
2015	40065	41271

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung

Schwabach hat nun offiziell über 40.000 Einwohner. Das Bayerische Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung hat errechnet, dass, zum Stand 30. Juni 2015, 40.065 Menschen mit Hauptwohnsitz in der Stadt Schwabach lebten. Weiterhin bestehen noch 1206 Nebenwohnsit-

ze in Schwabach. Damit ist Schwabach aber weiterhin knapp die kleinste kreisfreie Stadt Bayerns.

Die Wohnbauflächenausweisung im Flächennutzungsplan ist auf eine Einwohnerzielzahl von 42.000 ausgerichtet. Mit der natürlichen Bevölkerungsentwicklung allein lässt sich diese Einwohnerentwicklung kaum erreichen. Die Stadt will deshalb die Zuwanderung fördern, dafür werden eine angemessene städtebauliche Entwicklung sowie ein attraktives Stadtbild benötigt, die Innentwicklung ist hierbei ein vorrangiges Ziel.

Einwohnerentwicklung im Untersuchungsgebiet

Im Untersuchungsgebiet waren im Jahr 2013 239 Einwohner gemeldet. Ein signifikanter Zuwachs ist mit Bezug der neu erstellten Wohnanlage auf dem Scala-Gelände zu erwarten. Da das Untersuchungsgebiet ein gewerblich dominierter Bereich ist, sind Einwohnerzahl und Einwohnerdichte vergleichsweise gering. Die meisten Menschen wohnen in den oberen Geschossen entlang der Bahnhofstraße.

3.2.2. Soziale Struktur

Altersstruktur

Die Veränderungen in der Altersstruktur, mit Rückgang der Geburtenzahlen und Zunahme der Senioren, treffen auch auf die Stadt Schwabach zu. Mit einer Altersstruktur von gesamtstädtisch 17,78% der bis 18-jährigen (Bayern:17,52%), 27,57% der über 60-jährigen (Bayern:25,95%) und entsprechend 54,64% der 18- bis unter 60-jährigen, lag die Stadt Schwabach im Jahr 2014 etwa im bayerischen Durchschnitt. Bis 2034 wird laut Bevölkerungsvorausberechnung des Bayerischen Landesamtes für Statistik eine Zunahme der über 60-jährigen auf 34,20% erwartet.

Die Analyse der Altersstruktur im Untersuchungsgebiet ergibt einen hohen Anteil der erwerbsfähigen Bevölkerung (18 bis unter 65) mit über 67%. Im Vergleich mit anderen innenstädtischen Gebieten ist auch der Anteil der Einwohner unter 6 Jahren relativ hoch. Der Bevölkerungsanteil der über 64-jährigen liegt dagegen unter dem Durchschnitt, der Anteil der über 80-jährigen liegt bei über 5%.

Anteil der ausländischen Einwohner

In der Stadt Schwabach wohnten gut 3000 Ausländer- /innen im Jahr 2010. Ihr Anteil beträgt 7,7% der gesamten Bevölkerung und damit deutlich weniger als im Landesdurchschnitt (9,3%) sowie in der Nachbarstadt Nürnberg (16,4%). Im Untersuchungsgebiet sind 12% der Einwohner Ausländer. Die Mehrheit der Einwohner stammt aus südeuropäischen Ländern, der Türkei und der Dritten Welt.

Wohndauer

Auffällig ist die kurze Wohndauer der Einwohner im Untersuchungsgebiet. Durchschnittlich bleiben Einwohner weniger als zehn Jahre. Dies hängt mit dem relativ hohen Anteil an Miet-

wohnungen im Gebiet zusammen, die Wohndauer hängt aber wesentlich auch von der Zufriedenheit mit dem Wohnumfeld ab.

Haushaltgröße

In der Stadt Schwabach wohnen durchschnittlich 1,73 Personen in einem Haushalt. Mehr als 60 % der Haushalte im Untersuchungsgebiet sind Single-Haushalte. Die Zahl der Familien mit Kindern liegt deutlich unter dem Durchschnitt, der Anteil der alleinerziehenden Personen ist ebenfalls hoch.

Soziale Schwäche

Im ISEK- Bericht wird auf das Untersuchungsgebiet als ein Verdachtgebiet sozialer Bedürftigkeit hingewiesen. Es werden folgende Kriterien genannt.

- Hoher Anteil der Single-Haushalte (über 60%)
- Kurze Wohndauer (weniger als 25% zwei Jahre oder darunter)
- Hoher Migrantanteil (mehr als 10% Ausländer)

Das Untersuchungsgebiet ist ein stark gewerblich dominierter Bereich und daher als Wohnquartier für Familien, besonders mit kleinen Kindern nicht beliebt. Obwohl in der Umgebung ausreichend Infrastruktur- Einrichtungen existieren, ist das Wohnumfeld unter anderem wegen der Immissionen, insbesondere des Verkehrslärms, nicht attraktiv.

Das Ergebnis des Untersuchungsberichtes „Wohndauer“ zeigt auch auf, dass im Untersuchungsgebiet die Einwohner relativ schnell wechseln. Neben dem hohen Anteil an Mietwohnungen spielt hier das städtebauliche Umfeld und die Bausubstanz eine Rolle. Überdurchschnittlich vertreten sind Bevölkerungsgruppen, die auf günstige Mieten angewiesen oder wenig mobil sind (Hochbetagte, Alleinerziehende).

Durch die verkehrsgünstige und innenstadtnahe Lage ist das Gebiet für den erwerbstätigen, mobilen jungen Single dagegen attraktiver.

3.3. Eigentumsverhältnisse

Die Eigentumsverhältnisse im Untersuchungsgebiet wurden im Plan Nr. 2 (siehe Anlage) dargestellt.

Der Anteil des städtischen Eigentums einschließlich Verkehrsflächen beträgt 48,5% der Gesamtfläche.

	Große (m²)	Anteil (%)
Stadt Schwabach	79.414,59	48,5
Deutsche Bahn	2.419,91	1,48
Stadtwerke	111,39	0,07
Stadt / privater Verein	1660,44	1,01
Privater Verein / Privateigentum	1.393,73	0,85
Kirche	2.623,89	1,60

Privateigentum	22.117,91	13,51
Gesellschaften, Banken	53.985,85	32,97
Gesamt	163.730,68	100,0

3.4. Wirtschaftsstruktur

Die Stadt Schwabach besitzt eine vielfältige Wirtschaftsstruktur, die durchgehend mittelständisch geprägt ist. Die über 3.600 Schwabacher Unternehmen haben ca. 13.000 Beschäftigte. Traditionell bedingt bestehen insbesondere in den Bereichen der Schrauben-, Feder-, und Nadelherstellung enge Verbindungen zur Autoindustrie. Auch aufgrund guter Anbindung an die Städteachse Erlangen- Fürth- Nürnberg nimmt die Zahl der Dienstleistungsbetriebe kontinuierlich zu. Die Stadt Schwabach verfügt über eine hohe Dichte an Handwerksbetrieben.

Im integrierten Innenstadt-, Einzelhandels- und Tourismuskonzept (CIMA) wird das Untersuchungsgebiet nicht als Einzelhandelsstandort behandelt. Entlang der Bahnhofstraße befinden sich nur einige kleinere Geschäfte. Arztpraxen, Büros und Rechtsanwaltskanzleien sind größtenteils seit vielen Jahren ansässig. Drei Gastronomiebetriebe, ein Bäcker mit Cafe und eine Eisdiele sind ebenfalls vorhanden. Während der Mittagszeit werden sie von den Mitarbeitern der umliegenden Firmen überwiegend gut besucht.

Viele Jahre haben die vielfältige gewerbliche Struktur und die hohe Zahl an mittelständischen Betrieben für eine gesunde Wirtschaft und sichere Arbeitsplätze gesorgt. Jedoch hatte die Zahl der Arbeitsplätze (Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte) in der Stadt Schwabach im Jahr 2001 ihren Höhepunkt entwickelt, danach war die Zahl bis 2005 rückläufig (minus 9,6%). Im Jahr 2010 wurde ein Rückgang der Beschäftigungsentwicklung im Vergleich zum Jahr 2001 um minus 3,8% verzeichnet. Seit 2011 stabilisiert sich die Arbeitslosenquote im Mittelfeld der Region. Von 2010 bis 2012 wurde ein Zuwachs der Arbeitsplätze in Schwabach um ca. 10 % verzeichnet.

Im Untersuchungsgebiet gibt es ca. 600 Arbeitsplätze. Das ist für einen innerstädtischen Bereich eine hohe Anzahl, die durch die großflächigen Gewerbebetriebe an der südlichen Bahnhofstraße erklärbar ist. Besonderes die Firma RIBE ist mit ca. 300 Arbeitsplätzen hervorzuheben, die etwa die Hälfte der Arbeitsplätze aufweist. Nach der von RIBE geplanten Auslagerung von Teilen der Produktion, werden jedoch viele Arbeitsplätze im Untersuchungsgebiet verloren gehen. An der nördlichen Bahnhofstraße sind Dienstleistungen und Einzelhandel zahlreich vertreten (Praxen, Büros, Rechtsanwälte, Geschäfte, Gastronomie). Sie verfügen jeweils über zwei bis zehn Arbeitsplätze und sind ein wichtiger struktureller Bestandteil der Bahnhofstraße.

3.5. Nutzungsstruktur

In den meisten Gebäuden an der Bahnhofstraße wird das Erdgeschoß gewerblich genutzt (als Ladengeschäft, Praxis, Gastronomie oder Büro), im oberen Geschoß befinden sich Wohnungen. Auf dem Grundstück der RIBE dominiert die gewerbliche Nutzung zu fast 100%. Auf dem BayWa-/ sowie Bahnareal liegen einige wenige Wohnungen verstreut innerhalb der ge-

werblichen Nutzung. Bei der Büro- oder Praxisnutzung aber auch beim Wohnraum sind keine längere Leerstände zu erkennen.

Nutzung der Gebäude (Art der baulichen Nutzung)

Haus Nr.	Nutzung	Art der Nutzung
Bahnhofstraße 2	Büro, Wohnen	Gemischte Nutzung
Bahnhofstraße 4	Büro, Wohnen	Gemischte Nutzung
Bahnhofstraße 6	Sozialrathaus	Gemeinbedarf
Bahnhofstraße 7	Praxis, Wohnen	Gemischte Nutzung
Bahnhofstraße 9	Geschäft, Cafe, Wohnen	Gemischte Nutzung
Bahnhofstraße 11	Moschee / Islamische Gemeinde	Gemeinbedarf
Bahnhofstraße 13	Gastronomie, Geschäft, Wohnen	Gemischte Nutzung
Bahnhofstraße 15	Wohnen	Wohnen
Bahnhofstraße 8-16	RIBE Verwaltung, Produktion	Gewerbe
Bahnhofstraße 17	Geschäft, Nachhilfe, Wohnen	Gemischte Nutzung
Bahnhofstraße 18	Praxis, Wohnen	Gemischte Nutzung
Bahnhofstraße 19	Geschäft, Wohnen	Gemischte Nutzung
Bahnhofstraße 20	Büro, Wohnen	Gemischte Nutzung
Bahnhofstraße 21	Abbruch Kino/Neubau Wohnungen	Wohnen
Bahnhofstraße 22	Büro, Praxis, Schülerhilfe	Gewerbe
Bahnhofstraße 23	Wohnen	Wohnen
Bahnhofstraße 24	Praxis, Wohnen	Gemischte Nutzung
Bahnhofstraße 25	Gastronomie, Wohnen	Gemischte Nutzung
Bahnhofstraße 26	Praxis, Wohnen	Gemischte Nutzung
Bahnhofstraße 29	Büro, Praxis	Gewerbe
Bahnhofstraße 30	Büro, Eisdiele, Wohnen, Anhängerleih	Gemischte Nutzung
Bahnhofstraße 31	leerstehend	
Bahnhofstraße 32	Büro, Wohnen, KFZ- Werkstatt	Gemischte Nutzung
Wallenrodstraße 1	Veranstaltungsraum, Wohnen	Gemischte Nutzung
Zweigstraße 1	Wohnen	Wohnen
Maximilianstraße 6	Musikschule, Wohnen	Gemischte Nutzung
Rother Straße 4	Baywa – Agrar/Technik	Gewerbe
Angerstraße 2	Baywa - Agrar/Technik	Gewerbe
Angerstraße 5	Johanniter, KIGA	Gemeinbedarf
Angerstraße 6	Baywa- Baustoffe	Gewerbe
Eilgutstraße 2	Gastronomie, Werkstatt, Wohnen	Gemischte Nutzung
Eilgutstraße 4	Wohnen, Lager	Gemischte Nutzung
Walpersdorfer Straße 23	Familienzentrum, Wohnen, Schreinerei	Gemischte Nutzung
Walpersdorfer Straße 25	Lager, Kunststoffverarbeitender Betrieb	Gewerbe
Ludwigstraße 15	Katholische Stadtkirche	Gemeinbedarf
Ludwigstraße 16	Stadtverwaltung/Veranstaltungssaal/Hotel leerstehend (Notunterkunft Flüchtlinge)	Gemeinbedarf
Ludwigstraße 17	Pfarrhaus	Gemeinbedarf
Ludwigstraße 19/19a	Wohnen, Imbiss	Gemischte Nutzung
Ludwigstraße 21	Frisör, Wohnen	Gemischte Nutzung
Ludwigstraße 22	Geschäft, Wohnen	Gemischte Nutzung
Ludwigstraße 23	Büro, Wohnen	Gemischte Nutzung



Ludwigstraße 24	Wohnen	Wohnen
Ludwigstraße 26	Geschäft, Wohnen	Gemischte Nutzung
Ludwigstraße 27/27a	Spielcasino, Gastronomie, Wohnen	Gemischte Nutzung
Ludwigstraße 28	Geschäft, Wohnen	Gemischte Nutzung
Eisentrautstraße 2	Geschäft, Büro, Wohnen	Gemischte Nutzung
Eisentrautstraße 4	Büro, Wohnen	Gemischte Nutzung
Stadtparkstraße 1b	Stadtverwaltung	Gemeinbedarf
Stadtparkstraße 1a	Gastronomie, Wohnen	Gemischte Nutzung
Stadtparkstraße 1c	Frisör, Wohnen	Gemischte Nutzung
Stadtparkstraße 1	Wohnen	Wohnen
Stadtparkstraße 2	Postbank, Post, Telekom OG teilw. leerstehend	Gemeinbedarf
Stadtparkstraße 3	Metzger, Wohnen	Gemischte Nutzung

Nutzung der unbebauten Grundstücke

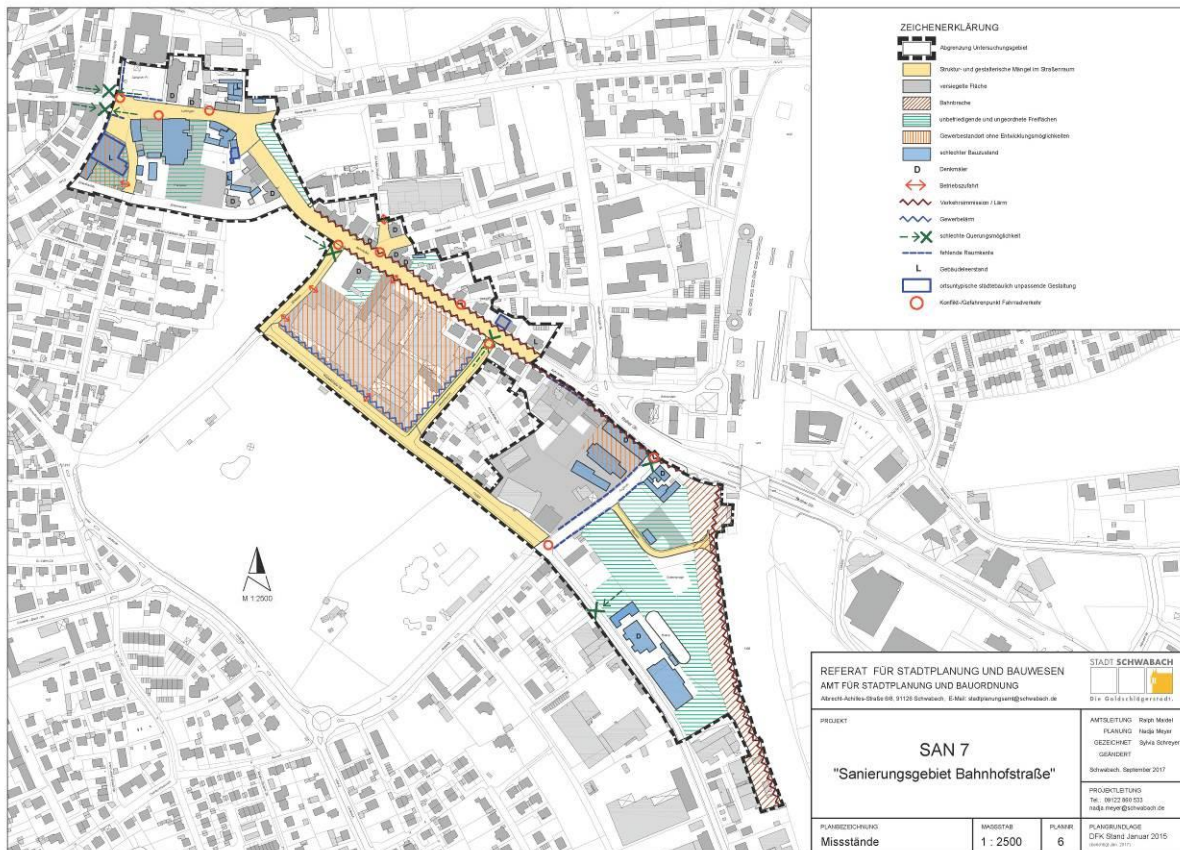
Lage	Nutzung	Art der Nutzung
Walpersdorfer Straße	Parkplatz Johanniter	Gemeinbedarf
Walpersdorfer Straße	Freispielbereich Kita	Gemeinbedarf
nähe Eilgutstraße	Bahnbrache	
nähe Eilgutstraße	Skateranlage	Gemeinbedarf
nähe Eilgutstraße	Parkplatz, Festplatz (Notunterkunft Flüchtlinge)	Gemeinbedarf
nähe Eilgutstraße	Lagerfläche Baubetriebsamt	Gemeinbedarf
nähe Eilgutstraße	Provisorischer Parkplatz	öffentlich
nähe Eilgutstraße	Lagerfläche	privat
nähe Eilgutstraße	Biotop/Brachfläche	
Bahnhofstraße	Grünfläche	
Ludwigstraße /Eisentrautstraße	Markgrafenparkplatz	öffentlich
Stadtparkstraße	Postparkplatz	öffentlich
Ludwigstraße	Sparkassenparkplatz	öffentlich



Links: Skateranlage Eilgutstraße

Rechts: Grünfläche am alten Friedhof

3.6. Städtebauliche Missstände



Städtebauliche Missstände

3.6.1. Gebäudezustand

Bei der Voruntersuchung wurde der Schwerpunkt besonders auf den äußeren Zustand gelegt. Die Gebäude in schlechtem Bauzustand wurden im Plan Nr. 3 „Missstände“ (siehe Anlage 3) markiert.

Die Einstufung der Gebäude an der Bahnhofstraße bewegt sich zwischen geringem Sanierungsbedarf und schlechtem Bauzustand mit hohem Sanierungsbedarf. Bei einigen Gebäuden wurden jeweils nach Bedarf nur die wichtigsten Maßnahmen ergriffen und die Gelegenheit zur Beseitigung der wesentlichen Mängel verpasst.

Das denkmalgeschützte Backsteingebäude der BayWa wird als Werkstatt und Büro genutzt, der allgemeine Zustand ist sehr schlecht. Die Räume werden den Nutzungsansprüchen nicht mehr gerecht. Nicht nur die Fassade, sondern auch die Innenräume sind in hohem Maße sanierungsbedürftig. Ebenfalls stark sanierungsbedürftig ist die denkmalgeschützte Lagerhalle an der Walpersdorfer Straße.

Folgende Bereiche innerhalb des Markgrafenareals bedürfen in absehbarer Zeit einer baulichen Behandlung:

Das Verwaltungsgebäude an der Stadtparkstraße geht auf eine Planung aus dem Jahr 1911 zurück und wurde Anfang der 1960er Jahre für Verwaltungsnutzung umgebaut. Die Raumordnung und Erschließung entsprechen nicht den Anforderungen an eine moderne Verwaltung, die Bausubstanz ist verbraucht. In der ursprünglichen städtebaulichen Situation wurde mit dem zweiseitigen Eingang, dem Walmdach und dem Erker durchaus auf die Ecksituation und den Straßenraum reagiert. Heute wirkt das Gebäude im Kontext mit dem nebenliegenden Verwaltungsgebäude aber auch mit der Sparkasse und dem Postgebäude deplatziert. Das Gebäude sollte zu gegebener Zeit einem Neubau weichen.

Das ehemalige Hotel „Schwarzer Bär“ ist in Schottenbauweise mit sehr schmalen Achsraster errichtet. Die kleinzellige Gliederung und die Bauweise machen es eher ungeeignet für flexible Raumgestaltung z.B. für Verwaltungsnutzung. Die Bausubstanz ist verbraucht. Das Dach ist mit einem Notdach gesichert und die Wasserleitungen mussten außer Betrieb genommen werden.

Der Markgrafensaal selbst bedarf einer umfassenden Umgestaltung. Für große Veranstaltungen ist das Foyer zu klein und ungünstig geschnitten. Die Erschließung von der Ludwigstraße ist nicht barrierefrei. Im Straßenraum ist der Eingang kaum wahrnehmbar. Eine flexible Teilung des Saales ist aufgrund der statischen Gegebenheiten nicht möglich. Saal und Foyer sind energetisch in schlechtem Zustand. Zudem fehlen kleinere Nebenräume.

Das städtische Gebäude an der Ludwigsstraße ist als Verwaltungsgebäude geplant und ist mit der klaren, zweihüftigen Anordnung der Büroräume gut strukturiert und aufgrund der Raumgrößen effizient für 2-3 Personen nutzbar. Im Jahr 2007 wurden die Sanitärräume saniert, das Treppenhaus ertüchtigt und neue Treppenraumtüren und Fenster eingebaut. Allerdings fehlt die barrierefreie Erschließung.



Links: Stadtparkstraße 1

Rechts: Ludwigstraße 25

3.6.2. Freiflächen, Grünflächen und Gestaltung der Vorgärten

Die privaten Freiflächen im Untersuchungsgebiet sind überwiegend versiegelt. Besonders im Bereich der Firma RIBE und BayWa sind kaum Grünflächen vorhanden und beim Bahnareal und dem städtischen Parkplatz fehlt ein einheitlicher Bodenbelag, der Bereich macht einen sehr ungeordneten Eindruck.

In der Bahnhofstraße sind die privaten Freiflächen durch Hinterhöfe charakterisiert. Der größte Teil wird jedoch zum Parken genutzt und nur ein kleiner Teil als Garten. Gestaltung und Pflege der Vorgärten weisen erhebliche Unterschiede auf, was vor dem historischen Kontext der Bausubstanz und auch hinsichtlich der Wertigkeit und Besucherfrequenz insgesamt als verbesserungsbedürftig empfunden wird.



Vorgärten Bahnhofstraße

Die öffentliche Grünfläche am alten Friedhof gehört eigentumsrechtlich nicht zum Friedhof, jedoch ist die Grünstruktur mit dem Friedhof gestalterisch verbunden. Diese Grünfläche ist zwar nicht sehr groß, aber sie trägt dennoch erheblich zu einer einheitlichen Grünverbindung zwischen dem alten Friedhof und dem Stadtpark bei, der für die Stadt Schwabach den wichtigsten innerstädtischen Erholungsraum darstellt.

Eine Teilfläche auf dem Bahnareal ist als Landschaftsbestandteil festgelegt und wurde vom bayerischen Landesamt für Umwelt als Biotop kartiert.

Im Plan Nr. 7 wurden die vorhandenen Grünflächen im Gebiet und raumprägenden Straßen- und Einzelbäume durch das Stadtplanungsamt grob erfasst. Um den Zustand der Bäume einzuschätzen und erhaltenswürdige Bäume kennzeichnen zu können, sowie mögliche weitere ökologisch wertvolle Grünflächen auszumachen sind weitere Begehungen von Fachgutachtern erforderlich, wenn konkrete bauliche Veränderungen anstehen. Bei jetziger Schätzung sind die Bäume im Untersuchungsgebiet überwiegend alt, aber ihr Zustand kann insgesamt als gut bezeichnet werden. Am alten Friedhof, auf dem Garten des Sozialrathauses und an der nordwestlichen Grenze des BayWa- Geländes stehen augenscheinlich die wertvollsten Bäume. Die Straßenbäume entlang der Bahnhofstraße gedeihen recht kümmerlich und benötigen größere Pflanzflächen, bzw. müssen im Sommer häufig gewässert werden.



Links: Eilgutstraße

Rechts: Grünfläche am alten
Friedhof

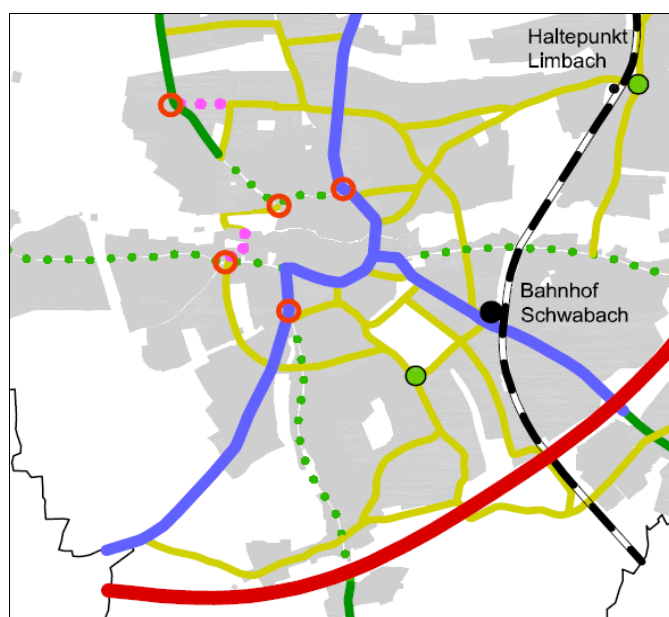
3.6.3. Verkehr

Straßenverkehr

Das Untersuchungsgebiet liegt in Verlängerung einer der Haupteinfallstraßen, der Rother Straße (B2) und ist darüber an die Autobahnanschlussstelle Schwabach- Süd angebunden. Die Bahnhofstraße in Verbindung mit der Ludwigstraße stellt damit einen wichtigen Bestandteil der Hauptverkehrsachse zwischen Autobahn und der direkt ans Gebiet angrenzenden Stadtmitte dar. Durch den Durchgangsverkehr und Zielverkehr zur Innenstadt besteht eine hohe Verkehrsbelastung. Im Jahr 2003 wurde die Belastung auf der Bahnhofstraße mit 11.000 Kfz /24h ermittelt. Das hohe Verkehrsaufkommen auf der Rother Str. und Weißenburger Straße (24.400 Kfz/24h) belastet auch die Bahnhofstraße mit Lärm und Abgasen. Die Bahnhofstraße wurde zuletzt im Jahr 1986 ausgebaut. Die Angerstraße ist als Hauptstraße klassifiziert und fasst 11.900 Kfz /24h. Sie nimmt den Verkehr von der Autobahn zu den südlichen Wohngebieten auf. Die Angerstraße und Rother Straße sind Teil einer Bedarfsumleitungsstrecke bei Stau auf der A6. Zusätzlich wird sie durch den LKW-Verkehr von der Autobahn zu BayWa, RIBE sowie zum Gewerbegebiet Walpersdorfer Straße belastet. Bei der Verkehrsbelastung am Knotenpunkt Angerstraße / Walpersdorfer Straße wurde ein Schwerlastverkehrsanteil von 6,1% gezählt, was dem höchsten Anteil in Schwabach entspricht (Dr. Brenner+Münnich Ingenieurgesellschaft mbH: Verkehrsentwicklungsplan Schwabach, Aalen/Stuttgart 2004). An der Kreuzung Bahnhofstraße / wurde 2013 ein Schwerlastverkehrsanteil von 5% erfasst.











Probleme bei der Bewältigung des KFZ-Verkehres sind am Einmündungsbereich der Eisen-
trautstraße bei der Ausfahrt in die Südliche Ringstraße zu beobachten. Der Rückstau der wartenden Kfz von der Ampel des Kreuzungsbereiches Ludwigstraße/Ringstraße, ausgelöst durch eine fehlende Linksabbiegerspur, blockierte häufig die Einmündung. Ebenfalls von Rückstaus betroffen ist die Einmündung der Birkenstraße in die Bahnhofstraße.

Die Erschließung des ehemaligen Bahnareals ist ein wichtiges Thema für die Neuordnung der Brachfläche. Eine weitere Belastung der Walpersdorfer Straße soll vermieden werden.



Straßennetz von Schwabach
Auszug aus dem FNP

ZEICHENERKLÄRUNG

-  Bundesautobahn
-  Bundesstraße
-  Staatsstraße Baulast StBA
-  Staatsstraße Baulast Stadt SC
-  sonstige Straßen
-  sonstige Straßen geplant
-  Bahnlinie
-  Haltepunkt Bahn
-  Kreisverkehr vorhanden
-  Kreisverkehr geplant

Parkraumsituation

Durch die zentrale Lage in der Stadt und den im Untersuchungsgebiet vorherrschenden Parkdruck sind auch die nachgeordneten Quartiers- und Wohnstraßen, neben dem Ziel- und Quellverkehr, durch verstärkt auftretenden Parksuchverkehr belastet. Die vorhandenen kostenfreien und zeitlich unbegrenzten öffentlichen Stellplätze sind während der Geschäftszeiten der innerhalb und am Rande des Gebiets liegenden Firmen belegt. Engpässe und Rückstaus sind auch häufig am Postparkplatz zu beobachten. Die zeitlich begrenzten oder gebührenpflichtigen Stellplätze entlang der Straßen sind ebenfalls überwiegend ausgelastet. Seit Einführung des Parkraumbewirtschaftungskonzepts ist eine Verlagerung von bewirtschafteten Parkplätzen in Wohnstraßen und in die Walpersdorfer Straße und damit eine weitere Steigerung des ohnehin schon starken Parkdrucks auf kostenfreie Parkplätze zwischen 8 und 18 Uhr festzustellen. Eine neuerliche Parkraumerhebung ist in Planung. Die Ergebnissen sollen im September 2017 vorgestellt werden.

Das ehemalige Bahnareal Eilgutstraße wird gegenwärtig als großflächiger ungeordneter Parkplatz für Bahnkunden sowie Mitarbeiter genutzt. Dieser kostenlose „wilde Parkplatz“ war eigentlich nur bis zur Fertigstellung des Parkhauses im Jahr 2003 als Zwischenlösung gedacht. Er wird jedoch weiterhin durch Pendler ausgelastet.

Die Walpersdorfer Straße und die Maximilianstraße sind durch den ruhenden Verkehr geprägt. Die Parkplätze entlang dieser Straßen Straße werden überwiegend von RIBE- und Apollo-Optik-Mitarbeitern genutzt. In geringem Umfang parken hier Besucher des Stadtparks, in den Sommermonaten kommen zahlreiche Parkbadbesucher hinzu. Im Zuge von Verlagerung der Produktionsstandorte, ergeben sich Möglichkeiten zur Umstrukturierung sowie Neugestaltung des Straßenraums.



Links: Walpersdorfer Straße

Rechts: ehemaliges Bahngelände

ÖPNV

In unmittelbarer Nähe des Untersuchungsgebietes befindet sich der Schwabacher Bahnhof und der Busbahnhof. Mit dem Regionalexpress (RE) kann der Hauptbahnhof Nürnberg in 12 Minuten erreicht werden. Die S-Bahn S2 verkehrt zwischen Nürnberg und Roth im 20 Minuten-Takt. Damit ist von Schwabach aus Nürnberg Hbf in 19 Minuten und der Bahnhof Roth in 9 Minuten zu erreichen.

Bushaltestellen des Schwabacher Stadtverkehrs befinden sich in der Bahnhofstraße (vor dem Sozialrathaus) und in der Ludwigstraße vor dem Markgrafensaal. Bis zur Neuordnung des Schwabacher Stadtverkehrs befuhren sämtliche Buslinien die Bahnhofstraße, was häufig zu

einem Rückstau an der Bahnhofskreuzung führte. Im aktuellen Fahrplan konnte durch eine Umlegung einiger Linien eine Entzerrung erreicht werden.

Verbesserungsbedarf gibt es beim Ausbau der Haltestellen. Ein behindertengerechter Einstieg ist gefordert. Ebenfalls verbesserungsbedürftig ist die Radwegeführung in den Haltestellenbereichen Bergner und Ludwigstraße Nord. Trotz der sehr guten Anbindung an alle Buslinien ist die Haltestelle Bergner in der Bahnhofstraße wenig frequentiert.

Radfahrer / Fußgänger

Auf den meisten Straßen im Untersuchungsgebiet und in der Umgebung wurden Geh- und Radwege oder Fahrradschutzstreifen eingerichtet. Es gibt Verbindungen zum angrenzenden Stadtpark, zur Innenstadt, zum Bahnhof und zu den Wohngebieten.

Die Bahnhofstraße ist Teil wichtiger Fußgänger- und Radwegeverbindungen von den südlichen Stadtteilen und dem Bahnhof zur Innenstadt. Der in der Bahnhofstraße auf dem Bürgersteig markierte Radweg ist zu schmal. Laternenmasten stehen mitten im Radweg. Abstände des Radwegs zum ruhenden Verkehr sind teilweise zu gering. Die rote Markierung ist abgefahren. Teilweise führt der Radweg über unebene Pflasterungen an Bäumen. Stadteinwärts fahrende Radler sind wegen des Gefälles vergleichsweise schnell. An Einmündungen (z.B. Wallenrodstraße, Maximilianstraße, Birkenstraße) und Grundstückszufahrten rechnen Autofahrer nicht mit Radfahrern, insbesondere wenn sie entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung fahren.

Insbesondere der Bereich der nördlichen Bahnhofstraße und der Ludwigstraße gilt als Unfallschwerpunkt bezüglich des Radverkehrs. Die Benutzungspflicht des Radweges wurde zwischenzeitlich aufgehoben. Die Gehwege werden für den Radverkehr freigegeben.

Ein wesentliches Problem für die Sicherheit des Geh- und Radweges ergibt sich beim Wechsel der Straßenseite sowie bei der Überquerung der Bahnhofstraße. Das ist besonders für Kinder von Bedeutung. Es gibt nur vor dem Stadtpark eine Querungshilfe, die verbessert werden sollte. Außerdem existieren weitere verkehrliche Gefahrenstellen, z.B. wird der Geh- und Radweg der Rother Straße an der Ecke Angerstraße extrem eng. Die Brücke von der Eilgutstraße zum Bahnsteig soll durch die Entwicklung des Bahnareals künftig stärker genutzt werden.



Bahnhofstraße

Der stadteinwärts auf dem Gehsteig geführte nicht benutzungspflichtige Radweg in der Ludwigstraße endet plötzlich in der Parkplätzeinfahrt vor der Kirche St. Sebald und wird unvermittelt in die Ludwigstraße ausgeleitet. Im Bereich der Bushaltestelle Ludwigstraße stadteinwärts

erfordern sich überlagernde Nutzungsansprüche (Gehweg, Radweg, Warte- und Einstiegsbereich von Haltestellen) eine erhöhte Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmer.

Im Bereich der Bushaltestelle Ludwigstraße erfordern sich überlagernde Nutzungsansprüche (Gehweg, Radweg, Warte- und Einstiegsbereich von Haltestellen, Zugang Verwaltungsgebäude) eine erhöhte Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmer. Der stadtauswärts gerichtete Radweg verläuft unmittelbar an der Haltestelle, so dass es zu Konflikten zwischen Radfahrern und ein- oder aussteigenden Fahrgästen kommen kann.

Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens ist es für stadtauswärts fahrende Radfahrer schwierig, sich von dem auf dem Gehweg geführten Radweg in Ludwigsstraße zum Abbiegen in die Penzendorfer Straße einzuordnen.

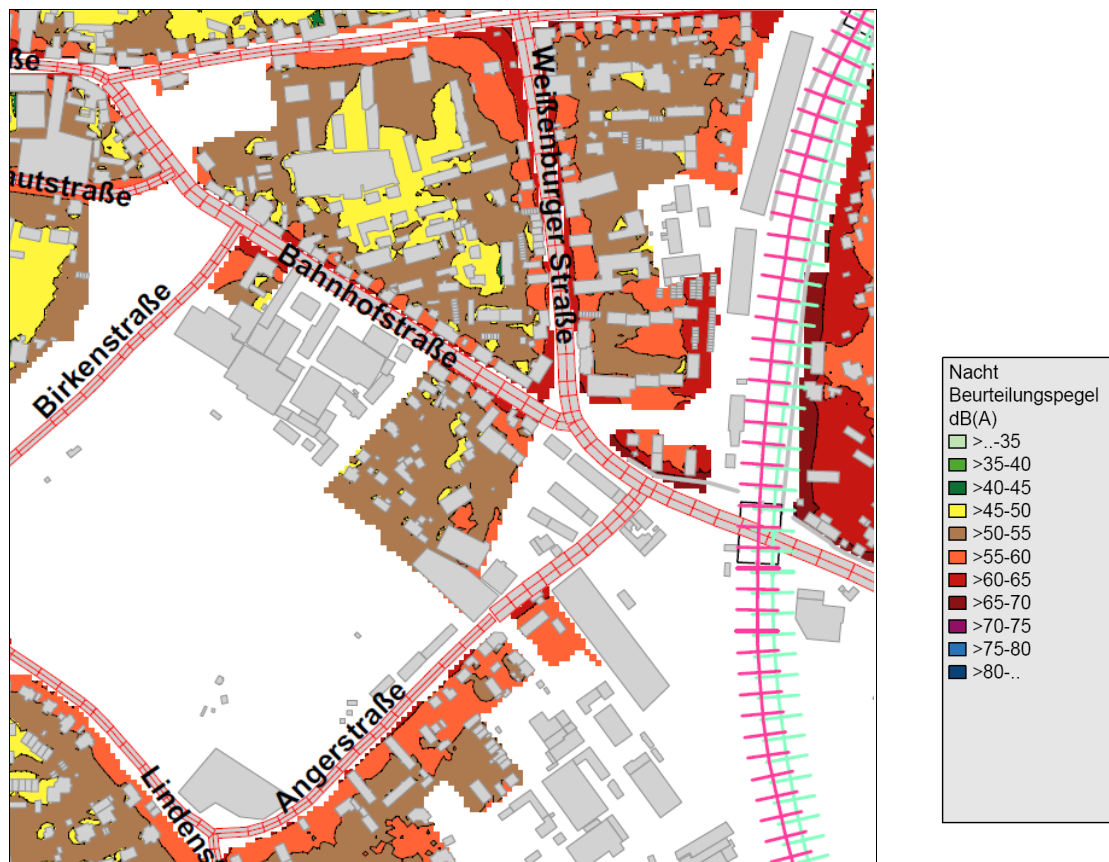
Lärm

Die Bahnhofstraße ist durch den Straßenverkehr erheblich belastet. Nach dem Lärmminde-
rungsplan 2006 überschreitet der Geräuschpegel in der Bahnhofstraße straßenseitig die Im-
missionsgrenzwerte nach der 16. BImSchV im Mischgebiet am Tag und in der Nacht um 10
dB(A). Der Lärm geht zwischen den Häusern durch und an der Gebäudeseite wurde ein Ge-
räuschpegel von 65-70 dB(A) am Tag und in der Nacht um 55-60 dB(A) gemessen.

Bei der Neustrukturierung sowie Gebäudesanierung sollten Lärmschutzmaßnahmen ergriffen
werden. Zum Beispiel könnten eine Riegelbebauung, passive Schallschutzmaßnahmen
(Schallschutzfenster) und eine Geschwindigkeitsreduzierung vorgesehen werden.



Verkehrsgeräusch Beurteilungspegel Tag Auszug aus Lärmminde-
rungsplan 2006



Verkehrsgeschwindigkeit Beurteilungspegel Nacht Auszug aus Lärminderungsplan 2006

Barrierefreiheit

Im Rahmen einer vom Arbeitskreis Familie und Umwelt des Schwabacher Bündnisses für Familie organisierten Veranstaltung fand im Mai 2015 ein inklusiver Stadtrundgang statt. Bürgerinnen und Bürger, aber auch Vertreter der Schwabacher Stadtverwaltung, konnten sich einen Eindruck von den Problemen verschaffen, die Menschen mit Behinderung auf ihrem Weg vom Schwabacher Bahnhof bis in die Innenstadt haben. Fachkundig begleitet wurden sie hierbei von Menschen mit körperlichen Einschränkungen.

Im Bereich der Bahnhofstraße gibt es keinerlei Leitsysteme für sehbehinderte Menschen. Barrierefreie bzw. durch Leitsysteme unterstützte Querungsmöglichkeiten sind nicht vorhanden. Der Zugang zum Sozialrathaus in der Bahnhofstraße ist ebenfalls verbesserungsfähig. Ein Behindertenparkplatz im Hof wurde angeregt.

4. Analyse

4.1. Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK)

Eine strategische Stadtentwicklungsplanung ist entscheidend für eine nachhaltige, zukunftsgerichtete, planvolle und konsequente Entwicklung einer Stadt. Eine nur flächenmäßige Betrachtung im Rahmen des FNP ist nicht ausreichend, Stadtentwicklung besteht aus weiteren Elementen die in sozialen, verkehrlichen, wirtschaftlichen und Umweltbereichen über die reine Flächenbetrachtung hinausgeht. Einzelmaßnahmen sollen in übergeordnete Zielvorstellungen eingebunden werden.

Vor diesem Hintergrund hat die Stadt Schwabach Ende Juli 2008 das Topos team, Nürnberg mit den ersten beiden Arbeitsschritten für ein Stadtentwicklungskonzept *Schwabach 2020* beauftragt. Im August 2009 wurden die Ergebnisse der Vorstudie um den Vorentwurf eines Gesamtstädtischen Rahmenkonzepts und gebietsbezogene Konzepte für den O'Brien-Park, den Altstandort Niehoff, das ehemalige 3-S-Werk, das Markgrafenareal und den Bereich Angerstraße / Eilgutstraße ergänzt. Im letzten Stand 2011 wurde eine gesamtstädtische Clusteranalyse für 52 Teilräume durchgeführt und für sieben Handlungsfelder allgemeine Entwicklungsziele und Maßnahmen aufgezeigt.

Zwei Teilflächen des Sanierungsgebiets wurden als räumliche Handlungsschwerpunkte („Angerstraße / Eilgutstraße - BayWa“, Markgrafenareal) im Bestand untersucht und die künftige Umnutzung vorgeschlagen. Mit folgendem Ergebnis:

Das **Markgrafenareal** ist aufgrund seiner räumlichen Nähe und der funktionalen Zusammenhänge die wichtigste Erweiterungsfläche für die Innenstadt (zentraler Versorgungsbereich). Der Standort zeichnet sich durch seine sehr gute Verkehrsanbindung aus (sowohl MIV als auch ÖPNV), wobei die Ringstraße für Fußgänger und Radfahrer in und aus Richtung der Altstadt eine schwer überwindbare Barriere darstellt. Diese Situation gilt es zu verbessern. Mit den Flurstücken Nr. 631 und 643/2 (Markgrafensaal, Verwaltung, Hotel und Parkplatz) befinden sich wichtige Flächen in städtischem Eigentum und bieten sich für eine zeitnahe Umstrukturierung an. Bereits im Vorfeld wurden unterschiedliche Nutzungsansprüche an den Standort formuliert (Einzelhandel, Kultur, Verwaltung, Dienstleistungen, Gastronomie, Verkehr, Parkierung und Freiräume). Um diesen gerecht zu werden, ist eine Erweiterung des Planbereichs über die im städtischen Eigentum befindlichen Flächen hinaus sinnvoll und liegt im öffentlichen Interesse.



Bebauungs- und Nutzungsvorschlag Vorschlag Markgrafenaal (ISEK, ToposTeam 2011)

Die zentrumsnahe und integrierte Lage des Areals **Eilgutstraße** gehört, wie im ISEK beschrieben; zu den wichtigsten Standortvorteilen des zweiten im ISEK untersuchten Gebiets. Besonders die räumliche Nähe zur „Verkehrsdrehscheibe“ Bahnhof und zum Stadtpark / Parkbad ist hervorzuheben. In einer Entfernung von gut 200 m Luftlinie führt der Landschaftspark Süd am Areal vorbei. Der Landschaftspark Süd ist ein öffentlicher Grünzug, der in Fortsetzung des Stadtparks in Nord-Süd-Richtung an der Vogelschutzanlage vorbei an die südliche Stadtgrenze und in das Naherholungs-Waldgebiet „Maisenlach“ führt. Diese Einschätzung gewinnt zudem an Bedeutung im Zusammenhang mit den im Zuge des BAB-Ausbaus entstehenden Entwicklungsmöglichkeiten im Bereich entlang der A6.

Die Flächen südlich der Angerstraße sind überwiegend unbebaut und lassen sich voraussichtlich zeitnah mobilisieren. Die Verfügbarkeit der Flächen nördlich der Angerstraße ist derzeit ungewiss. Eine Erweiterung in Richtung Tagungs- und Kongresszentrum am Standort ist vorstellbar. Neben dem Straßenverkehr belasten Immissionen der Bahn die Flächen, so dass eine Wohnnutzung südlich der Angerstraße auszuschließen ist.

Vorüberlegungen des Stadtplanungsamts sehen eine Nutzung dieser Bereiche als Gewerbegebiet bzw. Gemeinbedarfsfläche vor.

Der im ISEK dargestellte Bebauungs- und Nutzungsvorschlag greift Vorüberlegungen auf, Flächen südlich der Angerstraße als Gemeinbedarfsfläche zu nutzen. Abweichend von den bisher

skizzenhaften Überlegungen des Stadtplanungsamts werden jedoch keine weiteren gewerblichen Bauflächen in diesem Bereich vorgeschlagen.

Die vorhandenen Sport- und Freizeiteinrichtungen für Jugendliche sollten ebenfalls gesichert, bei Bedarf ergänzt und in ein Freiflächenkonzept integriert werden. Die verbleibenden Freiflächen bieten ausreichend Raum, den von der Stadt Schwabach geplanten Festplatz als multifunktionale Fläche anzulegen.



Bebauungs- und Nutzungsvorschlag ISEK Multifunktionale Freifläche (ISEK, ToposTeam 2011)

Aus heutiger Sicht erscheinen die Ergebnisse des ISEK aus dem Jahr 2011 überholt. Es empfiehlt sich eine Fortschreibung auf Grundlage aktueller Rahmendaten sowie unter Einbeziehung aktueller Bauprojekte innerhalb der Stadt Schwabach (s. u.).

4.2. Vorbereitende Untersuchungen zum Sanierungsgebiet SAN 0 (P4 Nürnberg, 2011)

Gegenstand der Untersuchung war eine stadtplanerische Analyse der Bereiche Markgrafenareal, Ludwigstraße, Südliche Ringstraße, Reichswaisenhausstraße und Wittelsbacherstraße zur Erweiterung des Sanierungsgebietes SAN 0 „Altstadt Schwabach“ im Rahmen des

Programms „Soziale Stadt“. Durch die Bestandserhebungen im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen konnte eine flächenhafte Streuung von städtebaulichen Missständen im gesamten Untersuchungsgebiet festgestellt werden. Die Ergebnisse wurden in die aktuelle VU eingearbeitet.

Für den Bereich Markgrafenareal in Zusammenhang mit der Entwicklungsachse Bahnhofstraße wurde die Aufnahme in das „Stadtumbau West“ Programm empfohlen.

4.3. Integriertes Innenstadt-, Einzelhandels- und Tourismuskonzept mit Fortschreibung Zentrenkonzept (CIMA, 2007-2009)

Mit der Erstellung des integrierten Einzelhandelskonzepts wurde 2006 die CIMA Stadtmarketing GmbH beauftragt. Das Einzelhandelskonzept dient als fachliche Entscheidungsgrundlage auf dem Weg zu einer weiteren Attraktivitätssteigerung Schwabachs als regionale Einzelhandelsdestination.

Beurteilung Standort Markgrafenareal und städtebauliche Anforderungen:

- Städtebaulicher Anschluss an die Innenstadt und Überwindung der Ringstraße
- Eingangssituation in die Sichtachse zur Innenstadt
- Öffnung des Centers, Vermeidung eines „Festungscharakters“
- Möglichst lange Nutzungsdauer (Gastronomie) oder 24 Stunden Durchwegung ermöglichen
- Gemeinsame Nutzung der im Vorhaben zu entwickelnden Stellplätze
- Nutzungsmischung durch Integration weiterer Einrichtungen (Veranstaltungssaal, Ämter mit Publikumsverkehr)
- Am Standort ist maximal eine zweigeschossige Handelsnutzung tragfähig

Konzeptionelle Empfehlungen

- Deutlich weniger Läden und Verkaufsfläche als in der Innenstadt
- Im Wesentlichen Konzentration auf großflächige Ladeneinheiten, kleine Läden nur zur Ergänzung
- Dimensionierung des Vorhabens aufgrund der Notwendigkeiten der erforderlichen Ankernutzungen Lebensmittel, Textil und Sport, zusätzlich kleinere Einheiten für Branchen mit noch offenem Umsatzpotenzial
- Abrundung des Konzeptes durch Gastronomie und publikumsorientierte Dienstleistungen
- Gesamtverkaufsfläche entsprechend den konzeptionellen Vorgaben zwischen mind. 7.500m² und 10.000m². Größere, am Standort grundsätzlich denkbare Verkaufsflächen wären nur möglich, wenn gleichzeitig eine Reduktion von zentrenrelevanten Sortimenten auf dem HUMA-Areal gelingt.

4.4. Entwicklungsperspektive Stadthalle Schwabach (CIMA, 2014)

Der seit 1962 bestehende Saal ist der größte Veranstaltungssaal der Stadt, jedoch aufgrund seines Alters nicht mehr auf dem aktuellen Stand der Technik; die langfristige Konkurrenzfähigkeit ist fraglich. Zu klären war, ob der bisherige Saal saniert werden soll oder ein Neubau an bisheriger oder anderer Stelle erfolgen soll. Weiter waren die Fragen des passenden Betriebsmodells und die Nachfrage für Tagungsräumlichkeiten zu klären.

Es wurden Modelle und Standorte für einen neuen „Markgrafensaal“ untersucht und im Rahmen eines Informationsaustauschs mit Hallenbetreibern in Amberg und Schweinfurt abgeglichen. Für die weitergehenden Planungen war es angezeigt, die Thematik von außen betrach-

ten zu lassen. Für diese Analyse wurde 2013 die Beratungsgesellschaft CIMA beauftragt, die bereits viel Erfahrung in der Region sammeln konnte. Über das Ergebnis des Gutachtens wurde im Juli 2014 im Stadtrat beraten und beschlossen den Saal am bisherigen Standort beizubehalten und eine Weiterentwicklung aus dem Bestand heraus anzustreben.

Für einen optimierten Betrieb des Markgrafenaareals, war es notwendig, mögliche Optionen für eine Verlagerung des Saalbaus zu prüfen. Fünf **mögliche Standorte** für den Markgrafensaal sind von der Projektgruppe untersucht worden, von denen drei durch CIMA detailliert analysiert wurden:

- Am jetzigen Standort als Sanierung oder Neubau
- Am ehem. Finanzamt, Bahnhofstraße
- Fläche um den „BayWa –Parkplatz an der Angerstraße

Die Erreichbarkeit aller drei Standorte ist sehr gut und weist keine relevanten Unterschiede auf. Die Innenstadtnähe bringt Vorteile (Kopplung zu anderen Nutzungen) und Nachteile (Verkehr), die je nach Positionierung und Nutzung der Halle differenziert zu bewerten sind. Bei der Gegenüberstellung der Standorte zeigt sich keiner als besonders herausragend, so dass empfohlen wird, den jetzigen Standort beizubehalten.



Luftbild Markgrafenaareal

CIMA untersuchte im Rahmen der Standortfrage eines neuen Veranstaltungssaals auch die Notwendigkeit / **Möglichkeit eines Kongress- und Tagungszentrum** für Schwabach mit folgendem Ergebnis: „In Schwabach müsste die Nachfrage im Bereich Kongresse, Tagungen und Veranstaltungen überwiegend extern gespeist werden, da von Unternehmensseite nur eine geringe Nachfrage besteht. Die Lage im Ballungsraum Nürnberg ist zwar vorteilhaft, doch ist die Region bereits sehr gut mit Veranstaltungsräumlichkeiten ausgestattet. Externe Nachfrage aus der Region zu generieren, ist in einem starken Wettbewerbsumfeld als eher schwie-

rig einzuschätzen. Die möglichen Effekte auf das Übernachtungsaufkommen in Schwabach sind als eher gering einzuschätzen. Ausgehend von rd. 75.000 Übernachtungen in gewerblichen Beherbergungsbetrieben ab neun Betten (Schwabach 2012) führen die aus der Befragung ableitbaren Nächtigungen zu keiner wesentlichen Steigerung des Übernachtungsaufkommens.“ Damit ist für die Abdeckung des in Schwabach bestehenden Bedarfs ein Veranstaltungssaal ausreichend.

Ein **Weiterbetrieb** des bestehenden Saals über einen kurzen Zeitraum hinaus schien vor wenigen Jahren aufgrund des baulichen Zustands sehr unsicher. Es stand die Frage im Raum, ob eine Generalsanierung oder ein Neubau vorzugswürdig wären. Nachdem sich das Gebäudemangement mit dem Saal auseinander gesetzt hatte. Im Rahmen der gesetzlich vorgeschriebenen Überprüfungen nach Versammlungsstätten Verordnung (VStättV traten erhebliche Sicherheitsmängel zu Tage. Diese führten in den Jahren 2011/12 zu Investitionen in Höhe von rund 380.000 EUR. Dadurch ist heute von einer Betriebssicherheit des Saals für die nächsten Jahre auszugehen, wenn Instandhaltung, Wartungen und Prüfungen nach SPrüfV regelmäßig durchgeführt werden.

Alternativ wäre es auch möglich, einen **Saalneubau** auf dem MGA, entlang der Eisentrautstraße zu erstellen. Dabei bliebe der Altbau während der Bauphase im Betrieb. Nach Fertigstellung des Neubaus könnte der alte Saal für die notwendigen Parkplätze abgerissen werden.

4.5. Vorstudie zur Sanierung des Untersuchungsgebietes Bahnhofstraße

Als Vorbereitung zur Programmaufnahme in das Förderprogramm „Stadtumbau West“ wurde 2011 eine Vorstudie zur Sanierung des Untersuchungsgebiets „Bahnhofstraße“ erstellt. Von der Regierung von Mittelfranken der Programmaufnahme 2012 zugestimmt. Die Vorstudie wurde als Grundlage der vorbereitenden Untersuchungen durch die Regierung anerkannt und in die aktuellen Unterlagen eingearbeitet.

4.6. Eigentümer-/Anlieger-/ Unternehmerbefragung (Toposteam Nürnberg, 2013)

Der Erfolg städtebaulicher Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahmen wird ganz wesentlich von der Mitwirkungsbereitschaft der betroffenen Eigentümer, Mieter, Pächter und sonstigen Nutzer des Gebietes abhängen. Die Stadt Schwabach legt auch aus diesem Grund großen Wert auf eine frühzeitige und intensive Beteiligung der betroffenen Akteure vor Ort. Zur Erstellung eines Meinungsbildes der Bevölkerung wurde im Mai 2013 eine schriftliche Befragung aller Haushalte und Eigentümer des betroffenen Bereichs durchgeführt. Darin wurden bestehende Stärken und Schwächen, Dringlichkeiten, Verbesserungsvorschläge und eigene Wünsche der Befragten erfasst. Das Nebeneinander von Wohnen, Dienstleistungen, Handwerk, Gastronomie, Gewerbe und Einzelhandel prägt das Untersuchungsgebiet bis heute. Um den Nutzungsmix und die „Bahnhofstraße“ als zentralen Versorgungsbereich weiter zu entwickeln, wurden alle interessierten Geschäftsbetreiber im Untersuchungsgebiet in einem Kurzinterview über Vor- Nachteile ihres Geschäftsstandorts und ihre Zukunftsabsichten befragt.



Ergebnisse der Haushaltsbefragung

Wie beurteilen Sie das Untersuchungsgebiet „Bahnhofstraße“ im Hinblick auf ...?

	sehr gut	eher gut	weder noch	eher schlecht	sehr schlecht	weiß nicht
Straßenanbindung	52,5%	40,0%	2,5%	0,0%	2,5%	2,5%
Stellplatzangebot	14,0%	25,6%	9,3%	27,9%	18,6%	4,6%
Fuß- / Radwege	14,3%	33,3%	14,3%	23,8%	9,5%	4,8%
Busverbindungen	28,6%	33,3%	9,5%	9,5%	0,0%	19,1%
Einkaufsmöglichkeiten	4,7%	23,3%	25,5%	27,9%	13,9%	4,7%
Gastronomieangebote	7,1%	23,8%	28,6%	23,8%	11,9%	4,8%
Kultur- / Freizeitangebote	2,3%	15,9%	22,7%	29,5%	18,2%	11,4%
Angebote für Kinder und Jugendliche	0,0%	7,4%	19,5%	26,8%	26,8%	19,5%
Angebote für Senioren	4,6%	7,0%	34,9%	16,3%	11,6%	25,6%
Wohnsituation	11,9%	35,7%	21,4%	11,9%	11,9%	7,0%
Stadtbild	4,7%	35,7%	26,2%	23,8%	4,8%	4,8%
Nutzungsmöglichkeiten von Grün- und Freiflächen	22,7%	38,6%	11,4%	11,4%	11,4%	4,5%
Ihre sozialen Kontakte	2,3%	34,1%	29,5%	20,5%	2,3%	11,3%

Tab. 2: Wie beurteilen Sie das Untersuchungsgebiet im Hinblick auf ...? (n=43)

Von insgesamt 13 **Standortfaktoren** bewerten die Bürgerinnen und Bürger, 7 mit „sehr gut“ bzw. „eher gut“. Die anderen Sechs dagegen mit „eher schlecht“ bis „sehr schlecht“. Positiv wird von den Befragten insbesondere die Straßenanbindung des Gebiets beurteilt. 92,5% der Befragten betrachten sie als eher bis sehr gut. Auch die Busverbindungen und die Nutzungsmöglichkeiten von Grün- und Freiflächen beurteilen über 60% der befragten Haushalte positiv. In Bezug auf die Busverbindungen fällt auf, dass nur weniger als 10% der Befragten mit der Situation unzufrieden sind. Die Wohnsituation und die Fuß- und Radwege befinden noch über 47% der Menschen für gut. Negativ bewertet über die Hälfte der Befragten vor allem das Angebot für Kinder und Jugendliche. Auffallend ist, dass dies der einzige Standortfaktor ist, der auf keinem Fragebogen für „sehr gut“ befunden wird. Danach werden die Kultur- und Freizeitangebote sowie die Situation der Stellplätze am häufigsten bemängelt, gefolgt von den Einkaufsmöglichkeiten, mit immer noch über 40% Kritikern.



Wie bewerten Sie die Dringlichkeit folgender möglicher Verbesserungsmaßnahmen für das Untersuchungsgebiet „Bahnhofstraße“?

	sehr wichtig	eher wichtig	weder noch	eher unwichtig	sehr unwichtig	weiß nicht
Neugestaltung öffentlicher Straßenräume (n=43)	23%	33%	19%	16%	7%	2%
Verkehrsberuhigende Maßnahmen (n=43)	37%	21%	21%	12%	9%	0%
Lärmschutzmaßnahmen (n=42)	43%	26%	14%	14%	3%	0%
Verbesserungen an privaten Gebäuden und Freiflächen (n=42)	26%	24%	41%	2%	5%	2%
Umstrukturierung von Gewerbeflächen (n=42)	17%	24%	36%	9%	9%	5%
Erweiterung des Angebots an Gemeindebedarfsflächen (Kultur, Sport, etc.) (n=43)	19%	28%	35%	7%	7%	4%
Erweiterung des Angebots an öffentlichen Grünflächen (n=43)	7%	23%	35%	23%	9%	2%
Erweiterung/Ergänzung des Wohnungsangebots (n=44)	14%	16%	45%	11%	9%	5%
Erweiterung/Ergänzung gewerblicher Nutzungen (n=44)	7%	20%	30%	23%	16%	4%
Erstellen eines Energiekonzepts (n=44)	9%	25%	34%	12%	11%	9%

Tab. 4: Wie bewerten Sie die Dringlichkeit folgender möglicher Verbesserungsmaßnahmen?

Bereits in der **Grobanalyse und vorläufigen Betrachtung des „Untersuchungsgebiets Bahnhofstraße“** wurden mögliche räumliche Schwerpunkte und notwendige Maßnahmen benannt. So bedarf es beispielsweise einer sinnvollen Nachnutzung der Brachflächen der Deutschen Bahn und weiterer Flächen die einen Nutzungswandel erfordern. Eine wesentliche Voraussetzung zur erfolgreichen Umsetzung ist die Akzeptanz der Bevölkerung. Die Antworten auf die Frage „Wie bewerten Sie die Dringlichkeit folgender möglicher Verbesserungsmaßnahmen im Untersuchungsgebiet „Bahnhofstraße“?“ machen deutlich, dass auch die Befragungsteilnehmer Handlungsbedarf erkennen, wenn auch nicht zwingend bezüglich aller abgefragten Themen. Die ersten drei Themen, also die Neugestaltung öffentlicher Straßenräume, Verkehrsberuhigende Maßnahmen und vor allem Lärmschutzmaßnahmen befinden mehr als die Hälfte der Befragten Haushalte und Eigentümer für „sehr wichtig“ bzw. zumindest „eher wichtig“. Genau die Hälfte der Bürgerinnen und Bürger hält auch die Verbesserungen an privaten Gebäuden und Freiflächen für recht dringend. Für „eher unwichtig“ bis „sehr unwichtig“ befinden mindestens ein Drittel der Teilnehmer die Erweiterung öffentlicher Grünflächen sowie Erweiterung bzw. Ergänzung gewerblicher Nutzungen.

Etwas mehr als die Hälfte der befragten Bürgerinnen und Bürger hat **spezielle Wünsche und Verbesserungsvorschläge für das „Untersuchungsgebiet Bahnhofstraße“**. Insgesamt kamen aus 23 Haushalten zusammen 40 Vorschläge.

Der mit zwölf Stimmen am häufigsten geäußerte Wunsch ist die Verkehrsberuhigung im Untersuchungsgebiet. Dabei wird das Aufstellen von Blitzanlagen sowie eine Verbesserung der

Ampelsituation genannt. Mehrere Bürger erhoffen sich auch eine Lärmreduzierung von diesen Maßnahmen.

Der danach am öftesten genannte Vorschlag ist die Verbesserung der Stellplatzsituation. Gefordert werden beispielsweise eine höhere Anzahl an (kostenlosen) Parkplätzen und das Ausschreiben von Anwohnerparkplätzen. Einige Befragte möchten, dass so unter anderem das Zuparken von Einfahrten und Gehwegen vermieden wird.

An dritter Stelle werden Veränderungen an Rad- und Fußwegen vorgeschlagen. Einige Bürgerinnen und Bürger beschwerten sich über kaputte Gehsteige bzw. wünschen sich eine klare Grenze zwischen Fuß- und Radwegen. Sie schlagen vor die Radwege geräumiger auszubauen und Hindernisse wie Laternenmasten und Pfosten zu verlegen. Gegenstimmen hingegen wünschen sich Maßnahmen um Fahrradfahrer an zu schnellem Bergabfahren zu hindern und so die Gefahrensituationen mit ausparkenden Autos zu reduzieren.

Ebenfalls auf Platz drei der am häufigsten geäußerten Wünsche liegen die Verbesserungsvorschläge zu Nutzungsänderungen und Sanierungen. Dazu zählen beispielsweise die Aussiedlung von Gewerbebetrieben und deren Umwandlung in Wohnraum, die Ansiedlung von mehr Einzelhandel oder die Forderung nach aktiver Umgestaltung des Markgrafensaals. Außerdem werden die Renovierung und Sanierung älterer Gebäude und ungenutzter Flächen als erforderliche Maßnahmen benannt.

Einige Befragte wünschen sich die Aufstellung öffentlicher Mülleimer, z.B. an Haltestellen, um die Sauberkeit der Straße aber auch der eigenen Vorgärten zu verbessern.

Zum Thema Begrünung widersprechen sich die Wünsche. Eine Stimme wünscht sich weniger Bäume, um dafür mehr Stellplätze zu ermöglichen, zwei andere Befragungsteilnehmer schlagen mehr Begrünung am Straßenrand vor.

Bei der Frage nach ihrer **Zufriedenheit mit der eigenen Wohnsituation** gab der deutlich überwiegende Anteil der Personen (91%) an, zufrieden zu sein. Bei genauer Nachfrage nach einzelnen Kriterien bezüglich der Wohnsituation ergab sich folgendes Meinungsbild:

Mit der Wohnungsgröße sind 58% der Bürgerinnen und Bürger sehr zufrieden und 31% zufrieden. Gute zwei Drittel der Befragten finden ihre Heizung „sehr gut“ oder zumindest „gut“. 19% bewerten sie als befriedigend und insgesamt 14% sind mit ihrer Heizung eher unzufrieden oder bewerten sie sogar als „unzureichend“. Die Hälfte der Personen bewerten die gegebenen Aufenthaltsmöglichkeiten im Freien wie Balkone, Terrassen oder Hofflächen ihrer Wohnungen mit „sehr gut“ oder „gut“. 34% beschreiben sie jedoch als „mangelhaft“ oder „unzureichend“. Bezüglich der Dämmungen der Wohnungen steigt der Anteil der unzufriedenen gegenüber den zufriedenen Befragten deutlich an. Nur noch 11% bewerten die ihrer Wohnung als „sehr gut“ und 26 % als „gut“. Fast die Hälfte der Befragten beschreibt die Dämmung jedoch nur als „ausreichend“, „mangelhaft“ oder „unzureichend“.

Am negativsten wird die Barrierefreiheit in den Wohnungen bewertet. Mit 53% bewertet über die Hälfte der Umfrageteilnehmer die Situation mit maximal „ausreichend“.

Auf die Frage nach den größten Vorteilen ihres Wohnstandorts beziehen sich 39 % der Antworten auf die zentrale und innenstadtnahe Lage. Dabei wird auch die Nähe zu Behörden genannt. Dem folgen viele Arten der verkehrlichen Anbindung, wobei die Bahnhofsnähe von 19% der Bürgerinnen und Bürger besonders geschätzt wird. Aber auch die Autobahnanbindung, die Busverbindungen und die Gesamtsituation der Verkehrsanbindungen werden gut bewertet. 13% der Befragten heben die gute Lage zum Stadtpark und Parkbad hervor.

Am häufigsten – mit 38% – wird Verkehrslärms als größter **Nachteil des Untersuchungsgebiets** genannt. Auch Verkehrsgefahren und weitere Verkehrsemissionen wie Abgase werden kritisiert. Rund 17% der Befragten nennen Störungen durch Gewerbe als Nachteil des Gebietes. Außerdem werden fehlende Stellplätze (6% der Antworten) und fehlende Einkaufsmöglichkeiten (4%) bemängelt.

Während sich die Bürgerinnen und Bürger bei den Vorteilen des Gebietes relativ einig waren und nahezu alle Nennungen einer Kategorie zugeordnet werden konnte, fällt die Spalte „Sontige“ bei der Frage nach den Nachteilen sehr groß aus. So werden beispielsweise auch folgende Nachteile aufgezählt: Fehlende Spielflächen für Kinder, hoher Anteil an Migranten, enge Bebauung zu Nachbarhäusern sowie die Sanierungsbedürftigkeit von Gebäuden.

Ergebnisse der Eigentümerbefragung

25 Befragte geben an Eigentümer zu sein und 59% davon nutzen ihre Grundstücke selbst. Auf die Frage „Planen Sie **Sanierungsmaßnahmen** an Ihrem Anwesen?“ antworten 13 Eigentümer – 54% – mit „ja“, wobei sieben Maßnahmen bereits „kurzfristig“, also bis 2015 geplant waren. Weitere fünf Sanierungsvorhaben sind bis 2020 geplant und sollen demnach „mittelfristig“ durchgeführt werden. Die meisten Sanierungen sind an Fassaden, Fenstern und den Innenräumen geplant. Je sechs Eigentümer geben an hier Maßnahmen ergreifen zu wollen. Insgesamt fünf Eigentümer planen die Dächer zu sanieren und zwei Befragte geben an ihre Heizungen modernisieren zu wollen.

Um den eventuellen Bedarf eines **alternativen Energienetzes** zu erfassen wurden die Eigentümer nach der Art ihrer Heizungen gefragt. Ihre Gebäude beheizen 25% der Eigentümer mit Öl, 69% mit Gas und 6% mit Holz. Neun Eigentümer geben an sich für eine alternative Energieversorgung, wie beispielsweise ein Nahwärmenetz, zu interessieren. 14 weitere – fast zwei Drittel aller befragten Besitzer – sind jedoch nicht interessiert.

Die Frage nach eigenen **Bauabsichten** im Untersuchungsgebiet beantworten zwei Eigentümer mit „ja“. In beiden Fällen handelt es sich dabei um Um- bzw. Anbauvorhaben, wobei ein Eigentümer sein Bauvorhaben kurzfristig und einer mittelfristig plant.

Angaben zu möglichen **Nutzungsänderungen** macht lediglich einer der 23 Eigentümer. Geplant ist der kurzfristige Wandel einer Gewerbefläche zum Wohnstandort bis 2015.

Auch die Frage nach dem Vorhaben ein **Grundstück** im Untersuchungsgebiet zu verkaufen beantwortet nur einer der Eigentümer positiv. Fünf Personen sind hingegen interessiert an Grunderwerb.

Ergebnisse der Unternehmerbefragung

Insgesamt haben sich 33 Unternehmen an den Interviews beteiligt. Die Übrigen waren an einer Befragung nicht interessiert bzw. tagsüber nicht in ihrem Betrieb anzutreffen.

Die befragten Unternehmen lassen sich in die Wirtschaftsbereiche Dienstleistungen, Gastronomie, Handwerk und Einzelhandel untergliedern. Vier Betriebe lassen sich nach eigenen Angaben zwei Bereichen zuordnen, wodurch die Größe der Stichprobe bei 37 Antworten liegt.

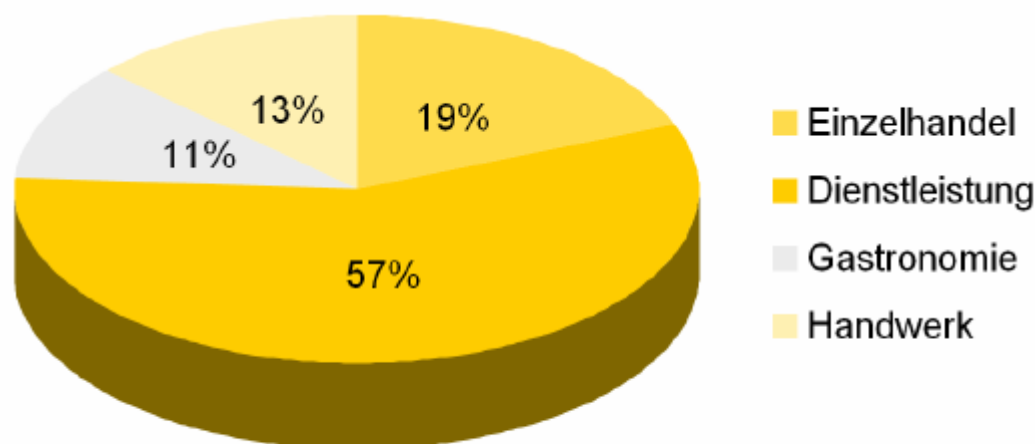


Abb. 19: Unternehmen nach Wirtschaftsbereichen (n=37)

Auf die Frage nach dem größten **Vorteil des Standorts** „Bahnhofstraße“ wurden 48 Antworten gegeben. Am besten gefällt 14 Befragten die gute und zentrale Lage des Standortes. An zweiter Stelle nennen zehn Personen die Nähe zum Bahnhof, gefolgt von sieben Antworten zur allgemein guten Verkehrsanbindung. Die Parkplatzsituation wird von sechs Unternehmen positiv bewertet und vier Befragte schätzen den Stadtpark. Dreimal wird der hohe Durchgangsverkehr von Autos und Fußgängern positiv hervorgehoben. Es werden noch die Werbemöglichkeiten, die historischen Räumlichkeiten und die günstigen Mieten als Vorteil des Untersuchungsgebiets genannt.

Unzufrieden äußern sich die Befragten vor allem mit der Parkplatzsituation im Untersuchungsgebiet. Es werden Lärm und der hohe Durchgangsverkehr (6 Befragte) sowie das Ambiente bzw. städtebauliche Umfeld (5 Befragte) als Nachteil des Standorts genannt. Vier Befragte stören sich an den vorhandenen Gewerbebetrieben. Je zwei Antworten kritisieren die Kleinkriminalität bzw. den Vandalismus, die Situation der Radwege und die oftmals zu schnellen Radfahrer, sowie das Vorhandensein der Moschee.

Die **wirtschaftliche Zukunft** des Standorts „Bahnhofstraße“ bewerten 15 von 33 Befragten mit „eher gut“. Insgesamt bewerten 17 – und damit gut die Hälfte der Unternehmen – die Zukunft der Bahnhofstraße positiv. 24%, bzw. acht Befragte, schätzen die wirtschaftliche Zukunft des Untersuchungsgebiets neutral ein. Vier Personen gehen von einer „eher schlechten“ Zukunft aus.

Fast 80% der Befragten – insgesamt 26 von 33 – geben an, keine größeren **betrieblichen Veränderungen** zu planen. Zwei Betriebe wissen keine Antwort, fünf Betriebe jedoch planen größere Veränderungen. Alle Änderungen sind kurzfristig (bis 2015) geplant. Zwei Betriebe möchten ausbauen und erweitern.



Wenn Sie jetzt speziell an Ihr eigenes Geschäft denken – wie würden Sie folgende Aspekte bewerten?

	sehr gut	eher gut	weder noch	eher schlecht	sehr schlecht	weiß nicht
Synergieeffekte n=(32)	0	7	16	5	1	3
Städtebauliches Umfeld n=(32)	2	9	11	8	0	2
Erweiterungsmöglichkeiten n=(30)	0	7	11	8	3	1
Stellplatzangebot n=(33)	3	9	4	12	5	0
fußläufige Erreichbarkeit n=(33)	14	14	3	1	0	1

Tab. 11: Wie würden Sie folgende Aspekte bewerten?

85% der Unternehmerinnen und Unternehmer sehen vor allem die fußläufige Erreichbarkeit als **Vorteil ihres Standorts**. Das Stellplatzangebot hingegen bewerten rund die Hälfte – 17 Befragte – negativ. Positiv bewertet wird die Stellplatzsituation nur von einigen Unternehmen, die sich in der Bahnhofstraße zwischen Altstadt und der Maximilianstraße befinden. Jedoch auch in diesem Bereich gehen die Meinungen teilweise auseinander. Das städtebauliche Umfeld bewertet etwa ein Drittel aller Befragten im Bezug auf das eigene Geschäft positiv. Bezogen auf die Erweiterungsmöglichkeiten, das städtebauliche Umfeld und die Synergieeffekte antwortet jeweils der größte Teil der Befragten mit „weder noch“. Bei der Frage nach vorhandenen Synergieeffekten sind es sogar 50%, die diese Antwort geben. Die Erweiterungsmöglichkeiten werden von 40% der Befragten als schlecht bis sehr schlecht bewertet. Kein einziges Unternehmen bewertet sie als „sehr gut“. Auch die Synergieeffekte erhalten keine einzige Bestnote.

Überlegungen und erste Vorschläge zur Entwicklung des „Sanierungsgebiets Bahnhofstraße“ werden sich nur erfolgreich umsetzen lassen, wenn sie die Akzeptanz der Bevölkerung und der betroffenen Betriebe erfahren. Wie die Haushalts- und Eigentümerbefragung wurden auch die Gewerbetreibenden um Ihre Meinung zur **Dringlichkeit möglicher Verbesserungsmaßnahmen gebeten**. Sechs Unternehmerinnen und Unternehmer – 18 % – bewerten die Erstellung eines Energiekonzepts als „sehr wichtig“. Neun weitere immer noch als „eher wichtig“. Somit ist fast die Hälfte der Befragten dem Thema gegenüber positiv gestimmt. Gleichzeitig sind jedoch etwas mehr als ein Drittel der Meinung, dass die Erstellung eines Energiekonzepts „eher unwichtig“ bis „sehr unwichtig“ ist.

Auch die Gewerbetreibenden erkennen Sanierungsbedarf im Untersuchungsgebiet. Es ist jedoch auffällig, dass sie die **Dringlichkeit im Vergleich zu den befragten Haushalten** generell deutlich niedriger einstufen. Die Gewerbetreibenden sehen nur in Bezug auf zwei Fragen dringenderen Handlungsbedarf als die Haushalte. Dabei handelt es sich erstens um die Erstellung eines Energiekonzepts, die von gut 45% der Unternehmen als „sehr wichtig“ bzw. „eher wichtig“ eingeschätzt wird. 18 % sehen sogar dringenden Handlungsbedarf. Zweitens geht es um die Frage, ob gewerbliche Nutzflächen erweitert bzw. ergänzt werden sollen. Mit 49% sieht nahezu die Hälfte der Unternehmerinnen und Unternehmer diesbezüglich Handlungsbedarf, bei der Haushaltsbefragung hingegen sprachen sich nur 27% dafür aus. Mit 67 % wird der Ausbau von Wohnraum von den Gewerbetreibenden als „eher unwichtig“ bis „sehr unwichtig“ eingeschätzt. Die Erweiterung des Angebots an öffentlichen Grünflächen bewerten sogar 71,5 % mit einer geringen Dringlichkeit. Auch für die Umstrukturierung von Gewerbeflächen, Lärmschutzmaßnahmen und verkehrsberuhigenden Maßnahmen findet sich keine Mehrheit. Bezüglich der verkehrsberuhigenden Maßnahmen ist sogar ein gutes Drittel der Unternehmen der Meinung, dass diese „sehr unwichtig“ seien. Die befragten Haushalte hingegen geben bei

dieser Frage mit über 50% einen sehr bis eher dringenden Handlungsbedarf an. In Bezug auf die Frage nach der Dringlichkeit der Neugestaltung öffentlicher Straßenräume wird eine Uneinigkeit innerhalb der Gruppe der Unternehmerinnen und Unternehmern deutlich. 45 % der Befragten schätzen die Dringlichkeit eher hoch ein, 48 % eher niedrig. Mehr als die Hälfte der Haushalte bewertete diese Frage hingegen positiv und nur 23 % sprachen sich für eine geringe Dringlichkeit aus.

Die **Wünsche und Vorschläge der Betriebe** lassen sich in sechs Kategorien unterteilen. Verglichen mit der Haushaltsbefragung vom Mai 2013 überschneiden sich die Kategorien bezüglich der Verbesserung der Stellplatzsituation und der Verkehrsberuhigenden Maßnahmen. Der Wunsch nach mehr Pflege des öffentlichen Raums überschneidet sich außerdem mit dem konkreten Vorschlag der Haushalte, mehr Abfallbehälter aufzustellen.

Am häufigsten – 13mal – wurde die Verbesserung der Parkplatzsituation genannt. Die Betriebe wünschen sich mehr kostenlose Dauerparkplätze und befristete Haltebereiche, sowie den Bau einer Tiefgarage.

An Zweiter Stelle – elfmal erwähnt – steht der Wunsch nach mehr Sauberkeit und Pflege des öffentlichen Raums. Dazu zählen die Reinigung und Instandhaltung der Wege, Unkrautpflege sowie das Nachziehen von Fahrbahnmarkierungen an Ausfahrten, (Rad-)Wegen und Parkplätzen. Auch durch mehr Ordentlichkeit und die komplette Neugestaltung mancher Gebäude soll die Außenwirkung verbessert und „hübscher“ werden.

Verkehrsberuhigende Maßnahmen wünschen sich acht Unternehmerinnen und Unternehmer. Den Anregungen nach soll das Tempo grundsätzlich reduziert werden, beispielsweise durch eine Verkehrsinsel. Konkret wird nach einer Verbesserung der Ampelsituation für Fußgänger gebeten, einer verbesserten Ampelschaltung insgesamt, sowie Maßnahmen um zu schnelles Fahrradfahren zu vermeiden.

Sollte der Markgrafensaal umgestaltet werden wünscht sich ein Betrieb, dass der dadurch verursachte Verkehr nicht über die Bahnhofstraße geleitet wird.

Für sieben Befragte spielt der Erhalt der Infrastruktur eine wichtige Rolle. Im Rahmen von Sanierungsarbeiten wünschen sie sich den Schutz der guten Verkehrsanbindung und auch den Erhalt des Durchgangsverkehrs. Neben der Verkehrsinfrastruktur regen einige Betriebe auch eine Verbesserung der Gastronomiesituation und weiteren Infrastruktur an. Sie schlagen vor Kleinbetriebe wie einen Bäcker, eine Eisdiele, kleine Läden und/oder ein kleines Restaurant anzusiedeln.

Vier Personen schlagen ein besseres Angebot für Kinder bzw. Jugendliche und Senioren vor. Dadurch soll einerseits nur das Angebot gesteigert und somit die Situation für die Betroffenen verbessert werden, andererseits erhoffen sich zwei Betriebe von mehr Kontrolle der Jugendlichen eine Beruhigung des Untersuchungsgebiets. Vandalismus soll somit vorgebeugt und vermieden werden.

Ein Betrieb schlägt dafür die Flächen der „RIBE“ vor, sollten diese frei werden. Diese Flächen seien „zu schade“ für Wohnungen und sollten zu Zwecken des Allgemeinwohls genutzt und gestaltet werden. Dabei fallen die Wörter Kinderkino, Sporthalle, Straßenfest und Faschingsumzug, zur Belebung des aktiven Gesellschaftslebens.

In Einzelterminen wurden Gespräche mit den beiden größten Betrieben, BayWA (März 2015) und RIBE (Mai 2015), im Gebiet geführt. Bei beiden Betrieben laufen Umstrukturierungen. Mittelfristig sind Veränderungen zu erwarten, welche Einfluss auf die städtebauliche Entwicklung im Gebiets haben werden.

4.7. Energetische Sanierung

Durch die Novellierung des BauGB im Jahr 2011 wurde das Thema Klimaschutz als städtebauliche Aufgabe platziert. Beim Stadtumbau sowie bei der Stadtsanierung müssen Sanierungsmaßnahmen klimagerecht durchgeführt werden. Im Untersuchungsgebiet Bahnhofstraße soll dieser Aspekt besonders berücksichtigt werden.

Maßnahmen wie Entsiegelung und Begrünung gelten als Anpassungsmaßnahmen an den Klimawandel. Die Anpassung an den Klimawandel spielt bei zukunftsweisenden und beispielhaften Sanierungen eine wichtige Rolle. Bedingt durch den Klimawandel werden längere und wärmere Hitzeperioden erwartet. Begrünung auf Freiflächen, Dachfläche oder Fassaden verbessern das Mikroklima und erhöhen die Aufenthaltsqualität. Außerdem ist mit stärkeren Niederschlägen zu rechnen, weswegen eine Entsiegelung von Flächen sehr wünschenswert ist. Bei der Gebäudesanierung spielt die energetische Sanierung eine große Rolle. Im Gebiet befinden sich zahlreiche sanierungsbedürftige Gebäude sowie mehrere Baudenkmäler. Die energetische Sanierung der denkmalgeschützten Bausubstanz ist aufwändig und mit besonderen Schwierigkeiten verbunden.

Es sollen gebietsbezogene Energiekonzepte erstellt werden. Zuvor ist es nötig, die klimatischen Datengrundlagen aufzunehmen und den Bestand aus energetischer Sicht zu erfassen. Die Errichtung von Anlagen zur Nutzung erneuerbarer Energien (Solaranlagen, Blockheizkraftwerk) und effiziente Energiekonzepte (Abwärmenutzung, usw.) sind im Untersuchungsgebiet gut vorstellbar.

4.8. Zusammenfassende Bewertung

Im Untersuchungsgebiet ergeben sich zusammenfassend folgende Defizite:

Bereich Markgrafenaareal/ Postgelände

- Hoher Versiegelungsgrad, monotone und rein funktionale Gestaltung der Freiflächen
- Fehlende Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums
- Markgrafensaal sanierungsbedürftig
- Postgebäude sanierungsbedürftig, Obergeschoße stehen teilweise leer,
- Fußläufige Anbindung an die Innenstadt nur über lange Wartezeiten an der Ampel
- Fehlende Raumkanten im Kreuzungsbereich
- Erheblicher Flächenanteil dient als Parkraum für die Altstadt

Bereich Bahnhofstraße

- Beeinträchtigung durch Lärm und Abgase
- Für die Fußgänger und Radfahrer ist die Bahnhofstraße unattraktiv und gefährlich
- Stadtbild wird durch ruhenden Verkehr beherrscht
- Gestalterische Defizite des öffentl. Raums, durchgängiges Gestaltungskonzept fehlt
- Sanierungsbedürftige Gebäude
- Erhalt der Straßenbäume problematisch wg. zu kleiner Pflanzflächen
- Hinterhöfe mit heterogener Gestaltung und hohem Versiegelungsgrad
- Vorgärtengestaltung verbesserungsfähig

- Unattraktives Wohnumfeld

Bereich RIBE-Areal

- Funktionsverlust nach Verlagerung der Produktion
- Altlastenverdacht
- Hoher Versiegelungsgrad, monotone und rein funktionale Gestaltung der Freiflächen
- Unattraktiver Straßenraum und Wegebeziehungen
- Durch ruhender Verkehr dominierter Straßenraum
- Beeinträchtigung durch gewerbliche Nutzung (Lärm- und Geruchsemission)
- Ungeordnete gewerbliche Struktur
- Hoher LKW-Anteil in der Walpersdorfer Straße
- Fehlendes Entwicklungspotential für Gewerbenutzung
- Parkdruck in der Walpersdorfer Straße

Bereich Baywa

- Sanierungsbedürftige Bausubstanz, besonders des Baudenkmals
- Altlasten (Tankstelle)
- Hoher LKW-Anteil in der Angerstraße
- Hoher Versiegelungsgrad, Freiflächennutzung durch offenen Lagerbereich (Baustoffe)
- Fehlende Raumkante bei Bahnhofstraße 30
- Fehlendes Entwicklungspotential für Gewerbestandort Agrar +Technik

Bereich Bahn-Areal

- Altlasten
- Bahnbrache
- Bahnlärm
- Prägung durch ruhenden Verkehr (wildes Parken)
- Sanierungsbedürftige Bausubstanz
- Fehlende Durchgängigkeit / Verbindung zwischen Gewerbegebiet und Parkierung
- Fehlende Radwegverbindung Angerstraße/Bahnhof (Unfallschwerpunkt Einmündung Angerstraße / Bahnhofskreuzung)
- Fehlende Anbindung an Naherholung über Landschaftspark Süd

4.8.1 Brachflächen

Nach der Aufgabe der Nutzung durch die Bahn (ehemalige Güterverladerampe) stellen die städtischen Flächen an der Eilgutstraße ein überwiegend ungenutztes innenstadtnahes Flächenpotential dar, dessen zukünftige Entwicklung offen ist. Die fehlende Planungssicherheit wirkt sich auch negativ auf die angrenzenden Grundstücke aus.

4.8.2 Funktionale/ strukturelle Mängel

Bei den gewerblichen Nutzungen im Untersuchungsgebiet stagniert die Entwicklung zunehmend. Der Gebäudebestand kann den heutigen technischen und räumlichen Anforderungen nicht mehr gerecht werden. Die innerstädtische Lage führt zu Konflikten. Investitionen bleiben aus. Besonders gravierend zeigt sich der Sanierungsstau bei den betroffenen Denkmälern.

Die zentrale Lage des Gebiets und vorhandene versorgungstechnische Einbindung in das Stadtgefüge bietet die Möglichkeit einer wirtschaftlichen Ausnutzung der technischen Infrastruktur. Erschließungsstraßen sind vorhanden, bedürfen aber einer bedarfsgerechten Erneuerung mit einer Reduzierung des Durchgangsverkehrs. Fuß- und Fahrradverbindungen müssen unter Beachtung eines barrierefreien Ausbaus sicherer und attraktiver werden. Die Anbindung an den ÖPNV ist gut, bleibt aber in der Auslastung weit unter ihren Möglichkeiten. Der barrierefreie Ausbau der Haltestellen ist anzustreben.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass Funktion und Struktur im Gebiet Mängel aufweisen, die dem hochwertigen innerstädtischen Standort nicht gerecht werden.

4.8.3 Mängel Gebäude und Freiflächen

Das Untersuchungsgebiet ist geprägt von ungegliederten, großflächig versiegelten Flächen und Straßen. Vorhandene öffentliche Freiflächen bieten keine Aufenthaltsqualität.

Mängel beim Gebäudebestand erschließen sich im Gebiet teilweise erst auf den zweiten Blick. Bei den Wohngebäuden wurde in den vergangenen Jahren verstärkt investiert und Sanierungen durchgeführt, die sich positiv auf das Straßenbild auswirken. Rück- sowie Nebengebäude und Nutzungen in zweiter Reihe wurden dabei kaum berücksichtigt. Die privaten Freiflächen sind häufig vollständig versiegelt und dienen ausschließlich als Parkraum. Den Vorgartenzonen entlang der Bahnhofstraße fehlt ein einheitliches Erscheinungsbild.

Handlungsbedarf besteht im Bereich des Markgrafensaals, da die mit dem Saal zusammenhängenden Gebäude auf dem Areal (z.B. ehemaliges Hotel, Verwaltungsbau entlang Stadtparkstraße, Postgebäude) erheblichen Sanierungsrückstau aufweisen. Auch liegen beim Markgrafensaal, trotz bereits erfolgter Investitionen, technische und logistische Mängel vor, die mittelfristig weitere Maßnahmen erforderlich machen. Die zugehörigen Freiflächen dienen ausschließlich als Parkplatz. Die vorhandenen Nutzungen spiegeln sich nicht in den Freiflächen wieder. Angemessene Vorbereiche sowie eine städtebauliche Einbeziehung der Umgebung fehlen.

Im gewerblichen Bereich macht sich die durch den drohenden Funktionsverlust mangelnde Investitionsbereitschaft auch im Gebäudebestand bemerkbar. Fehlende technische Ausstattung und fehlende Erweiterungsmöglichkeiten führen zu Leerständen oder Zwischennutzungen, die einen Trading-down-Effekt befürchten lassen.

4.8.4 Wahl des Sanierungsverfahrens

Es ist grundsätzlich möglich, nach § 142 Abs. 4 BauGB ein Sanierungsgebiet im „vereinfachten“ oder „umfassenden“ Verfahren festzulegen.

Das umfassende Verfahren berücksichtigt für die Durchführung der Sanierung die bodenrechtlichen Bestimmungen des BauGB §§ 152-156 (Ausgleichsbeträge, Preisregulierungen), während das vereinfachte Verfahren dies ausschließt und so die Durchführung wesentlich unkomplizierter gestaltet. Im vereinfachten Verfahren müssen die Anrainer bei Straßenausbauten Beiträge zum Ausbau leisten.

Es wird vorgeschlagen das „**Sanierungsgebiet Bahnhofstraße**“ (**SAN 7**) im vereinfachten Verfahren festzusetzen. Der Umgriff entspricht der Abgrenzung des am 06.05.2011 beschlossenen Untersuchungsgebiets, erweitert um die zwischenzeitlich von der Bahn erworbenen und überwiegend von Bahnbetriebszwecken freigestellten Flächen im Bereich der Eilgutstraße und kleinen Anpassungen.

Nach den Erkenntnissen der vorbereitenden Untersuchung und auf Grundlage bisheriger Erfahrungen der Stadt Schwabach bei der Durchführung von Sanierungsverfahren kann auf die Anwendung der in §§ 152-156a BauGB enthaltenen besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften (Bemessung von Ausgleichs- und Entschädigungsleistungen, Kaufpreise, Umlegung, Ausgleichsbetrag des Eigentümers, Anrechnungen auf den Ausgleichsbetrag) verzichtet werden.

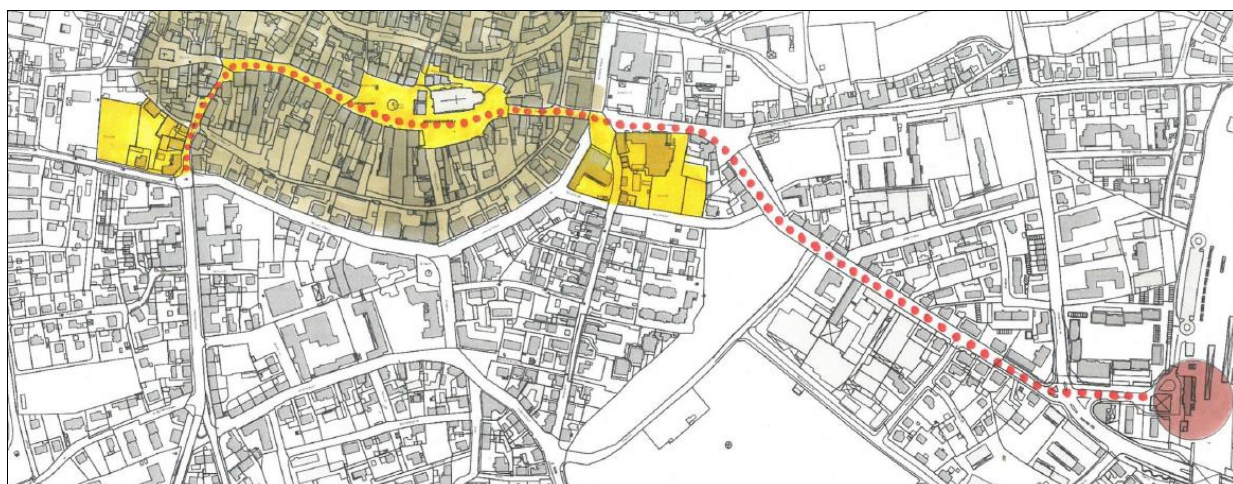
Die Anwendung des § 144 BauGB (Sanierungsvermerk im Grundbuch) sollte jedoch erfolgen, um damit die Ziele des Rahmenplanes zu sichern.

5. Rahmenplanung

5.1. Aufgaben und Ziele der Sanierung

Im „Sanierungsgebiet Bahnhofstraße“ (SAN 7) sollen die verschiedenen städtebaulichen Missstände behoben werden. Ziel ist es, das Wohn-, Geschäfts- und Arbeitsumfeld zu verbessern, die Aufwertung des Quartiers und die Schaffung eines attraktiven Stadteingangs. Folgende allgemeine übergeordnete Ziele sollen insbesondere im Untersuchungsgebiet erreicht werden:

- Schaffen eines attraktiven Wohnumfelds und Stadtbilds/ Aufwertung zu einem gemischt genutzten, innenstadtnahen und zukunftsfähigen Quartier (Sanierung der schlechten Bausubstanz, Neugestaltung des Straßenraums, Aufwertung der Freiflächen)
- Stärkung der Entwicklungsachse Altstadt-Bahnhof

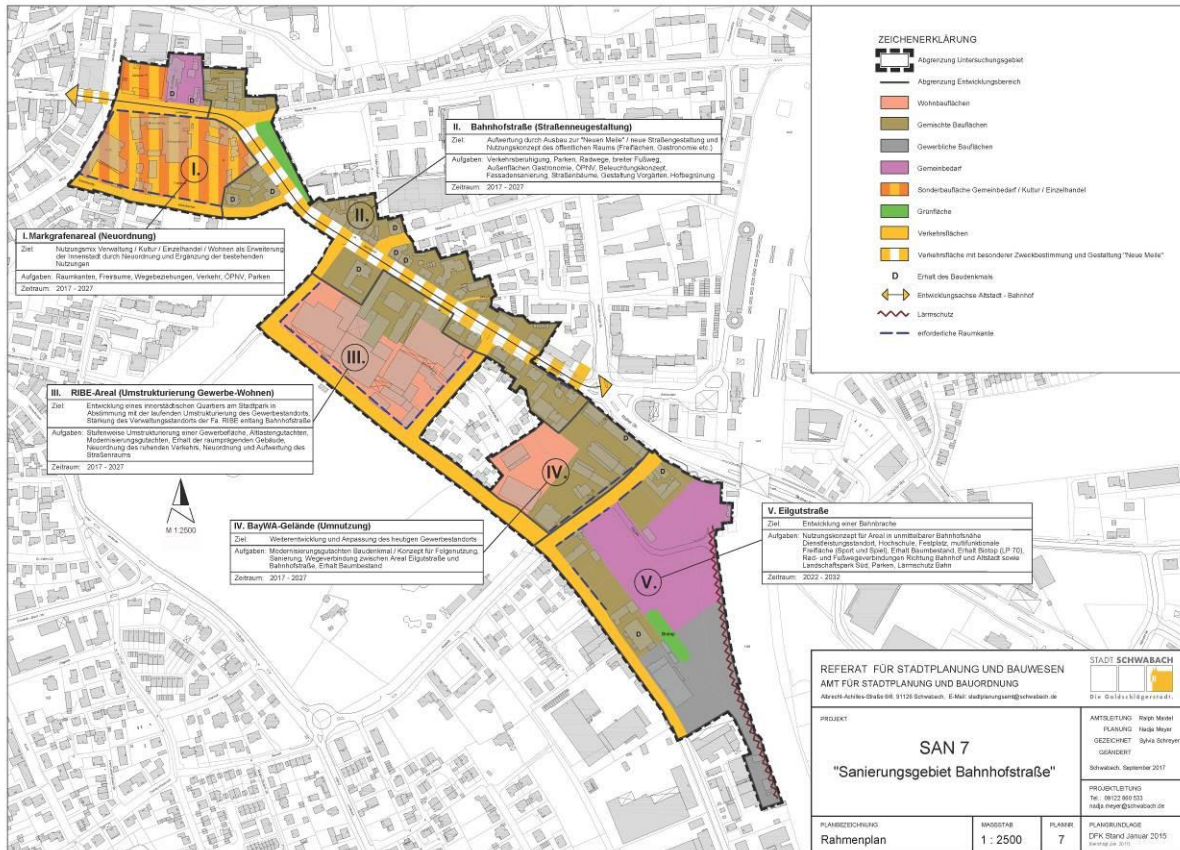


Entwicklungsachse

- Verminderung der Verkehrsprobleme (Lärminderung, Erhöhung der Verkehrssicherheit, Verbesserte Bedingungen für Fußgänger und Radfahrer, barrierefreie Verbindung Altstadt-Bahnhof, Stärkung der Nahmobilität, Carsharing, Elektromobilität)
- Umnutzungskonzepte für gewerbliche Bereiche mit fehlenden Entwicklungsmöglichkeiten
- Entwicklungskonzept für Brachflächen (Sanierung der Altlasten, Neuordnung der Erschließung, Zwischennutzungen)
- Anpassung an den Klimawandel (durch Entsiegelung und Begrünung)
- Klimagerechte und energiesparende Sanierungs- und Umbaumaßnahmen

Zur detaillierteren Bestimmung der Sanierungsziele lässt sich das Untersuchungsgebiet thematisch und bezogen auf die voraussichtlich stark variierenden Zeiträume der Realisierung in fünf verschiedene Bereiche gliedern.

5.2. Entwicklungsbereiche



Rahmenplanung

5.2.1. Markgrafenaerial (Neuordnung)

- Ziel:** Nutzungsmix Verwaltung / Kultur / Einzelhandel / Wohnen als Erweiterung der Innenstadt durch Neuordnung und Ergänzung der bestehenden Nutzungen
- Aufgaben:** Raumkanten, Freiräume, Wegebeziehungen, Verkehr, ÖPNV, Parken
- Zeitraum:** 2017-2027

Der Bereich Markgrafenaerial befindet sich in zentraler Lage, am Rand der Altstadt entlang der Verbindungsachse zum Bahnhof.

Im Markgrafensaal finden verschiedene Veranstaltungen statt, das angeschlossene Hotel stand längere Zeit leer und wird derzeit von Flüchtlingen bewohnt. Auch ein Teil der der Stadtverwaltung ist auf diesem Areal untergebracht, sowie ein großer öffentlicher Parkplatz. Der öffentliche Bereich wird flankiert von kleinteiliger Gastronomie sowie Einzelhandelsnutzung kombiniert mit Wohnen.

Die städtebaulichen Gestaltungsmöglichkeiten möchte die Stadt Schwabach an dieser Stelle nicht aus der Hand geben und hat als strategische Investition daher beim Postareal ihr Vorkaufsrecht ausgeübt und das Gelände 2016 erworben. Nur mit einer blockübergreifenden Planung kann das hohe Potential des Quartiers ausgeschöpft und die damit verbundenen Aufgaben gelöst werden. Übergreifendes Entwicklungsziel ist ein die Altstadt ergänzender und stär-

kender Nutzungsmix, wobei vorhandene Nutzungen nach Möglichkeit in das Gesamtkonzept eingebunden werden.

Mittel- bis langfristig sollen die Nutzungen auf dem Markgrafengelände neu geordnet werden. Erhaltenswert ist das Verwaltungsgebäude an der Ludwigstraße, idealerweise ergänzt durch weitere Ämter der Stadtverwaltung. Ein zentraler Verwaltungsstandort ist bürgerfreundlich und trägt zur Attraktivität des Quartiers bei. Der Markgrafensaal ist ebenfalls am zentralen Standort richtig angesiedelt. Ob als Neubau oder Sanierungsmaßnahme ist noch zu prüfen.

Zusätzlich unverzichtbar ist eine langfristige Sicherung der Nahversorgung mit Lebensmitteln im Altstadtbereich und insbesondere im Stadtgebiet östlich der Altstadt. Darüber hinaus wurden in vergangenen Untersuchungen zum Einzelhandelskonzept der Stadt Schwabach (2007 und als Entwurf 2013) eine Stärkung des Einzelhandelsstandorts Innenstadt durch Erweiterungsflächen westlich und östlich der Altstadt angeregt. Wie und ob dies, auch im Hinblick auf den wachsenden Onlinemarkt, noch zukunftsfruchtig ist muss durch aktuelle Erhebungen überprüft werden. Eine Verbesserung der fußläufigen Verbindung zur Altstadt, eine lebendige Ausgestaltung des öffentlichen Raums sowie ein abgestimmtes Verkehrskonzept sind zentrale Themen beim Entwurf für das Areal. Besonderes Augenmerk bei der Ausgestaltung ist dabei auf die zur Ludwigstraße gereichten Bereiche als Bestandteil der Entwicklungsachse Altstadt-Bahnhof zu legen.

5.2.2. Bahnhofstraße (Straßenneugestaltung)

Ziel: Aufwertung durch Ausbau zur „Neuen Meile“ / neue Straßengestaltung und Nutzungskonzept des öffentlichen Raums (Freiflächen, Gastronomie etc.)

Aufgaben: Verkehrsberuhigung, Parken, Radwege, breiter Fußweg, Außenflächen Gastronomie, ÖPNV, Beleuchtungskonzept, Fassadensanierung, Straßenbäume, Gestaltung Vorgärten, Hofbegrünung

Zeitraum: 2017-2027

Die Bahnhofstraße hat für die Stadt Schwabach große Bedeutung: Sie verbindet Bahnhof und Altstadt, ist eine der wichtigsten Verkehrsachsen, bietet als Eingang zur Stadtmitte einen ersten Eindruck für Bewohner und Gäste und ist traditioneller Standort für Wohnen, Gastronomie, Dienstleistung und Gewerbe. Stadtgestalterisch verfügt das Gebiet über erhebliches Potenzial, zu dem die vorhandene städtebauliche wertvolle Bausubstanz mit ihren denkmalgeschützten Gebäuden beiträgt.

Obwohl die Bahnhofstraße und ihr Umfeld viele wichtige Faktoren erfüllt, sind städtebauliche Probleme vorhanden: Derzeit hat die Bahnhofstraße nur eine geringe Aufenthaltsqualität. Viele Gebäude und Freiflächen weisen Sanierungsbedarf auf, Verkehrs- und Gewerbeemissionen stellen eine Belastung dar, die Verkehrssituation, insbesondere für Fußgänger und Radfahrer ist verbesserungsbedürftig. Mittel- und langfristig steht ein Strukturwandel bei den angrenzenden gewerblich genutzten Grundstücken (RIBE, BayWa) bevor.

Die Sanierung verfolgt das Ziel durch gestalterische und strukturelle Aufwertung des Stadtbilds eine angemessene Städteingangssituation zu schaffen. Bei der Umgestaltung des Straßenraums wird der Ausbau der Entwicklungsachse Altstadt - Bahnhof eine zentrale Rolle spielen. Die Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer muss dabei verbessert werden. Eine Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum trägt zur Attraktivität der ortsansässigen Gastro-

nomie- und Gewerbebetriebe bei und stützt deren Erhalt. In Verbindung mit einer zusätzlichen Aufwertung der privaten Räume (Hofsituation, Grünfläche, Vorgartenzonen) ist eine nachhaltige Verbesserung der Wohn- und Arbeitsverhältnisse in der Bahnhofstraße zu erreichen.

Die Möglichkeiten zur Umgestaltung der Bahnhofstraße sind abhängig vom geplanten Entwidmungsverfahren von der Staatsstraße zur Gemeindestraße. Diese Umklassifizierung ist Bestandteil eines stadtübergreifenden Konzeptes zur Steuerung des Durchgangsverkehrs.

Auch die zukünftige Nutzung auf dem Areal um die Eilgutstraße wird Art und Umfang der Umgestaltung maßgeblich beeinflussen.

5.2.3. RIBE-Areal (Umstrukturierung Gewerbe-Wohnen)

Ziel: Entwicklung eines innerstädtischen Quartiers am Stadtpark in Abstimmung mit der laufenden Umstrukturierung des Gewerbebestands, Stärkung des Verwaltungsstandorts der Fa. RIBE entlang der Bahnhofstraße

Aufgaben: Stufenweise Umstrukturierung einer Gewerbefläche, Altlastengutachten, Modernisierungsgutachten, Erhalt der raumprägenden Gebäude, Neuordnung des ruhenden Verkehrs, Neuordnung und Aufwertung des Straßenraums

Zeitraum: 2017-2027

Laufende Umstrukturierungsmaßnahmen der Firma RIBE bieten für das Areal neue Möglichkeiten. Mit fortschreitender Verlagerung der Produktion an andere Firmenstandorte stehen in innenstadtnaher Lage und direkter Nachbarschaft des Stadtparks Flächen zur Verfügung auf welche sich zur Entwicklung einer hochwertigen Wohnnutzung anbieten. Entlang der Bahnhofstraße ist eine Durchmischung entsprechend der bisherigen Nutzung möglich und sinnvoll.

5.2.4. BayWA-Gelände (Umnutzung)

Ziel: Weiterentwicklung und Anpassung des heutigen Gewerbebestands

Aufgaben: Modernisierungsgutachten Baudenkmal / Konzept für Folgenutzung, Sanierung, Wegeverbindung zwischen Areal Eilgutstraße und Bahnhofstraße, Erhalt Baumbestand

Zeitraum: 2017-2027

Bei der BayWA stehen insbesondere für den Bereich Agrar- und Technik Umstrukturierungen an, da der bestehende zum Teil denkmalgeschützte Gebäudebestand für die Nutzung nicht mehr zeitgemäß ist.

Die stadtbildprägenden Backsteinbauten der BayWa zur Rother Straße sind zu erhalten und in ein städtebauliches Gesamtkonzept für den Bereich einzubeziehen.

5.2.5. Eilgutstraße

Ziel: Entwicklung einer Bahnbrache

Aufgaben: Nutzungskonzept für Areal in unmittelbarer Bahnhofsnähe Dienstleistungsstandort, Hochschule, Festplatz, multifunktionale Freifläche (Sport und Spiel), Erhalt Baumbestand, Erhalt Biotop (LB 70), Rad- und Fußwegeverbindungen Richtung Bahnhof und Altstadt sowie Landschaftspark Süd, Parken, Lärmschutz Bahn

Zeitraum: 2022-2032

Das Bahnareal ist geprägt von Brachflächen und Zwischennutzungen. In Verbindung mit den direkt angrenzenden städtischen Flächen (Fl.Nr. 1287, Parkplatz) sind in diesem ca. 2,5 ha großen zusammenhängenden unbebauten Bereich die Möglichkeiten breit gefächert. Vorstellbar sind Nutzungen im Bereich Dienstleistung und Gewerbe, sowie Gemeinbedarf. Im Rahmen der Erarbeitung von konkreten Entwicklungszielen für diesen Bereich ist es primär erforderlich gesamtstädtische Bedarfe zu ermitteln. Für den Bereich Eilgutstraße sind Gutachten zu Altlasten und Lärmschutz erforderlich. Ziel ist es Klarheit über die zukünftigen Nutzungen zu gewinnen und ein Entwicklungskonzept für den Bereich Eilgutstraße zu erarbeiten.

6. Maßnahmenplanung

Mit der Maßnahmenplanung werden konkrete Einzelmaßnahmen dargestellt, welche im Rahmen der Sanierung von der Stadt als öffentlich-gemeinschaftliche Maßnahmen und als Voraussetzung privater Initiativen durchgeführt werden können.

Die Auflistung der Maßnahmen spiegelt den derzeit erkennbaren Bedarf wieder und wird gegebenenfalls fortgeschrieben. Neben den im Maßnahmenkatalog erfassten erforderlichen planerischen Vorarbeiten, Ordnungs- und Baumaßnahmen muss noch der Satzungsbeschluss gefasst werden und Informationsarbeit bzw. Projektsteuerungsarbeit erbracht werden, um die Durchführung der Sanierung gewährleisten.

Die Verteilung der Finanzhilfen aus dem Förderprogramm „Stadtumbau West“ erfolgt auf der Basis des jährlich ermittelten Bedarfs, d.h. im Regelfall eine 60%ige Bezuschussung. Die Finanzhilfen können grundsätzlich eingesetzt werden für:

- Erarbeitung und Fortschreibung von Stadtsanierungsstrategien und integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepten, Gutachten, Machbarkeitsstudien
- Städtebauliche Neuordnung sowie die Wieder- und Zwischennutzung von Industrie-, Verkehrs- und Militärbrachen
- Wieder- und Zwischennutzung freigelegter Flächen
- Aufwertung und Umbau von Gebäuden (Förderung der unrentierlichen Kosten, Möglichkeit der Steuerabschreibung)
- Verbesserung des baulichen Umfelds einschließlich gestalterischer Maßnahmen
- Um- und Rückbau leer stehender und dauerhaft nicht mehr benötigter Gebäude und Gewerbeflächen einschließlich der zugehörigen Infrastruktur
- Sonstige Bau- und Ordnungsmaßnahmen, die für die Stadtsanierung erforderlich sind
- Leistungen von Beauftragten

Insgesamt erscheinen zunächst planerische Konzepte für das Vorgehen in den nächsten Jahren sinnvoll und notwendig auf deren Grundlage dann strukturiert und inhaltlich sowie zeitlich abgestimmt einzelne Maßnahmen realisiert werden sollen.

6.1. Maßnahmenbereich Markgrafenaal/ Post

Im Gebiet um den heutigen Markgrafensaal soll ein Nutzungsmix aus Gemeinbedarf (Verwaltung, Kultur) und Einzelhandel als Ergänzung zur Altstadt entstehen. Alternative Ideen zu Lage, Zuordnung, Anbindung an die Altstadt, Gestaltung der zukünftigen Nutzungen und Ordnung des Verkehrs soll ein städtebaulicher Wettbewerb bieten.

- **Erstellung von Gutachten und Untersuchungen als Grundlage für den städtebaulichen Ideenwettbewerb** **M2**
- **Durchführung eines städtebaulichen Ideenwettbewerbs für das Post- / Markgrafenaal (mit verstärkter Öffentlichkeitsarbeit, evtl. durch öffentliches Preisgericht)** **M3**

Das Ergebnis soll ein modulares Konzept zur schrittweisen Entwicklung liefern.

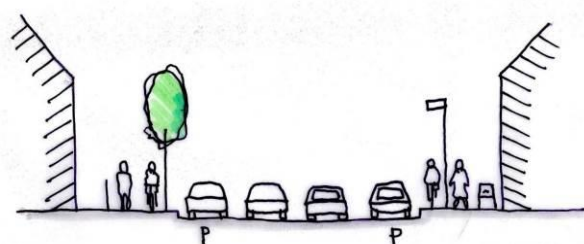
- **Bauleitplanung** **M4**
- **Realisierung einzelner Bauabschnitte auf Grundlage des Gesamtkonzepts** **M5**

Rückbau- und Ordnungsmaßnahmen
Neuordnung der Erschließung
Sanierungsmaßnahmen
Neubaumaßnahmen
Neugestaltung des Öffentlichen Raums

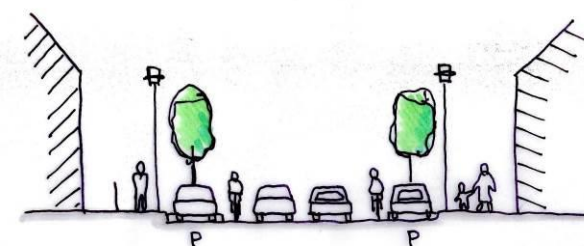
6.2. Maßnahmenbereich Bahnhofstraße

Die Bahnhofstraße benötigt entsprechend ihrer Lage als Stadteingang und Hauptverbindungsachse zur Stadtmitte eine Erneuerung bzw. Umgestaltung. Die Möglichkeiten hierbei sind abhängig vom Ausgang der geplanten Umklassifizierung der Bahnhofstraße von einer Staatsstraße zur Gemeindestraße.

- **Verkehrsgutachten Bahnhofstraße** **M6**
- **Entwicklung eines neuen Nutzungskonzeptes „Neue Meile“** **M7**
- **Entwurf zur Neustrukturierung und Neugestaltung des Straßenraums** **M8**



Querschnitt Bahnhofstraße:
Bestand



Zukunftsmodell Variante 1



Zukunftsmodell Variante 2

- **Straßenausbau Bahnhofstraße** **M9**
Verbreiterung des Gehwegs, Getrennte Radstreifen sowie Verbesserung der Radwegführung, größere Baumbeete, Neuordnung des ruhenden Verkehrs, Beleuchtungskonzept, Barrierefreier Ausbau, Verbesserung der Querungsmöglichkeiten
- **Gebäudesanierung** **M10**
Beratung und individuelle gestalterische Vorgaben im Rahmen der Sanierungsvereinbarung zur Förderung im Fassadenprogramm, Einbeziehung der Vorgärten und Einfriedungen
- **Neugestaltung der Grünfläche** (Vorbereich Friedhof) **M11**

6.3. Maßnahmenbereich RIBE-Areal

Auf dem historischen Gewerbestandort zwischen Bahnhofstraße und Stadtpark läuft eine betriebliche Umstrukturierung. Ziel der Firma RIBE ist die Verlagerung der Produktion und Stärkung des Verwaltungsstandorts mit Firmenzentrale. Die Zug um Zug freiwerdenden Flächen und Gebäude sollen möglichst nahtlos einer Folgenutzung zugeführt werden um Leerstände und unattraktive Zwischennutzungen zu vermeiden.

- **Modernisierungsgutachten für den stadtbildprägenden Gebäudebestand** **M12**

-
- **Altlastenuntersuchung RIBE** **M13**
 - **Verkehrsuntersuchung/ Neuordnung der Parksituation** **M14**
 - **Aufstellung eines Bebauungsplans** **M15**
Mit Änderung des Flächennutzungsplanes, unter Einbeziehung der Walpersdorfer Straße und der Birkenstraße, Durchgängigkeit von der Bahnhofstraße zur Walpersdorfer Straße , Öffnung zum Stadtpark
 - **Straßenausbau Birkenstraße** **M16**
Neuordnung Parkplätze, Herstellung einseitiger Geh-/Radweg
 - **Straßenausbau Walpersdorfer Straße** **M17**
Neuordnung der Parkplätze
 - **Sanierung/ Umnutzung des Gebäudebestands** **M18**
mit Aufwertung der Freiflächen aus ökologischer und gestalterischer Sicht

6.4. Maßnahmenbereich Baywa-Areal / Eilgutstraße / Walpersdorfer Straße

Im Bereich der Eilgutstraße ist eine Ansiedlung von öffentlichen Einrichtungen und Infrastrukturen ebenso denkbar wie gewerbliche Nutzungen. Damit verbunden sind eine Neuordnung der Erschließung im Zusammenhang mit gestalterischen und funktionalen Verbesserungen und das Schaffen einer attraktiven fußläufigen Erschließung und Radverbindung Richtung Stadtmitte. Abhängig von der künftigen baulichen Nutzung sind Lärmschutzmaßnahmen gegen den Bahnlärm vorzusehen. Zudem ist bei der Entscheidung über eine Folgenutzung auch die bestehende Skateranlage zu berücksichtigen, bzw. eine Erweiterung um zusätzliche Spielmöglichkeiten für Jugendliche und Erwachsene. Dabei ist das geschützte Biotop zu erhalten.

Entlang der Walpersdorfer Straße ist die Abgrenzung zwischen rein gewerblicher Nutzung und Mischgebiet neu festzulegen. Bei der Suche nach einer Folgenutzung für die denkmalgeschützte Lagerhalle Walpersdorfer Straße 23 stellt die Festsetzung als Gewerbegebiet im dort rechtskräftigen Bebauungsplan ein Entwicklungshindernis dar. Bei einer Überplanung ist auf eine Durchgängigkeit zwischen Bahnareal und Walpersdorfer Straße zu achten.

- **Neues Nutzungskonzept Baywa-Areal /Eilgutstraße /Walpersdorfer Str.** **M19**
(auch als räumlicher Schwerpunkt in der Fortschreibung des „ISEK 2020“ denkbar)
- **Modernisierungsgutachten für Baudenkmäler** **M20**
Die Baudenkmäler bieten sich als Leuchtturmprojekte an, deren Sanierung einen positiven Effekt auf die Entwicklung des Maßnahmenbereichs haben kann.
- **Altlastenuntersuchung ehemalige Bahnflächen** **M21**
- **Lärmgutachten Baywa-Areal /Eilgutstraße** **M22**

- **Bauleitplanung Baywa-Areal /Eilgutstraße /Walpersdorfer Straße** **M23**
- **Sanierung der Baudenkmäler** **M24**
- **Rückbau/ Ordnungsmaßnahmen** **M25**
- **Anpassung der Infrastruktur** **M26**

7. Leuchtturmprojekte

Bei der Programmumsetzung erlangen so genannte Schlüssel- oder auch Leuchtturmprojekte besondere Bedeutung für die Stadtentwicklung. Durch sie werden kräftige Impulse für das Quartiersleben und -image gegeben, und sie entfalten Signalwirkung für Atmosphäre und Stimmung im Stadtteil.

Im Vorgriff auf die förmliche Festlegung zum Sanierungsgebiet konnte bereits die Sanierung der denkmalgeschützten Friedenskirche, Wallenrodstraße 1 als Leuchtturmprojekt im Rahmen des Fassadenprogramms durch das Förderprogramm Stadtumbau West unterstützt werden. Die denkmalgeschützte im Jugendstil erbaute Kirche wurde 2013 saniert und als Veranstaltungsraum umgenutzt. Ihre Fassade wurde dem historische Vorbild entsprechend wieder hergestellt.

Als weiteres Leuchtturmprojekt wurde im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung von den Eigentümern die denkmalgeschützte Lagerhalle in der Walpersdorfer Straße ins Gespräch gebracht. In einem Modernisierungsgutachten sollte der Handlungsbedarf bezüglich des Erhalts der Bausubstanz und die Nutzungsmöglichkeiten unter Einbeziehung der Umgebung aufgezeigt werden.

PLANANLAGEN:

- 1 Geltungsbereich
- 2 Bebauungsplanübersicht
- 3 Eigentumsverhältnisse
- 4 Bestand Verkehr
- 5 Bestand Freiflächen und Grünstrukturen
- 6 Missstände
- 7 Rahmenplan