



**ISEK – INTEGRIERTES STÄDTEBAULICHES
ENTWICKLUNGSKONZEPT HERRIEDEN**

UND

**VU - VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN
ALTSTADT HERRIEDEN**

BERICHT (STAND 22.10.2014)

Bearbeitung:

Jechnerer Architekten + Stadtplaner
Dipl. Ing. Architekt BDA Franz Jechnerer
Dipl. Ing. Architekt Michael Ruppert
Vogteiplatz 12
91567 Herrieden
Tel: 09825 / 9273 – 0, Fax: 09825 / 9273 – 10
Mail: info@jechnerer-architekten.de
www.jechnerer-architekten.de

In Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung Herrieden

INHALTSVERZEICHNIS

1. Einführung

1.1	Lage und Erreichbarkeit	Seite 6
1.2	Geschichtliche Entwicklung	Seite 6
1.3	Einstufung – LEP Bayern und Regionalplan	Seite 8
1.4	Städtebauförderung, integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) und vorbereitende Untersuchungen (VU) in Herrieden	Seite 8
1.5	Aufgaben und Ziele des ISEK und der VU	Seite 9
1.6	Arbeitsweise, Fachgutachten und Bürgerbeteiligung	Seite 10
1.7	Abgrenzung der Untersuchungsgebiete	Seite 11

2. Analyse

2.1	Entwicklung der Kernstadt Herrieden	
2.1.1	Darstellung der städtebaulichen Entwicklung	Seite 12
2.1.2	Ausschnitt Flächennutzungsplan	Seite 16
2.1.3	Einwohner und Altersstruktur (Vergleich mit Landkreis + Bayern)	Seite 17
2.1.4	Beschäftigte (Vergleich mit Landkreis + Bayern)	Seite 19
2.1.5	Wohngebäude, Wohnungen, Wohnflächen (Vergleich mit Landkreis + Bayern)	Seite 21
2.1.6	Gemeindefinanzen (Vergleich mit Landkreis + Bayern)	Seite 23
2.1.7	Tourismus (Vergleich mit Landkreis + Bayern)	Seite 24
2.1.8	Soziale Infrastruktur	Seite 25
2.1.9	Fazit	Seite 26
2.2	Entwicklung der Altstadt Herrieden	
2.2.1	Ensembleschutz und Einzeldenkmäler	Seite 28
2.2.2	Bevölkerungsverteilung und –dichte	Seite 28
2.2.3	Nutzungen EG und OG, Leerstände	Seite 29
2.2.4	Verkehrsraum	Seite 30
2.2.5	Baulicher Zustand	Seite 30

2.2.6	Dachstruktur	Seite 31
2.2.7	Raumkanten und stadtbildprägende Gebäude	Seite 31
2.2.8	Fazit	Seite 32

3. Auswertung der Fachgutachten

3.1	Ergebnisse aus dem Verkehrskonzept (Dr. Brenner GmbH)	Seite 33
3.2	Ergebnisse aus dem Einzelhandelskonzept (GfK GeoMarketing GmbH)	Seite 41
3.3	Ergebnisse aus dem FOC-Tourismuskonzept (IFT GmbH)	Seite 44
3.4	Ergebnisse aus dem Klimaschutzkonzept (ING+ARCH)	Seite 46
3.5	Ergebnisse der Windkraftpotentialflächenanalyse (Planungsbüro Vogelsang)	Seite 52

4. Bürgerbeteiligung, Zielformulierung, Projektfindung

4.1	Zusammenfassung der Auftaktveranstaltung vom 12.11.2012	Seite 53
4.2	Zusammenfassung der Arbeitskreistreffen vom 21.01. bis 28.01.2013	Seite 55
4.3	Wertung der Projektvorschläge durch die Arbeitskreismitglieder	Seite 58
4.4	Fazit	Seite 61

5. Stärken + Schwächen (Zusammenfassung)

5.1	Stärken + Potentiale sowie Schwächen + Konflikte Kernstadt	Seite 64
5.2	Stärken + Potentiale sowie Schwächen + Konflikte Altstadt	Seite 65

6. Leitbild und Rahmenplanung Kernstadt

6.1	Leitbild und Zielvorstellungen	Seite 67
6.2	Rahmenplanung "Verkehr"	Seite 68
6.3	Rahmenplanung "Nutzung"	Seite 71
6.4	Rahmenplanung "Stadtbild + Freiraum"	Seite 76

7. Projektvorschläge Kernstadt

7.1	Strategische Projekte	Seite 80
-----	-----------------------	----------

7.2	Erste „sichtbare“ Projekte (Vorschläge)	Seite 81
7.3	Einige weitere Projektvorschläge	Seite 84
8.	Leitbild und Rahmenplanung Altstadt	
8.1	Leitbild und Zielvorstellungen	Seite 85
8.2	Rahmenplanung "Verkehr"	Seite 85
8.3	Rahmenplanung "Nutzung"	Seite 87
8.4	Rahmenplanung " Stadtbild + Freiraum"	Seite 88
9.	Projektvorschläge Altstadt	
9.1	Strategische Projekte	Seite 90
9.2	Erste „sichtbare“ Projekte (Vorschläge)	Seite 92
9.3	Einige weitere Projektvorschläge	Seite 95
9.4	Erste Aussagen zu Kosten- und Finanzierung	Seite 95
10.	Beteiligung Träger öffentlicher Belange	Seite 96
11.	Empfehlungen zur Abgrenzung des Sanierungsgebietes und zum Sanierungsverfahren	
11.1	Ergebnis der Vorbereitenden Untersuchungen und Empfehlung zur Anpassung des Sanierungsgebietes	Seite 97
11.2	Empfehlung zur Beibehaltung des „Vereinfachten Verfahrens“	Seite 99

1. Einführung

1.1 Lage und Erreichbarkeit

Die Flächengemeinde Herrieden mit insgesamt 38 Ortsteilen liegt im Landkreis Ansbach und gehört zur Planungsregion 8, Westmittelfranken. Der Kernort Herrieden ist als Unterzentrum klassifiziert und in landschaftlich reizvoller Lage im Altmühltal, ca. 10 km südlich vom Oberzentrum Ansbach gelegen.

Die Stadt ist für den Individualverkehr durch die Bundesautobahn BAB 6 Nürnberg – Heilbronn über die Anschlussstelle Herrieden, die sich ca. 2 km nördlich des Kernortes befindet, gut erschlossen. Im Kernort Herrieden kreuzen darüber hinaus die Staatsstraße 2248 von Elpersdorf bei Ansbach über Wieseth nach Wassertrüdingen und die Staatsstraße 2249 von Burgoberbach nach Leutershausen und Rothenburg ob der Tauber. Die Bundesstraße B 14 kreuzt das nordwestliche Gemeindegebiet.

Die Kernstadt ist durch mehrere Buslinien an den ÖPNV noch verhältnismäßig gut angeschlossen. Der nächste Bahnhof mit überregionalen Verbindungen befindet sich im Oberzentrum Ansbach in rund 12 km Entfernung. Nächster Flughafen ist der Flughafen Nürnberg in ca. 85 km Entfernung.

Herrieden ist Mitgliedsgemeinde in der Metropolregion Nürnberg, der Region Hesselberg und der kommunalen Allianz AGIL mit den Nachbargemeinden Aurach, Leutershausen und Burgoberbach.

Naturräumlich gehört der Raum Herrieden zum „Mittelfränkischen Becken“, das hier über die Altmühl nach Südosten zur Donau entwässert wird.

1.2 Geschichtliche Entwicklung

Die Entstehung Herriedens geht zurück auf den Verlauf einer handelspolitisch und strategisch wichtigen Straße, die in Süd-Nordrichtung von Donauwörth über Königshofen an der Heide nach Herrieden und weiter nach Fulda führte. Das Kloster „Hasareod“ wurde erstmals am 24. Februar 797 urkundlich erwähnt. Für die Gründung des Klosters nimmt man den Zeitraum vor 782 an.

Mit der Klostergründung wurden geistliche und weltliche Interessen verknüpft, die sehr bald zu einer ansehnlichen Entwicklung des Siedlungsansatzes von „Hasareod“ beigetragen haben. Zu Beginn des 12. Jahrhunderts entstand neben dem Kloster eine Burganlage. Durch die Polarisierung der geistlichen und weltlichen Einflüsse am Ort konnte sich Herrieden wei-

EINFÜHRUNG

ter entwickeln, musste allerdings im geschichtlichen Ablauf viele unruhige Perioden über sich ergehen lassen. Wechselnde Herrschaftsverhältnisse überlagerten sich mit Naturkatastrophen, Erneuerungsphasen und Kriegszerstörungen. Dennoch konnte sich der Siedlungsort Herrieden über die Jahrhunderte erhalten und letztlich als Stadt festigen. Zu Beginn des 19. Jahrhunderts überschritt die Stadt die 1.000 Einwohnergrenze (vgl. auch Bericht über die Vorbereitenden Untersuchungen, Freie Planungsgruppe 7, Stuttgart, Dezember 1984).



Urkatasterplan von 1826

Seit dem 2. Weltkrieg hat sich die Fläche des Kernortes bis heute um ein Vielfaches vergrößert, mittlerweile sind fast fünfzehnmal so viele Flächen bebaut, wie um 1945. Das zügi-

EINFÜHRUNG

ge Wachstum hat jedoch auch verschiedene städtebauliche und verkehrliche Probleme mit sich gebracht, auf die im Folgenden näher eingegangen wird.

1.3 Einstufung – LEP Bayern und Regionalplan

In der derzeit gültigen Fassung des Regionalplans vom 01.05.2008 ist Herrieden als Unterzentrum im „Allgemeinen ländlichen Raum“ eingestuft (übergangsweise bis zur Fortschreibung des Regionalplans als Grundzentrum, vgl. LEP Bayern vom 01.09.2013). Unterzentren haben die Aufgabe, die Deckung des Grundbedarfs und des qualifizierten Grundbedarfs der Bevölkerung in den Bereichen Versorgung, Arbeitsplätze und Dienstleistungen sowie Einzelhandel zu gewährleisten (vgl. Regionalplan Region Westmittelfranken, Stand 01.05.2008, Pkt. 2.2). Dem Regionalplan kann weiterhin entnommen werden, dass Herrieden derzeit schon über eine überdurchschnittliche Einzelhandelszentralität, Arbeitsplatzzentralität und Versorgungszentralität durch die Ausstattung mit den Gütern und Dienstleistungen des qualifizierten Grundbedarfs verfügt und diese auch zukünftig möglichst dauerhaft gesichert und weiterentwickelt werden sollen.

Darüber hinaus sind im Regionalplan (Stand 01.01.2007) auch Aussagen zur verkehrlichen Entwicklung Herriedens enthalten. So wird der Ausbau der Staatsstraße 2248 südlich Herriedens als notwendig erachtet. Ebenso soll die Realisierbarkeit einer Ortsumgehung von Herrieden an der St 2248 geprüft werden (was durch die Erarbeitung eines Verkehrskonzeptes durch die Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft, vgl. hierzu auch Kapitel 3.1 und des ISEK zwischenzeitlich auch angegangen wurde).

1.4 Städtebauförderung, integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) und vorbereitende Untersuchungen (VU) in Herrieden

Mit der Städtebauförderung unterstützen der Bund bzw. die Länder Städte bei der Herstellung bzw. Erhaltung städtebaulicher Strukturen sowie bei der Bewältigung neuer Herausforderungen. Dazu gewährt der Bund den Ländern gemäß Art. 104 b Grundgesetz Finanzhilfen, die durch Mittel aus dem jeweiligen Bundesland bzw. der Kommune ergänzt werden. Die Bundesfinanzhilfen werden den Ländern auf Basis der VV (Verwaltungsvereinbarung) Städtebauförderung zur Verfügung gestellt. Nach der VV Städtebauförderung ist die Erstellung eines ISEK Fördergrundlage für die Programme der Städtebauförderung. Aufgaben des ISEK sind, die Entwicklung der Stadt, die städtebaulichen Defizite und größten Probleme, Tendenzen und Prognosen im Bereich der Stadtentwicklung aufzuzeigen und sinnvolle Lösungs- und Projektansätze zu entwickeln. Nach Erfordernis sind gebietsweise detaillierte Untersuchungen durchzuführen. Wesentlicher Bestandteil des ISEK (gegenüber früher durchgeführten Untersuchungen) ist die Einbindung von Fachgutachten (z. B. zu den The-

EINFÜHRUNG

men Verkehr, Einzelhandel, Energie etc.) sowie die intensive und frühzeitige Einbindung der Öffentlichkeit in den Planungsprozess.

Die Stadt Herrieden wurde im Jahr 1983 in die Städtebauförderung aufgrund Substanz- und Funktionsschwächen in der Altstadt (z. B. mangelhafte Bausubstanz, Wohnumfeld- und Ortsbildmängel, Leerstand, Verkehrsprobleme, Mischung unverträglicher Nutzungen usw.) aufgenommen. Im Jahr 1984 wurde von der Freien Planungsgruppe 7, Stuttgart die sogenannten „Vorbereitenden Untersuchungen“ gemäß § 141 BauGB durchgeführt. Mit Beschluss vom 13.01.1988 wurde dann der gesamte Altstadtkörper einschließlich seiner Wallanlagen als förmlich festgelegtes Sanierungsgebiet nach dem vereinfachten Verfahren festgelegt. Durch die langjährige Sanierungstätigkeit sind deutliche Erfolge ablesbar. Jedoch erfordern die zusätzlichen Problemstellungen heute (demographische Entwicklung, hoher Flächenverbrauch durch Ausweisung von Neubaugebieten einerseits und hoher Gebäudeleerstand in der Altstadt andererseits, Zunahme des motorisierten Individualverkehrs, Konkurrenz großflächiger Einzelhandelsbetriebe usw.) eine Fortschreibung der Untersuchungen bzw. Rahmenplanungen.

Im Benehmen mit der Regierung von Mittelfranken wurde als Untersuchungsgebiet der gesamte Kernort Herriedens festgelegt. Dabei sollten im Bereich des förmlich festgelegten Sanierungsgebietes (Altstadt) erneut Vorbereitende Untersuchungen durchgeführt werden. Im Vorfeld der Analysephase wurden durch die Stadt Herrieden mehrere Fachgutachten beauftragt, die in dem vorliegenden Bericht Beachtung finden (siehe auch Pkt. 1.6).

1.5 Aufgaben und Ziele des ISEK und der VU

Ziel der Untersuchungen war es, eine ganzheitliche Rahmenplanung bzw. Agenda für die städtebauliche Entwicklung des Kernortes insgesamt und gleichzeitig eine Grundlage für die weitere Sanierungsplanung in der Altstadt zu entwickeln. Mit konkreten Projektvorschlägen, teils aus der Bürgerschaft und der vorliegenden Fachgutachten abgeleitet, sollen dabei Impulse für die Stadt- und Sanierungsplanung gestellt werden. Von Seiten der Verfasser wird jedoch darauf hingewiesen, dass im Rahmen der ISEK-Berichtslegung noch keine detaillierte Ausarbeitung der Projektvorschläge erfolgen kann.

Nach dem Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP), Fassung vom 01.09.2013 sind Städte und Gemeinden angehalten, Flächen zu sparen und die Innenentwicklung vorrangig zu behandeln. Die Ausweisung neuer Flächen soll unter besonderer Berücksichtigung des demographischen Wandels und seiner Folgen ausgerichtet werden und nur erfolgen, wenn Potentiale der Innenentwicklung nicht zur Verfügung stehen. Somit stellt die Ressourcen-

EINFÜHRUNG

schonung das oberste Ziel bei der zukünftigen Stadtplanung dar. Der Erhaltung und Stärkung der historischen Altstädte kommt dabei besondere Bedeutung zu.

Darüber hinaus soll das ISEK langfristig sinnvolle Erweiterungsflächen aufzeigen, um eine städtebaulich vertretbare Weiterentwicklung der Stadt zu ermöglichen.

1.6 Arbeitsweise, Fachgutachten und Bürgerbeteiligung

Am Untersuchungs- und Planungsprozess waren folgende Stellen bzw. Fachgutachter beteiligt:

- Stadt Herrieden
- Regierung von Mittelfranken
- Landratsamt Ansbach
- Jechnerer Architekten und Stadtplaner, Herrieden (Koordination und Rahmenplanung)
- Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH, Aalen / Stuttgart (Verkehrskonzept)
- GfK Geomarketing GmbH, Nürnberg (Einzelhandelskonzept)
- ift Freizeit- und Tourismusberatung GmbH, Köln (FOC-Tourismuskonzept)
- ING+ARCH Partnerschaft, Ehingen (Klimaschutzkonzept)
- Planungsbüro Vogelsang, Nürnberg (Windkraftpotentialflächenanalyse)
- Bürgerschaft und Unternehmer durch Bürgerversammlungen und Arbeitskreise

Mit Beauftragung der Verfasser durch die Stadt Herrieden Ende 2009 wurden als erste Grundlage das Verkehrskonzept der Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH aus 2009 sowie das FOC-Tourismuskonzept der ift Freizeit- und Tourismusberatung GmbH aus 2009 zur Verfügung gestellt. Zwischen Januar 2010 bis Januar 2011 wurde von der GfK Geomarketing GmbH ein Einzelhandelskonzept unter Begleitung der Verfasser erarbeitet. Bis Sommer 2012 wurden die Vorbereitenden Untersuchungen für die Altstadt als Beurteilungsgrundlage für die Notwendigkeit der Sanierung durchgeführt, mit der Förderstelle abgestimmt und im Stadtrat vorgestellt. Anschließend wurde die Analyse auf das Gebiet des Kernortes ausgedehnt. Im Rahmen einer Auftaktveranstaltung wurden die Ergebnisse der Untersuchungen und eine erste Auswertung der bis dahin vorliegenden Fachgutachten im November 2012 der Bürgerschaft vorgestellt.

Die Auftaktveranstaltung diente auch dazu, die Bürgerschaft für die Mitwirkung am ISEK zu aktivieren und Arbeitsgruppen zu bilden. Unter den geschätzt rund 150 anwesenden Bürgerinnen und Bürger haben sich rund 50 Interessierte in den drei gebildeten Arbeitskreisen engagiert und Stärken, Schwächen, Chancen und Herausforderungen sowie rund 35 Projektvorschläge erarbeitet. Die Arbeitskreise wurden auf Wunsch der Stadtverwaltung in Anlehnung an die „Agenda 21“ der Vereinten Nationen in die Themenbereiche „Ökonomie“, „Städtebau und Ökologie“ und „Soziales“ gegliedert.

EINFÜHRUNG

Für jeden Themenbereich wurde im Januar 2013 ein erneutes Arbeitskreistreffen zur Diskussion und Vertiefung der bereits im Rahmen der Auftaktveranstaltung gewonnenen Ergebnisse durchgeführt. An den drei Veranstaltungen haben sich ca. 25 Bürgerinnen und Bürger beteiligt und insgesamt ca. 70 Projektvorschläge eingebracht (siehe auch Pkt 4). Um eine Bewertung der Dringlichkeit aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger zu erhalten, wurden die gemeinsam erarbeiteten Projektvorschläge per Mail an alle Arbeitskreismitglieder versandt (auf die Auswertung wird im Kapitel 4 näher eingegangen).

Bis Herbst 2013 wurden auf Grundlage der Analyseergebnisse und der Bürgerbeteiligung Planungsziele abgeleitet und eine Rahmenplanung für den Kernort und die Altstadt entwickelt. Der Entwurf der Rahmenplanungen mit Maßnahmenvorschlägen wurde dem Stadtrat im November 2013 und der Bürgerschaft im Dezember 2013 vorgestellt. Die Berichtslegung und Vorstellung bei der Regierung von Mittelfranken erfolgte bis April 2014.

1.7 Abgrenzung der Untersuchungsgebiete

Das Untersuchungsgebiet für die Vorbereitenden Untersuchungen richtet sich im Wesentlichen nach dem im Jahr 1988 förmlich festgelegten Sanierungsgebiet der Altstadt und umfasst ca. 15 ha. Das Untersuchungsgebiet wird begrenzt durch die Altmühl im Süden, den gewerblichen Flächen zwischen östlichem Wallgraben und Münchener Straße (Betriebsgelände Fa. Sielaff) im Osten, der Münchener Straße im Norden und der Anliegerstraße „Altmühlhaag“ bzw. der Ansbacher Straße im Westen.

Als Untersuchungsgebiet für das ISEK wurde der gesamte Kernort festgelegt, dieser umfasst derzeit ca. 300 ha. Im Süden wird der Kernort (bis auf die Sportflächen auf der Altmühlinsel) durch die Altmühl, im Osten durch das Betriebsgelände der Fa. Schüller Möbelwerk KG, die Rother Straße bzw. die Straße „Am Klingengraben“ begrenzt. Den nördlichen Abschluss des Untersuchungsgebietes bilden der Klingengraben, die Nürnberger Straße sowie die Straße „Am Wasserturm“. Mit eingeschlossen wurden die Siedlungsflächen von Schernberg, da diese baulich mit dem Kernort verschmolzen sind. Den westlichen Abschluss bilden die Wohnbauflächen östlich und westlich der Straße „Am Wasserturm“.

Die jeweiligen Untersuchungsgebiete sind auf dem beigefügten Lageplan (Plan 1.7-1) ersichtlich.

2. Analyse

2.1 Entwicklung der Kernstadt Herrieden

2.1.1 Darstellung der städtebaulichen Entwicklung

Die städtebauliche Entwicklung des Kernortes ist auf den folgenden Karten 2.1.1-1 bis 2.1.1-5 dargestellt. Dabei sind die jeweils neu bebauten Flächen hellgrau, die übrigen Flächen dunkelgrau dargestellt.

Die erste Karte zeigt die Stadt Herrieden um 1350. Bis auf die Kirche „St. Martin“ auf dem Martinsberg nordwestlich des Stadtkerns konzentrierte sich die bauliche Entwicklung auf den befestigten Altstadtkörper, der in seiner ursprünglichen Form heute noch erhalten ist. Die bebaute Fläche betrug ca. 10 ha.

Knapp 500 Jahre später (Quelle: Urkatasterplan von 1826) betrug die bebaute Fläche lediglich ca. 13 ha. Gegenüber der Darstellung von 1350 wuchs die Stadt nur um wenige landwirtschaftliche Anwesen außerhalb der Altstadt in Richtung Nordwesten. Die Zahl der Einwohner im Kernort belief sich zu dieser Zeit auf ca. 1.000 Personen (Quelle: Bericht über die Vorbereitenden Untersuchungen, Freie Planungsgruppe 7, Stuttgart, Dezember 1984). Die Zahl der Einwohner im gesamten Gemeindegebiet belief sich auf ca. 4.000 Personen (Quelle: Statistik Kommunal, 2011).

Über die Jahrhunderte entwickelte sich innerhalb der Altstadt eine bauliche und nutzungsstrukturelle Verteilung, die im Wesentlichen bis heute Bestand hat (vgl. nachfolgende Grafik).

ANALYSE KERNSTADT



Quelle: Bericht über die Vorbereitenden Untersuchungen, Freie Planungsgruppe 7, Stuttgart, Dezember 1984

Der südöstliche Teil der Altstadt, der sogenannte „Herrnhof“ war ursprünglich der Wohnbereich der Chorherren und ist von einer offenen Abfolge von Plätzen geprägt. Nördlich anschließend befindet sich das sog. Stadtschloss, das seit dem 18. Jahrhundert bis Ende des 20. Jahrhunderts als Brauerei genutzt war und aktuell leer steht. Der südwestliche Bereich der Altstadt rund um die Vordere Gasse ist nach wie vor der von Handel und Wohnen geprägte Bereich. Der nördliche Bereich der Altstadt zwischen Hintere Gasse und Stadtmauer entwickelte sich zum Wohnbereich der Ackerbürger und ist von eher kleinteiliger Bebauung geprägt.

Auf dem Schrägluftbild von 1933 (Quelle Stadtarchiv) ist ersichtlich, dass die Stadt in weiteren hundert Jahren lediglich um einige weitere kleine Siedlungsflächen Richtung Nordwesten und Südosten weiter gewachsen ist (die bebaute Fläche betrug um 1933 ca. 15 ha). Innerhalb von ca. 600 Jahren war somit keine nennenswerte bauliche Entwicklung in Herrieden zu verzeichnen.

Nach dem zweiten Weltkrieg mit Eintreffen der Heimatvertriebenen setzte das enorme flächenmäßige Wachstum der Stadt ein. So entstanden die ersten größeren Siedlungsgebiete

ANALYSE KERNSTADT

außerhalb der Altstadt entlang der Ansbacher Straße, der Neunstetter Straße, der Münchener Straße sowie der Bahnhofstraße. Die 1903 in Betrieb gegangene (und in den 1960er Jahren wieder stillgelegte) Bahnstrecke von Leutershausen-Wiedersbach über Herrieden nach Bechhofen brachte auch erste Gewerbeansiedlungen mit sich (vgl. Karte von 1958). Die Zahl der Einwohner im Kernort wuchs bis dahin auf ca. 2.000 Personen (Quelle: Bericht über die Vorbereitenden Untersuchungen, Freie Planungsgruppe 7, Stuttgart, Dezember 1984). Die Zahl der Einwohner im gesamten Gemeindegebiet wuchs bereits auf ca. 6.000 Personen (Quelle: Statistik Kommunal, 2011).

Bis 1975 wuchs die Stadt weiter Richtung Westen und Norden. Die gewerblichen Betriebe entlang der Münchener Straße und der Bahnhofstraße wurden bereits erweitert. Das größte flächenmäßige Wachstum ist jedoch auf ein neues Wohngebiet westlich der Nürnberger Straße zurückzuführen. Zu dieser Zeit wurde auch das Schulzentrum mit Sportflächen und Parkbad am Steinweg und der Kindergarten „St. Vitus“ an der Münchener Straße errichtet. Ein Aussiedlerhof wurde nordöstlich des Stadtgebietes Richtung Hohenberg angesiedelt.

In den weiteren sechs Jahren bis 1981 ist die Stadt wiederum deutlich gewachsen. Erneut wurden großflächige Wohnbauflächen nach Westen entlang der ehem. Bahnstrecke bzw. entlang der Neunstetter Straße sowie östlich der Nürnberger Straße ausgewiesen und bebaut. Darüber hinaus hat eine weitere Verdichtung entlang des Steinwegs stattgefunden. Erstmals waren gewerbliche Ansiedlungen auch zwischen der Hohenberger Straße und der Industriestraße zu verzeichnen. Auch die Kläranlage am Winner Weg ist auf dem Schrägluftbild von 1981 zu erkennen.

Bis 1990 entwickelte sich die Stadt nochmals in Richtung Westen, die Wohnbebauung erreichte nun die Straße „Am Wasserturm“. Im Bereich der Bahnhofstraße, der Münchener Straße und der Industriestraße ist bis 1990 deutliches flächenmäßiges Wachstum bei den Gewerbeflächen zu erkennen.

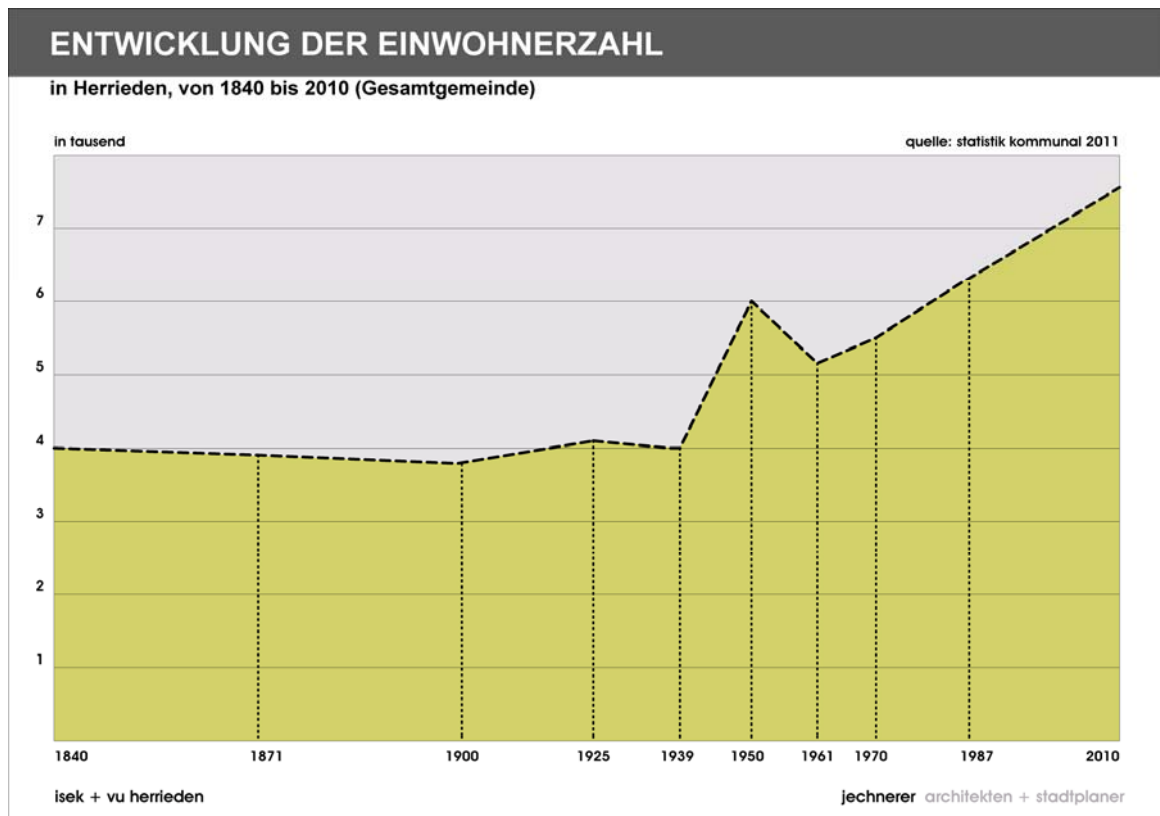
In darauf folgenden zehn Jahren bis 2000 wurden die restlichen freien Flächen im Bereich der Münchener Straße und der Industriestraße fast vollständig bebaut. Ein weiteres Siedlungsgebiet wurde nordwestlich der Straße „Am Wasserturm“ errichtet.

Bis zum Zeitpunkt der Erhebungen wurden die bislang verbliebenen Gewerbeflächen im Südosten bebaut, eine weitere bauliche Entwicklung nach Süden lässt die Lage an der Altmühl (Überschwemmungsflächen) zukünftig nicht mehr zu. In den letzten Jahren wurden großflächige Wohnbauflächen östlich der Hohenberger Straße ausgewiesen und bebaut. Eine Weiterentwicklung der gewerblichen Flächen entlang der Industriestraße Richtung

ANALYSE KERNSTADT

Nordosten, wie ursprünglich geplant, ist damit nicht mehr möglich. Die bebauten Flächen addierten sich zum Zeitpunkt der Erhebungen auf ca. 215 ha und haben sich seit Ende des zweiten Weltkriegs fast verfünzfacht.

Die Zahl der Einwohner im Kernort wuchs bis 31.12.2013 auf 4.059 Personen (Quelle: Stadt Herrieden). Die Zahl der Einwohner im gesamten Gemeindegebiet wuchs bis Dezember 2011 auf ca. 7.520 Personen (Quelle: Statistik Kommunal, 2012).

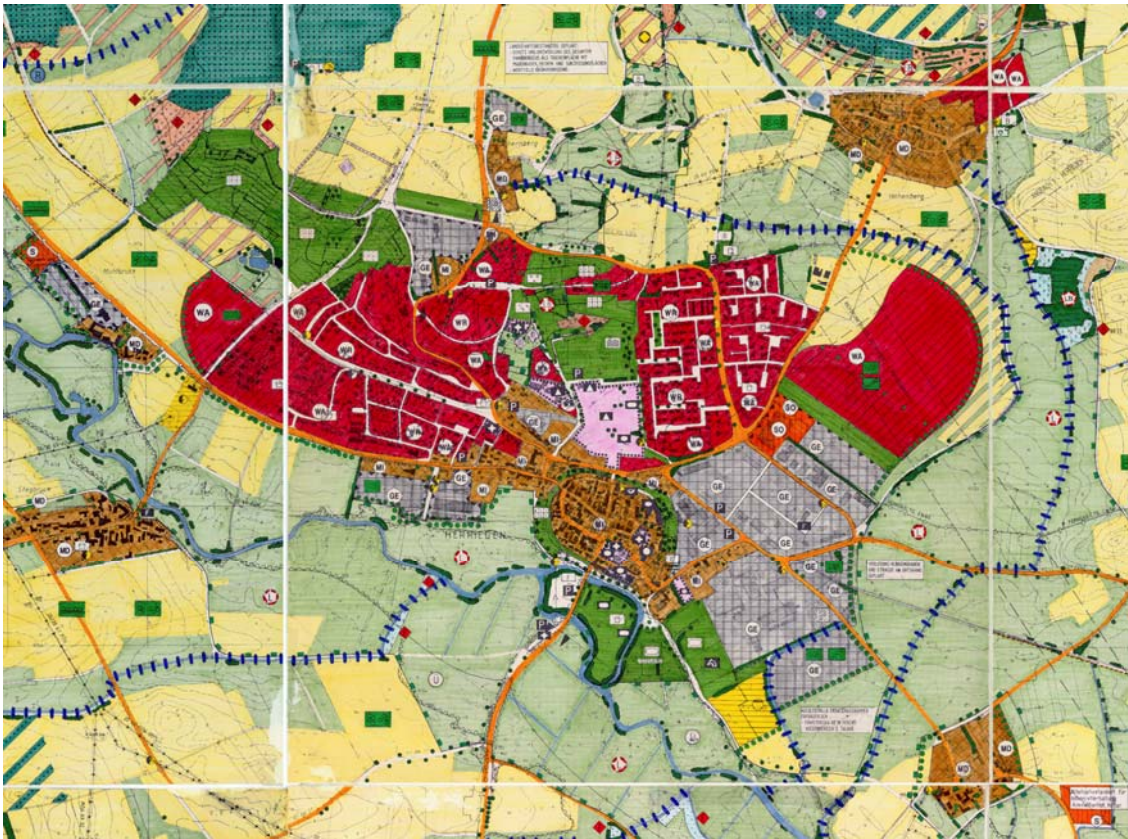


Eigene Grafik, Quelle: Statistik Kommunal, 2011

Während sich die Zahl der Einwohner im Kernort seit 1945 etwa vervierfacht hat, hat sich die bebaute Fläche verfünzfacht. Begründet ist dies durch verschiedene Trends. Während den Grundstücken im Altstadtkörper nur verhältnismäßig kleine Freiflächen zugeordnet waren, sind die Grundstücke für Einfamilienhäuser, die nach dem zweiten Weltkrieg außerhalb der Altstadt entstanden geprägt von größeren Gartenflächen. Hinzu kommt, dass die Wohnfläche pro Kopf in den vergangenen 60 Jahren stetig gestiegen ist. Nicht zuletzt haben sich in Herrieden seit dem Zweiten Weltkrieg auch mehrere Betriebe flächenmäßig enorm entwickelt, was zu einem nicht unerheblichen Flächenverbrauch pro Einwohner führte.

ANALYSE KERNSTADT

2.1.2 Ausschnitt Flächennutzungsplan



Auszug aus dem Flächennutzungsplan von 1996 (Quelle: Stadt Herrieden)

Der Flächennutzungsplan aus 1996 zeigt die damaligen Entwicklungsmöglichkeiten der Stadt und deren Grenzen auf. In der Mitte des Kartenausschnitts ist die von einem grünen Ring umgebene Altstadt von Herrieden (Mischgebiet) gut erkennbar. Östlich angrenzend schließen vorrangig gewerbliche Flächen an, die zwischenzeitlich bis auf kleine Restflächen vollständig bebaut sind. Daran schließen nordöstlich allgemeine Wohnbauflächen an, die zwischenzeitlich zu einem Großteil ebenfalls bebaut sind. Eine weitere Ausdehnung Herriedens nach Osten ist wegen bestehender Landschaftsschutzgebiete und Überschwemmungsflächen nicht mehr möglich.

Die seiner Zeit im Westen der Kernstadt geplanten Wohnbauflächen (westlich der Straße „Am Wasserturm“) sind ebenfalls seit geraumer Zeit bebaut.

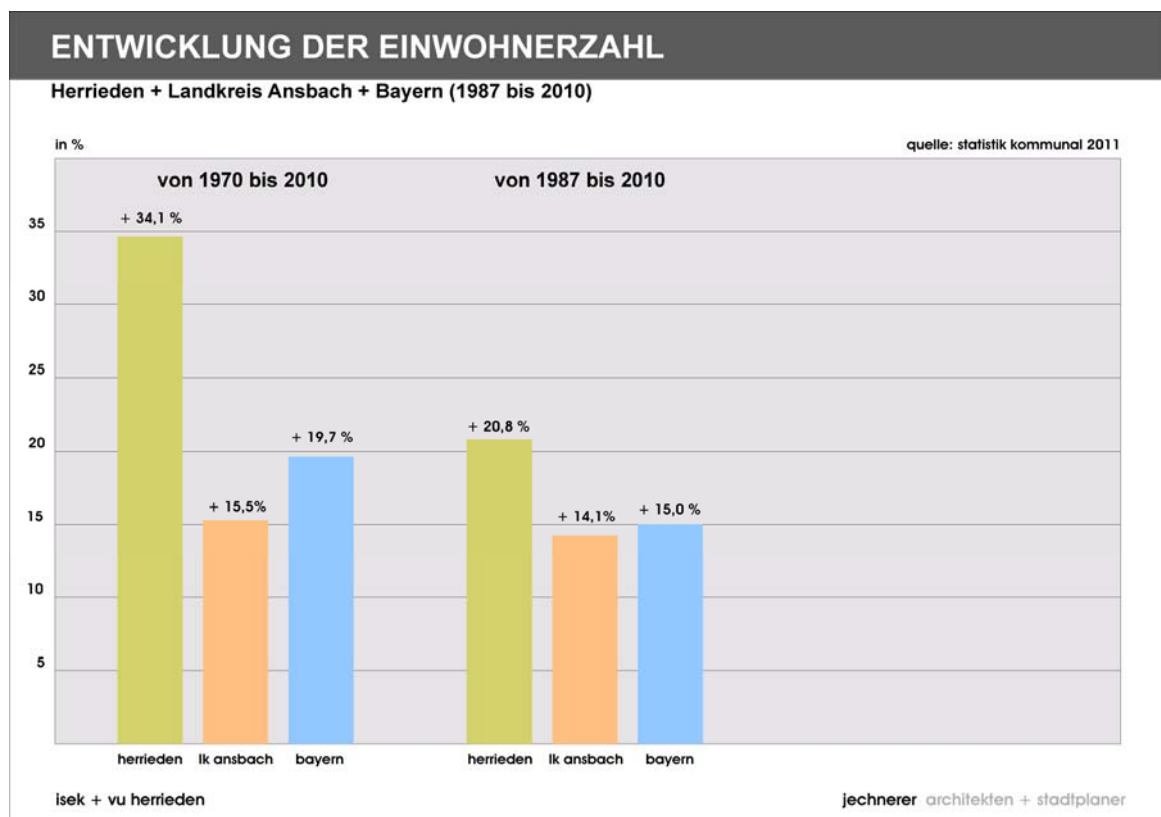
Die kleineren gewerblichen Flächen im Norden der Kernstadt wurden ebenfalls bebaut, insofern stehen am Kernort aktuell (bis auf wenige Restgrundstücke) keine gewerblichen Flächen mehr zur Verfügung. Sollten sich die Entwicklungen der letzten Jahre auch bei den Wohnbauflächen fortsetzen, stünden in Kürze auch keine Entwicklungsmöglichkeiten für Wohnbauflächen zur Verfügung.

ANALYSE KERNSTADT

Die Entwicklung der Stadt Herrieden wird im Folgenden anhand mehrerer Statistiken bzw. Vergleichsparameter aufgezeigt und stets mit der jeweiligen Entwicklung im Landkreis Ansbach und dem Freistaat Bayern verglichen. Dabei sollte dargestellt werden, ob die Entwicklung der Stadt Herrieden der Entwicklung des Landkreises bzw. der Entwicklung des Freistaats entspricht, oder ob unter- bzw. überdurchschnittliche Entwicklungen zu verzeichnen sind. Die Daten wurden der Veröffentlichung „Statistik Kommunal“ des Bayerischen Landesamtes für Statistik und Datenverarbeitung, Ausgabe 2011 entnommen.

2.1.3 Einwohner und Altersstruktur (Vergleich mit Landkreis + Bayern)

Die Zahl der Einwohner im gesamten Stadtgebiet (einschl. der Ortsteile) ist in Herrieden im Zeitraum von 1970 bis 2010 um gut 34 % gestiegen. Damit lag das Einwohnerwachstum deutlich über der Entwicklung des Landkreises (+15,5 %) und auch deutlich über der Entwicklung in Bayern (+ 19,7 %). Auch für den Zeitraum von 1987 bis 2010 kann dieser Trend abgelesen werden. In diesem Zeitraum betrug das Einwohnerwachstum knapp 21 % und lag damit auch deutlich über der Entwicklung im Landkreis Ansbach (+ 14,1 %) und im Freistaat Bayern mit ca. 15 % Wachstum.

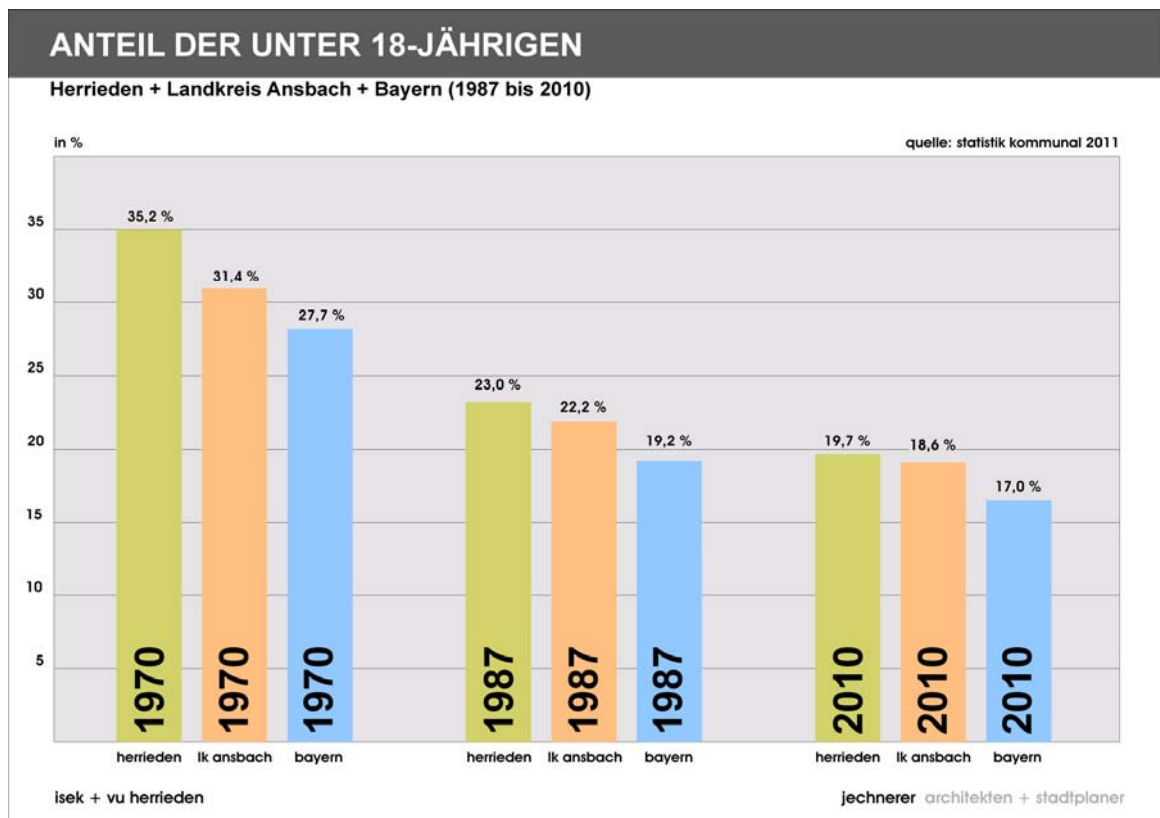


Eigene Grafik, Quelle: Statistik Kommunal, 2011

Der Anteil an unter 18-jährigen in der Gesamtbevölkerung lag 1970 in Herrieden bei rund 35,2 % und lag über dem Anteil im Landkreis Ansbach (31,4 %) und deutlich über dem An-

ANALYSE KERNSTADT

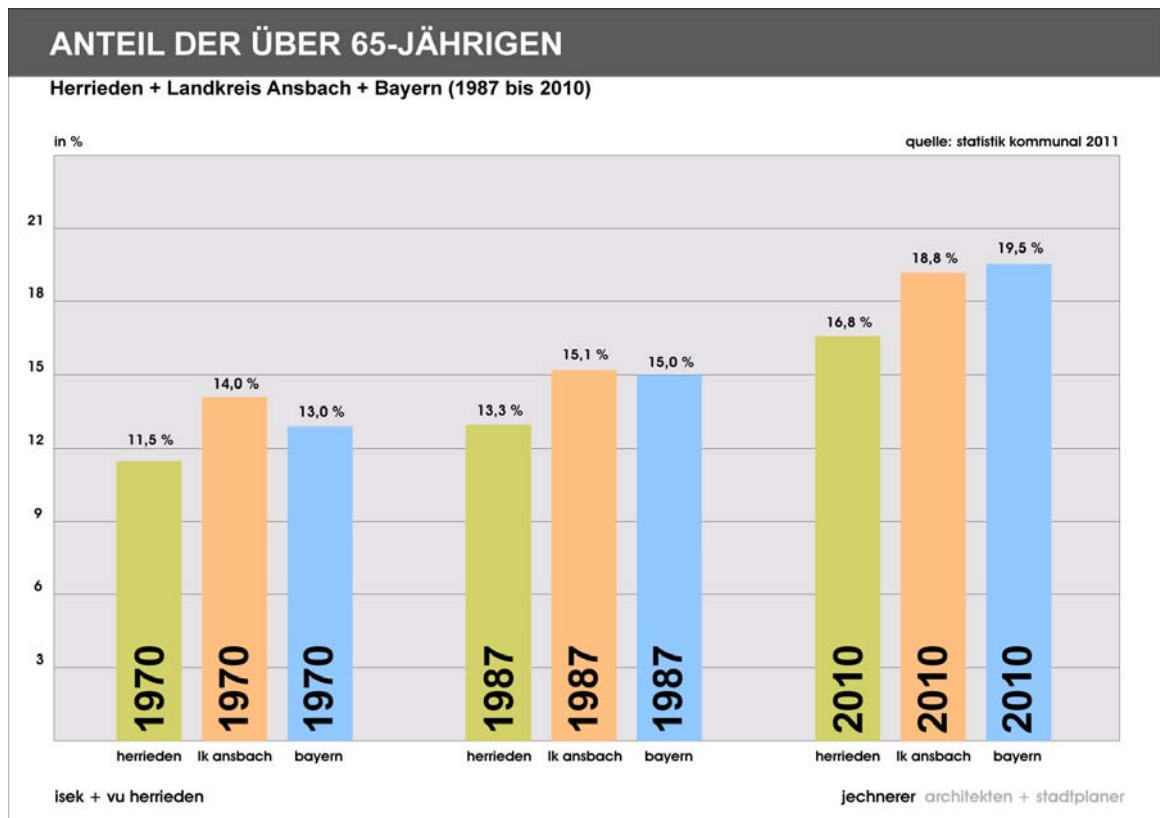
teil in Bayern (27,7 %). 1987 sank der Wert in Herrieden - dem allgemeinen demographischen Trend folgend - auf 23 %. Der Anteil an unter 18-jährigen lag jedoch immer noch geringfügig über dem Wert des Landkreises (22,2 %) und des Freistaats (19,2 %). Bis zum Jahr 2010 sanken die Anteile erneut auf nunmehr 19,7 % in Herrieden, 18,6 % im Landkreis und 17,0 % im Freistaat. Somit leben in Herrieden immer noch vergleichsweise viele junge Menschen bzw. Familien mit Kindern.



Eigene Grafik, Quelle: Statistik Kommunal, 2011

Bei den über 65-jährigen lag der Anteil in der Gesamtbevölkerung 1970 in Herrieden bei rund 11,5 % und damit unter dem Wert im Landkreis Ansbach (14,0 %) und auch unter dem in Bayern (13,0 %). 1987 stieg der Wert wiederum - dem allgemeinen Trend folgend - auf 13,3 % in Herrieden. Der Anteil an über 65-jährigen lag jedoch immer noch unter dem Wert des Landkreises (15,1 %) und des Freistaats (15,0 %). Bis zum Jahr 2010 stiegen die Werte erneut auf nunmehr 16,8 % in Herrieden, 18,8 % im Landkreis und 19,5 % im Freistaat. Damit ist der Anteil an älteren Menschen in Herrieden vergleichsweise leicht niedriger als in den Vergleichsgebieten.

ANALYSE KERNSTADT

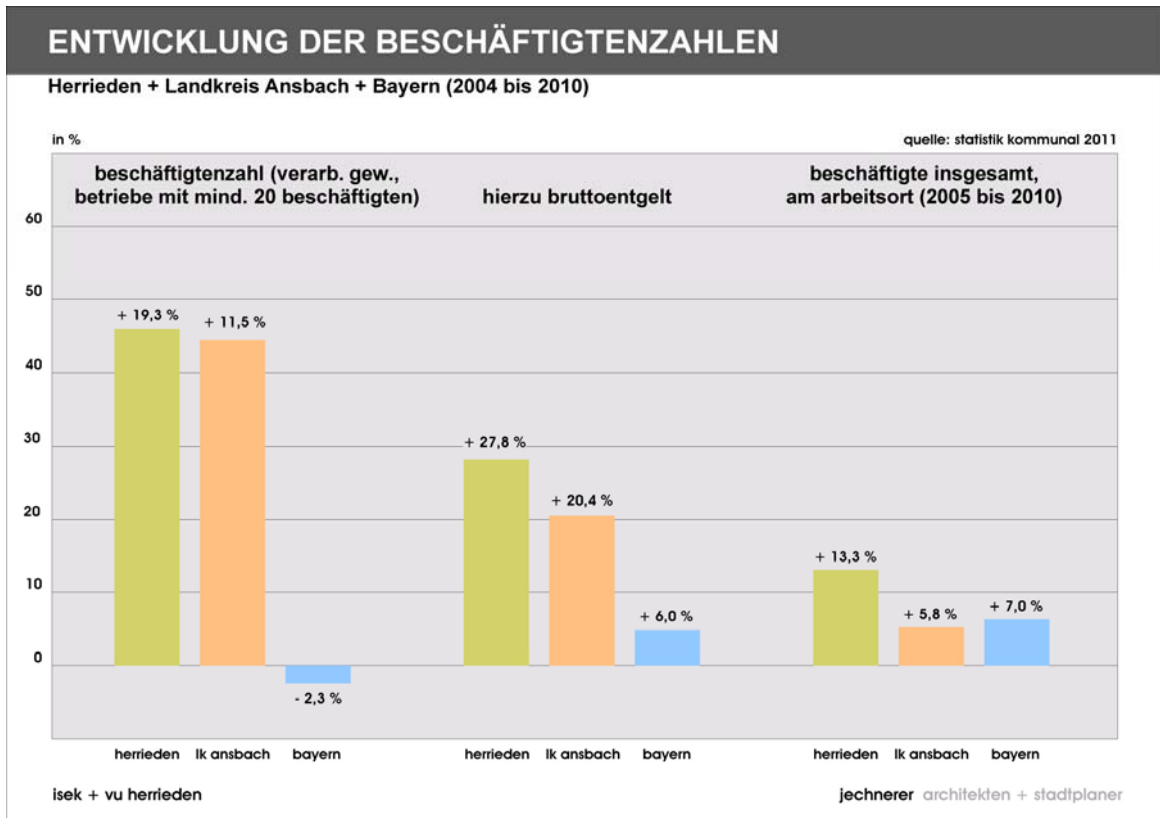


Eigene Grafik, Quelle: Statistik Kommunal, 2011

2.1.4 Beschäftigte (Vergleich mit Landkreis + Bayern)

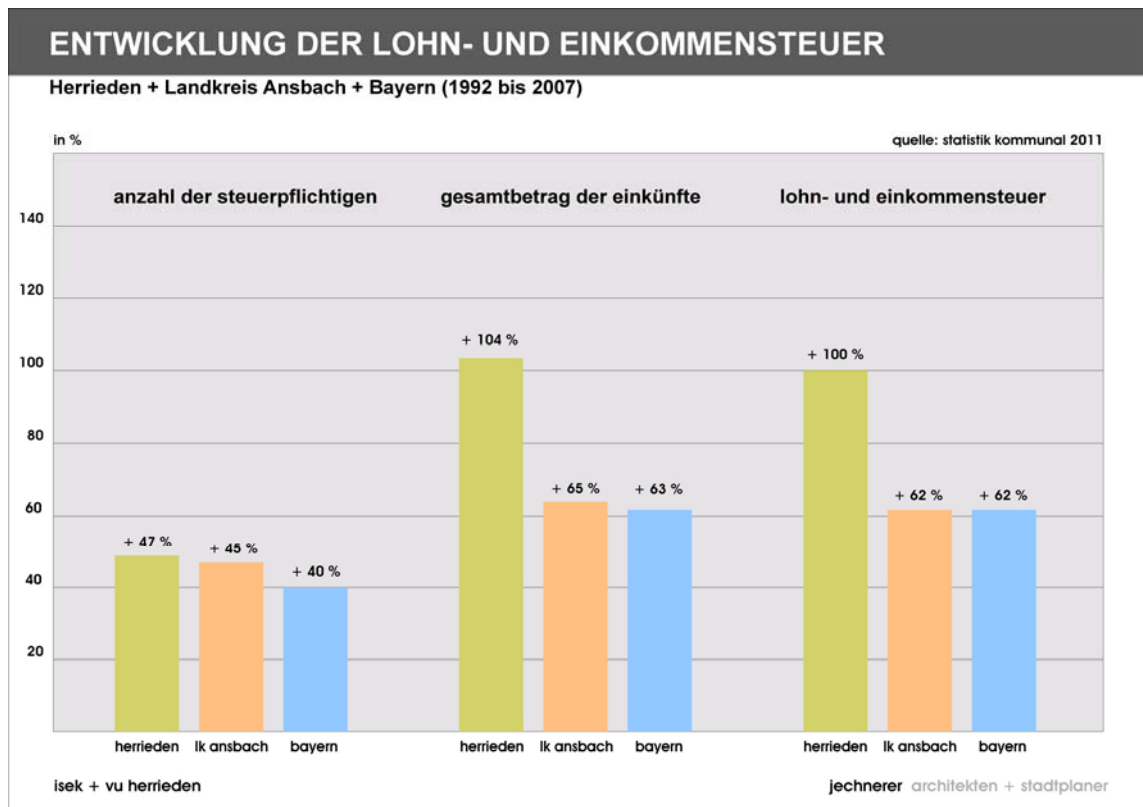
In der nachfolgenden Grafik ist die Entwicklung bei den Beschäftigtenzahlen zwischen 2004 und 2010 dargestellt. Die Beschäftigtenzahl in Betrieben des Verarbeitenden Gewerbes mit mehr als 20 Beschäftigten ist in diesem Zeitraum in Herrieden um 19,3 % gestiegen. Auch im Landkreis Ansbach ist die Zahl der Beschäftigten in diesem Sektor zwischen 2004 und 2010 um 11,5 % gestiegen, im Freistaat dagegen nahm die Zahl derer sogar um 2,3 % ab. Analog entwickelte sich hierzu die Entwicklung des Bruttoentgeltes, die in Herrieden um 27,8 % deutlich über der Entwicklung im Landkreis und im Freistaat lag. Die Zahl der Beschäftigten am Ort insgesamt wuchs im Zeitraum von 2005 bis 2010 um 13,3 %, im Landkreis dagegen nur um 5,8 % und im Freistaat Bayern um 7,0 %.

ANALYSE KERNSTADT



Eigene Grafik, Quelle: Statistik Kommunal, 2011

Im Zeitraum von 1992 bis 2007 stieg die Anzahl der Steuerpflichtigen in Herrieden um 47 % und lag damit knapp über den Vergleichswerten aus Landkreis und Freistaat. Der Gesamtbetrag an Einkünften wuchs in Herrieden jedoch überproportional um 104 % gegenüber 65 % im Landkreis und 63 % in Bayern insgesamt. Folgerichtig zeichnen sich analoge Entwicklungen bei der Lohn- und Einkommensteuer ab.



Eigene Grafik, Quelle: Statistik Kommunal, 2011

2.1.5 Wohngebäude, Wohnungen, Wohnflächen (Vergleich mit Landkreis + Bayern)

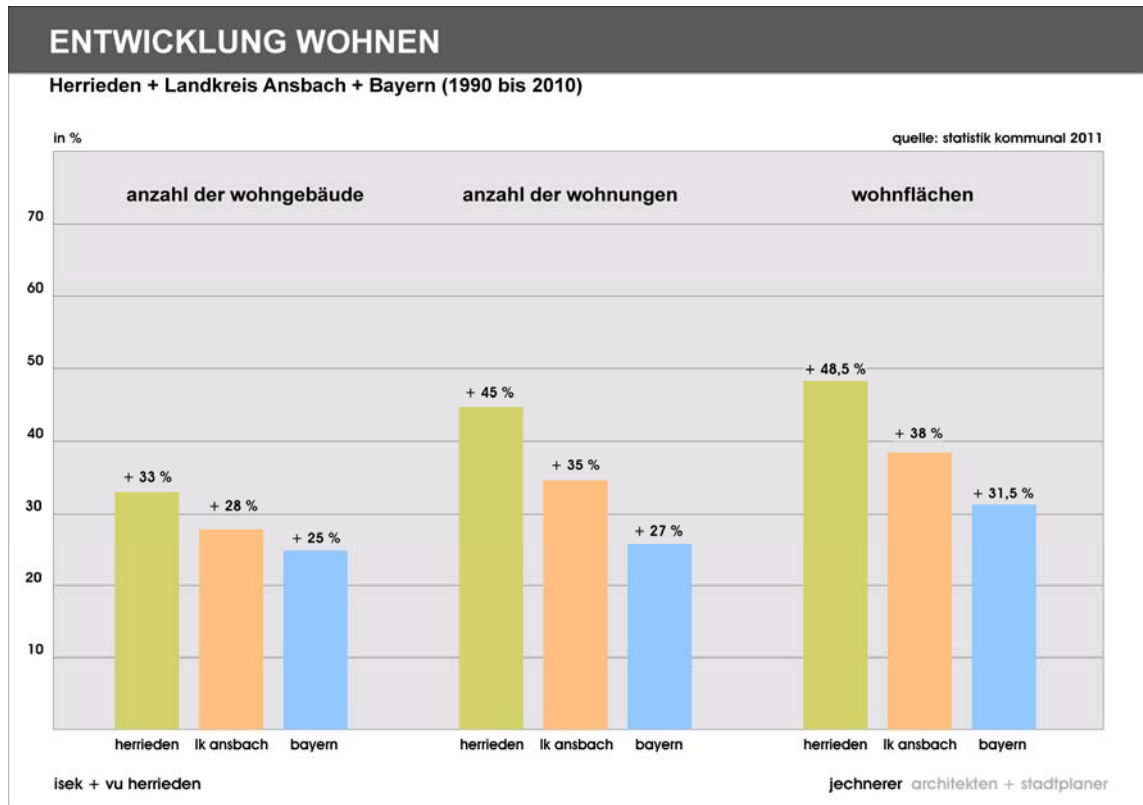
In der folgenden Darstellung wurde der Zuwachs an bebauten Flächen von 1980 bis 2010 dargestellt. Dabei betrug der Zuwachs bei den Gebäude- und Freiflächen in Herrieden in diesen 30 Jahren ca. 42 % und blieb in dem besagten Zeitraum überraschenderweise deutlich hinter dem Zuwachs im Landkreis Ansbach und Freistaat Bayern. Dies mag bereits an den vergleichsweise hohen Wachstumsraten Herriedens vor 1980 liegen.

Der Zuwachs bei den Betriebsflächen lag in diesem Zeitraum in Herrieden bei 30 %, während sich die Betriebsflächen im Landkreis sogar mehr als verdoppelten. Grund für die immense Steigerung im Landkreis mag ein niedriger Ausgangswert um 1980 sein, zu diesem Zeitpunkt waren die Bundesautobahnen BAB 6 und BAB 7, die den Landkreis durchqueren, erst seit Kurzem fertig gestellt. Bayernweit lag der Zuwachs bei 17 %, die Betriebsflächen Herriedens konnten sich damit im bayerischen Vergleich überdurchschnittlich entwickeln. Bei den Siedlungs- und Verkehrsflächen insgesamt lag der Zuwachs in Herrieden bei 18 % gegenüber 42 % im Landkreis und im Freistaat.

Die Anzahl der Wohngebäude nahm in Herrieden im Zeitraum zwischen 1990 bis 2010 um 33 % zu, während die Anzahl der Wohngebäude im Landkreis nur um 28 % und im Freistaat um 25 % wuchs. Dies schließt auf einen großen Anteil an jungen Familien, was durch

ANALYSE KERNSTADT

die vorhergehenden Grafiken auch bestätigt wird. Bei der Anzahl an Wohnungen ist ein noch stärkeres Wachstum zu verzeichnen. Hier liegt Herrieden mit 45 % Zunahme deutlich vor dem Landkreis Ansbach mit 35 % und Bayern mit 27 %. Die Wohnflächen insgesamt sind in Herrieden in diesen 20 Jahren um 48,5 % gestiegen, während diese im Landkreis lediglich um 38 % und in Bayern um 31,5 % zugenommen haben.



Eigene Grafik, Quelle: Statistik Kommunal, 2011

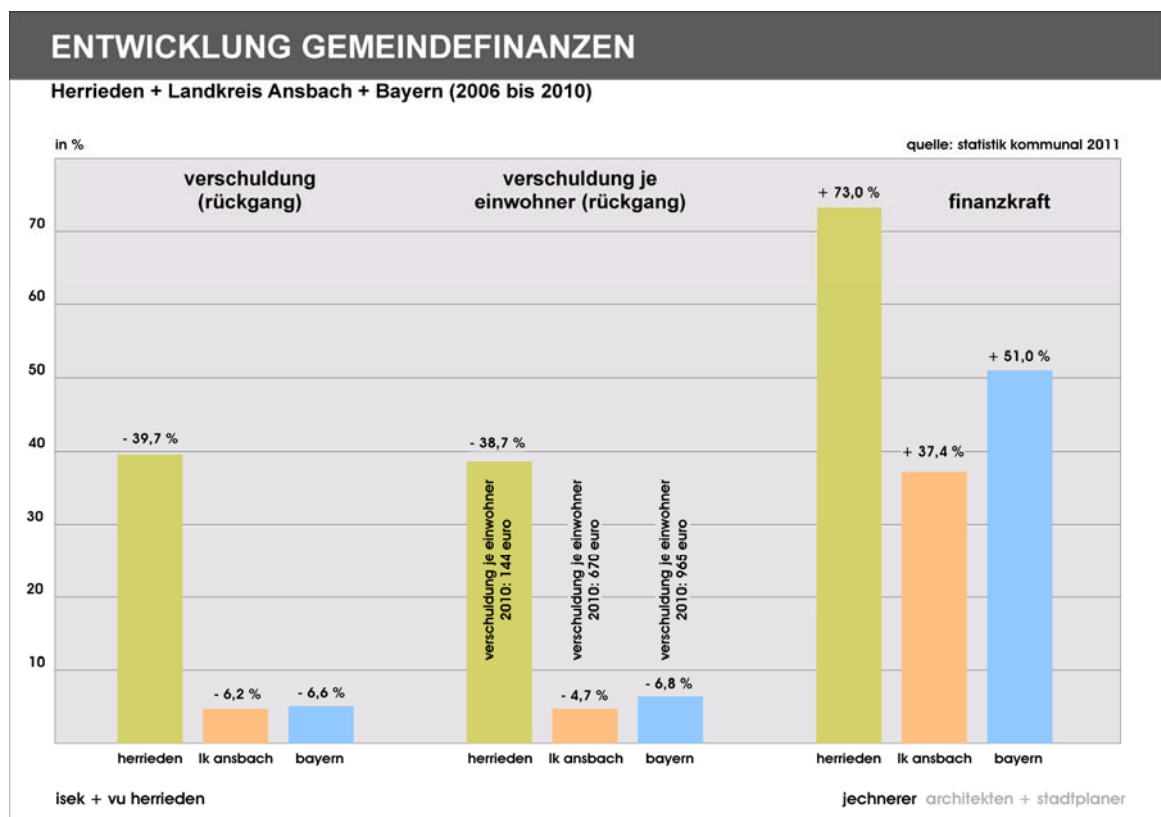
Während die Zunahme bei den Gebäude- und Freiflächen insgesamt in Herrieden hinter den beiden Vergleichswerten blieb, die Anzahl an Wohngebäuden, Wohnungen und die Wohnflächen insgesamt aber deutlicher als im Landkreis und Freistaat zulegte, könnte hieraus der Schluss gezogen werden, dass in dem besagten Zeitraum in der Tendenz trotz des scheinbar immensen Wachstums ein vergleichsweise sparsamerer Umgang mit den Flächen vollzogen wurde als in den Vergleichsgebieten. Die Grafik über die Entwicklung der Siedlungs- und Verkehrsflächen bestätigt diese These. Grund hierfür könnten tendenziell kleinere Grundstücke und eine wirtschaftlichere Erschließung der bebauten Flächen sein.

ANALYSE KERNSTADT

2.1.6 Gemeindefinanzen (Vergleich mit Landkreis + Bayern)

Eine Darstellung der Entwicklung der Gemeindefinanzen ist mit den Veröffentlichungen „Statistik Kommunal“ nur über einen relativ kurzen Zeitraum möglich. So kann lediglich die Entwicklung der Gemeindefinanzen im Zeitraum von 2006 bis 2010 aufgezeigt werden.

In dem besagten Zeitraum konnte die Stadt Herrieden seine Verschuldung um ca. 40 % senken und die Finanzkraft um 73 % steigern. Die Verschuldung je Einwohner betrug im Jahr 2010 144,- Euro, während die Pro-Kopf-Verschuldung im Landkreis bei 670,- Euro und im Freistaat bei 965,- Euro lag.



Eigene Grafik, Quelle: Statistik Kommunal, 2011

Auch die Bertelsmann Stiftung stuft Herrieden in Ihrer Publikation „Wegweiser Kommune“ in die Kategorie „Typ 1, Kleinere stabile ländliche Städte und Gemeinden“ ein (Quelle: Wegweiser-Kommune der Bertelsmann Stiftung, Ausgabe Juli 2012).

Für den Zeitraum bis 2030 wird dem Landkreis Ansbach insgesamt jedoch eine Abnahme der Bevölkerung zwischen 5 % und 10 % prognostiziert. Für Herrieden nimmt die Bertelsmann Stiftung eine Abnahme der Bevölkerung um -2,6 % an. Setzt sich der derzeitige Trend fort, so wären die Außenorte weit stärker betroffen als die jeweiligen Kernorte der Gemeinden. Insofern sollte für den Kernort Herriedens allenfalls von einer stagnierenden

ANALYSE KERNSTADT

Bevölkerungszahl ausgegangen werden. Die hohen Wachstumsraten der letzten Jahre dürften somit aller Voraussicht nach zukünftig nicht mehr erreicht werden.

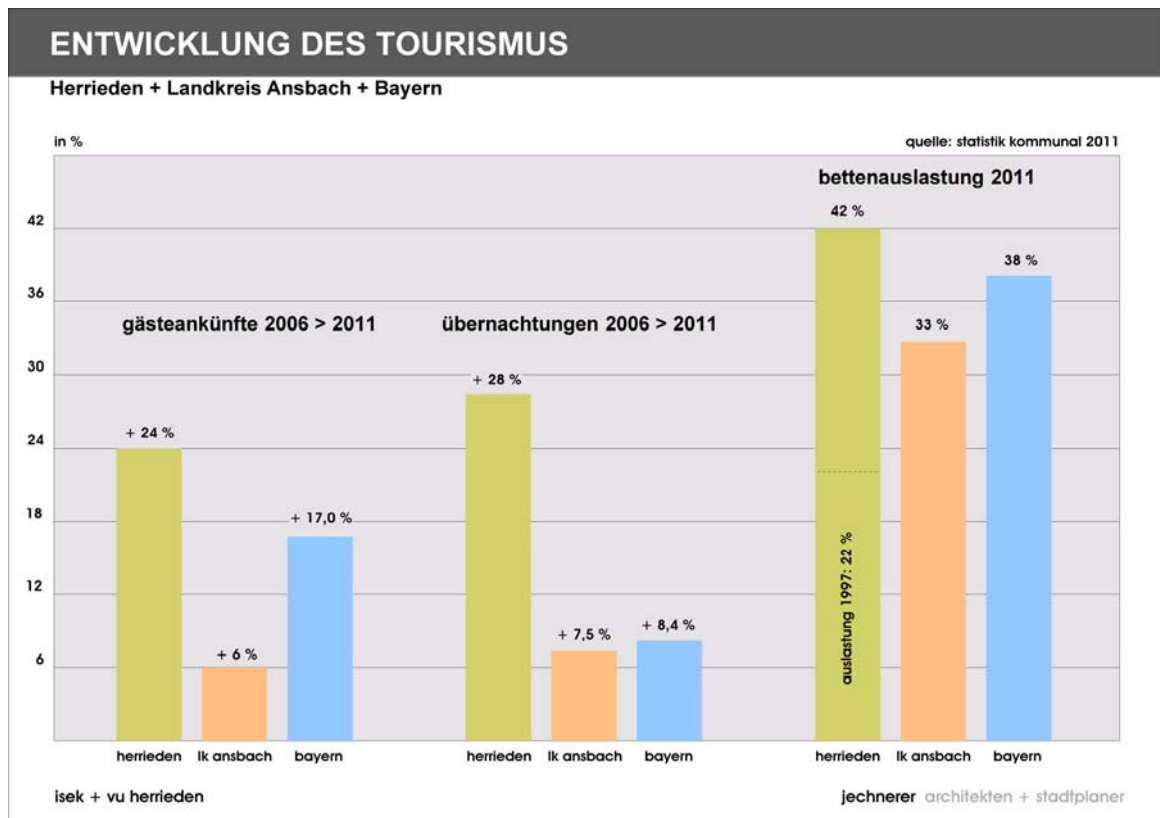
Bestärkt wird diese These von den Statistiken zur Entwicklung der natürlichen Bevölkerungsbewegung (Anzahl Lebendgeborene und Gestorbene) sowie der Statistik über die Wanderungen (Anzahl Zugezogene und Fortgezogene). Seit ca. 1970 wurden in Herrieden stets mehr Lebendgeborene registriert als Sterbefälle (Quelle: Statistik Kommunal). Die beiden Werte nähern sich jedoch seit 2005 stark an. In Hinblick auf die alternde Bevölkerung ist zukünftig davon auszugehen, dass die Zahl der Sterbefälle die Zahl an Neugeborenen übersteigen wird.

Zwischen 1965 und 2005 war die Zahl an Zugezogenen (bis auf einen kurzen Zeitraum um 1975) in Herrieden stets höher als die Zahl an Fortgezogenen. Um 2005 wurde die Entwicklung umgekehrt, aktuell verlassen mehr Menschen die Stadt als dass Zuzüge erfolgen.

2.1.7 Tourismus (Vergleich mit Landkreis + Bayern)

Auch die Entwicklung des Tourismus lässt sich über die Statistiken der „Statistik Kommunal“ nur über einen vergleichsweise kurzen Zeitraum belegen. Aufgrund dessen, dass der Tourismus in Herrieden erst in den letzten Jahren mehr und mehr eine Rolle spielt (insbesondere Radtourismus in den Sommermonaten), spiegeln die Zahlen durchaus einen interessanten Trend wieder. So stieg die Zahl bei den Gästeankünften zwischen 2006 und 2011 um 24 % gegenüber 6 % im Landkreis und 17 % in Bayern. Demzufolge nahm auch die Zahl an Übernachtungen überproportional um 28 % gegenüber 7,5 % im Landkreis und 8,4 % in Bayern zu. Dies belegt, dass für Herrieden zukünftig durchaus Potential in diesem Bereich gesehen werden kann.

Auch der ganzjährige Geschäftstourismus bedingt durch die Lage an der BAB 6 und mehrere erfolgreiche Betriebe am Ort trug dazu bei, dass die Bettenauslastung von 1997 bis 2011 von 22 % auf 42 % gestiegen ist. Die Bettenauslastung in Herrieden lag 2011 deutlich über dem Wert des Landkreises mit 33 % und auch vor dem gesamt-bayerischen Wert von 38 %.



Eigene Grafik, Quelle: Statistik Kommunal, 2011

2.1.8 Soziale Infrastruktur

In der Karte 2.1.8-1 sind die im Kernort zur Zeit der Erhebungen vorgefundenen öffentlichen, kirchlichen und sozialen Einrichtungen sowie Sport- und Freizeiteinrichtungen erfasst. Der Schwerpunkt an öffentlichen, kirchlichen und sozialen Einrichtungen befindet sich nach wie vor in der Altstadt. Neben dem Rathaus, der städtischen Musikschule und der Bücherei befinden sich die beiden katholischen Kirchen sowie mehrere Einrichtungen der katholischen Kirche, eine Kindertagesstätte, ein Sonderpädagogisches Förderzentrum und ein Wohnheim für Behinderte im ehemaligen Wohnbereich der Chorherren, also dem südöstlichen Teil der Altstadt. Das ehem. Krankenhaus am Vogteiplatz wird als Seniorenheim genutzt.

Unmittelbar nördlich der Altstadt liegen in einem locker bebauten Gebiet eine weitere Kindertagesstätte, die Grund- und Mittelschule mit Sportflächen, eine Förderschule, die Realschule sowie Hallen- und Freibad. Ein Teil der Gebäulichkeiten eines ehem. Textilbetriebes am Steinweg wird derzeit als Lehrwerkstatt der Fachhochschule Ansbach genutzt.

Die evangelische Kirche mit Kindertagesstätte liegt am Beginn der ersten größeren Siedlungserweiterungen außerhalb der Altstadt an der Ansbacher Straße.

Die Sportflächen der örtlichen Vereine liegen auf der Altmühlinsel bzw. weiter östlich am Winner Weg. Zwei Apotheken und mehrere Arztpraxen, vorrangig im Bereich der Altstadt bzw. in Altstadtnähe gelegen, bilden die medizinische Versorgung der Stadt.

Zusammenfassend kann der Stadt Herrieden eine gute bis sehr gute Ausstattung auf dem Gebiet der öffentlichen, kirchlichen und sozialen Einrichtungen bescheinigt werden (vgl. auch Kap. 2.2.3, Regionalplan Region Westmittelfranken, Stand 01.05.2008).

2.1.9 Fazit

Der Stadt Herrieden kann insgesamt eine positive Entwicklung bescheinigt werden und könnte deswegen als „Wachstumsstadt“ bezeichnet werden. Sowohl was die Entwicklung der Einwohnerzahlen und –strukturen, die Entwicklung des Arbeitsmarktes, die Entwicklung bei der Zahl an Wohngebäuden aber auch die Entwicklung im Bereich der Infrastruktur und des Tourismus betrifft, konnte durchwegs eine im Vergleich zum Landkreis Ansbach als auch im gesamt-bayerischen Vergleich positive Bilanz verzeichnet werden. Entsprechende Erhebungen der GfK Geomarketing GmbH bestätigen diese Schlüsse (vgl. Einzelhandelskonzept Herrieden, GfK Geomarketing GmbH, Januar 2011).

Das enorme flächenmäßige Wachstum der Kernstadt seit 1945 stößt jedoch mittlerweile an die natürlichen und geographischen Grenzen der Stadt. Die Lage an der Altmühl mit ihren Überschwemmungsflächen lässt eine weitere bauliche Entwicklung nach Süden und Osten nicht mehr zu. Im Osten und Norden begrenzen Landschaftsschutzgebiete bzw. geschützte Landschaftsschutzbestandteile die weitere Entwicklung. Die steil abfallende Hangkante im Norden sowie der Bürgerwald im Nordosten lassen ebenfalls eine bauliche Ausdehnung nicht mehr zu. Größere gewerbliche Ansiedlungen sind am Kernort derzeit nicht mehr möglich. Das letzte im Flächennutzungsplan enthaltene Gewerbegebiet an der BAB 6 (Gewerbegebiet Esbach) wurde kürzlich in voller Größe von nur einem Unternehmen mit einem Logistikzentrum bebaut. Eine gewerbliche Weiterentwicklung scheint derzeit wegen des Mangels an Flächen nicht mehr möglich.

Darüber hinaus führte das rasche Wachstum in den vergangenen Jahren auch zu einigen innerstädtischen städtebaulichen Problemen bzw. Nutzungskonflikten. Das Gewerbegebiet an der Industriestraße kann sich durch die nordöstlich angrenzenden neueren Wohnbauflächen nicht mehr entwickeln. Ein schmaler unbebauter „Schutzstreifen“ zwischen diesen Gebieten stellt derzeit eine untergenutzte Brachfläche dar.

Der frühere Aussiedlerhof an der Hohenberger Straße befindet sich zwischenzeitlich nicht mehr am Rand der Stadt, sondern inmitten der Siedlungsflächen und hemmt wegen einzu-

ANALYSE KERNSTADT

haltender Immissionsschutzabstände derzeit einen sonst möglichen Lückenschluss der Siedlungen westlich und östlich der Hohenberger Straße. Auch die Bebauung entlang der Straße „Am Weinberg“ steht dem Ziel einer grünen Verbindung zwischen Altstadt und den Naherholungsflächen östlich von Schernberg entgegen.

Darüber hinaus weisen derzeit mehrere Stadteinfahrten, insbesondere die nördliche Stadteinfahrt der Staatsstraße 2248 auf einer Länge von mehreren hundert Metern städtebauliche bzw. gestalterische Defizite auf. Auch die westliche und östliche Stadteinfahrt (Staatsstraße 2249) ist gestalterisch mit Problemen behaftet. Dies gilt ebenfalls für die westliche und östliche Zufahrt in die Altstadt.

Die Kernstadt ist zwar immer wieder von grünen Fuß- und Radwegeverbindungen durchzogen, die auch zum Teil in die Landschaft reichen, ein zusammenhängendes Netz existiert aber noch nicht. Außerdem erscheint den Verfassern die Gestaltung dieser Verbindungen teilweise noch verbesserbar.

Das Thema Verkehr wird in Kapitel 3.1 ausführlich erläutert.

2.2 Entwicklung der Altstadt Herrieden

Im Jahr 1984 wurden erstmals im Zuge der Vorbereitenden Untersuchungen durch die Freie Planungsgruppe 7, Stuttgart umfangreiche Erhebungen insbesondere zu den Themen Bevölkerung, Nutzungen, Verkehrsraum, Gebäudezustand durchgeführt. Im Zuge der Fortschreibung der Vorbereitenden Untersuchungen war es nun nahe liegend, einige wesentliche Parameter erneut zu untersuchen und den Werten aus 1984 gegenüber zu stellen. Hierdurch sollte einerseits die Sanierungstätigkeit der letzten 30 Jahre evaluiert werden, andererseits aufgezeigt werden, ob und in welchen Bereichen derzeit noch Sanierungsbedarf besteht. Die Erhebungen basieren auf Angaben des Einwohnermeldeamtes sowie - was Nutzungen und Zustand der Gebäude betrifft - auf mehreren Ortsbegehungen durch Inaugenscheinnahme.

2.2.1 Ensembleschutz und Einzeldenkmäler

Die gesamte Altstadt von Herrieden einschließlich des umlaufenden Wallgrabens und der Altmühlbrücke steht unter Ensembleschutz. In diesem Gebiet sind beim Landesamt für Denkmalpflege ca. 50 Einzeldenkmäler gelistet (siehe auch Plan 2.2.1-1).

2.2.2 Bevölkerungsverteilung und -dichte

Im nun untersuchten Gebiet wurden 1984 659 Einwohner in 187 Wohnhäusern ermittelt. Dies entsprach einem Einwohnerdurchschnitt von 3,52 Personen je Haus. Dem gegenüber stehen zum Zeitpunkt der in 2012 durchgeführten Erhebungen rund 614 Einwohner in nunmehr 200 Wohnhäusern (siehe Plan 2.2.2-1). Dies entspricht einem Einwohnerdurchschnitt von 3,07 Personen je Haus. Trotz einer leichten Steigerung bei der Zahl der Wohnhäuser ist die Zahl der Einwohner seit 1984 um ca. 7 % gesunken. Die Einwohnerzahl je Haus hat in diesem Zeitraum sogar um knapp 13 % abgenommen.

In der folgenden Übersicht (siehe Plan 2.2.2-2) wurde die baublockweise Einwohnerdichte je Haus dargestellt. 1984 wohnten in einem Großteil der Baublöcke noch mindestens 3 Einwohner je Haus. In den Baublöcken entlang der westlichen Stadtmauer wohnten zwischen 2 und 3 Einwohner je Haus. Lediglich der Baublock 2 (katholisches Pfarrhaus), der Baublock 18 (mehrere Gastwirtschaften) und die Baublöcke 33 bis 35 an der Ansbacher Straße wiesen einen Einwohnerdurchschnitt von unter 2 Einwohnern je Haus auf.

Die Erhebungen von 2012 zeigen ein fast vollständig verändertes, meist schlechteres Bild, nur wenige Baublöcke konnten ihre Bevölkerungsdichte halten. Vereinzelt stieg diese sogar, in den Baublöcken entlang der Ansbacher Straße und Münchener Straße wohnten in

2012 durchschnittlich mehr Menschen in einem Haus als 1984. Auch einige Blöcke entlang der Vorderen Gasse und im östlichen Teil der Altstadt zeigen sich bevölkerungsmäßig stabil.

In einer weiteren Grafik (siehe Plan 2.2.2-3) wurde die Veränderung der Einwohnerdichte zwischen 1984 und 2012 dargestellt. In 9 von 35 Baublöcken stieg die Einwohnerzahl je Haus, davon sind jedoch auch die beiden Baublöcke enthalten, in denen sich das Altenheim und das Wohnheim für Behinderte befinden. In zwei Baublöcken ist die Einwohnerdichte je Haus stabil geblieben. In den meisten der Baublöcke ist die Zahl der Einwohner je Haus jedoch gesunken.

2.2.3 Nutzungen EG und OG

In den Erdgeschossflächen des Untersuchungsgebietes (siehe Plan 2.2.3-1) wurde 1984 ein Leerstand in Höhe von 10 % ermittelt, ca. 26 % der Flächen wurden als Wohnfläche, ca. 11 % als Läden, Banken etc. genutzt. Nebengebäude und Garagen machten einen Anteil von ca. 20 % aus (Quelle: Bericht über die Vorbereitenden Untersuchungen, Freie Planungsgruppe 7, Stuttgart, Dezember 1984). Die Leerstände waren annähernd gleichmäßig über das Altstadtgebiet verteilt, wobei rückwärtige Gebäude jenseits der frequentierten Hauptstraßen einen Großteil der Leerstände ausmachten.

Den Erhebungen von 2012 zufolge wurde noch immer ein Leerstand von ca. 10 % ermittelt. Bis auf einige Einzelanwesen macht aber nun das zwischenzeitlich im Eigentum der Stadt Herrieden befindliche ehem. Stadtschloss und die ebenfalls im Eigentum der Stadt befindliche Scheune am Vogteiplatz den Schwerpunkt bei den Leerständen aus. Ohne diese beiden Anwesen kann sogar ein Rückgang des Leerstandes verzeichnet werden.

Der Anteil der Wohnflächen ist gegenüber 1984 sogar leicht auf nunmehr 30 % gestiegen, ebenso der Anteil an Laden- bzw. Bankenflächen.

Während die Flächenanteile für den Allgemeinbedarf stabil geblieben sind, haben sich die gewerblichen Flächen, die Flächen für Lager und Großhandel und die Flächen der landwirtschaftlich genutzten Anwesen annähernd auf Null verringert. Somit existieren kaum noch für eine Wohnnutzung störende Nutzungen.

Die Flächen im Obergeschoss (siehe Plan 2.2.3-2) waren 1984 zu ca. 74 % als Wohnfläche genutzt, der Leerstand wurde seiner Zeit mit ca. 7 % ermittelt (Quelle: Bericht über die Vorbereitenden Untersuchungen, Freie Planungsgruppe 7, Stuttgart, Dezember 1984). Der Anteil an Wohnflächen ist in 2012 gegenüber 1984 annähernd stabil geblieben, während der Leerstandsanteil auf ca. 13 % gestiegen ist. Dies ist wiederum zum Großteil durch das derzeit ungenutzte ehem. Stadtschloss zurückzuführen.

ANALYSE ALTSTADT

2.2.4 Verkehrsraum

Durch die fortlaufende Sanierungstätigkeit seit Ende der 1980er Jahre wurde das Bild des öffentlichen Straßen- und Platzräume deutlich aufgewertet (vgl. Karte 2.2.4-1). Die Verkehrsräume wurden durchgehend neu geordnet und gestaltet und entsprechende Flächen für den ruhenden Verkehr ausgewiesen. Den Bürgerbefragungen zufolge sind die Bürger Herriedens mit der Aufenthaltsqualität der öffentlichen Räume jedoch nur bedingt zufrieden. Gerade für den Bereich der frequentierten Vorderen Gasse wurde die Forderung nach einer Veränderung laut (siehe auch Kap. 3.2 und Kap.4). Auch die östliche und westliche Zufahrt in die Altstadt weisen aktuell gestalterische Defizite auf.

Während durch die „Freie Planungsgruppe 7“ in 1984 ca. 150 öffentliche Stellplätze und ca. 25 private Stellplätze ermittelt wurden, konnten im Untersuchungsgebiet in 2012 ca. 175 öffentliche und ca. 65 private Stellplätze gezählt werden. Zusätzlich stehen aktuell die beiden öffentlichen Parkplätze vor der Altstadt zur Verfügung, die vorrangig tagsüber einen erheblichen Anteil der einpendelnden Fahrzeuge aufnehmen. Die gesamte Altstadt wurde als Parkzone mit einer zulässigen Höchstparkdauer von 90 Minuten ausgewiesen. Für Altstadtbewohner besteht die Möglichkeit, einen Anwohnerparkausweis zu beantragen. Trotz der bislang umgesetzten Maßnahmen kommt es insbesondere im Bereich des Marktplatzes, der Vorderen Gasse und des Vogteiplatzes werktags zu Engpässen bei den zur Verfügung stehenden Parkplätzen.

Zentraler Haltepunkt für den ÖPNV ist der Marktplatz, der von Montag bis Freitag in der Regel stündlich angefahren wird. Der neu angelegte Busparkplatz an der Münchener Straße dient überwiegend dem Schülerverkehr. Am Wochenende bestehen nur wenige Verbindungen nach Herrieden.

2.2.5 Baulicher Zustand

Der bauliche Zustand wurde durch Inaugenscheinnahme vom öffentlichen Straßenraum aus ermittelt und kann nur tendenziell dargestellt werden. Dabei muss zwischen baulichem Zustand und Gestaltwert unterschieden werden. So kann es beispielsweise sein, dass sich ein Gebäude in gutem baulichen Zustand befindet, aber in der Gestaltung nicht altstadtgerecht zeigt.

Gegenüber dem von der „Freien Planungsgruppe 7“ im Jahr 1984 ermittelten Zustand konnte der Altstadt im Jahr 2012 insgesamt ein besserer baulicher Zustand zugesprochen werden (vgl. Karte 2.2.5-1), was der langjährigen Sanierungstätigkeit zu verdanken ist. Trotzdem besteht in einigen Teilgebieten der Altstadt nach wie vor erheblicher Sanierungsstau. Davon betroffen sind weite Teile der westlichen Altstadtzufahrt bis weit in die Vordere Gasse

ANALYSE ALTSTADT

hinein, etliche Anwesen an der Straße „An der Stadtmauer“ sowie um den „Herrnhof“ sowie vereinzelt auch in der Hinteren Gasse, in der Fronveststraße und am Vogteiplatz. Hier fällt insbesondere das ehem. Stadtschloss und die lang gestreckte Scheune zwischen Schlossgraben und Vogteiplatz auf. Was letztere betrifft, laufen derzeit Vorbereitungen für einen Ersatzbau mit seniorengerechten Wohnungen. Ein der Stadt zuträgliches Nutzungskonzept für das ehem. Stadtschloss scheint dagegen aktuell noch nicht in Sicht.

2.2.6 Dachstruktur

Die Karte 2.2.6-1 zeigt die Dachstruktur und damit die Gebäudestellung der Altstadt von Herrieden. Die dominierende Dachform ist das Satteldach, teilweise sind die Unterformen Walmdach, seltener Mansarddächer zu finden. Die Dachneigung beträgt meist um die 45 Grad, teilweise steiler. Vorherrschende Dacheindeckung ist die rote Ziegeleindeckung, entweder als historisch überlieferter Biberschwanzziegel und als Pfannenziegel.

Pult- oder Flachdächer stellen bei Hauptgebäuden Ausnahmen dar, insbesondere sind hier zu erwähnen das mit einem Pultdach gedeckte ehem. Brauereigebäude des ehem. Stadtschlusses (Vogteiplatz 8-10) sowie der Flachdachbau der Deutschen Post (Fronveststraße 11).

Durch den Wechsel von trauf- und giebelständigen Gebäuden sowie Vor-, Rück- und Höhengsprüngen ist eine lebendige Stadtstruktur entstanden. Unterschiedliche Reihungen von trauf- oder giebelständigen Gebäuden geben jeder Gasse eine individuelle Struktur bzw. Erscheinungsbild.

2.2.7 Raumkanten und stadtbildprägende Gebäude

Wesentliches Erscheinungsmerkmal der Herriedener Altstadt ist die bereits in Kapitel 2.1.1 erläuterte Vierteilung der Altstadt. Der östliche Teil ist von einer Abfolge von Plätzen und einigen Solitärgebäuden (z. B. Stiftsbasilika, Frauenkirche, Rathaus usw.) sowie im Nordosten vom Ensemble des ehem. Stadtschlusses bestimmt. Die Raumkanten werden somit häufig von den Solitären gebildet.

Der westliche Teil ist von überwiegend geschlossenen Straßenzügen und meist kleineren Gebäuden geprägt, wobei nochmals Unterschiede bei der Gebäudegröße zwischen dem Bereich Marktplatz / Vordere Gasse und den rückwärtigen Gassen festzustellen sind. Dem zu Folge herrschen im westlichen Teil der Altstadt längere, zusammenhängende Raumkanten vor (vgl. Karte 2.2.7-1).

In der Karte sind auch die stadtbildprägenden Gebäude von Herrieden farbig hervorgehoben. Dabei wurden die Gebäude unterschieden, die in der Denkmalliste des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege gelistet sind und zugleich stadtbildprägend sind und die Gebäude, die zwar für das Stadtbild wichtig sind, jedoch nicht in der Denkmalliste geführt

ANALYSE ALTSTADT

werden. Zusätzlich wurden un- oder untergenutzte denkmalgeschützte Gebäude kenntlich gemacht. Der Schwerpunkt an stadtbildprägenden Gebäuden liegt im östlichen Teil der Altstadt und rund um den Marktplatz, wo sich die kirchlichen und öffentlichen Solitärbauten befinden. Darüber hinaus stehen etliche stadtbildprägende Gebäude an wichtigen Raumkanten, wie z. B. am westlichen Eingang zur Altstadt, am Knick der Vorderen Gasse sowie entlang der Stadtmauer.

Die nahezu vollständig erhaltene Stadtmauer stellt als solche eine bedeutende Raumkante dar und ist für das Stadtbild von Herrieden ebenfalls prägend.

Die ursprünglichen Raumkanten der Altstadt sind zwar größtenteils bis heute erhalten, jedoch weisen (neben etliche für das Stadtbild weniger wichtigen Gebäuden, siehe Karte 2.2.5-1 Bauzustand) eine Reihe von stadtbildprägenden Einzelgebäuden (darunter auch etliche denkmalgeschützte Gebäude) erheblichen Sanierungsstau auf.

2.2.8 Fazit

Die unter Ensembleschutz stehende, historische Altstadt von Herrieden mit ihren ca. 50 Einzeldenkmälern ist trotz der städtebaulichen Randlage am Ufer der Altmühl nach wie vor Schwerpunkt der öffentlichen, kirchlichen und sozialen Einrichtungen und (durch das Kreuzen der beiden Staatsstraßen am Marktplatz) auch Verkehrsmittelpunkt. Dies wirkt sich zwar einerseits Frequenz bringend aus, andererseits führt der Verkehr zu enormer Lärmbelastung, zu verminderter Aufenthaltsqualität, zu Gefährdungen und damit zu einem Rückgang der Einwohner und des Ladenbesatzes. Folge hiervon ist zunehmender Gebäudeleerstand.

Das Entstehen großflächiger Einzelhandelsbetriebe mit den jeweils zugeordneten Filialbetrieben (z. B. Bäckerei, Metzgerei, Friseur usw.) außerhalb der Altstadt bedeutete für diese ebenfalls eine zusätzliche Schwächung.

Trotz der im Bereich der öffentlichen Räume und privater Anwesen seit den 1980er Jahren kontinuierlich durchgeführten Sanierungsmaßnahmen besteht derzeit im Gebiet der Altstadt noch immer erheblicher Sanierungsbedarf.

Der Erhalt der strukturellen Vierteilung und der Raumkanten sowie die Nutzung und Pflege der Gebäude, insbesondere der Denkmäler und der stadtbildprägenden Gebäude, muss oberstes Ziel der weiteren Sanierungsplanung sein. Ebenfalls ist der Erhalt von Gebäudestellung, Dachform und Eindeckung für die Altstadt von Herrieden von großer Bedeutung. Im Falle von Um- oder Ersatzbauten sind grundsätzlich Satteldächer vorzuziehen.

3. Auswertung der Fachgutachten

3.1 Ergebnisse aus dem Verkehrskonzept (Dr. Brenner GmbH)

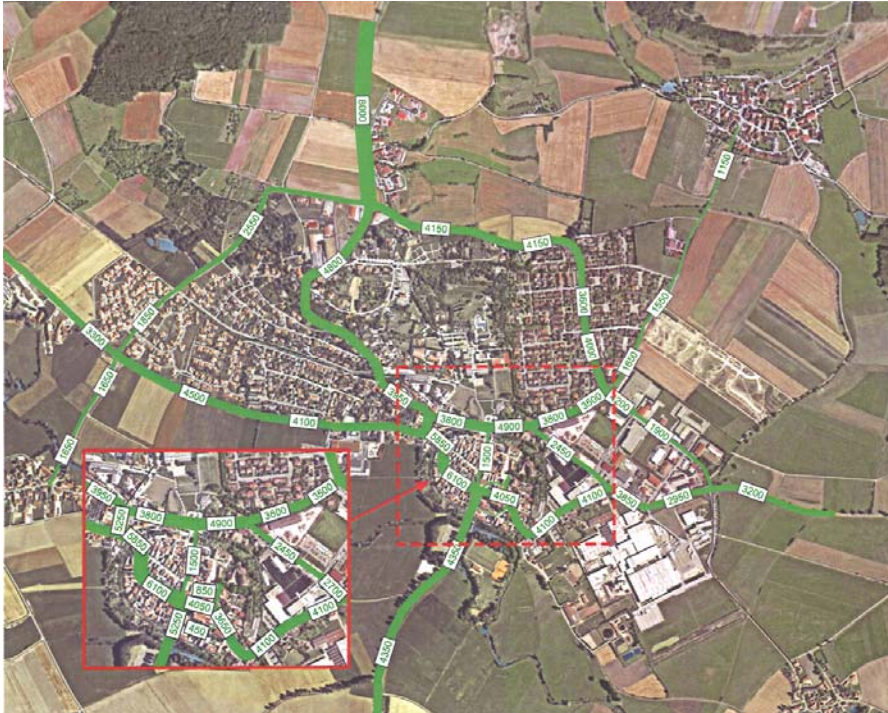
Wie bereits im Kap. 1.2 beschrieben, fordert der Regionalplan der Region Westmittelfranken eine Untersuchung, die vom Verkehr stark belastete Altstadt von Herrieden zu entlasten. Im Zuge der Erarbeitung des ISEK wurde durch die Stadt Herrieden die Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mit der Erarbeitung eines Verkehrskonzeptes beauftragt.

In einem ersten Schritt wurden von der Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft im Jahr 2007 die Verkehrszahlen an allen größeren Straßen im Gebiet der Kernstadt ermittelt. Die Zählungen ergaben, dass die Vordere Gasse mit 6.100 Fahrzeugen pro Tag nach der nach Ansbach führenden Staatsstraße 2248 nördlich von Schernberg die am stärksten befahrene Straße im Stadtgebiet ist. Der Großteil dieser Fahrzeuge folgt der Staatsstraße 2248 Richtung Wieseth, während gut 4.000 Fahrzeuge pro Tag die Ost-West-Verbindung der Staatsstraße 2249 befahren. Weitere vergleichsweise stark befahrene Straßen sind die Nürnberger Straße mit ebenfalls ca. 4.000 Fahrzeugen pro Tag und die Straße „Am Wasserturm“ mit gut 2.500 Fahrzeugen pro Tag.

Weiterhin wurde festgestellt, dass die hohe Verkehrsbelastung auf den Hauptverkehrsstraßen - also auch in der Vorderen Gasse und am Marktplatz - konzentriert ist auf relativ kurze Zeitfenster (Berufsverkehr morgens und abends sowie zu Schichtwechselzeiten der größeren Betriebe). Insbesondere der Durchgangsverkehr konzentriert sich auf kurze Zeitfenster.

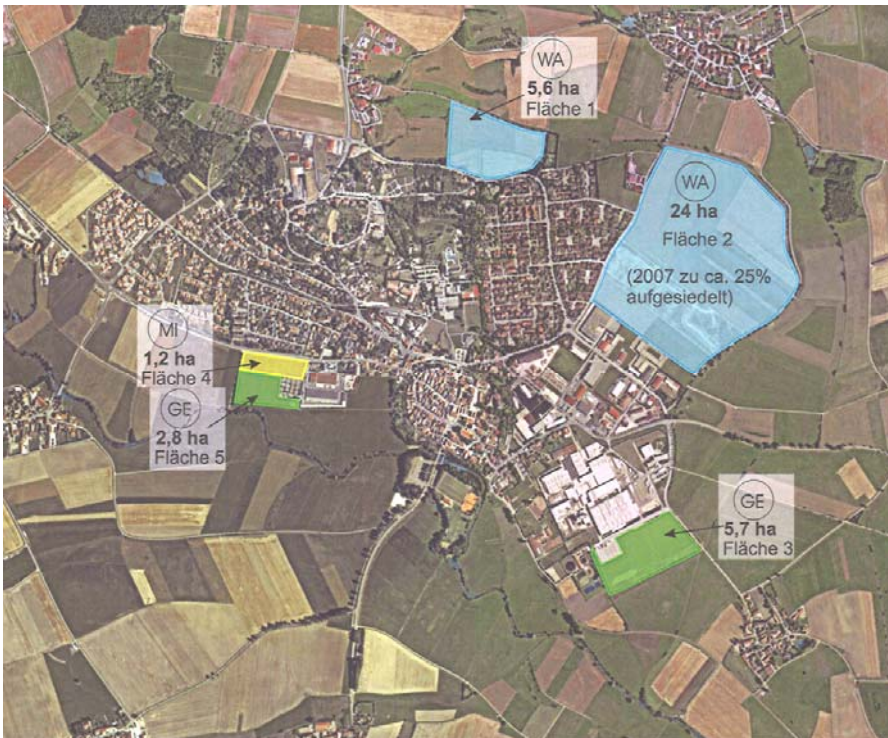
Außerdem macht der Quell- und Zielverkehr einen vergleichsweise hohen Anteil des Verkehrs in Herrieden aus. Dies begründet sich durch die gute Versorgungszentralität, die hohe Arbeitsplatzzentralität usw. (vgl. auch Kap. 1.2). Nichtsdestotrotz ist eine Querung der Vorderen Gasse oder des Marktplatzes für Fußgänger hauptsächlich wegen des hohen Tempos (50 km/h sind derzeit erlaubt) nur erschwert möglich. Zudem beeinträchtigt die hohe Fahrgeschwindigkeit und die damit verbundenen Lärmbelastung die Wohn- und Aufenthaltsqualität erheblich.

AUSWERTUNG DER FACHGUTACHTEN



Verkehrszahlen 2007 (Quelle: Verkehrskonzept Kernstadt 2009, Dr. Brenner GmbH)

Bei der Ermittlung der Verkehrsprognose bis 2025 ging das Büro nach Rücksprache mit der Stadt Herrieden von einem vergleichsweise optimistischen Wachstum der Stadt aus.



Zukünftige Aufsiedlungen (Quelle: Verkehrskonzept Kernstadt 2009, Dr. Brenner GmbH)

AUSWERTUNG DER FACHGUTACHTEN

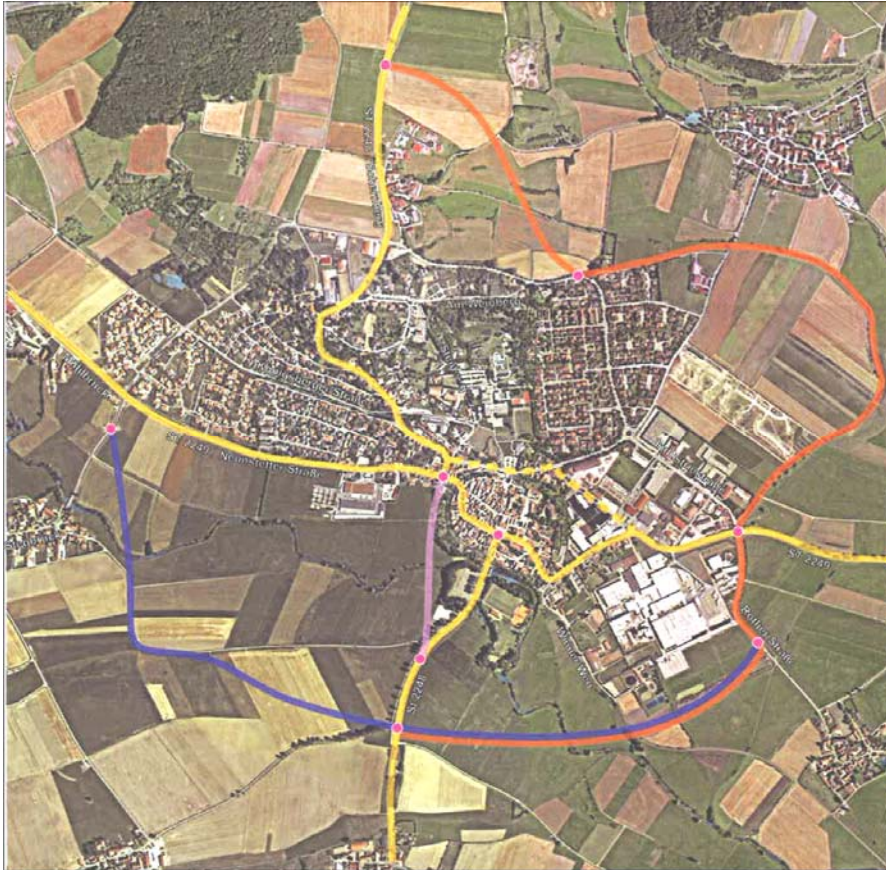
So wurde beispielsweise mit einem weiteren Wachstum der Bevölkerung von 415 Personen bis zum Jahr 2025 und eines damit verbundenen Flächenverbrauchs bzw. Verkehrs gerechnet. Den Prognosen und Berechnungen zu Folge sollte die Verkehrsbelastung in der Vorderen Gasse um weitere 700 Fahrzeuge pro Tag, im Bereich der Neunstetter Straße, Nürnberger Straße und Bahnhofstraße um jeweils gut 800 Fahrzeuge, und in der Ansbacher Straße um etwa 450 Fahrzeuge pro Tag zunehmen.



Verkehrsprognose 2025 (Quelle: Verkehrskonzept Kernstadt 2009, Dr. Brenner GmbH)

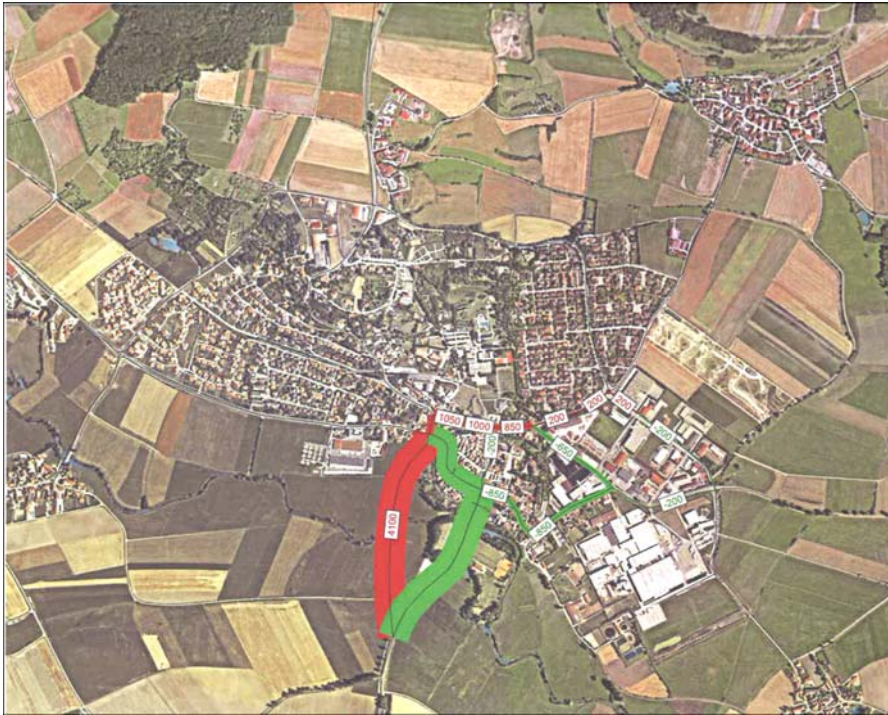
AUSWERTUNG DER FACHGUTACHTEN

Zentrale Aufgabe der Verkehrsplaner war jedoch, mögliche Umfahrungsvarianten zur Entlastung der Altstadt aufzuzeigen und deren Auswirkungen auf das übrige Netz darzustellen. Die Planer haben drei grundlegende, schematische Umfahrungsmöglichkeiten der Altstadt entwickelt.



Umfahrungsvarianten (Quelle: Verkehrskonzept Kernstadt 2009, Dr. Brenner GmbH)

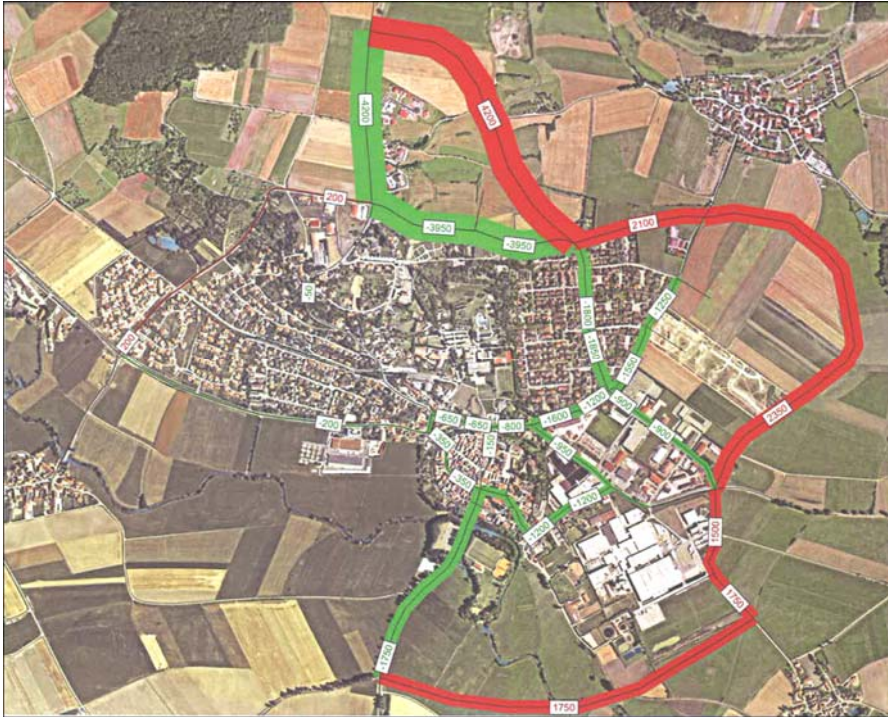
Die Umfahrungsvariante 1 (auf Luftbild Seite 37 in rosa dargestellt, siehe auch Grafik auf der nachfolgenden Seite) tangiert die Altstadt im Westen und führt von der Kreuzung Ansbacher Straße – Neunstetter Straße durch das Altmühltal und mündet südlich der Siechkapelle in die Staatsstraße 2248 Richtung Wieseth. Diese Umfahrungsvariante würde den Berechnungen des Büros zu Folge eine deutliche Entlastung der Vorderen Gasse und des Marktplatzes bringen und würde auf Grund der vergleichsweise kurzen Baulänge nicht allzu hohe Kosten verursachen. Als nachteilig erweisen sich, dass keine Entlastung des übrigen Stadtgebietes erfolgen würde, dass lediglich eine Verlagerung des Verkehrs in die Altstadt-nähe bzw. in die altstadtnahen Altmühlauen erfolgen würde. Weiterhin müsste der zukünftige Verkehrsknotenpunkt an der Neunstetter Straße umfassend umgebaut werden (Grunderwerb, Abbruch etc.). Auch die Münchener Straße zwischen Altstadt und Schulzentrum würde mit dieser Umfahrungsvariante stärker belastet.



Umfahrungsvariante 1 (Quelle: Verkehrskonzept Kernstadt 2009, Dr. Brenner GmbH)

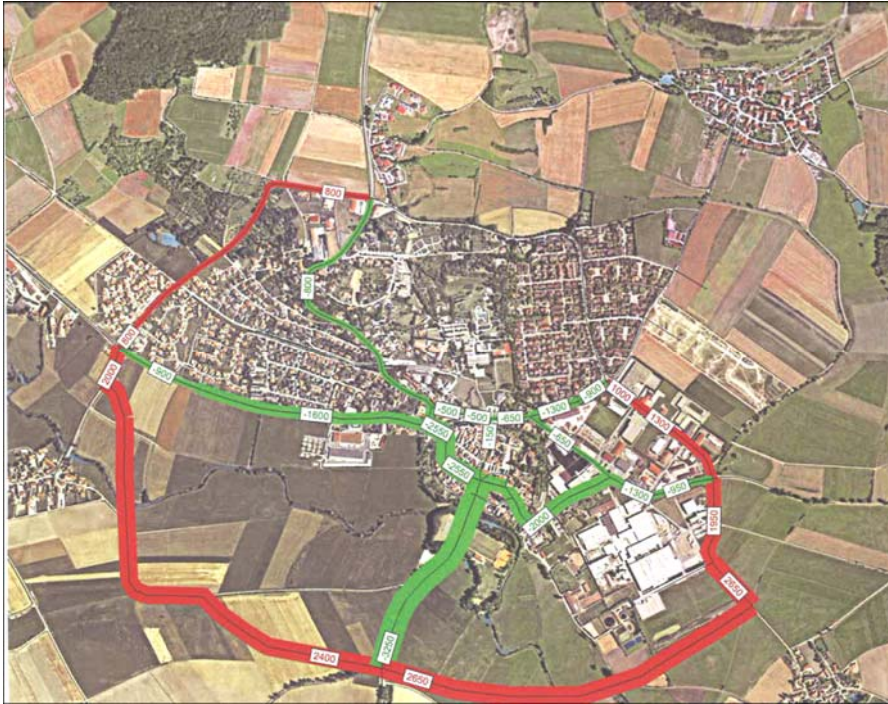
Die Umfahrungsvariante 2 (auf Luftbild Seite 37 in orange dargestellt, siehe auch Grafik auf der nachfolgenden Seite) würde im Norden des Ortsteil Schernberg an der Staatsstraße 2248 nach Ansbach beginnen, talwärts Richtung Nürnberger Straße, dann Richtung Hohenberger Straße und entlang des Klingengrabens zum Kreisverkehr an der Staatsstraße 2249 führen. Die Trasse verläuft weiter über die Rother Straße und südlich des Möbelwerks der Fa. Schüller zur Staatsstraße 2248 nördlich von Leibelbach.

Mit dieser Umfahrungsvariante würde den Berechnungen der Ingenieure zu Folge das östliche und nördliche Stadtgebiet deutlich entlastet, vorrangig die Nürnberger Straße, die Hohenberger Straße und die Bahnhofstraße. Die Vordere Gasse hingegen würde kaum entlastet. Bedingt durch die enorme Streckenlänge wären hohe Kosten zu erwarten, durch die das Siedlungsgebiet tangierende Lage der Trasse wären wiederum Belastungen zu erwarten. Zuletzt würde diese Variante auch erhebliche Eingriffe in die Altmühlauen sowie die Landschaftsschutzgebiete östlich und nördlich der Kernstadt bedeuten.



Umfahrungsvariante 2 (Quelle: Verkehrskonzept Kernstadt 2009, Dr. Brenner GmbH)

Die Umfahrungsvariante 3 (auf Luftbild Seite 37 in blau dargestellt, siehe auch Grafik auf der nachfolgenden Seite) verbindet die Staatsstraße 2249 vom Kreisverkehr Richtung Raunzell mit der Staatsstraße 2248 nördlich Leibelbach und führt weiter Richtung Westen zur Staatsstraße 2249 zum Kreisverkehr nördlich von Stegbruck. Mit dieser Variante würde eine deutliche Entlastung des Marktplatzes, der Vorderen Gasse, der Bahnhofstraße und ferner eine Entlastung der Neunstetter Straße, der Hohenberger Straße und auch der Ansbacher Straße erreicht. Jedoch wäre hiermit auch eine stärkere Belastung der westlichen Wohnsiedlungen verbunden. Der Ausbau der Straße „Am Wasserturm“ wäre in diesem Fall anzuraten. Durch die ebenfalls lange Streckenlänge wären auch mit dieser Variante hohe Kosten zu erwarten, zudem wären wiederum erhebliche Eingriffe in die Altmühlauen erforderlich.



Umfahrungsvariante 3 (Quelle: Verkehrskonzept Kernstadt 2009, Dr. Brenner GmbH)

Die Umfahrungsvarianten wurden in der Stadtratssitzung vom 25.11.2009 vorgestellt und diskutiert. Nach Ansicht des Stadtrates ist dabei die Umfahrungsvariante 3 am Besten zur Entlastung der Altstadt geeignet. Weiterhin würde mit dieser Variante der Ziel- und Quellverkehr in die Gewerbegebiete am Besten zu- bzw. abgeleitet werden. Dem Stadtratsbeschluss zu Folge soll auf Basis dieser Variante ein Korridor bei der weiteren Flächennutzungsplanung freigehalten werden.

Ob die von der Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft prognostizierte Zunahme des Verkehrs wirklich eintritt, soll jedoch nochmals anhand einer erneuten Verkehrszählung überprüft werden. Erst nach Vorliegen dieser Verkehrszahlen soll über die tatsächliche Notwendigkeit einer Umgehung entschieden werden.

Fazit: Der Verkehr in der Altstadt trägt trotz seiner negativen Begleiterscheinungen auch zum Erhalt vieler Betriebe und somit zu einer Belebung des Zentrums bei. Hauptproblem des Verkehrs ist vielmehr die hohe Fahrgeschwindigkeit (die auf Staatsstraßen üblicherweise auch nicht begrenzt werden kann). Durch eine Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit auf 20-30 Stundenkilometer könnte aus Sicht der Stadtplanung durchaus auf eine Umgehungsstraße verzichtet werden. Eine weitere Möglichkeit wäre (sofern die Fahrgeschwindigkeit nicht ohne weiteres reduziert werden kann), die Staatsstraßen (zumindest teilweise) aus der Altstadt zu verlegen. Bei der Staatsstraße 2249 (Neunstetten – Rauenzell) wäre dies

AUSWERTUNG DER FACHGUTACHTEN

noch verhältnismäßig leicht möglich, dazu müsste die Münchener Straße zur Staatsstraße erklärt werden. In der Konsequenz würde diese dann deutlich stärker befahren werden als heute, was in Hinsicht auf die angrenzenden Schulen nicht gänzlich unproblematisch wäre.

Schwieriger wäre die Umverlegung der Staatsstraße 2248 von Wieseth nach Ansbach aus der Altstadt heraus. Ohne eine Netzergänzung könnte der Verkehr vom Marktplatz lediglich über Bahnhofstraße, Münchener Straße, Hohenberger Straße und Nürnberger Straße umgeleitet werden. Dadurch würde lediglich die Vordere Gasse entlastet werden.

Aus Sicht der Stadtplanung wird daher (unabhängig vom Staatstraßenverlauf) eine Geschwindigkeitsbeschränkung im Bereich der Altstadt als kostengünstige und zugleich wirksame Lösung empfohlen, um einerseits die gute Erreichbarkeit der Altstadt zu erhalten, andererseits die Wohn- und Aufenthaltsqualität erheblich zu verbessern.

Darüber hinaus sollten die unterschiedlichsten Umverlegungs- und Umfahrungsmöglichkeiten nochmals geprüft werden. Dabei sollten auch großräumigere Umfahrungsmöglichkeiten westlich des Stadtgebietes geprüft werden, bei denen idealerweise sogar einzelne bestehende Trassenabschnitte (z. B. um Brünst, Stegbruck und Mühlbruck) in die neue Trasse mit einbezogen werden könnten.

3.2 Ergebnisse aus dem Einzelhandelskonzept (GfK Geomarketing GmbH)

Dem Einzelhandelskonzept der GfK Geomarketing GmbH liegen umfangreiche Bestandserhebungen aus dem Jahr 2010 zu Grunde. Darüber hinaus wurden Bürger im Rahmen einer Bürgerversammlung und einer -umfrage und Experten des produzierenden Gewerbes im Rahmen von Einzelgesprächen mit einbezogen.

Das Einzelhandelsangebot in der Kernstadt erstreckt sich im Wesentlichen auf zwei Standorte.

Die historische Altstadt mit ihrer kleinteiligen Struktur bildet dabei einen der beiden Bausteine. Die Ladengeschäfte der Altstadt verfügen über zusammen rund 1.250 qm Verkaufsfläche, dies macht knapp 5 % der insgesamt in Herrieden vorhandenen Verkaufsfläche aus. In der Altstadt kann vorrangig ein Warenangebot des aperiodischen Bedarfs vorgefunden werden.

Als Einzelhandelskristallisationspunkt hat sich in den letzten Jahren das Gewerbegebiet östlich der Altstadt entlang der Münchener Straße und der Industriestraße entwickelt. Die hier ansässigen überwiegend großflächigen Einzelhandelsbetriebe weisen zusammen eine Verkaufsfläche von über 25.000 qm auf, dies entspricht ca. 95 % der Verkaufsflächen insgesamt. Der Stadt Herrieden konnte dabei v. a. im periodischen Bedarfsbereich eine überdurchschnittliche Verkaufsflächenausstattung je Einwohner bescheinigt werden (vgl. auch Kap. 1.2). Zum Zeitpunkt des ISEK-Redaktionsschlusses waren jedoch bereits im Gewerbegebiet Anzeichen einer Marktsättigung (mehrere Leerstände) zu erkennen.

Den Untersuchungen der GfK zu Folge können sich im Gebiet der Kernstadt 45 % der Einwohner fußläufig mit Gütern des täglichen Bedarfs eindecken. Lediglich in den westlichen Siedlungsgebieten sei eine fußläufige Versorgung nicht möglich. Aus Sicht der GfK sollte jedoch von einer Betriebsansiedlung im westlichen Teil der Kernstadt abgesehen werden.

Trotz der flächenmäßigen Überlegenheit des Einzelhandelskristallisationspunktes im Gewerbegebiet übernehme die Altstadt nach wie vor eine wichtige Nahversorgungsfunktion. Die hohe Verkehrsbelastung und insbesondere die hohen Fahrgeschwindigkeiten in der Vorderen Gasse und am Marktplatz sah jedoch auch die GfK als nachteilig für die Aufenthalts-, Einkaufs- und Wohnqualität an, hier wurde Veränderungsbedarf gesehen. Mit entsprechenden Festsetzungen in Bebauungsplänen soll nach Meinung der GfK eine weitere Verschärfung der betrieblichen Konkurrenzsituation und damit eine weitere Schwächung der Altstadt verhindert werden.

Auf Grundlage einer Bürgerumfrage sowie mehrerer Expertengespräche wurden von der GfK Geomarketing eine Reihe weiterer Maßnahmeempfehlungen zu den unterschiedlich-

AUSWERTUNG DER FACHGUTACHTEN

ten Themenfeldern entwickelt (vgl. auch S. 108 ff, Einzelhandelskonzept für die Stadt Herrieden der GfK Geomarketing GmbH), die im Folgenden nur angerissen werden können.

Für den Bereich „Einzelhandel und Dienstleistung“ wurde empfohlen, die Anpassung der Verkaufsflächen im Altstadtbereich, soweit baulich möglich und städtebaulich vertretbar, durch Flächenzusammenlegungen zu unterstützen. Um den Einzelhandelsbesatz in der Altstadt zu stärken, wurde weiterhin empfohlen, gezielte Sortimente, die bislang nicht vertreten sind und für die von der GfK Potential ermittelt wurde, anzusiedeln. Auch eine Verlagerung von Geschäften in die Altstadt wurde angeraten. Mit einem aktiven Leerflächenmanagement könnten Kontakte zwischen möglichen Verkäufern bzw. Vermietern und Interessenten hergestellt werden.

Den Einzelhändlern wurde empfohlen, die teils unterschiedlichen Öffnungszeiten aufeinander abzustimmen und zu vereinheitlichen, ihr jeweiliges Geschäftsprofil zu schärfen und gemeinsame Kundenbindungsstrategien zu entwickeln. Der örtliche Gewerbeverein kann hierzu einen wichtigen Beitrag leisten.

Darüber hinaus wurde angeraten, den Wochenmarkt angebotsseitig und zeitlich auszubauen.

Im Themenfeld „Gewerbe“ wurde empfohlen, Weiterbildungsmöglichkeiten für alle Generationen zu schaffen, die Ansiedlung weiterführender Schulen zu unterstützen und die Vielfalt an Ausbildungsberufen zu verbessern. Durch die Ausweisung von Gewerbeflächen sollen auch zukünftig Betriebsansiedlungen ermöglicht werden, vorrangig sollen jedoch ansässige Betriebe bei Erweiterungsabsichten unterstützt werden.

Im Bereich „Wohnen und Familie“ wurde angeraten, die Bildungsinfrastruktur zu sichern und weiter auszubauen, Wohnangebote für ältere Menschen (Betreutes Wohnen, derzeit in Vorbereitung) und für pendelnde Führungskräfte zu schaffen (zwischenzeitlich wurde das vorh. Angebot nochmals durch einen in der Altstadt ansässigen Gastronom ergänzt) und auch in Zukunft bedarfsgerecht Wohnbauflächen zur Verfügung zu stellen.

Auch für das Themenfeld „Tourismus und Gastronomie“ wurden einige Handlungsfelder aufgezeigt. Zunächst wurde empfohlen, eine Zielgruppenanalyse zur zukünftigen Ausrichtung des touristischen Angebots durchzuführen, auf deren Basis das Übernachtungs- und Gastronomieangebot ausgerichtet werden soll. Möglichst kurzfristig soll auch an einer Verbesserung des Internetauftritts der Stadt gearbeitet werden. Die von der GfK empfohlene Touristinformation wurde zwischenzeitlich schon in einer Buchhandlung in der Altstadt rea-

AUSWERTUNG DER FACHGUTACHTEN

lisiert. Die Sanierung des ehem. Stadtschlusses als mögliches touristisches Highlight hingegen ist derzeit noch nicht absehbar.

Im Themenfeld „Aufenthaltsqualität, Verkehr und Parken“ wurden von Seiten der GfK ebenfalls mehrere Empfehlungen gegeben, wovon sich eine zwischenzeitlich schon in der Umsetzungsphase befindet. So soll das Stadtleitsystem einerseits zu einer aufgewerteten Zufahrtssituation an den Ortseingängen, andererseits als touristische Information dienen.

Mit einer Geschwindigkeitsreduzierung und verbreiterten Gehwegen soll die Aufenthaltsqualität insbesondere in der Vorderen Gasse gesteigert werden. Ebenso sollen die Altmühlufer als Aufenthalts- und Naherholungsflächen besser zugänglich gemacht werden. Darüber hinaus sollen verschiedenste Veranstaltungen zu einer Belebung der Altstadt beitragen.

Im Themenfeld „Image, Region & Vermarktung, Stadtverwaltung“ wurden ebenfalls mehrere Handlungsfelder aufgezeigt. Ein einheitlicher professioneller Auftritt im Internet und bei Broschüren und Veröffentlichungen sowie eine intensive Kooperation mit einschlägigen Portalen und Verbänden (z. B. Metropolregion Nürnberg, Tourismusverbände) könne zu einer weiteren positiven Entwicklung Herriedens beitragen.

Fazit: Um die Altstadt in ihrer Funktion als Einzelhandels-, Dienstleistungs- und Wohnstandort wieder zu stärken, wird auch auf Grundlage des Einzelhandelskonzeptes empfohlen, eine Geschwindigkeitsreduzierung in der Vorderen Gasse und am Marktplatz zu erwirken. Ein altstadtverträglicher Umbau der Vorderen Gasse mit breiteren Gehwegen und entsprechenden Belägen könnte durchaus schon zu einer Verlangsamung der Fahrgeschwindigkeiten führen, sofern eine Umfahrung der Kernstadt und / oder eine Umverlegung der Staatsstraßen nicht realisiert werden sollte.

Durch bedarfsgerechtes und (unter Berücksichtigung der Innenentwicklungspotentiale) städtebaulich vertretbares Ausweisen von Wohnbau- und Gewerbeflächen sollten auch zukünftig Zuzüge und gewerbliches Wachstum ermöglicht werden.

Zur Lenkung und Umsetzung der Vielzahl an vorgeschlagenen Einzelmaßnahmen ist jedoch aus Sicht der Verfasser die Schaffung einer Stadtmarketing- / Stadtkoordinatorstelle in Herrieden dringend erforderlich. Ein professioneller Stadtkoordinator kann (die bislang fehlende Schnittstelle) zwischen Verwaltung, Unternehmen, Gewerbetreibenden, Dienstleistungsbetrieben, Bürgern und Planern bilden.

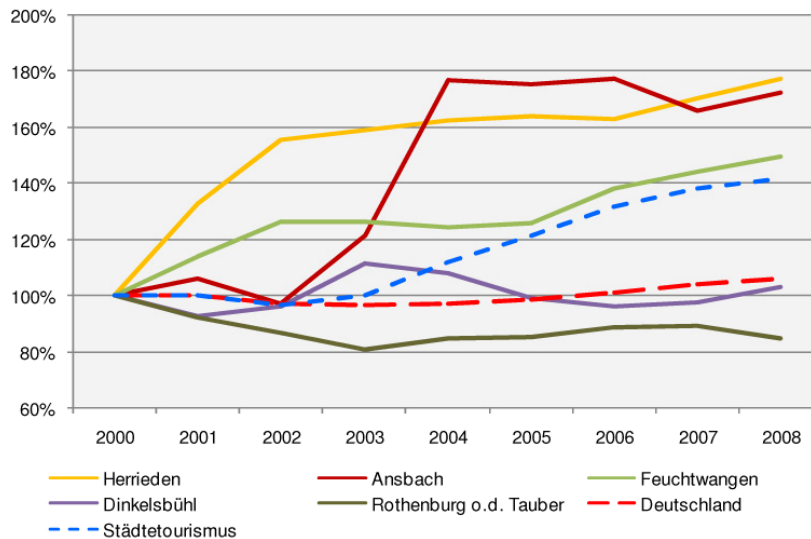
Grundsätzlich sollte aus Sicht der Planer zukünftig darauf geachtet werden, dass bei weiteren einzelhändlerischen Ansiedlungen im Gewerbegebiet die ohnehin schon bestehende Konkurrenzsituation zur Altstadt nicht noch weiter verschärft wird. Insbesondere sollten keine weiteren Bäcker-, Metzger-, Friseurbetriebe usw. außerhalb der Altstadt mehr zugelassen werden.

3.3 Ergebnisse aus dem FOC-Tourismuskonzept (IFT GmbH)

Das FOC-Tourismuskonzept der IFT GmbH wurde von einem Herriedener Unternehmen anlässlich einer im Jahr 2009 geplanten Errichtung eines Factory-Outlet-Centers (FOC) beauftragt, um mögliche Auswirkungen einer FOC-Ansiedlung auf den regionalen Tourismus untersuchen zu lassen. Durch die spezifische Aufgabenstellung stellt das FOC-Tourismuskonzept keine geeignete Grundlage für das ISEK dar. Beispielsweise wurde auch der inzwischen für Herrieden wichtige Radtourismus entlang der Altmühlradwegs während der Sommermonate gar nicht betrachtet.

Analog der aus den Analysen aus Kap. 2.1 gewonnenen Erkenntnisse können aus dem Konzept lediglich weitere statistische Werte entnommen werden, die belegen, dass der regionale Tourismus in den letzten Jahren (Kreis Ansbach bzw. Romantisches Franken) insgesamt einen leichten Aufwärtstrend erfahren hat. Die Entwicklung der Übernachtungen war dabei im regionalen Vergleich in Herrieden, Ansbach und Feuchtwangen zwischen 2000 und 2008 überdurchschnittlich (siehe nachfolgende Grafik). Insbesondere der Städte-tourismus hat an Bedeutung gewonnen (dies kann für Herrieden jedoch nicht Ausschlag gebend gewesen sein). Vielmehr liegt das starke Wachstum in Herrieden an der fortlaufenden Erweiterung vorwiegend eines Beherbergungsbetriebes. Dieser Betrieb liegt am nördlichen Stadtrand und hat sich auf Geschäfts- und Tagungstourismus spezialisiert.

AUSWERTUNG DER FACHGUTACHTEN



Entwicklung der Übernachtungen im Vergleich, 2000 - 2008

(Quelle: FOC-Tourismuskonzept Herrieden 2009, IFT GmbH)

Darüber hinaus können dem FOC-Tourismuskonzept lediglich allgemein gültige Trends im Tourismus und daraus resultierende Empfehlungen der IFT GmbH entnommen werden.

Generell war die Entwicklung des Tourismus zuletzt geprägt von einer stetig zunehmenden Zahl älterer Menschen, dem Konsumrückgang, einem Rückgang der Anzahl der Reisenden (kleinere Familien) und der Übernachtungen (mehr Kurzreisen), kurzfristigem und preisorientiertem Buchungsverhalten (Onlinebuchungen), aber auch von gesteigerten Qualitätsansprüchen durch zunehmende Reiseerfahrung der Touristen. Auch die Angebotsvielfalt einer Destination spielt mehr und mehr eine Rolle. Die IFT GmbH empfiehlt deshalb auch den Herriedener Betrieben Zielgruppenorientierung, Qualifizierung und Professionalisierung bzw. Qualitätssteigerung ihres Angebotes. Gerade auch im Radtourismus können gute Schlechtwetterangebote zu einem regionalen Marktvorteil beitragen.

Aufgrund dessen, dass das vorliegende Konzept in erster Linie der Untersuchung der Auswirkungen einer FOC-Ansiedlung diene, wird von Seiten der Verfasser empfohlen, ein allgemein gültiges Tourismus- und Marketingkonzept in Auftrag zu geben, um Herrieden als touristische Destination gezielt entwickeln und präsentieren zu können. In einem solchen Konzept sollten konkrete Handlungsempfehlungen für die Verwaltung als auch für die einzelnen Betriebe enthalten sein. Zur Lenkung und Umsetzung eines solchen Konzeptes wäre wiederum eine Stadtmarketingkraft als Bindeglied zwischen Stadtverwaltung, Tourismusverbänden und Betrieben hilfreich.

3.4 Ergebnisse aus dem Klimaschutzkonzept (ING + ARCH Partnerschaft)

Die Bundesregierung hat in Ihrem Integrierten Energie- und Klimaprogramm (IEKP) von 2007 Klimaschutzziele formuliert, um den drohenden Klimawandel abzuwenden. So sollen unter anderem die Treibhausgasemissionen und der Primärenergieverbrauch schrittweise deutlich reduziert und der Anteil an erneuerbaren Energien am Endenergieverbrauch schrittweise deutlich erhöht werden. Zur Umsetzung der Klimaschutzziele sind auch die Städte und Gemeinden aufgefordert, einen entsprechenden Beitrag zu leisten. Um sowohl die Bestandssituation in der Gemeinde als auch zukünftige Einsparmöglichkeiten aufzeigen zu lassen, hat die Stadt Herrieden ein integriertes Klimaschutzkonzept in Auftrag gegeben.

Den Erhebungen des Büros ING + ARCH, Ehingen zu Folge betrug der Endenergieverbrauch in Herrieden im Jahr 2011 (ohne Verkehr) 120 GWh/a. Der Anteil am Gesamtverbrauch betrug durch die Industrie 36 %, der Anteil der privaten Haushalte betrug 43 %, der Anteil der Gewerbe-, Handel- und Dienstleistungsbetriebe 17 % und der Anteil der Stadt Herrieden 3 %.

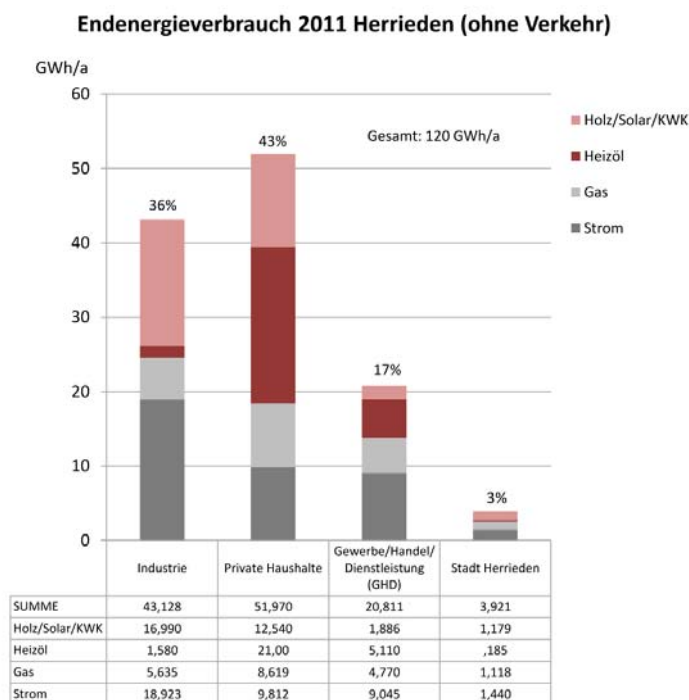


Diagramm Endenergieverbrauch Stadt Herrieden 2011 (ohne Verkehr),

Quelle: Integriertes Klimaschutzkonzept Stadt Herrieden, ING + ARCH, März 2014

AUSWERTUNG DER FACHGUTACHTEN

Den Erhebungen des Büros ING + ARCH, Ehingen zu Folge betrug der CO₂-Ausstoß in Herrieden im Jahr 2011 54.885 Tonnen pro Jahr, dies entspricht einem Ausstoß pro Kopf in Höhe von 7 Tonnen je Einwohner. Damit liegt Herrieden zwar deutlich unter dem Bundesdurchschnitt von 11 t / Kopf, aber über dem weltweiten Durchschnittswert von 5 t / Kopf. Nach den Klimaschutzzielen der Bundesregierung soll der Wert in Deutschland bis zum Jahr 2050 auf 2,6 t / Kopf gesenkt werden.

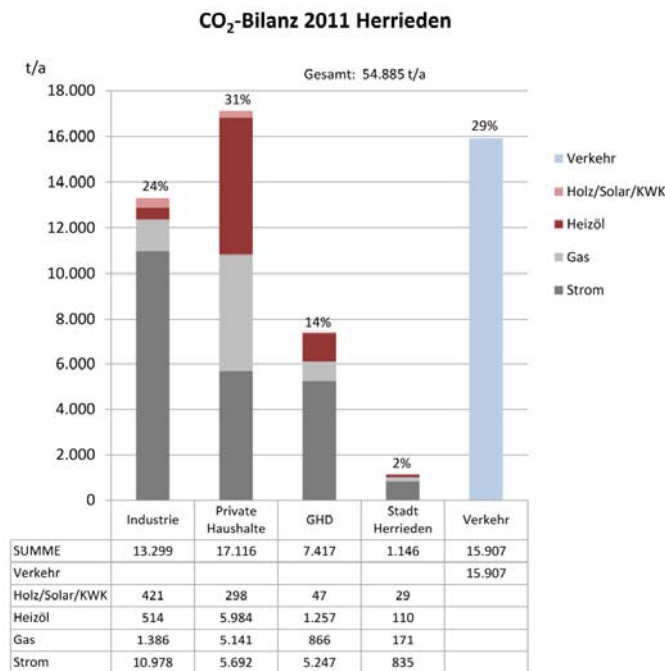


Diagramm CO₂-Bilanz Stadt Herrieden 2011 (ohne Verkehr),

Quelle: Integriertes Klimaschutzkonzept Stadt Herrieden, ING + ARCH, März 2014

Gemäß dem Klimaschutzkonzept des Büros ING + ARCH war der Beitrag an regenerativer Stromversorgung in Herrieden im Jahr 2011 bereits um 13 % höher als im gesamtdeutschen Durchschnitt. Rund 42 % des verbrauchten Stroms wurden örtlich regenerativ erzeugt. Im Bereich Wärme betrug der erzeugte Anteil 40 %. Begründet wird dies einerseits durch eine vergleichsweise hohe Zahl an Photovoltaikanlagen, andererseits durch die ländliche Struktur im Gemeindegebiet mit einer entsprechend großen Anzahl an Holzheizungen.

AUSWERTUNG DER FACHGUTACHTEN

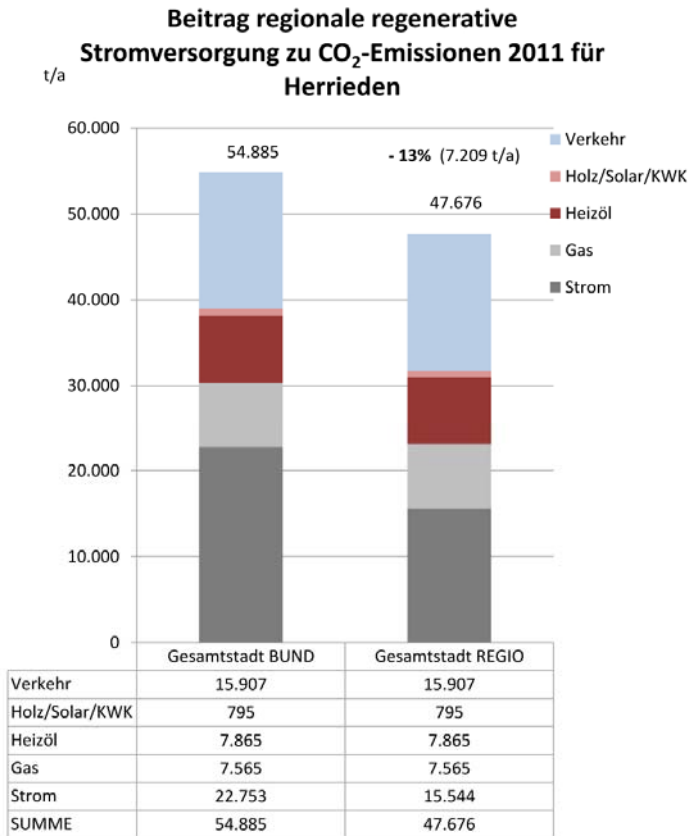


Diagramm Beitrag regionale regenerative Stromversorgung zu CO₂-Emissionen,
 Quelle: Integriertes Klimaschutzkonzept Stadt Herrieden, ING + ARCH, März 2014

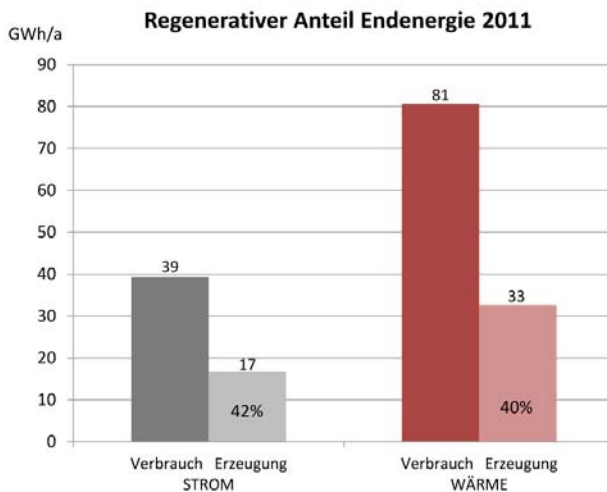


Diagramm regenerativer Anteil Endenergie,
 Quelle: Integriertes Klimaschutzkonzept Stadt Herrieden, ING + ARCH, März 2014

AUSWERTUNG DER FACHGUTACHTEN

Bis zum Jahr 2020 wurde vom Büro ING + ARCH ein Endenergieeinsparpotential von 10 % oder 12 GWh errechnet. Die größten Einsparpotentiale werden bei der Prozesswärme (vorrangig bei Industrie) und der Raumwärme (vorrangig bei privaten Haushalten) gesehen. Um eine 10 %-ige Einsparung insgesamt erreichen zu können, müssen jedoch auch Einsparungen im Bereich der Beleuchtung, der Kommunikationstechnologie, der mechanischen Energie, der Kälteanwendungen und der Warmwasserbereitung erfolgen.

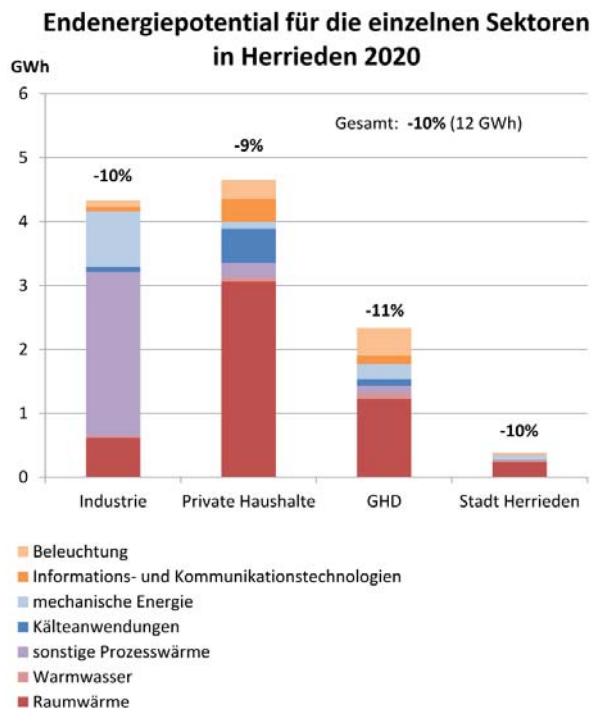


Diagramm Endenergiepotential für die einzelnen Sektoren,

Quelle: Integriertes Klimaschutzkonzept Stadt Herrieden, ING + ARCH, März 2014

Zur Umsetzung der Klimaschutzziele wurde ein Maßnahmenkatalog mit den wesentlichen bislang durchgeführten Maßnahmen sowie ein Maßnahmenkatalog mit weiteren vorgeschlagenen Maßnahmen jeweils zu 8 verschiedenen Themenfeldern entwickelt. Der Maßnahmenkatalog mit den vorgeschlagenen Maßnahmen ist nachfolgend abgebildet.

Im Rahmen des ISEK werden im Folgenden die die Stadtplanung betreffenden Maßnahmevorschläge näher betrachtet und bewertet. Der vom Büro ING + ARCH erstellte vollständige Maßnahmenkatalog mit Beurteilung der jeweiligen Priorität ist dem Klimaschutzkonzept zu entnehmen.

AUSWERTUNG DER FACHGUTACHTEN

Übersicht Maßnahmen Klimaschutzkonzept

1	Stadtplanung	
1.1	Verdichtung Kernstadt	A
1.2	Altersgerechte Wohnstrukturen	B
2	Interne Organisation	
2.1	Klimaschutzmanager	A+
2.2	Gründung Energie-Ausschuss	A
2.3	Initiative Stadtwerke/ Kooperation mit der regionalen Energiegenossenschaft Ansbacher Land	C
3	Öffentlichkeitsarbeit	
3.1	Bewerbungskampagne Kernstadt	B
3.2	Veröffentlichung Modellvorhaben	B
3.3	Architekturausstellung „Verdichtung Altstadt – Ideen zur Nachverdichtung einer Altstadt am Beispiel Herrieden“	B
4	Städtische Einrichtungen	
4.1	Einführung kontinuierliches Energiemanagement	A+
4.2	Energiekonzept bei Neubau und Sanierungen von kommunalen Gebäuden	A+
4.3	Einführung Beschaffungsrichtlinie für technische Anlagen und Ausstattung	A+
4.4	Nutzersensibilisierung	B
4.5	Erfolgsbeteiligung Einsparmaßnahmen	B
4.6	Energetische Optimierung Kläranlage und Abwassertransport	A
4.7	Effiziente Straßenbeleuchtung	C
5	Private Haushalte	
5.1	Gutscheinaktion „Energieberater vor Ort“	A
5.2	Ausweitung Informationsangebot	A
5.3	Kommunaler Fonds/Zuschuss für Energieeffizientes Bauen und Sanierung	B
5.4	Auszeichnung für energieeffiziente Sanierungen und Neubauten	C
5.5	Verleih von Strommessgeräten	A
5.6	Stromsparprämie für Haushalte	B
6	Industrie, Gewerbe, Handel und Dienstleistung	
6.1	Regelmäßige Unternehmertreffen	A
6.2	Initiative Energiesparbeauftragter in Unternehmen	B
6.3	Auszeichnung „Klimafreundlicher Betrieb“	C
7	Verkehr	
7.1	Bevölkerungsbefragung Mobilität	A
7.2	„Stadt der kurzen Wege“ Fußverkehr stärken	A
7.3	Erstellung Parkkonzept für Auto- und Radverkehr	B
7.4	Wettbewerb „Mit dem Rad zur Arbeit“	B
7.5	Ausbau Elektromobilität	B
8	Erneuerbare Energien	
8.1	Ausbau regenerative Nahwärmenetze	B
8.2	Ausbau Kraft-Wärme-Kopplung	B
8.3	Ausweisung von Windkraftstandorten mit Bürgerbeteiligung	B
8.4	Ausbau Photovoltaik (Bürgersolaranlagen / Eigenstromversorgung)	B

Übersicht Maßnahmen Klimaschutzkonzept,

Quelle: Integriertes Klimaschutzkonzept Stadt Herrieden, ING + ARCH, März 2014

Fazit: Als wesentliches Ziel der zukünftigen Stadtplanung sehen auch die Verfasser des vorliegenden Klimaschutzkonzeptes die Verdichtung der Kernstadt an. Dabei soll die Nutzung freier oder frei werdender Flächen dabei helfen, zusätzlichen Verkehr zu vermeiden. Zukünftige Siedlungserweiterungen sind ebenfalls auf Ihre Erreichbarkeit hin zu überprüfen.

Weitere Empfehlungen des Büros sind die Verkehrsberuhigung der Altstadt zum Erhalt der Versorgungsfunktion und zur Aufwertung als Wohnstandort und die Erstellung eines Parkkonzeptes mit dem Ziel, Fahrradstellplätze an geeigneten Standorten und Quartiersgaragen innerhalb der Altstadt vorzuschlagen. Weiterhin wurden die Schaffung altersgerechter Wohnstrukturen, die Aufwertung vorhandener öffentlicher Räume und die bessere Erschließung der Grün- und Erholungsflächen empfohlen, obwohl diese Ziele vom Büro ING+ARCH ebenfalls nicht direkt mit einer Energieeinsparung beziffert werden konnten.

Da ein erheblicher Anteil des Primärenergieverbrauchs durch Verkehr bedingt ist, muss aus Sicht der Stadtplanung zukünftig ein besonderes Augenmerk auf der Reduzierung des motorisierten Verkehrs und der Stärkung von Rad- und Fußverkehr liegen. Basis hierfür ist eine gute Vernetzung aller Siedlungsgebiete mit der zentralen Versorgungsbereichen (Einkaufen, Dienstleistung, Schulen und Arbeitsplätzen).

Durch die unmittelbare Nähe zwischen Siedlungsgebieten und Industriebetrieben, in denen reichlich Abwärme anfällt, bietet sich dem Klimaschutzkonzept zu Folge die Einrichtung von Nahwärmenetzen geradezu an, so könnten die Gebäude der Altstadt beispielsweise mit der anfallenden Abwärme der produzierenden Betriebe ohne größere Leitungsverluste versorgt werden.

Durch die Ausweisung von Standorten für Windkraftanlagen könnte der regenerative Anteil bei der Stromerzeugung dem Klimaschutzkonzept nach deutlich gesteigert werden. Wie im Energieatlas Bayern ersichtlich, seien im Stadtgebiet zwar geeignete Flächen vorhanden, aktuell gäbe es jedoch in Herrieden noch keine Windkraftanlagen. Eine entsprechende Windkraftpotentialflächenanalyse wird derzeit durch das Planungsbüro Vogelsang, Nürnberg erarbeitet.

Auch der weitere Ausbau mit Photovoltaik und Solarthermie wird von Seiten des Büros ING + ARCH empfohlen. Aus Sicht der Stadtplanung muss hier jedoch der eindeutige Hinweis gegeben werden, dass im Bereich der Altstadt die Umsetzung dieser Technologien aus denkmalschutzrechtlichen Gründen sowie aus Gründen des Stadtbildes nur stark eingeschränkt umgesetzt werden kann.

Bei der Planung größerer Freiflächenphotovoltaikanlagen sollte aus Sicht der Stadtplanung stets auf deren Auswirkungen auf Stadt- und Landschaftsbild beachtet werden, wesentliche

AUSWERTUNG DER FACHGUTACHTEN

Stadtansichten und wertvolle Landschafts- und Erholungsräume sollten von diesen Anlagen dringend freigehalten werden.

3.5 Ergebnisse der Windkraftpotentialflächenanalyse (Büro Vogelsang)

Die Windkraftpotentialflächenanalyse ist derzeit noch in Bearbeitung bzw. Beratung, eine Zusammenfassung und Bewertung der Ergebnisse kann deswegen zum derzeitigen Zeitpunkt noch nicht erfolgen.

4. Bürgerbeteiligung, Zielformulierung, Projektfindung

4.1 Zusammenfassung der Auftaktveranstaltung vom 12.11.2012

Um die Bürger über die Analyseergebnisse zu informieren und zur Mitwirkung am Planungsprozess zu mobilisieren, wurde am 12.11.2012 in der Realschule eine Auftaktveranstaltung abgehalten, zu der alle Bürgerinnen und Bürger, Stadträte, Unternehmer, Dienstleister und Experten aus den Bereichen Kindertagesstätten, Schulen, Sozial- und Senioreneinrichtungen eingeladen waren. Rund 150 Interessierte haben die Einladung wahrgenommen und sich über das ISEK informiert.

Während der Veranstaltung wurden drei Arbeitsgruppen zu den Themen „Städtebau, Ökologie“, „Ökonomie“ und „Soziales“ gebildet. Rund 55 Bürger haben sich in den drei Arbeitsgruppen engagiert und Stärken, Schwächen, Chancen und Herausforderungen sowie erste Projektvorschläge erarbeitet. Gleichzeitig wurden die Bürger aufgerufen, an weiteren drei Arbeitskreistreffen teilzunehmen, um die Probleme und Potentiale der Stadt Herrieden im kleineren Kreis unter Moderation der Stadtplaner nochmals zu diskutieren und die Projektvorschläge verfeinern und ergänzen zu können.

Rund 35 Projektvorschläge konnten somit bereits aus der Auftaktveranstaltung mitgenommen werden. Nach den Arbeitskreisterminen konnte die Zahl an Projektvorschlägen auf ca. 70 erweitert werden. Im Nachgang der Veranstaltungen wurden alle Projektvorschläge zusammengestellt, um deren Dringlichkeit aus Sicht der Bürger bewerten zu lassen (siehe auch Kap. 4.3).

Im Folgenden werden die wesentlichen Ergebnisse der Auftaktveranstaltung zusammengefasst.

Arbeitsgruppe „Städtebau, Ökologie“:

Als Stärken der Stadt Herrieden wurden die Lage der Stadt an der Altmühl, die historische Altstadt mit umlaufender Stadtmauer und Stadtgraben sowie die Finanzstärke der Stadt gesehen.

Als problematisch wurden mehrere Brachflächen bzw. ungenutzte Gebäude (z. B. Fläche an der nördlichen Stadteinfahrt, ehemalige leer stehende Einkaufsmärkte im Gewerbegebiet) sowie einzelne unbebaute Bauplätze in den bestehenden Siedlungsgebieten geschildert. Generell wurde der hohe Flächenverbrauch, insbesondere im Gewerbegebiet durch

BÜRGERBETEILIGUNG

große Parkflächen kritisiert. Die Bürger dieser Arbeitsgruppe waren auch der Meinung, dass sich eine Südumfahrung nicht angemessen sei und verwiesen darauf, dass die Straße „Am Wasserturm“ wegen ihrer Steigung und dem Knick als Umfahrung derzeit nicht geeignet sei.

In der Altstadt fehle es nach Ansicht der Bürger an Parkplätzen in Wohnungsnähe sowie an Behindertenstellplätzen und einer Behindertentoilette. Ebenfalls wünschen sich einige Bürger mehr Grün in der Altstadt.

Die Herausforderungen für die Stadt bestehen aus Sicht der Bürger darin, bei zukünftigen gewerblichen Ansiedlungen das Verhältnis zwischen Arbeitsplätzen und Flächenverbrauch genauer zu prüfen, ein für die Stadt möglichst verträgliches Verkehrskonzept erarbeiten zu lassen sowie auf die Fördermöglichkeiten in der Altstadt deutlicher hinzuweisen.

Konkret haben die Bürger vorgeschlagen, keine Südumfahrung zu errichten und stattdessen im gesamten Stadtgebiet eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 Stundenkilometer einzuführen. Durch die Anlage von zusätzlichen Zebrastreifen an den Hauptverkehrsstreifen soll mehr Sicherheit für Fußgänger erwirkt werden.

Durch die Stadt Herrieden soll in der Altstadt ein Vorzeigeprojekt eines sanierten Altstadt-hauses entstehen. Vorgeschlagen wurde weiterhin, im Bereich der Altstadt eine „Kleine Landesgartenschau“ zu veranstalten. Darüber hinaus wünschen sich die Bürger in der Altstadt mehr Flächen mit Außengastronomie. Der Wunsch nach Hinweisen zur Förderung in der Altstadt (z. B. über Amtsblatt und Homepage) wurde bereits genannt.

Arbeitsgruppe „Ökonomie“:

Die Mitglieder dieser Arbeitsgruppe sahen Stärken Herriedens in ihrer Lage mitten in Europa zwischen Metropolregion Nürnberg und Fränkischem Seenland und der guten Verkehrs-anbindung durch die Autobahn BAB 6. Weitere Stärken wurden in dem großen Arbeits-platzangebot und der Außenstelle der Fachhochschule Ansbach gesehen.

Als kritisch wurden die teils unschönen Zufahrtssituationen in die Stadt, die schlechte Inter-netanbindung (insbesondere Außenorte), begrenzte Übernachtungsangebote für Ge-schäftskunden und das Fehlen einer Stabsstelle zur Umsetzung der Projekte (Stadtmarke-tingstelle) gesehen.

Die Ansiedlung weiterer Betriebe wurde kontrovers diskutiert, einerseits würden zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen, andererseits würde der Meinung einiger Bürger nach das Stadt-bild weiter beeinträchtigt. Einigkeit bestand darin, dass ein einfaches Verkehrskonzept (oh-ne Umfahrung) mit geänderter Hauptstraßenführung die richtige Lösung für die Altstadt sei, da der Verkehr in der Altstadt für ihre Geschäfte grundsätzlich von Vorteil ist. Gewünscht wurde eine vergleichbare Entwicklung wie beispielsweise am Marktplatz in Gunzenhausen, wo (langsamer) Verkehr, Läden, Gastronomie und Wohnen entsprechen harmonisieren.

BÜRGERBETEILIGUNG

Konkret äußerten sich die Bürger dieser Arbeitsgruppe dahin, dass die Verbindung Richtung Süden (Staatsstraße 2249) dringend ausgebaut werden müsse, die Altstadt als Wohnstandort gestärkt werden soll und entlang der Staatsstraße 2248 nach Ansbach ein weiteres Gewerbegebiet ausgewiesen werden soll. Ebenfalls wünschten die Bürger ein Beschilderungskonzept für die Stadt, mehr Außengastronomie in der Altstadt und die Neubelegung des ehem. „Schlecker“ am Marktplatz mit einem Reformhaus oder einem „Dorfladen“.

Arbeitsgruppe „Soziales“:

Als Stärken der Stadt Herrieden wurden das breite schulische Angebot, die gute finanzielle Unterstützung der Stadt bei den Kindertagesstätten und das breite Sportangebot gesehen. Als Schwächen wurden das Fehlen eines Gymnasiums, zu wenig Krippenplätze in der Altstadt (derzeit werden weitere Krippenplätze am Deocarplatz errichtet) sowie der Zustand der Außensportflächen genannt. Weiterhin fehlen den Bürgern Räumlichkeiten für Kulturveranstaltungen sowie Aufenthaltsmöglichkeiten für Jugendliche.

Als Herausforderung wurden die Schaffung eines Mehrgenerationenhauses, der Ausbau eines sozialen Netzwerks mit Sozialstation und einer Einkaufsmöglichkeit für Senioren in der Altstadt (z. B. Sozialkaufhaus) vorgetragen.

Als gezielte Projektvorschläge haben die Bürger den Ausbau der Freisportflächen, den Bau einer Mountainbike-Übungsstrecke an der Bärenlochhütte, der Ausbau des Rad- und Skatingwegs Leutershausen – Herrieden – Bechhofen, der Bau eines Zeltplatzes am B-Platz der SG Herrieden, die Errichtung eines Boules-Platzes im Schlossgraben, die Einrichtung eines Fahr- und Lieferservice für Senioren, die Schaffung von seniorengerechten Wohnungen mit Service und die Bildung eines Seniorenbeirats eingebracht.

4.2 Zusammenfassung der Arbeitskreistreffen vom 21.01. bis 28.01.2013Arbeitsgruppe „Städtebau, Ökologie“ (Themenbereiche Verkehr, Flächenentwicklung, Altstadt, Grünflächen / Freiraum, Energie):

Neben den bereits bei der Auftaktveranstaltung genannten Stärken wurde im Rahmen des Arbeitskreistreffens noch die Lage Herriedens am Altmühlradweg als positiv empfunden. Ausführlich wurden nochmals die Themen Verkehr, Verkehrsbelastung, Flächenentwicklung und Stadtbild diskutiert.

Die Bürger bekräftigten nochmals, dass eine Südumfahrung durch das Altmühltal nicht gewünscht ist und stattdessen ein Verkehrs- / Lärmkonzept mit entsprechender Geschwindigkeitsreduzierung im ganzen Stadtgebiet entwickelt werden soll. Auch die Belange der Radfahrer, Skater und Fußgänger sollen in diesem Konzept Beachtung finden.

BÜRGERBETEILIGUNG

Durch eine Vereinfachung und Erhöhung der Förderung für Sanierungsmaßnahmen in der Altstadt soll die Nachfrage nach leer stehenden Anwesen erhöht werden. Auch eine mögliche Förderung für gewerbliche Betriebe wurde angeregt. Die Ausweisung neuer Flächen soll hingegen begrenzt werden. Dies soll auch dazu führen, dass innerstädtische Brachflächen zukünftig genutzt und Baulücken wieder geschlossen werden.

Weiterhin wurden die Aufwertung der Stadt- und Altstadtzufahrten, Teile des Altmühlhaags, eine fußläufige Wegeverbindung vom Vogteiplatz direkt in das Gewerbegebiet, eine stärkere Vernetzung der Altstadt und des Stadtgrabens, ein Café am Marktplatz, die Errichtung eines Abenteuerspielplatzes auf der Altmühlinsel, ein Bootseinstieg am ehem. Freibad sowie die Erweiterung der Wanderwegebeschilderung ab der Altstadt vorgeschlagen.

Zum Thema „Energie“ schlugen die Bürger die Entwicklung von Nahwärmenetzen (insbesondere in der Altstadt) und Bürger-Windkraftanlagen, die Errichtung von großflächigen Photovoltaikanlagen auf den Hallen der Betriebe sowie entsprechende Infoveranstaltungen und Exkursionen vor.

Arbeitsgruppe „Ökonomie“ (Themenbereiche Verkehr, Wirtschaft, Altstadt, Tourismus, Einzelhandel, Gastronomie):

Betont wurden zunächst auch nochmals die Stärken der Stadt. Neben der historischen Altstadt mit Basilika, Frauenkirche, Altmühl und umlaufendem grünem Wallgraben als „Wohnzimmer“ der Stadt wurde die gute Verkehrsanbindung und die Nähe zu Rothenburg ob der Tauber, Dinkelsbühl, Ansbach und Nürnberg und die Tatsache, dass Herrieden kein Transitort ist, vorgetragen.

Jedoch wurde von den Bürgern auch erläutert, dass die Hauptverkehrsführung durch die Stadt nicht ideal sei (durch die Altstadt oder am Schulzentrum vorbei) und dass es mittlerweile flächenmäßige und personelle Engpässe bei einigen Betrieben gäbe. Durch die Ausweisung der Wohnbauflächen am „Schrotfeld“ können sich die an der Industriestraße ansässigen Betriebe nicht wie seiner Zeit versprochen weiter entwickeln. Darüber hinaus wirke sich das Lohngefälle zwischen Industrie und ausbildenden kleineren Betrieben zunehmend problematisch aus.

Von Seiten der Arbeitsgruppe „Ökonomie“ wird eine Geschwindigkeitsreduzierung zumindest in der Altstadt gefordert. Auch ein generelles Schwerlastverbot wäre positiv für diese. Sollte eine Umfahrung der Stadt weiter verfolgt werden, sollte nach Meinung der Bürger auch das westlich der Straße „Am Wasserturm“ befindliche Wohngebiet in ausreichenden Abstand umfahren werden.

Weiterhin werden von der Arbeitsgruppe Flächen für Betriebserweiterungen und ausreichend Wohnbauflächen gefordert, um den zunehmenden Mangel an Arbeitskräften durch Zuzug auszugleichen. Die leer stehenden Gebäude ehem. Einkaufsmärkte sollen Hand-

BÜRGERBETEILIGUNG

werksbetrieben angeboten werden. Ebenfalls werden Räumlichkeiten für größere kulturelle oder betriebliche Veranstaltungen, die Errichtung eines Breitbandnetzes für das gesamte Stadtgebiet mit Ortsteilen, die Errichtung eines Nahwärmenetzes in der Altstadt, eine Fußwegverbindung zwischen Vogteiplatz und Gewerbegebiet, ein touristisches Highlight und die Schaffung einer Stadtmarketingstelle gewünscht.

Auch sollen die innerstädtischen Rest- und Brachflächen einer sinnvollen Nutzung zugeführt werden. Die Altstadt soll mit einer stärkeren Förderung von Modernisierungsgutachten, einer stärkeren Veröffentlichung der bestehenden Beratungs- und Fördermöglichkeiten, mit der Aufwertung defizitärer Bereiche, mit einheitlichen Öffnungszeiten der Gastronomie, mit einem Parkraummanagement, mit einem professionelleren Auftritt der Stadt, mit Veranstaltungen in der Altstadt und mit einer Spezialisierung der Betriebe aufgewertet werden. Zukünftige Geschwindigkeitsbeschränkungen sollen durch eine kommunale Verkehrsüberwachung kontrolliert werden. Der Parkplatz an der Altmühl soll als Parkplatz für Wohnmobiltouristen ausgewiesen und entsprechend ausgestattet werden. Ebenfalls soll die örtliche Hotellerie und Gastronomie stärker auf die Bedürfnisse der Radfahrer und Geschäftstouristen eingehen und ein entsprechend gehobenes Angebot schaffen.

Arbeitsgruppe „Soziales“ (Themenbereiche Kultur, Bildung, Jugend, Senioren, Sport / Freizeit):

Neben dem Fehlen einer geeigneten Räumlichkeit für größere kulturelle Veranstaltungen und dem Zustand der Freisportanlagen wurden von der Arbeitsgruppe bauliche (und fachliche) Defizite bei der Behindertengerechtigkeit von öffentlichen Gebäuden und Plätzen bemängelt. Zur Bindung der Jugendlichen an den Heimatort wurde vorgeschlagen, die Vereine verstärkt in die Schulen zu bringen.

Aus Sicht dieser Arbeitsgruppe ist die Schaffung einer „Stadtkoordinator-Stelle“ äußerst bedeutsam zur Koordination der weichen Faktoren bzw. zur Verzahnung der vorhandenen Strukturen.

Weiterhin hat die Arbeitsgruppe vorgeschlagen, einen Allwetterplatz mit 400-m Bahn auf dem Areal der Fa. Nägelein zu errichten und eine Fußwegverbindung zwischen Vogteiplatz und Gewerbegebiet herzustellen. Ebenfalls sollten Krippenplätze in der Altstadt geschaffen werden (mit Neubau der Kindertagesstätte am Deocarplatz werden diese derzeit geschaffen). Einige Mitglieder der Arbeitsgruppe wünschen die Ansiedlung eines Gymnasiums in Herrieden und würden sich einen Jugendsozialarbeiter für Stadt und Schulen wünschen.

BÜRGERBETEILIGUNG

Für leer stehende Anwesen sollen gezielte Nutzungskonzepte entwickelt werden. Ebenso wurde der Vorschlag von einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h im gesamten Kernort begrüßt.

Um Herrieden seniorengerechter zu machen, wurde auch in dieser Arbeitsgruppe ein Mehrgenerationenhaus, Betreutes Wohnen, ein Ortsbus bzw. Fahr- und Einkaufsservice, gezielte Informationsangebote für Senioren, eine „Freiwilligenagentur“ und ein Seniorenbeirat vorgeschlagen. Die Pflasterflächen im Altstadtgebiet sollen nachgesandet werden.

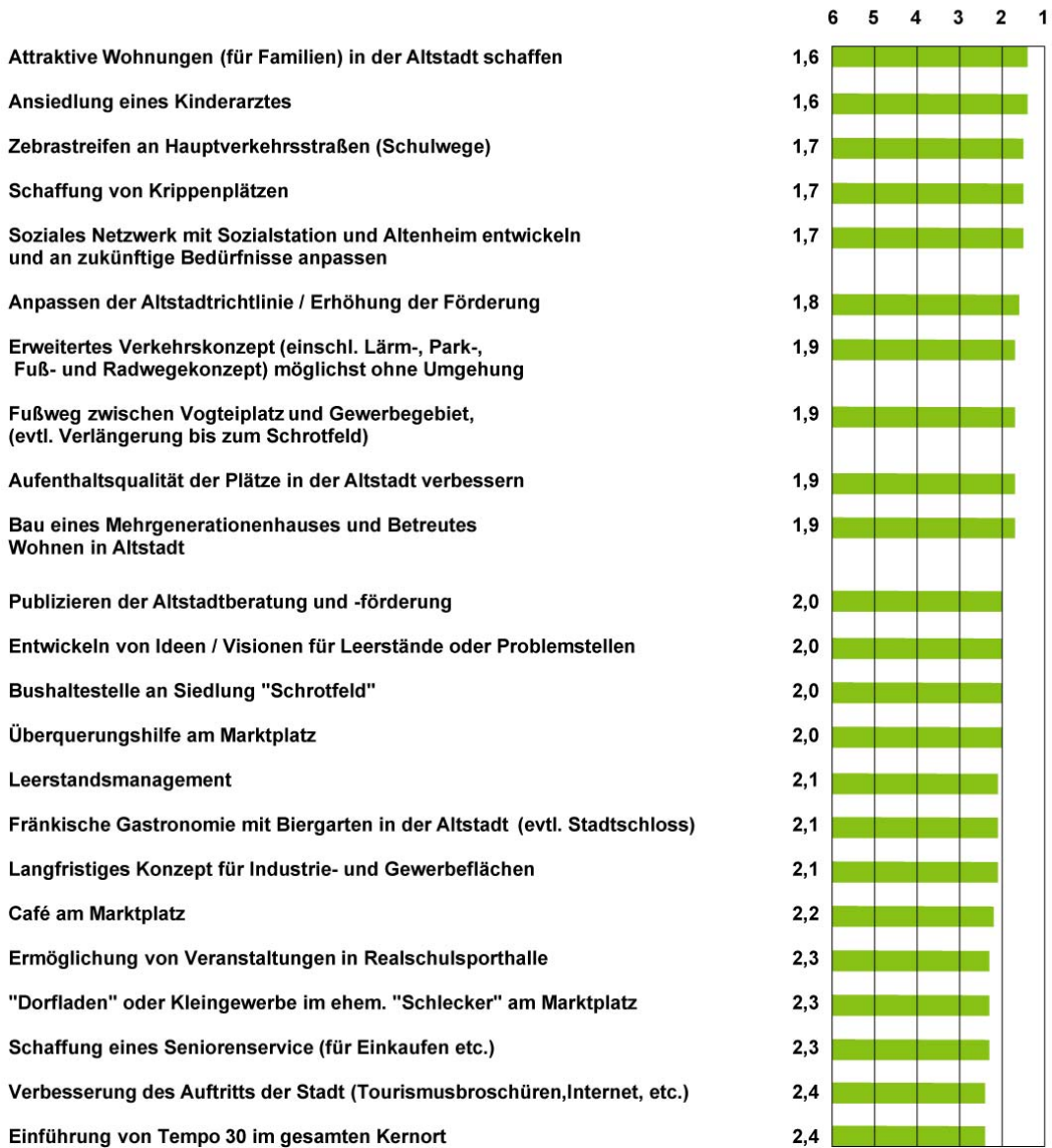
Für den Themenbereich Sport / Freizeit wurden wiederum die Anlage einer Mountainbikestrecke und eines Bootseinstiegs an der Altmühl genannt. Im Rahmen der Erstellung eines Verkehrskonzeptes sollen insbesondere Fuß-, Radwege- und Skaterverbindungen gestärkt als auch Möglichkeiten der Elektromobilität aufgezeigt werden. Zur Belebung der Altstadt in den Sommermonaten sollen ein Café am Marktplatz und Open-Air-Kinoveranstaltungen beitragen.

4.3 Wertung der Projektvorschläge durch die Arbeitskreismitglieder

Die Mitglieder der Arbeitsgruppen waren aufgerufen, die Projektvorschläge der Bürger in der Schulnotenskala von 1 „wichtig“ bis 6 „nicht wichtig“ zu bewerten. Das Ergebnis der Bewertung ist auf den nachfolgenden Zusammenstellungen ersichtlich. Die Reihung beginnt zunächst mit den mehrheitlich als „wichtig“ erachteten Projektvorschlägen (grüne Balken mit einem Bewertungsdurchschnitt von 1,6 bis 2,4). Die Projektvorschläge mit den gelben Balken wurden durchschnittlich mit 2,5 bis 3,4 bewertet, die Projektvorschläge mit den orangefarbenen Balken wurden schlechter als 3,4 bewertet und werden von Seiten der Bürger somit als weniger wichtig erachtet.

BÜRGERBETEILIGUNG

Projektvorschläge aus der Auftaktveranstaltung und den Arbeitskreisen
 (Bewertung 1=wichtig, 6= nicht wichtig)

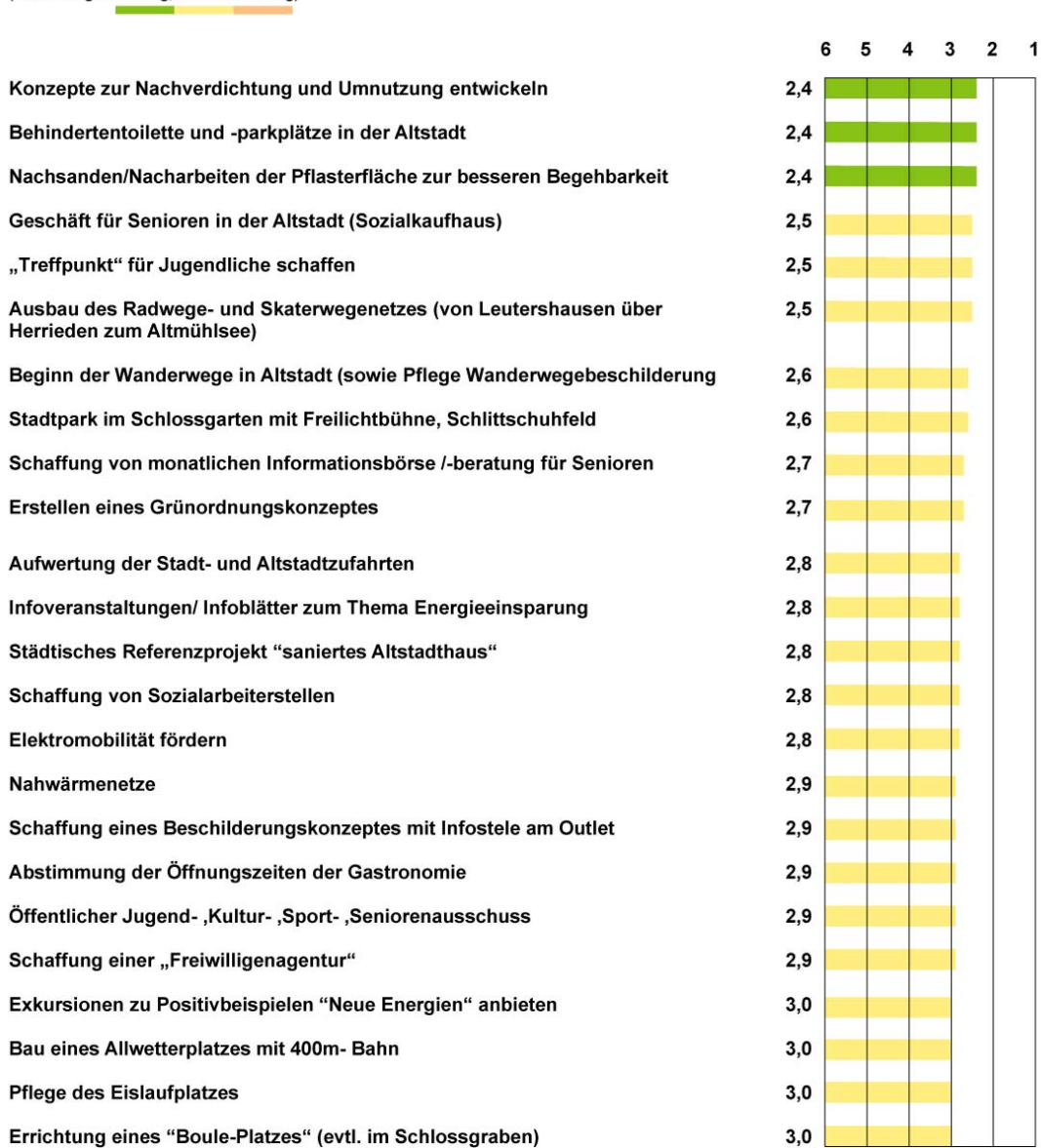


Bewertung der Projektvorschläge durch Bürger (1/3), eigene Grafik

BÜRGERBETEILIGUNG

Projektvorschläge aus der Auftaktveranstaltung und den Arbeitskreisen

(Bewertung 1=wichtig, 6= nicht wichtig)

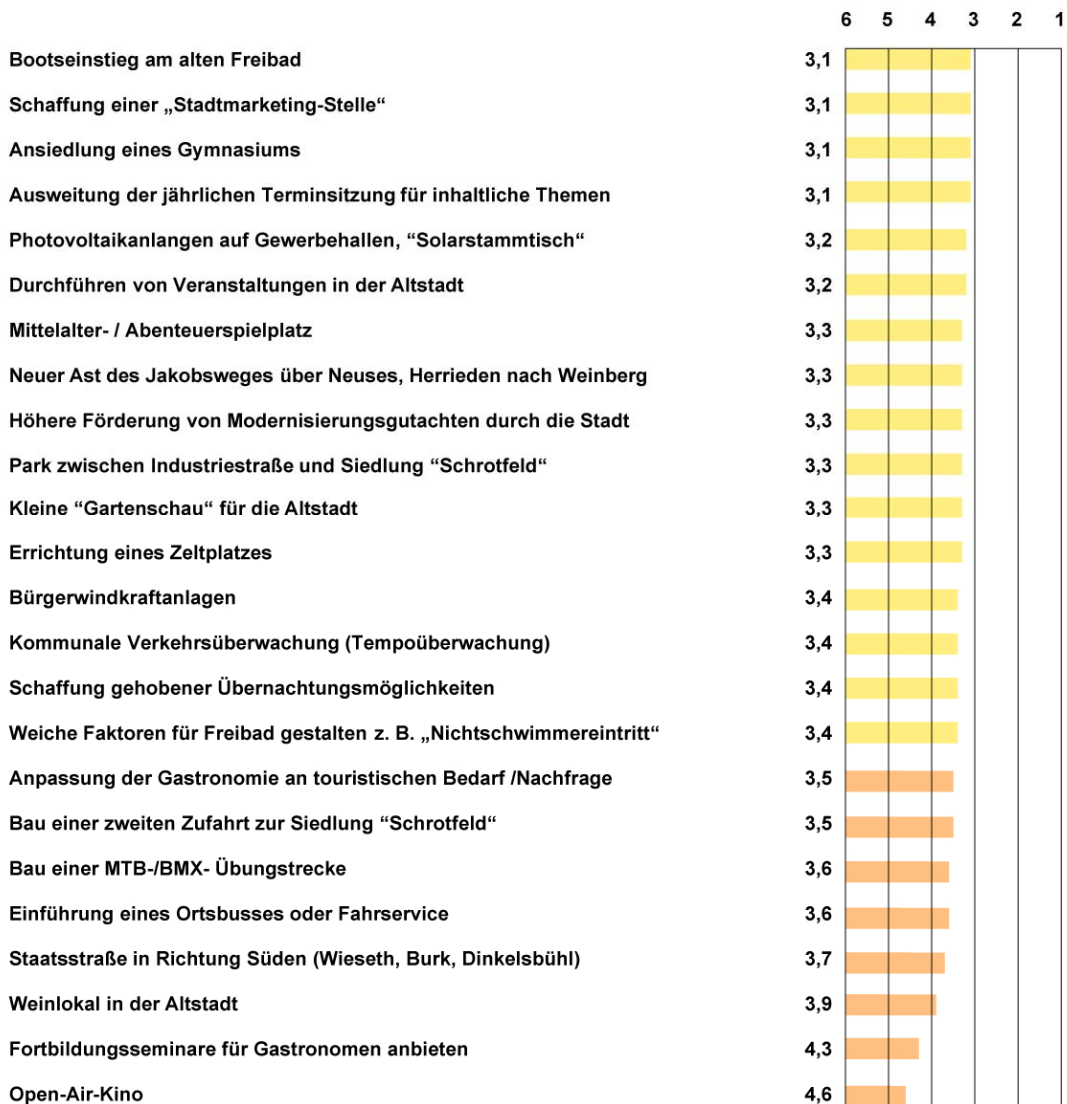


Bewertung der Projektvorschläge durch Bürger (2/3), eigene Grafik

BÜRGERBETEILIGUNG

Projektvorschläge aus der Auftaktveranstaltung und den Arbeitskreisen

(Bewertung 1=wichtig, 6= nicht wichtig)



Bewertung der Projektvorschläge durch Bürger (3/3), eigene Grafik

4.4 Fazit

Nicht alle eingegangenen Projektvorschläge können der Stadtplanung im eigentlichen Sinne zugeordnet und durch diese realisiert werden. Bei vereinzelten Projektvorschlägen sind selbst die Einflussmöglichkeiten der Stadtverwaltung eingeschränkt, weil die Vorschläge in erster Linie durch private oder betriebliche Initiativen umgesetzt werden müssten. Die aus Sicht der Verfasser dringlichsten Projektvorschläge wurden aufgegriffen, ergänzt und in den Maßnahmenkatalog des ISEK übernommen.

BÜRGERBETEILIGUNG

Aus Sicht der Stadtplanung sollten folgende Projektvorschläge vorrangig umgesetzt werden:

Ein maßgebender Faktor für die weitere städtebauliche Entwicklung ist die Lenkung des Verkehrs. Nur mit einem langfristig ausgerichteten, alle Verkehre berücksichtigenden Konzept können weitere städtebauliche Weichenstellungen erfolgen. Auf jeden Fall sollte die verkehrsmäßig stark belastete Altstadt eine Verkehrsberuhigung bzw. –verlangsamung erfahren, was der Aufenthalts- und Wohnqualität deutlich zuträglich wäre.

Wenn bekannt ist, wie die Verkehre zukünftig geleitet werden sollen, kann die weitere städtebauliche Planung (sprich Flächennutzungs-, Grünordnungs- und Sanierungsplanung) ausgerichtet werden. Basis hierfür ist der vorliegende Bericht.

Oberstes Ziel bei der weiteren Flächennutzungsplanung muss die Innenentwicklung und ein sparsamer Umgang mit Erweiterungsflächen sein. So dürfen Erweiterungsflächen nur noch ausgewiesen werden, wenn keine Innenentwicklungspotentiale mehr zur Verfügung stehen.

Ebenfalls erscheint den Verfassern nach Beteiligung der Fachgutachter und der Bürger die Schaffung einer „Stadtkoordinator-Stelle“ in Herrieden als besonders wichtig. In der Vergangenheit wurde in Herrieden zwar regelmäßig (von den unterschiedlichsten Akteuren) eine Vielzahl von Projekten angeschoben, diese sind aber häufig nicht zu einer zügigen und professionellen Umsetzung gelangt. Ein Koordinator hätte den Vorteil, regelmäßigen Kontakt mit allen Akteuren (Verwaltung, Vereine, Gewerbeverband, Unternehmen, Einzelhändler, Dienstleister, Gastronomen, Planer, Kirchen usw.) halten und deren Aktivitäten und Ziele aufeinander abstimmen zu können. Darüber hinaus könnte ein Stadtkoordinator auch als Quartiersmanager agieren, um zusammen mit den Gewerbetreibenden und Bürgern (der Altstadt) Projekte umzusetzen.

Von Seiten der Stadtplanung wird auch empfohlen, die finanziellen Anreize für Sanierungstätigkeiten in der Altstadt zu erhöhen. Zur Wahrung des baukulturellen Erbes sollte die bestehende Altstadtrichtlinie auch in eine verbindliche Gestaltungssatzung umgewandelt werden.

Weitere Empfehlungen sind die Errichtung einer Fußwegeverbindung zwischen Vogteiplatz und Gewerbegebiet (evtl. Verlängerung bis ins „Schrotfeld“), die Sanierung und Erweiterung der Freisportflächen, ein Tourismuskonzept mit Überarbeitung der Homepage und der städtischen Broschüren, die Errichtung einer Mountainbikestrecke (derzeit in der Vorbereitung)

BÜRGERBETEILIGUNG

sowie die Realisierung eines touristischen Beschilderungskonzeptes (derzeit in der Umsetzung). Hierzu wird in Kapitel 7 und Kapitel 9 noch ausführlicher eingegangen.

5. Ergebnis der Analyse – Zusammenfassung der Stärken + Schwächen

5.1 Stärken und Potentiale sowie Schwächen und Konflikte in der Kernstadt

Im Folgenden werden die wesentlichen Schwächen bzw. Konflikte sowie Stärken bzw. Potentiale für das Gebiet der Kernstadt nochmals stichpunktartig genannt.

Schwächen und Konflikte in der Kernstadt:

Städtebau / Nutzung:

- Wachstum stößt flächenmäßig an die natürlichen und geographischen Grenzen
- Größere gewerbliche Ansiedlungen derzeit nicht mehr möglich
- Nutzungskonflikt zwischen Wohngebiet + Gewerbegebiet nordöstlich der Industriestraße
- Mehrere untergenutzte Rest- und Brachflächen im Stadtgebiet
- Marktsättigung beim großflächigen Einzelhandel führt bereits zu Leerständen
- Aussiedlerhof an der Hohenberger Straße hemmt zukünftige Wohnbauentwicklung

Verkehr:

- Hauptverkehrsführung durch die Stadt nicht ideal
- Teilweise / zeitenweise hohe Verkehrsbelastung und hohes Tempo
- Fehlen eines zusammenhängenden Netzes von Fuß- und Radwegeverbindungen
- Staatsstraßenverbindung nach Süden (St 2248) nicht ausgebaut

Stadtbild:

- Stadteinfahrten weisen städtebauliche bzw. gestalterische Defizite auf
- Ortsränder teilweise gestört, beeinträchtigende Bebauung, fehlende Begrünung
- Städtebauliche und gestalterische Defizite im Gewerbegebiet östlich der Altstadt

Soziales:

- Räume für (größere) kulturelle Veranstaltungen fehlen
- Seniorengerechte Wohnungen fehlen
- Defizite bei der Behindertengerechtigkeit öffentlicher Räume und Gebäude
- Freisportflächen sanierungsbedürftig bzw. nicht ausreichend

STÄRKEN + SCHWÄCHEN**Stärken und Potentiale in der Kernstadt:**

Städtebau / Nutzung:

- Kontinuierliches gewerbliches Wachstum, überdurchschnittliche Arbeitsplatzzentralität
- Überdurchschnittliche Einzelhandels- bzw. Versorgungszentralität
- Rege Wohnbautätigkeit
- Vergleichsweise hohe Finanzkraft der Stadt
- Wachstum im Bereich des Radtourismus (Altmühlradweg) und Geschäftstourismus

Verkehr:

- Gute verkehrliche Erreichbarkeit (Individualverkehr), Nähe zur BAB 6 und zu Ansbach

Stadtbild:

- Landschaftlich reizvolle Lage an der Altmühl umgeben von Landschaftsschutzgebieten bzw. gesch. Landschaftsschutzbestandteilen

Soziales:

- Gute Ausstattung im Bereich der schulischen und sozialen Infrastruktur

5.2 Stärken und Potentiale sowie Schwächen und Konflikte in der Altstadt

Im Folgenden werden die wesentlichen Schwächen bzw. Konflikte sowie Stärken bzw. Potentiale für das Gebiet der Altstadt nochmals stichpunktartig genannt.

Schwächen und Konflikte in der Altstadt:

Städtebau / Nutzung:

- Verhältnismäßig hoher Leerstand in der Altstadt
- Die jeweils den großflächigen Einzelhandelsbetrieben zugeordneten Filialbetriebe im Gewerbegebiet gefährden die Betriebe der Altstadt

Verkehr:

- Verkehr und z. T. hohes Tempo führen zu enormer Lärmbelastung, zu verminderter Aufenthaltsqualität, zu Gefährdungen (Querungen sind erschwert) > Folge: weiterer Rückgang der Einwohner und des Ladenbesatzes, zunehmender Gebäudeleerstand
- Teilweise Konflikte zwischen Anwohnerparken und Kunden
- Verbindung zwischen Altstadt und Versorgungszentrum / Gewerbegebiet unzureichend

STÄRKEN + SCHWÄCHEN

- Fuß- und Radwegeverbindungen von der Kernstadt in die Altstadt ausbaufähig

Stadtbild:

- Zum Teil erheblicher Sanierungsbedarf, Raumkanten teilweise gestört
- Zufahrten in die Altstadt weisen städtebauliche bzw. gestalterische Defizite auf

Soziales:

- Rückgang der Einwohnerzahl
- Fehlen eines Stadtkoordinators

Stärken und Potentiale in der Altstadt:

Städtebau / Nutzung:

- Historische Altstadt mit ca. 50 Einzeldenkmälern, umlaufender Stadtmauer und Wallgraben
- Altstadt ist Schwerpunkt bei öffentlichen, kirchlichen und sozialen Einrichtungen
- Altstadt ist (noch) bedeutender Versorgungsschwerpunkt
- Ehem. Stadtschloss im Eigentum der Stadt > Steuerung der zukünftigen Verwendung möglich
- Etliche Leerstände in der Altstadt ideal für Wohnnutzung (Familien, Senioren)

Verkehr:

- Verkehrliche Erreichbarkeit der Altstadt durch kreuzende Staatsstraßen gut, jedoch Ergänzung beim Fuß- und Radwegenetz erforderlich
- Verkehrsberuhigende Maßnahmen würden zur Steigerung der Attraktivität der Altstadt beitragen

Stadtbild:

- Deutliche Erfolge bisheriger Sanierungstätigkeit insbesondere auch im öffentlichen Raum sichtbar

6. Leitbild und Rahmenplanung Kernstadt

6.1 Leitbild und Zielvorstellungen

Aus Analyse und Bürgerbeteiligung wurden zunächst allgemeine Leitbilder und Zielvorstellungen für die zukünftige Stadtentwicklung abgeleitet (siehe auch Darstellung 6.1-1). Anschließend erfolgte eine thematische Gliederung und Konkretisierung der Ziele und Übernahme in die Rahmenplanungen „Verkehr“, „Nutzung“ und „Stadtbild und Freiraum“.

Oberstes Ziel der zukünftigen Stadtplanung in Herrieden muss neben der Ressourcenschonung durch verstärkte Innenentwicklung der Erhalt und die Entwicklung der wertvollen Landschaftsräume im und um das Gebiet der Kernstadt sein. Dabei geht es um innerörtliche Naherholungsbereiche wie den Wallgraben um die Altstadt oder die Altmühlinsel aber auch beispielsweise die Landschaftsschutzgebiete im Altmühltal und östlich der Kernstadt. Jedoch sollten auch zukünftig noch ausreichend Wohnbauflächen und Gewerbeflächen bereitgestellt werden, um der Stadt Wachstum zu ermöglichen, jedoch stets unter der Maßgabe, dass diese landschaftsverträglich und städtebaulich vertretbar sind und sämtliche Innenentwicklungspotentiale ausgeschöpft wurden.

Ebenso trägt die verträgliche Lenkung und Beruhigung der Verkehre ganz maßgeblich zur Lebensqualität in einer Stadt bei. So sollte möglichst zügig ein langfristig orientiertes Verkehrskonzept entwickelt werden, das die Belastungen des Verkehrs minimiert und trotzdem eine gute Erreichbarkeit ermöglicht. Insbesondere aber muss das Verkehrskonzept dafür sorgen, dass die Altstadt ihre Zentrumsfunktion für Einzelhandel, Dienstleistung, Tourismus und Wohnen gleichzeitig best möglich wahrnehmen kann.

Weitere Ziele der Stadtplanung müssen die Sicherung und Entwicklung der siedlungsgliedernden Grünfugen, ihre Nutzung als Fuß- und Radwegeverbindung und deren Vernetzung mit der Landschaft sowie die Herstellung eines attraktiven Stadtbildes durch eine intakte Altstadt, attraktive Siedlungs- und Gewerbegebiete, einladende Ortszufahrten, begrünte Ortsränder und durch gepflegte Kulturlandschaften sein.

Ebenso sollte die vorhandene Arbeitsplatz-, Einzelhandels- und Versorgungszentralität erhalten und möglichst noch ausgebaut werden. Das Wohl der Altstadt muss jedoch stets im Mittelpunkt aller Planungen liegen.

6.2 Rahmenplanung "Verkehr" (siehe auch Darstellung 6.2-1)

Trotz ihrer städtebaulichen Randlage ist die Altstadt von Herrieden nach wie vor Verkehrsmittelpunkt. Die beiden in der Altstadt kreuzenden Staatstraßen sorgen zumindest zeitweise für ein hohes Verkehrsaufkommen und hohe Fahrgeschwindigkeiten, so dass die Aufenthalts- und Wohnqualität stark eingeschränkt ist. In Zukunft ist von einer weiteren Zunahme des Verkehrs auszugehen.

Die Entlastung der vom Verkehr stark belasteten Altstadt ist dabei eine der wichtigsten Aufgaben der Stadt. Einerseits ist die Erreichbarkeit der Altstadt für ihre Versorgungsfunktion existenziell wichtig, andererseits führt die Verkehrsbelastung auch zu Konflikten bzw. Problemen. Folgende Lösungsmöglichkeiten sind grundsätzlich denkbar:

1. Möglichkeit (Geschwindigkeitsbeschränkung in der Altstadt ohne Umgehungsstraße):

Wenn die Fahrgeschwindigkeit in der Altstadt auf maximal 30 Stundenkilometer begrenzt werden würde, wäre die Altstadt weiterhin erreichbar, jedoch würde die Lärmbelastung deutlich verringert, die Aufenthalts- und Wohnqualität und die Sicherheit für Fußgänger verbessert werden. Als problematisch dürfte sich jedoch die Tatsache erweisen, dass auf Staatsstraßen gewöhnlich keine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h zugelassen wird, da es sich bei Staatsstraßen um übergeordnete Erschließungsstraßen handelt. Sollte aufgrund der in Herrieden vorherrschenden Situation (Engstellen, teilweise reger Fußgängerverkehr usw.) keine Ausnahme zugelassen werden, müssten die nachfolgend genannten Alternativen näher geprüft werden. Zum Einen könnte versucht werden, die Staatsstraßen zumindest teilweise aus der Altstadt heraus auf bestehende andere Straßen zu verlegen. Dies wäre für die Staatsstraße 2249 Neunstetten – Rauenzell durch eine Verlegung über die Münchener Straße noch relativ einfach möglich. Jedoch wäre dies mit dem Nachteil verbunden, dass die Münchener Straße (vorbei am Schulzentrum und dem Busbahnhof) dadurch höher belastet werden würde. Aus Sicht der Verfasser erscheint es aber durch aus realistisch, dass die hier schon bestehende Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h auch im Falle einer Umwidmung zu einer Staatsstraße beibehalten werden kann.

Eine vollständige Umverlegung der Staatsstraße 2248 Wieseth – Elpersdorf bei Ansbach innerhalb des bestehenden Netzes ist jedoch nicht ohne Weiteres möglich. So könnte der Staatsstraßenverkehr (ohne eine Netzerweiterung) lediglich über Marktplatz und Bahnhofstraße um die Altstadt herum geführt werden, was jedoch zu einer deutlichen Verlängerung der Wegstrecke führen würde. Auch die Verlegung der Staatsstraße auf die Nürnberger Straße führt einerseits zu keiner optimalen Linienführung, andererseits eben auch zu keiner eindeutigen Entlastung der Altstadt.

2. Möglichkeit (Umgehungsstraße und Geschwindigkeitsbeschränkung in der Altstadt):

Mit einer Umfahrung würde eine Umverlegung der Staatsstraßen aus der Altstadt heraus begünstigt, eine Geschwindigkeitsreduzierung in der Altstadt könne somit leichter umgesetzt werden. Jedoch sind die bereits von der Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mit dem Verkehrskonzept 2009 aufgezeigten Umfahrungsvarianten durchwegs mit erheblichen Eingriffen in die Landschaft und mit mehr oder weniger hohen Kosten verbunden. Die ISEK-Bürgerbeteiligung zeigte, dass in der Bevölkerung jedoch eine tendenziell ablehnende Haltung zu einer Umfahrung der Kernstadt vorherrscht.

Aus Sicht der Stadtplanung erscheint daher eine altstadtgerechte verkehrsberuhigte Umgestaltung der Vorderen Gasse weitaus zielführender. So würde einerseits die von Seiten der Gewerbetreibenden gewünschte Frequenz beibehalten werden, andererseits durch eine entsprechende Gestaltung des Straßenraums eine gewisse Verlangsamung des Verkehrs erzielt werden können. Weiterhin könnten immense Eingriffe in das Landschaftsbild (Landschaftsschutzgebiete) und hohe Kosten für den Bau einer Umfahrung vermieden werden.

Sofern eine Umverlegung der Staatsstraßen aus der Altstadt heraus gelingen sollte, könnte durchaus auch über eine Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit auf 20 km/h im Bereich der Altstadt nachgedacht werden.

Von einigen Bürgern wurde die Ausweitung von „Tempo 30“ auf das gesamte Stadtgebiet gewünscht. Schon heute sind die meisten Nebenstraßen in den Siedlungsgebieten als „Tempo 30 – Zonen“ ausgewiesen. Eine Ausdehnung auf die übrigen Straßen (nicht die der Staatsstraßen) erscheint möglich und sinnvoll.

Die frequentierte Kreuzung Ansbacher Straße, Nürnberger Straße und Straße „Am Wasserturm“ und auch die Einmündung der Münchener Straße in die Bahnhofstraße sollte als Kreisverkehr umgebaut werden. Ein solcher Umbau hätte ebenfalls eine Geschwindigkeitsreduzierung zur Folge.

Sollte „Tempo 30“ nicht flächendeckend eingeführt werden, wird empfohlen, bauliche Möglichkeiten des Lärmschutzes entlang der stärker befahrenen Straßen (z. B. Nürnberger Straße) zu prüfen.

Ebenso wird empfohlen, die derzeit zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Staatsstraße 2249 (Neunstetter Straße zwischen Kreisverkehr nach Stegbruck und Ortsschild bei Fa. Ha-

pa) von 100 km/h auf 50 km/h zu senken, um die Lärmbelastung auf die nördlich angrenzenden Wohngebiete zu reduzieren.

Für die Funktion der Altstadt haben sich die beiden „Großparkplätze“ an der Münchener Straße und an der Altmühl als überaus wichtig erwiesen. Als Langzeitparkplätze, in erster Linie für in die Altstadt pendelnde Menschen angelegt, entlasten sie diese von weiterem Fahrverkehr und sorgen in erster Linie dafür, dass die Parkflächen in der Altstadt von Anwohnern und Kunden genutzt werden können. Insofern sollten zukünftig Möglichkeiten der Erweiterung bzw. der Ergänzung um weitere Stellflächen, z. B. im Bereich der Bahnhofstraße, des Winner Wegs und der Neunstetter Straße, geprüft werden.

Der Verzicht auf den PKW trägt ganz maßgeblich zur Ressourcenschonung und Verbesserung des Kleinklimas bei. Insofern sollte die Stadt dringend über gut vernetzte, sichere und attraktive Fuß- und Radwegeverbindungen verfügen. Aktuell zeigt sich das Radwegenetz sehr bruchstückhaft. So beginnt der Radweg beispielsweise entlang der Neunstetter Straße erst auf Höhe einer Fensterbaufirma, weiter stadteinwärts müssen Radfahrer die Straße benutzen. Der Radweg aus den westlichen Siedlungen führt über die ehemalige Bahntrasse zwar bis ins Schulzentrum, eine eindeutige Wegeführung zur Altstadt oder ins Gewerbegebiet existiert jedoch nicht. Gleiches gilt für den Anschluss der östlichen und nordöstlichen Siedlungsgebiete an die Altstadt.

Zwar können viele Fußwege von Radfahrern mitbenutzt werden, jedoch auch zwischen Kreisverkehr in der Münchener Straße und Altstadt bzw. entlang der Bahnhofstraße müssen Radfahrer wiederum auf der Fahrbahn fahren.

Von daher wird empfohlen, die vorhandenen Radwege sinnvoll miteinander zu verbinden, in der Altstadt beginnend in alle Siedlungsgebiete zu führen und in die Landschaft zu verlängern. Ebenso werden durchgängige Querverbindungen empfohlen.

So existiert zwar ein Fuß- und Radweg südlich der Siedlung „Am Schrotfeld“, jedoch findet dieser bislang keine eindeutige Fortsetzung in Ost-West-Richtung. Eine Verlängerung über die Siedlungen an der Fritz-Baumgärtner-Straße und dem Bayernring zum Schulzentrum und Freibad erscheint sinnvoll. Über den Fuß- und Radweg auf der ehem. Bahntrasse ist der Anschluss an die westlichen Siedlungsgebiete gewährleistet.

In Anbetracht der zügigen Besiedlung des Baugebietes „Am Schrotfeld“ erscheint darüber hinaus auch eine durchgängige Fuß- und Radwegeverbindung entlang des Klingengrabens über die Bahnhofstraße in die Altstadt als notwendig. Auf bestehenden gemeinsamen Fuß- und Radwegen sollte, sofern die Breite ausreichend ist, eine separate Fahrspur für den Radverkehr abgetrennt werden. Dies erscheint entlang Teilen der Nürnberger Straße, der Münchener Straße und der Industriestraße möglich. Eine weitere Möglichkeit wäre, eine separate

Fahrspur für Radfahrer auf der Fahrbahn zu markieren, dies könnte beispielsweise entlang der Neunstetter Straße und der Ansbacher Straße erfolgen, wo nur ein vergleichsweise schmaler Straßenquerschnitt zur Verfügung steht.

Eine bessere Anbindung der Stadt an den nach Ansbach führenden Radweg entlang der Staatsstraße 2248 könnte mit einer Radwegenetzergänzung an der Nürnberger Straße, der Straße „Am Wasserturm“ und der Ansbacher Straße erzielt werden.

Querungen über Straßen sollten zur Sicherheit der Radfahrer grundsätzlich farblich gekennzeichnet werden. Im Zuge der Netzergänzungen bei Fuß- und Radwegen sollten auch die bestehenden Abschnitte gestalterisch aufgewertet und mit Bäumen, „Rastplätzen“, Bänken und einer ansprechenden Beschilderung ausgestattet werden.

Im Bereich der Altstadt sind separate Radwege aufgrund der räumlichen Enge nicht umsetzbar. Insofern würde die bereits empfohlene Verlangsamung des motorisierten Verkehrs eine Mitbenutzung der Straßenräume für Radfahrer auch deutlich sicherer machen.

Die derzeitige ÖPNV-Anbindung mit Buslinien nach Ansbach, Bechhofen und Feuchtwangen erscheint bedarfsgerecht. Die Haltestellen sind bis auf das östliche Stadtgebiet relativ gleichmäßig verteilt. Von Seiten der Bürger wurde eine nähere an der Siedlung „Am Schrotfeld“ gelegene Haltestelle gewünscht. Diese wird noch im Dezember 2014 in Betrieb genommen.

Ebenso wird von Seiten der Verfasser empfohlen zu prüfen, ob ein Werkspendelverkehr von den großen Betrieben am Ort zu ausgewählten Zielen in der Region von den Mitarbeitern angenommen werden würde. Einerseits könnte ein solcher Werkspendelverkehr die Attraktivität der Betriebe erhöhen, andererseits eine verkehrliche Entlastung des Stadtgebietes mit sich bringen.

6.3 Rahmenplanung "Nutzung" (siehe auch Darstellung 6.3-1)

Wie bereits in den vorhergehenden Kapiteln beschrieben, kann sich die Stadt Herrieden wegen der Überschwemmungsgebiete der Altmühl und des Klingengrabens faktisch nicht mehr nach Süden und Osten ausdehnen.

Bei der weiteren städtebaulichen Entwicklung des Kernortes wird aus Sicht der Verfasser empfohlen, die schützenswerten Landschaftsräume der Altmühlauen, der Altmühlinsel, des Wallgrabens um die Altstadt, den Grünzug nördlich der Altstadt bis zu den geschützten Landschaftsbestandteilen östlich Schernbergs und die Kleingartensiedlung im Nordwesten des Kernortes von weiterer Bebauung freizuhalten. Mittel- und langfristig sollten (störende)

LEITBILD UND RAHMENPLANUNG KERNSTADT

bauliche Anlagen im Bereich des Wallgrabens zur Herstellung seines ursprünglichen Zustands wieder abgebrochen werden.

Städtebaulich wünschenswert wäre eine durchgängige „grüne“ Verbindung vom Wallgraben der Altstadt aus über das locker bebaute Gebiet des Schulzentrums nach Norden bis in die Landschaft östlich von Schernberg. Mit Abbruch des Altbaus des Kindergartens „St.-Vitus“ würde sich für die Stadt die Chance bieten, den westlichen Teil des Grundstücks zu erwerben und eine „grüne“ Verbindung zwischen Fußgängerüberweg an der Münchener Straße nach Norden zu schaffen, von wo aus die beiden Fuß- und Radwege nach (Nord-) Osten und (Nord-) Westen weiterführen. Von einer weiteren Versiegelung der Fläche nördlich der Münchener Straße sollte (auch nach Abbruch des Wohnhauses Münchener Straße 17) abgesehen werden, der bestehende Charakter einer lockeren, von Grün umgebenen Bebauung mit öffentlichen Nutzungen, ist beizubehalten. Die provisorischen Schulbauten sollten zumindest mittelfristig wieder zurück gebaut werden. In diesem Bereich werden weitere Baumpflanzungen vorgeschlagen, um das Bild einer grünen Verbindung von Altstadt nach Norden deutlicher zu machen.

Die aktuell bestehenden Zäsuren (landwirtschaftlich genutzte Flächen bzw. Wiesenflächen) zwischen Kernort und den Ortsteilen Hohenberg und Roth sind als voneinander getrennte Siedlungskörper bzw. als Frischluftkorridore zu erhalten.

Die Altstadt ist in Ihrer Funktion als Versorgungszentrum, Dienstleistungszentrum und Wohnstandort zu stärken.

Nachrangig sollen die bestehenden Siedlungsgebiete aufgewertet und an die Erfordernisse ihrer zukünftigen Bewohner angepasst werden.

Das erste großflächige Siedlungsgebiet ist westlich der Ansbacher Straße in den Nachkriegsjahren entstanden. Dort wurden die öffentlichen Räume zwischenzeitlich aufgewertet, ein Generationenwechsel hat bereits eingesetzt.

Das Wachstum bei den Siedlungsflächen setzte sich in Herrieden kontinuierlich über die Jahrzehnte fort (vgl. Kapitel 2.1.1). In naher Zukunft wird dann in den Siedlungen zunächst westlich, dann östlich der Nürnberger Straße Zug um Zug ein Generationenwechsel einsetzen. Ihre gegenüber vielen neueren Wohngebieten deutlich zentralere Lage innerhalb der Stadt ist ein nicht zu unterschätzender Wettbewerbsvorteil. Von in den 1960er bis 1980er Jahren entstandenen Siedlungen können Altstadt, Kindertagesstätten, Schulen und auch das Gewerbegebiet mit Einkaufsmärkten auf kurzen Wegen erreicht werden.

Jedoch schränken die damaligen Bebauungspläne potentielle Käufer tendenziell ein. Die seiner Zeit typischen Grundrisszuschnitte und Wohnungsgrößen entsprechen oftmals nicht den Anforderungen an das heutige Wohnen. Von daher wird empfohlen, die jeweiligen Bebauungspläne auf Änderungen oder Befreiungen überprüfen zu lassen, um ggf. Anbauten oder Aufstockungen zuzulassen.

In den Siedlungsgebieten der 1960er und 1970er Jahre war aber auch der Anteil an versiegelten Flächen im Vergleich zu heutigen Siedlungsgebieten höher, meist wurden die öffentlichen Flächen großflächig asphaltiert. Insofern wird angeraten, die öffentlichen Räume dieser Gebiete zu entsiegeln, zu gliedern und durch ansprechende Beläge und Bepflanzungen aufzuwerten (siehe auch Kap. 6.4).

Als kurzfristig zu bebauende Flächen stehen derzeit noch Flächen östlich der Hohenberger Straße (ca. 13 ha, Stand 2014) zur Verfügung. Sollte auch in Zukunft noch die Nachfrage nach Wohnbauflächen größer sein als das Angebot an Bestandsimmobilien, müssten weitere Wohnbauflächen ausgewiesen werden.

Als städtebaulich vertretbar erscheinen dabei mehrere Gebiete. So erscheint mittelfristig eine kleine Erweiterung westlich der Straße „Am Wasserturm“ (ca. 2 ha) als sinnvoll, weil dadurch eine Arrondierung des Stadtkörpers erzielt werden würde. Die relativ ebene Fläche wird derzeit als Wildgehege genutzt.

Eine weitere ebenfalls mittelfristige Entwicklungsmöglichkeit wird südlich der Neunstetter Straße westlich des Firmengeländes der Fa. Hapa (ca. 7 ha) gesehen. Diese Flächen liegen außerhalb der Überschwemmungsflächen der Altmühl und sind nach Süden bzw. zur Altmühl orientiert. Die Bebauung dieser Flächen würde ebenfalls eine Arrondierung des Stadtkörpers und eine Verbesserung der westlichen Stadtansicht bewirken und auch die in Kap. 6.2 empfohlene Geschwindigkeitsreduzierung auf der Neunstetter Straße auf 50 km/h (anstelle derzeit 100 km/h) erleichtern, da eine Geschwindigkeitsbeschränkung im Falle beidseitiger Bebauung leichter umsetzbar wäre.

Eine weitere mittelfristige Erweiterungsmöglichkeit für Wohnbauflächen wird nördlich der Nürnberger Straße (ca. 7 ha) gesehen, jedoch nur bis östlich der Einmündung der Straße „Am Weinberg“. Westlich anschließend sollte eine Erweiterungsfläche für öffentliche Einrichtungen (z. B. Schulen, Sportanlagen etc., ca. 3,5 ha) vorgehalten werden. Diese würde sich in Verlängerung des locker bebauten Gebietes (Schulzentrum, Hallenbad, Freibad usw.) befinden und durch den bestehenden Fuß- und Radweg entlang des Freibads gut an das Schulzentrum und die Altstadt angeschlossen sein.

Der vormals an die Hohenberger Straße verlegte „Aussiedlerhof“ (Geflügelhof) stellt für die aktuelle bauliche Entwicklung nördlich der Pfarrer-Speinle-Straße wegen einzuhaltender Abstandsflächen für den Immissionsschutz ein Hemmnis dar. Langfristig wird daher eine Über-

LEITBILD UND RAHMENPLANUNG KERNSTADT

planung dieser Fläche als Wohnbaufläche (ca. 8 ha) vorgeschlagen, was zu einer weiteren Arrondierung des Kernortes beitragen würde.

Gewerbliche Entwicklungsflächen können derzeit im Kernort nur noch in geringem Umfang angeboten werden. Solche Restflächen existieren lediglich noch südlich der Straße „Am Wasserturm“. Eine weitere Ausdehnung der gewerblichen Flächen Richtung Südosten bzw. Osten ist wegen der Überschwemmungsflächen nicht mehr möglich. Eine Ausdehnung der Gewerbeflächen an der Industriestraße Richtung Nordosten, wie früher vorgesehen, ist zwischenzeitlich wegen des realisierten Wohngebiets „Am Schrotfeld“ ebenfalls nicht mehr möglich. Zwischen diesen beiden Gebieten befindet sich eine ca. 125 Meter breite und ca. 650 Meter lange Brachfläche, die aktuell nicht genutzt wird. Zur Gestaltung und sinnvollen Nutzung der Flächen sollten konkrete Vorschläge ausgearbeitet werden. Dies könnten zum Einen allgemein zugängliche Grün- und Fußwegeflächen sein, jedoch wäre auch eine gewisse, in vertretbarem Umfang und nicht störende Entwicklungsmöglichkeit für die im Süden angrenzenden Gewerbebetriebe wünschenswert.

Um den an der Industriestraße ansässigen Betrieben wenigstens eine gewisse Erweiterungsmöglichkeit zu bieten, wird daher vorgeschlagen, die Restfläche aufzuteilen und so zu nutzen und zu gestalten, dass die angrenzenden Wohnbauflächen nicht beeinträchtigt werden. Aus Sicht der Stadtplanung sollte trotzdem ein ausreichend breiter, gestalteter und von Bäumen gesäumter Grünstreifen entlang des Fuß- und Radwegs zur Siedlungsgliederung erhalten werden.

Als zentraler Versorgungsbereich soll die Agglomeration aus meist großflächigen Einzelhandelsbetrieben zwischen Münchener Straße und Industriestraße erhalten werden. Leider ist dieses Gebiet von fehlenden städtebaulichen Qualitäten, hohem Versiegelungsgrad, spärlicher Begrünung, wilder Beschilderung und meist anspruchsloser Architektur geprägt.

Darüber hinaus stehen derzeit schon mehrere Gebäude bzw. Gebäudeteile leer und tragen so nochmals zu einer weiteren Verschlechterung des ohnehin negativen Gesamterscheinungsbildes bei.

Eine Streuung der Betriebe über das gesamte Stadtgebiet würde zu Beeinträchtigungen des Stadtbildes und zu zunehmendem Verkehr zwischen den einzelnen Betrieben führen.



Industriestraße



Großenrieder Straße



Leerstand und ausrangierte Busse in der Großenrieder Straße
(Fotos Arch.büro)

Da eine nachträgliche Einflussnahme auf private Flächen praktisch unmöglich erscheint, wird daher vorgeschlagen, die öffentlichen Straßenräume zu gliedern, asphaltierte Gehwege zu pflastern, wiederkehrende Querungsmöglichkeiten für Fußgänger zu schaffen und gestalterische Defizite durch Baumpflanzungen auszugleichen.

Am Steinweg befindet sich das Firmengelände eines ehemals Textil verarbeitenden Betriebs. Dieses wird derzeit u. a. von der Fachhochschule Ansbach genutzt. Aus Sicht der Stadtplanung könnten die Flächen (ca. 0,8 ha) mittelfristig auch einer für das Gebiet typischen Wohnnutzung zugeführt werden (Innenentwicklung).

Als einzige großflächige gewerbliche Entwicklungsfläche am Kernort kann lediglich die Fläche zwischen Staatsstraße 2248 bei Schernberg und der Straße „Am Wasserturm“ (ca. 18 ha) angesehen werden. Der nördliche Stadteingang weist aktuell ohnehin gestalterische Defizite auf. Eine Arrondierung mit den bereits bebauten Flächen östlich der Staatsstraße er-

scheint auch aus verkehrlichen Gründen sinnvoll, da die Fläche sich in unmittelbarer Nähe der Autobahnanschlussstelle und noch vor dem eigentlichen Stadtgebiet befindet. Die annähernd ebene Lage der Fläche wäre für eine großflächige Ansiedlung ebenfalls vorteilhaft. Eine „häppchenweise“ Vermarktung dieser Fläche wird jedoch keinesfalls empfohlen, da es sich bei dieser Fläche um die letzte größere zusammenhängende Fläche im Stadtgebiet handelt, die aus Sicht der Verfasser für eine größere Ansiedlung reserviert werden sollte.

6.4 Rahmenplanung "Stadtbild und Freiraum" (siehe auch Darstellung 6.4-1)

Von größter Bedeutung für das Stadtbild und die Naherholungsqualität Herriedens sind der Erhalt und die Aufwertung des grünen Wallgrabens um die Altstadt sowie die Erschließung und Gestaltung der Altmühlauen. Wallgraben und Altmühlauen sollten von sämtlichen Siedlungsgebieten aus über attraktive Fußwegeverbindungen gut erreichbar sein. Alle Fuß- (und Radwege) sollten in die Landschaft verlängert werden, um auch die westlichen, nördlichen und östlichen Naherholungsflächen gut zugänglich zu machen.



Attraktive Wegeverbindungen in die Landschaft (Fotos Arch.büro)

Darüber hinaus ist auch die locker mit Schulen und Bädern bebaute Zone östlich des Steinwegs von hohem Wert für die Stadt. Dieser Wert ist durch Verzicht auf bauliche Erweiterungen und stärkerer Bepflanzung noch ausbaufähig. Im Kapitel 6.2 wurde eine Verlängerung dieser Zone nach Norden bereits beschrieben.

Wie bereits im Kapitel 6.1 beschrieben, existieren sichere und attraktiv gestaltete Fuß- und Radwege bisher nur fragmentartig. Daher wird vorgeschlagen, ein durchgängiges Netz an grünen Wegeverbindungen aufzubauen. Sollten Fuß- und Radwege entlang der Straßen geführt werden müssen, wird empfohlen, die Straßenräume mit entsprechenden Belagswechseln, Querungsmöglichkeiten und Bepflanzungen aufzuwerten. Konkret sollten die Neunstetter Straße (von der Altstadt bis zur Fa. Hapa), die Bahnhofstraße, die Münchener Straße öst-

lich des Kreisverkehrs, die Hohenberger Straße bis nördlich des Kreisverkehrs, die Industriestraße und die Nürnberger Straße eine Aufwertung erfahren. Auch eine Aufwertung der Ansbacher Straße sowie der Straße „Am Wasserturm“ wäre wünschenswert. Ebenso sollte eine begrünte Verbindung entlang eines durchgängig zu schaffenden Fuß- und Radweges vom Kreisverkehr an der Hohenberger Straße über das Schulzentrum, nördlich an den ehem. Produktionshallen der Fa. Nägelein vorbei zum Fuß- und Radweg entlang der Königsberger Straße geschaffen werden. Auch der vorgeschlagene Weg vom Schulzentrum über Bayernring und Fritz-Baumgärtner-Straße zur Hohenberger Straße sowie die vorgeschlagene Fußwegeverbindung von der Münchener Straße über Industriestraße zur Siedlung „Am Schrotfeld“ sollte von Pflanzungen begleitet werden.

Zentrale Aufgabe der Zukunft ist aber auch die aktive Fortführung der Altstadtsanierung sowie der Erhalt, die Nutzung und Sanierung der denkmalgeschützten Gebäude. Eine ausführlichere Betrachtung erfolgt in den nachfolgenden Kapiteln.

Wie schon im Kapitel 6.1 erläutert, wird empfohlen, auch die Siedlungsgebiete, die ab den 1960er Jahren entstanden sind, gestalterisch aufzuwerten. Großflächige Asphaltierungen sollen zurückgenommen, öffentliche Flächen gegliedert und begrünt werden.



Typischer Versiegelungsgrad in den Siedlungen der 1960er bis 1980er Jahre, hier Bayernring (Fotos Arch.büro)

Im Siedlungsgebiet der 1950er Jahre westlich der Ansbacher Straße ist dies in den letzten Jahren u. a. mit gepflasterten Gehwegen, Parkzonen und Kreuzungsbereichen bereits erfolgt.



Umgestaltete Schlesier Straße (Foto Arch.büro)

Um den Ankommenden bereits einen positiven Eindruck zu vermitteln, sollten die gestalterisch defizitären Ortszufahrten umgestaltet werden. Insbesondere ist hiervon die nördliche Stadteinfahrt an der Staatsstraße 2248 von Ansbach kommend betroffen, die von heterogener Nutzung und Bebauung, von unbebauten Restflächen und von wilder Beschilderung geprägt ist.

Stadteinfahrt Staatsstraße 2248 von Norden
(Foto Arch.büro)

Stadteinfahrt Staatsstraße 2249 v. Westen

Aber auch die Stadteinfahrten von Osten, Süden und Westen bedürfen einer Aufwertung beispielsweise durch den Verkehr verlangsamende Belagswechsel, Begleitpflanzungen und einer einheitlichen Beschilderung. Auch störende Bebauungen könnten mit entsprechend angelegten „Korrekturpflanzungen“ verdeckt werden, so dass der Blick des Ankommenden möglichst auf die Zweiturfassade der Basilika gelenkt wird.

LEITBILD UND RAHMENPLANUNG KERNSTADT



Stadteinfahrt Staatsstraße 2248 von Süden und Stadteinfahrt Staatsstraße 2249 von Osten
(Fotos Arch.büro)

Dies gilt sinngemäß für alle Ortsränder. Unmaßstäbliche bzw. das Stadtbild beeinträchtigende Gebäude könnten somit „versteckt“ werden. Es wird daher vorgeschlagen, Teile der Straße „Am Klingengraben“, der Rother Straße und die Gewerbe- und Siedlungsgebiete an der Neunstetter Straße, das Gelände der Fa. Schüller und die nördlichen Siedlungsränder von Schernberg und entlang der Straße „Am Wasserturm“ zusammenhängend wirksam einzugrünen.

7. Projektvorschläge Kernstadt

Um die Rahmenplanungen mit der Vielzahl an Einzelprojekten umsetzen zu können, müssen aus Sicht der Verfasser zunächst eine Reihe von bereichsübergreifenden, strategischen Projekten angegangen werden (siehe Kap. 7.1). Flankierend hierzu werden im Kapitel 7.2 erste „sichtbare“ Projekte vorgeschlagen, die aus Sicht der Verfasser unter Berücksichtigung der Bürgerbeteiligungen konkrete und für den Bürger sichtbare Verbesserungen für den Kernort bedeuten würden. Jedem Projekt wurde ein sinnvoller Realisierungszeitraum als Orientierungshilfe zugeordnet. In Kapitel 7.3 werden weitere aus den Analysen und der Bürgerbeteiligung hervor gegangenen Projektvorschläge aufgelistet, die zur Umsetzung empfohlen werden.

7.1 Strategische Projekte

Folgende bereichsübergreifende, strategische Schlüsselprojekte werden vorgeschlagen:

SP 1, Erweitertes Verkehrskonzept (2015):

Vor Beginn weiterer Einzelplanungen bzw. Flächenausweisungen wird empfohlen, eine Überprüfung der Verkehrsprognosen aus dem Jahr 2009 und die Erarbeitung eines erweiterten Verkehrskonzeptes zu beauftragen. Das Verkehrskonzept sollte sämtliche, mögliche Umfahrungsvarianten (d.h. auch solche, die bislang noch nicht untersucht wurden) nochmals aufzeigen, insbesondere aber die altstadtverträgliche Umgestaltung der Vorderen Gasse sowie die Möglichkeiten der Umverlegung der Staatsstraßen innerhalb des bestehenden Netzes mit einbeziehen, da dies ein ausdrücklicher Wunsch der Bürger war und auch aus Sicht der Stadtplaner ein hohen Nutzen bei vergleichsweise niedrigen Kosten und geringen Eingriffen verspricht. Ziel dabei muss eine Geschwindigkeitsreduzierung in der Altstadt sein. Auch eine Ausdehnung der Geschwindigkeitsbeschränkung auf das gesamte Kernstadtgebiet ist aus Gründen der Wohnqualität und der Sicherheit zu empfehlen. Darüber hinaus sollte das Verkehrskonzept auf Basis des ISEK detaillierte Aussagen zu Verbesserungsmöglichkeiten bei Fuß- und Radverkehr sowie zu alternativen Mobilitätsformen (Elektromobilität) treffen.

SP 2, Fortschreibung Flächennutzungsplan (2015 / 2016):

Da die baulichen Entwicklungsmöglichkeiten seit Erstellung des aktuellen Flächennutzungsplan im Jahr 1996 zwischenzeitlich nahezu erschöpft sind, sollte dieser auf Grundlage eines unter SP1 näher erläuterten Verkehrskonzeptes sowie auf Basis des ISEK-Rahmenplans „Nutzung“ digitalisiert und fortgeschrieben werden. Zur Konkretisierung der

landschaftsplanerischen Belange wird im Zuge der FNP-Fortschreibung auch die Erstellung eines Grünordnungsplans empfohlen, insbesondere deswegen, weil in vielen Teilbereichen erheblicher Nachbesserungsbedarf gesehen wird (siehe auch Kap. 6.4).

SP 3, Änderung Bebauungspläne für Nachverdichtungsgebiete (ab 2015):

Wie bereits in Kap. 6.2 erläutert wird auch empfohlen, die Bebauungspläne für die Siedlungen aus den 1960er bis 1980er Jahren hinsichtlich ihrer Eignung auf die Bedürfnisse heutiger Bewohner zu überprüfen und ggf. zu ändern oder sogar auszusetzen (jedenfalls aber Ausnahmen und Befreiungen diesbezüglich wohlwollend zu prüfen), um die Attraktivität dieser älteren Siedlungen zu erhöhen.

SP 4, Schaffung „Stadtmarketing- / Stadtkoordinator-Stelle“ (ab 2014):

Wie bereits in Kap. 4.3 ausführlich erläutert, wird der Stadt Herrieden dringend empfohlen, eine „Stadtmarketing- / Stadtkoordinator-Stelle“ einzurichten. Ein Koordinator kann u. a. die Aktivitäten und Ziele der unterschiedlichen Akteure aufeinander abstimmen, bei deren Umsetzung helfen und als Quartiersmanager agieren.

SP 5, Marketing- und Tourismuskonzept (2016):

Die stetige Professionalisierung des Tourismus und der wachsende Wettbewerb zwischen den Gemeinden erfordert einen den heutigen Standards entsprechenden wertigen Außenaustritt. Dazu zählen u. a. Internetaustritt, Broschüren und Beschilderungen. Ein auf Herrieden abgestimmtes, professionelles Marketing- und Tourismuskonzept soll durch eine einheitliche, angenehme und nutzerfreundliche Präsentation einerseits den örtlichen Tourismus (insbesondere Fahrrad- und Geschäftstourismus), andererseits auch den Zuzug nach Herrieden unterstützen.

7.2 Erste „sichtbare“ Projekte (Vorschläge)

P 1, Errichtung eines touristischen Leitsystems (2014):

Mit der Errichtung einer einheitlichen Beschilderung soll ein konkretes erstes Zeichen im Sinne des SP 5 (Marketing- und Tourismuskonzept) gesetzt werden. Die Beschilderung trägt neben einer konkreten Information der Besucher auch zu einer Steigerung der Ortsbildqualität und insbesondere auch einen ersten Schritt zu einer Aufwertung der Stadtfahrten bei.

P 2, Gestaltung der Stadtfahrten (2015):

Auf P1 (Errichtung eines touristischen Leitsystems) aufbauend wird die Erarbeitung von umfassenderen Gestaltungsvorschlägen für die Stadtzufahrten empfohlen. Dabei sind die jeweiligen unterschiedlichen Zufahrtssituationen insofern zu berücksichtigen, dass trotz der Unterschiedlichkeit ein Wiedererkennungswert entstehen sollte. Gestalterisch negative Ansichten sind mit Pflanzungen entsprechend zu korrigieren. Darüber hinaus sind beispielsweise Belagswechsel, Begleitpflanzungen und entsprechende Beleuchtungsmaßnahmen vorstellbar.

P 3, Fußwegverbindung Vogteiplatz – Gewerbegebiet - Siedlung „Am Schrotfeld“ (2015):

Mit Erwerb des ehem. Stadtschlusses wurde von Seiten der Bürgerschaft der Wunsch nach einer direkten Fußwegverbindung vom Vogteiplatz über den Wallgraben, den Altstadtrundweg zur Münchener Straße geäußert. Von dort aus führen Fußwege weiter zur Großenrieder Straße und Industriestraße. Mittelfristig sollte diese Wegeverbindung von der Industriestraße (z. B. zwischen Fa. Norma und Fa. Jechnerer beginnend) direkt in die Siedlung „Am Schrotfeld“ verlängert werden.

P 4, Sanierung Freisportflächen und Bau Allwetterplatz (2015 / 2016):

Im Zuge der weiteren Sanierung der Freisportflächen im Schulzentrum sollte für die Schulen und Vereine ein gemeinsam zu nutzender Allwetterplatz geschaffen werden. Dieser könnte beispielsweise anstelle der provisorischen Schulbauten westlich des Rasenplatzes angeordnet werden. Die Größe und Lage des Platzes ist jedoch noch auf die Bedürfnisse des Schul- und Vereinssports abzustimmen.

P 5, Errichtung „Campus Vital“ / Aktiv-Senioren-Wohnen (2015 / 2016):

Das in Vorbereitung befindliche Projekt soll am Vogteiplatz, südlich an das Altenheim „St. Marien“ angrenzend, anstelle einer seit Jahren un- bzw. untergenutzten Scheune realisiert werden. Das Anwesen befindet sich mittlerweile im Eigentum der Stadt Herrieden. Ein altstadtgerechter Ersatzbau in Verbindung mit einer Wohnnutzung würde erheblich zu einer Belebung des östlichen Altstadt beitragen und den Vogteiplatz deutlich aufwerten. Letztlich könnte das Projekt sogar Impulsgeber für die Umnutzung und Sanierung des ehem. Stadtschlusses sein.



Scheune am Vogteiplatz (Foto Arch.büro)

P 6, Schaffung Bootseinstieg am ehem. Altmühlfreibad (2015):

Zur Steigerung des Naherholungswertes und Belebung der Altmühlinsel wird vorgeschlagen, an der Südspitze der Altmühlinsel (an Stelle des früheren Altmühlfreibades), einen Bootseinstieg und eine Sitzstufenanlage zu errichten. Die relativ träge um die Insel fließende Altmühl (Rundkurs) erscheint für Kanu- / Kajakfahrten als geeignet.



Blick von der Altmühlinsel (Foto Arch.büro)

P 7, Ausweisung eines Zeltplatzes (2015):

Ebenso würde an dieser Stelle ein Zeltplatz z. B. für Jugendfreizeiten zur Belebung beitragen. Neben der landschaftlich reizvollen Lage tragen die angrenzenden Sportanlagen mit Sportgaststätte zur Attraktivität dieses Standorts bei.

P 8, Bau eines Abenteuerspielplatzes (2015 / 2016):

In der gerade stetig wachsenden Siedlung „Am Schrotfeld“ konzentrieren sich derzeit viele Familien mit Kindern. Auf Bürgerwünsche hin sollte der Bau eines Abenteuerspielplatzes (z. B. auf der Restfläche zwischen Siedlung und Gewerbegebiet an der Industriestraße) aufgegriffen werden.

P 9, Bau einer MTB- / BMX-Übungsstrecke (2015 / 2016):

Die Errichtung einer MTB- / BMX- Übungsstrecke rund um die Bärenlochhütte würde das Freizeitangebot von Herrieden ebenfalls bereichern. Nachdem auch im weiteren Umkreis aktuell noch keine weitere Übungsstrecke existiert, der Sport sich aber großer Nachfrage erfreut, könnte eine solche Übungsstrecke bei entsprechender Umsetzung und Vermarktung überregional bedeutsam werden. Das Projekt befindet sich aktuell in der Vorbereitungsphase.

7.3 Einige weitere Projektvorschläge

- Herstellen einer direkten begrünter Verbindung von der Fußgängerrampe an der Münchener Straße Richtung Norden (nach Abbruch Altbau des St. Vitus-Kindergartens)
- Ausbau des Fuß- und Radwegenetzes (schrittweise)
- Errichtung eines Kreisverkehrs Kreuzung St 2248 und Nürnberger Straße
- Schaffung von attraktiven „Treffpunkten“ für Jugendliche
- Anbringen von Zebrastreifen an wichtigen Querungen (nicht Altstadt)
- Ausbau der Staatstraße 2248 nach Süden
- Schaffung von Räumlichkeiten für kulturelle und betriebliche Veranstaltungen
- Ausbau Wohnmobilstellplatz
- Nutzungskonzept für ungenutzte gewerbliche Hallen
- Aufwertung der älteren innerörtlichen Siedlungsgebiete (schrittweise)
- Aufwertung des Gewerbegebietes östlich der Altstadt (schrittweise)
- Errichtung von Nahwärmenetzen

8. Leitbild und Rahmenplanung Altstadt

8.1 Leitbild und Zielvorstellungen

Analog Kapitel 6.1 wurden aus Analyse und Bürgerbeteiligung zunächst allgemeine Leitbilder und Zielvorstellungen für die zukünftige Sanierungsplanung abgeleitet (siehe auch Darstellung 8.1-1). Anschließend erfolgte eine thematische Gliederung und Konkretisierung der Ziele und Übernahme in die Rahmenplanungen „Verkehr“, „Nutzung“ und „Stadt- und Freiraum“.

Wie auch schon in den vorhergehenden Kapiteln beschrieben, ist die Sicherung des historischen Wallgrabens und deren Freihalten von Bebauung auch für die Altstadt von größter Bedeutung. Durch Fuß- und Radwege soll dieser zugänglich und erlebbar sein. Dabei sollte das bestehende Wegenetz durch weitere Verbindungen aus der Altstadt in den Graben und durch Anschluss des „Schlossgrabens“ ergänzt werden.

Im Inneren der Altstadt ist eine Verkehrsberuhigung bzw. –verlangsamung anzustreben, um die Aufenthalts- und Wohnqualität zu steigern. Bestehende öffentliche, kirchliche, soziale und gastronomische Einrichtungen sowie Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe sind zu erhalten und möglichst zu ergänzen. Öffentliche Platz- und Straßenräume und die Altstadtzufahrten sollen altstadtgerecht ansprechend gestaltet sein.

Das denkmalgeschützte bauliche Ensemble und insbesondere die Denkmäler sind zu erhalten, altstadtverträglich zu nutzen und aufzuwerten. Die bestehenden Raumkanten sind zu sichern und - sofern lückenhaft - zu ergänzen.

Neben einer Verkehrsberuhigung sollen die Aufwertung der Blockinnenbereiche und die Anpassung des Stellplatzangebotes für Anwohner zur Attraktivitätssteigerung für das Wohnen in der Altstadt beitragen.

8.2 Rahmenplanung "Verkehr" (siehe auch Darstellung 8.2-1)

Eine ausführliche Erläuterung der Rahmenplanung „Verkehr“ auch mit Beschreibung der für die Altstadt wesentlichen Maßnahmen kann dem Kapitel 6.2 entnommen werden. Im Folgenden wird lediglich ausführlicher auf einige noch nicht konkretisierte Inhalte eingegangen. Durch die beiden Staatstraßen 2248 und 2249 ist die Vordere Gasse, der Marktplatz und die Bahnhofstraße derzeit stark vom Verkehr belastet (vgl. Kap. 3.1 und 6.2), was aus Sicht der Stadtplanung einer möglichst kurzfristigen Veränderung bedarf. Heute zeigt sich die Vordere Gasse (und Herrnhof) mit einer asphaltierten Fahrbahn, seitlichen (meist beidseits) gepflasterten Parkstreifen und leicht erhöhten gepflasterten Gehwegen. Die räumliche und belagsmäßige Trennung von Fahrstreifen und Parkstreifen bzw. Gehwegen unterstützt dabei höhere Fahrgeschwindigkeiten.



Vordere Gasse
(Fotos Arch.büro)



Herrnhof

Unabhängig von der Führung der Staatsstraßen und dadurch zu erreichenden Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit auf diesen Straßen sollte der Straßenraum altstadtgerecht umgestaltet werden. Bei der Umgestaltung ist auf auch auf eine Verbesserung der Aufenthaltsmöglichkeiten, der Fußgängerfreundlichkeit und der Barrierefreiheit zu achten (derzeit sind die Gehwege mit gebrochenem, für Kinderwagen und Rollstuhlfahrer schwer zu befahrendem Kleinpflaster belegt).

Die bestehende Verkehrsführung mit Einbahnregelung von der Fronveststraße zum Vogteiplatz, vom Vogteiplatz zum Herrnhof sowie am Deocarplatz kann aus Sicht der Verfasser beibehalten werden.

Wie bereits in Kapitel 6.2 erläutert, sollte das Angebot an Langzeitstellplätzen vor der Altstadt gesichert und nach Möglichkeit noch ausgebaut werden. Insbesondere für von Osten und Westen einpendelnde Menschen besteht derzeit keine geeignete Parkmöglichkeit vor der Altstadt.

Die bestehende Parkzeitbeschränkung in der Altstadt auf 90 Minuten sollte ebenfalls beibehalten werden. Zur Entzerrung der Parksituation zwischen Anwohnern und Kunden sollte die Errichtung einer Quartiersgarage für Anwohner geprüft werden. Die Ausweisung von Kurzzeitparkplätzen für Kunden (z. B. Parkdauer beschränkt auf 30 Minuten) in Teilbereichen der Vorderen Gasse und des Marktplatzes, wie von einigen Gewerbetreibenden gefordert, erscheint weniger Erfolg versprechend. Auf eine ausreichende Anzahl an behindertengerechten Stellplätzen sollte geachtet werden.

Der geschaffene Altstadtrundweg im Wallgraben ist für den Naherholungswert der Stadt von größter Bedeutung. Insofern wird dringend empfohlen, die Attraktivität dieses Wegs

weiter zu verbessern und deren Vernetzung mit der Altstadt weiter auszubauen. Konkret wird vorgeschlagen, eine Verbindung vom Anwesen „Vordere Gasse 21“ und nahe des Anwesens „Turmstraße 8“ zum Altmühlhaag zu schaffen. Eine Verbindung vom Vogteiplatz durch die Gärten des ehem. Stadtschlusses wurde bereits erläutert.



Altstadtrundweg (südl. Abschnitt)
(Fotos Arch.büro)



Altstadtrundweg (südwestl. Abschnitt)

Ebenfalls wird angeraten, den westlichen Altstadtrundweg in die Grünfläche zwischen den Anwesen Neunstetter Straße 3 und Neunstetter Straße 5 zu verlegen, um einen direkten Anschluss an den Altstadtrundweg nördlich der Neunstetter Straße zu erwirken. Eine vollständige Umverlegung des westlichen Wegestücks auf das Flurstück 226 ließe eine noch attraktivere Wegeführung und mehr Nähe zur Stadtmauer erwarten.

8.3 Rahmenplanung "Nutzung" (siehe auch Darstellung 8.3-1)

Wie im Einzelhandelskonzept der GfK GeoMarketing GmbH beschrieben, weisen derzeit noch der Marktplatz, die Vordere Gasse und Teile der Hinteren Gasse die größte Dichte an Einzelhandels- und Dienstleistungsbetrieben auf. Auch die gastronomischen Betriebe konzentrieren sich hier. Eine weitere flächenmäßige Ausdehnung erscheint nicht realistisch bzw. sinnvoll.

Insofern ist dieses Gebiet auch zukünftig als Schwerpunktbereich für Arbeiten und Wohnen mit einer Nutzung der Erdgeschossflächen als Verkaufsfächen, mit Dienstleistungsbetrieben und Gastronomie sowie einer Nutzung der Obergeschossflächen zu Wohnzwecken zu entwickeln.

In den Baublöcken nördlich der Hinteren Gasse bzw. des Vogteiwegs, rund um die Turmstraße und Fuggerstraße sowie entlang der östlichen Stadtmauer (nördlicher Herrnhof)

spielen gewerbliche Nutzungen nur eine untergeordnete Rolle, diese Bereiche sind als Schwerpunktbereich für die Wohnnutzung anzusehen.

Die östlich des Marktplatzes und des Vogteiplatzes gelegenen Baublöcke sind durch ihre Historie auch heute noch von öffentlichen, kirchlichen und sozialen Nutzungen geprägt. Dort befinden sich u. a. das Rathaus, die Musikschule, die Bücherei, die Touristeninformation, eine Schule, eine Kindertagesstätte, das katholische Pfarramt, zwei Kirchen, ein Wohnheim für Behinderte und das Altenheim. Diese Nutzungsstruktur ist zu erhalten und nach Möglichkeit noch auszubauen. Aktuell erfolgt dies beispielsweise durch die Neuerrichtung und Erweiterung der Kindertagesstätte „St. Deocar“ am Deocarplatz.

Aus Sicht der Stadtplanung sollte das derzeit ungenutzte ehem. Stadtschloss ebenfalls zumindest teilweise einer öffentlichen Nutzung zugeführt werden. Durch den derzeit geplanten Bau von seniorenrechtlichen Wohnungen am östlichen Vogteiplatz könnten die Flächen mit sozialer Nutzung ebenfalls noch erweitert werden.

Der Wallgraben ist von weiteren baulichen Anlagen freizuhalten, nach Möglichkeit sollen bestehende Gebäude langfristig wieder zurückgebaut werden.

8.4 Rahmenplanung "Stadtbild und Freiraum" (siehe auch Darstellung 8.4-1)

In Kap. 8.1 wurde die Bedeutung des Altmühlhaags für die Stadt und die vorgeschlagene Verbesserung der Zugänglichkeit bereits beschrieben. Der von der Neunstetter Straße über die Fronveststraße und Bahnhofstraße bis zur Altmühlbrücke führende Abschnitt des Altstadttrundwegs ist als wassergebundener Weg umgesetzt. Ein Spielplatz zwischen Neunstetter Straße und Fronveststraße, ein Seniorenparcours am Altenheim sowie der im Süden entlang der Altmühl verlaufende Wegabschnitt mit Blick auf die Stadtmauer bereichern den Altstadttrundweg zusätzlich. Die Umgestaltung des bislang asphaltierten südlichen „Altmühlhaags“ mit Abgang zur Altmühl ist derzeit in Planung.

Die Umverlegung des westlichen Wegeabschnitts in den Wallgraben sowie die Anlage eines Spielplatzes in diesem Bereich sollte ebenfalls mittelfristig angegangen werden.

Darüber hinaus wird empfohlen, auch die westlich angrenzenden Uferbereiche der Altmühl zu erschließen. Idealerweise könnten die westlichen Siedlungsgebiete mit einem entlang des nördlichen Altmühlufers verlaufenden Weg direkt an den Wallgraben und die Altstadt angebunden werden. Dabei sollte eine Verbindung zur Zufahrt von der Neunstetter Straße in die Schlesierstraße und zum an der Straße nach Stegbruck beginnenden Flurweg geschaffen werden.

Die Stadt Herrieden verfügt auch heute noch über eine umlaufende Stadtmauer, die nur in Teilbereichen durch Überbauungen oder Durchbrüche z. B. im Bereich der Bahnhofstraße und der Fronveststraße gestört ist. Von daher wird empfohlen, die Stadtmauer möglichst umlaufend zu beleuchten, um deren Ablesbarkeit und Erlebbarkeit zu steigern. Entlang des Altstadtrundwegs sollten auch ausreichend Rastmöglichkeiten angeboten werden.

Im Inneren der Altstadt sind die für historische Städte typischen geschlossenen Raumkanten zu erhalten und altstadtgerecht aufzuwerten, vorhandene Lücken, wie z. B. am westlichen Vogteiplatz sind zu schließen. Aktuell ist ein erheblicher Sanierungsstau (und damit verbunden gestalterische Defizite) an den Raumkanten entlang der Ansbacher Straße und der Neunstetter Straße, in weiten Teilen der Vorderen Gasse, am östlichen Vogteiplatz und am Herrnhof sowie vereinzelt in der nördlichen Altstadt gegeben.

Die vorgeschlagene Umgestaltung der Vorderen Gasse (und auch des Herrnhofs) wurde bereits im Kapitel 8.2 ausführlich beschrieben.

9. Projektvorschläge Altstadt

In Kapitel 7.1 wurden bereits mehrere bereichsübergreifende, strategische Projekte, die allesamt auch für die weitere Entwicklung der Altstadt von Bedeutung sind, genannt und erläutert. Nachfolgend werden zunächst drei strategische Projekte (SP 1 bis SP 3, siehe Kap. 9.1) nochmals aufgeführt, aber nicht mehr näher beschrieben. Die strategischen Projekte SP 4 bis SP 6 sind speziell auf die Entwicklung der Altstadt ausgerichtet.

In Ergänzung zu den strategischen Projekten werden im Kapitel 9.2 wiederum einige erste „sichtbare“ Projekte vorgeschlagen, die konkrete Projekte im Bereich der Altstadt darstellen könnten. Jedem Projekt wurde wiederum ein sinnvoller Realisierungszeitraum als Orientierungshilfe zugeordnet. Weitere Projektvorschläge folgen in Kapitel 9.3.

9.1 Strategische Projekte

Folgende bereichsübergreifende, strategische Schlüsselprojekte werden vorgeschlagen:

SP 1, Erweitertes Verkehrskonzept (2015):

Erläuterung siehe Kapitel 7.1

SP 2, Schaffung einer Stadtmarketing- / Stadtkoordinator-Stelle (ab 2014):

Erläuterung siehe Kapitel 7.1

SP 3, Marketing- und Tourismuskonzept (2015):

Erläuterung siehe Kapitel 7.1

SP 4, Fortschreibung Altstadttrichtlinie / Erlass einer Altstadtsatzung (2015):

Von Seiten der Bürger wurde wiederholt die Forderung nach einer Erhöhung der Zuschüsse für Sanierungsmaßnahmen in der Altstadt geäußert. Vereinzelt wurde die Ausdehnung der Förderung auf Maßnahmen im Innenbereich und auf gewerbliche Ausstattungen (die bislang nicht gefördert werden) gewünscht.

Bislang werden durch die Stadt Herrieden im förmlich festgelegten Sanierungsgebiet Maßnahmen der Stadtbildpflege, sofern Sie mit der Altstadttrichtlinie vereinbar sind und im Vorfeld mit dem Sanierungsplaner abgestimmt wurden, gefördert. Die Förderung wird aus Mitteln der Städtebauförderung und aus städtischen Mitteln bestritten.

Nach einer telefonischen Auskunft der Regierung von Mittelfranken ist eine Erhöhung der staatlichen Fördermittel für Maßnahmen der Stadtbildpflege nicht möglich. Auch Maßnah-

men in Gebäuden und gewerbliche Ausstattungen können von staatlicher Seite nicht gefördert werden.

Den Erfahrungen der Verfasser, die zugleich auch Sanierungsplaner in Herrieden sind, ist eine Altstadtrichtlinie (in Verbindung mit der bisherigen Förderquote) oftmals nicht ausreichend, um die Eigentümer zu abgestimmten, altstadtverträglichen Gestaltungen zu bewegen. Insofern wird angeraten, die Altstadtrichtlinie inhaltlich fortzuschreiben und in eine verbindliche Satzung umzuwandeln. Die dadurch verbundenen „Pflichten“ der Eigentümer könnten nach Auffassung des Sanierungsplaners dadurch kompensiert werden, dass die Zuschüsse von städtischer Seite deutlich angehoben werden. Eine höhere Förderung, gegebenenfalls auch für Maßnahmen im Innenbereich (z. B. Anpassungen bei Grundrisszuschnitten, altstadtverträgliche energetische Sanierungsmaßnahmen usw.) könnte das Interesse an leer stehenden Immobilien oder für umfassende Sanierungsmaßnahmen in der Altstadt deutlich stärken und durch die Rechtsverbindlichkeit einer Satzung eine mittelfristige deutliche Aufwertung des Stadtbildes nach sich ziehen.

SP 5, Einrichtung eines Verfügungsfonds (2015):

Zur Umsetzung gemeinsamer Projekte (z. B. der Gewerbetreibenden) könnte ein „Verfügungsfonds“ eingerichtet werden, der sich zu Teilen aus staatlichen, städtischen und gewerblichen bzw. privaten Mitteln zusammensetzt. Vor Einrichtung eines Verfügungsfonds ist die Schaffung einer Stadtkoordinator-Stelle empfehlenswert.

SP 6, Einrichtung einer Leerstandsbörse (2016):

Zur besseren Vermarktung von Leerständen ist die Einrichtung und fortlaufende Pflege einer Leerstandsbörse ratsam. Die Leerstandsbörse sollte an zentraler Stelle (z. B. Rathaus) und im Internet publiziert werden. Sollten einzelne Eigentümer eine Veröffentlichung scheuen, wird vorgeschlagen, eine Kontaktadresse für Interessenten mit dem Hinweis, dass weitere Objekte verfügbar seien, einzurichten (z. B. 1. Bürgermeister, Stadtkoordinator).

9.2 Erste „sichtbare“ Projekte (Vorschläge)

P 1, Errichtung eines touristischen Leitsystems (2014):

Erläuterung siehe Kapitel 7.2

P 2, Aufwertung der Altstadtzufahrten (2015):

Die Altstadt von Herrieden besaß ursprünglich nur zwei Stadttore, im Süden an der Brücke über die Altmühl und im Westen an der heutigen Neunstetter Straße (vgl. Urkatasterkarte in Kap. 1.2).

Später erfolgte dann ein Durchbruch zur heutigen Bahnhofstraße und an der Fronveste. Zwar stößt die Stadtmauer dort jeweils noch seitlich an die Gehwege an, eine deutliche Ablesbarkeit, dass die Stadtmauer hier früher durchlief, ist jedoch nicht gegeben.

Hinzu kommt, dass der eigentlich grüne Wallgraben um die Altstadt im Bereich der Bahnhofstraße durch Bebauungen erheblich gestört und praktisch nicht mehr wahrnehmbar ist.

Auch die frühere Existenz eines westlichen Stadtores an der Neunstetter Straße ist nicht mehr ablesbar. Dort ist der Wallgraben zwar noch teilweise zu erkennen, dieser wird jedoch durch die beidseitige Bebauung deutlich geschmälert. Nochmals deutlich beeinträchtigt wurde die Situation durch eine erst kürzlich erfolgte Errichtung eines quer zum Wallgraben gestellten Nebengebäudes samt vorgelagerten Parkflächen.

Lediglich das südliche „Storchentor“ mit der historischen „Steinernen Brücke“ zeigen deutlich auf die Einfahrt in die Altstadt hin.



Altstadtzufahrt von Westen
(Fotos Arch.büro)



Altstadtzufahrt von Osten

Aus den vorgenannten Gründen heraus wird empfohlen, die Zufahrten in die Altstadt aufzuwerten.

Im Falle der südlichen Zufahrt („Storchentor“) würde eine adäquate Beleuchtung die Zufahrtssituation auch bei Nacht deutlicher machen. Darüber hinaus wird hier empfohlen, die wilde Beschilderung zu entfernen, die aktuell wenig attraktiven Park- und Festflächen umfassend mit Straßenbegleitpflanzungen „abzuschirmen“ und die maroden Stützmauern seitlich der Brücke instand zu setzen. Der Fokus des Ankommenden sollte eindeutig auf das Ensemble mit Storchentor und den Türmen der Basilika gelenkt werden.

Bei der nördlichen Stadtzufahrt wäre neben einer nächtlichen Beleuchtung zusätzlich ein baulicher Hinweis (mindestens Belagswechsel in der Breite der Mauer) auf die frühere Stadtmauer empfehlenswert. Diese Maßnahmen sollten auch an der westlichen und östlichen Zufahrt erfolgen. Auf langfristige Sicht sollten vorhandene, den Wallgraben unterbrechende bauliche Anlagen möglichst wieder beseitigt werden.

P 3, Nutzungskonzept für ehem. Stadtschloss und Schlossgraben (ab 2014):

Das unter Denkmalschutz stehende ehem. Stadtschloss am östlichen Rand der Altstadt ist sowohl für die Stadtgeschichte als auch für den heutigen Stadtgrundriss äußerst wertvoll und wurde im Jahr 2009 durch die Stadt Herrieden erworben. Das Gelände wurde zuletzt als Brauerei genutzt, steht jedoch seit Jahren leer.

Die Hauptgebäude lehnen an der östlichen Stadtmauer und umschließen mit mehreren Nebengebäuden halbkreisförmig einen nach Süden gerichteten Innenhof. Die bauliche Gesamtanlage ist durch ihren Ursprung als Burganlage nochmals von einem Mauerring und einem Wallgraben umgeben, der zweiseitig an die Stadtmauer anschließt.

Der bauliche Zustand ist insgesamt als schlecht, teilweise desolat zu bezeichnen. Der zum Vogteiplatz gewandte Torturm wurde zwischen 2012 und 2013 notgesichert.

Bisherige Bemühungen, eine Verknüpfung aus öffentlichen Nutzungen und einer sozialen Einrichtung zu schaffen, blieben erfolglos.

Zur Aufwertung der östlichen Altstadt ist somit ein Nutzungskonzept für Gebäude und Schlossgraben, das aus Sicht der Verfasser dringend öffentliche Nutzungen mit beinhalten sollte, von äußerster Wichtigkeit.



Ehem. Stadtschloss (Foto Arch.büro)

P 4, Aufwertung südwestlicher Altstadttrundweg (2015):

Erläuterung siehe Kapitel 8.2

P 5, Errichtung „Campus Vital“ / Aktiv-Senioren-Wohnen (2015 / 2016):

Erläuterung siehe Kapitel 8.3

P 6, Schaffung Behinderten-WC (2016):

Die Schaffung einer behindertengerechten Toilette wurde von Seiten der Bürger angeregt und erscheint dringend notwendig. Geeignete Standorte hierfür können das Rathaus (im Falle eines barrieregerechten Umbaus) oder die umgebenden Nebengebäude am Rathaus sein.

P 7, Erneuerung der Beschilderung an historischen Gebäuden (2015):

Im Nachgang einer Realisierung des touristischen Beschilderungskonzepts sollten die teilweise ausgeblichenen und vereinzelt inhaltlich fehlerhaften Beschilderungen historischer Einzelgebäude überarbeitet oder gegen Schilder im Duktus des „Museum auf den Weg“ ausgetauscht werden.

P 8, Nutzungskonzept Herrnhof 9-11 (ab 2014):

In den vergangenen Jahren wurden bereits verschiedene Untersuchungen zur zukünftigen Nutzung und barrierefreien und altstadtgerechten Sanierung des Rathausareals beauftragt. Das denkmalgeschützte Gebäude Herrnhof 9 wird derzeit als Archiv, Ausweichquartier einer Kindertagesstätte und als Musikschule, das denkmalgeschützte Gebäude Herrnhof 10 als Rathaus und das Gebäude Herrnhof 11 zu Wohnzwecken (teilweise Leerstand) genutzt. Die Gebäude weisen mittlerweile deutlichen Sanierungsstau auf, Rathaus und Musikschule

sind nicht barrierefrei erschlossen, auch die Fluchtwegesituation und das Raumangebot im Rathaus entsprechen nicht den heutigen Anforderungen.

Von daher wird empfohlen, in Zusammenhang mit P 3 (Nutzungskonzept für ehem. Stadtschloss und Schlossgraben) eine Entscheidung zur zukünftigen Nutzung zu treffen und im Falle eines Verbleibs des Rathauses das vorliegende Sanierungskonzept umzusetzen.

9.3 Einige weitere Projektvorschläge

- Umbau und Verkehrsberuhigung Vordere Gasse und Herrnhof
- Neukonzeption Internetauftritt und Broschüren
- Erwerb und Sanierung von leer stehenden Altstadthäusern zur anschl. Vermietung
- „Kleine Landesgartenschau“
- Café am Marktplatz (ehem. „Schlecker“)
- Regelmäßiges Nachsanden der Pflasterflächen
- Schaffung eines Sozialkaufhauses
- Errichtung von Quartiersgaragen
- Lichtkonzept Stadtmauer und Altstadt

9.4 Erste Aussagen zu Kosten- und Finanzierung

Im Folgenden kann eine erste Einschätzung zu den durch die Projektvorschläge (SP 1 - SP 6 und P 1 – P 8) entstehenden Kosten und deren Finanzierung gegeben werden. Eine Betrachtung der für die Kernstadt vorgeschlagenen Projekte erfolgt nicht, da hierfür üblicherweise keine Mittel aus der Städtebauförderung zu erwarten sind.

Projekt	Kosten gesamt (in Tsd. Euro, ca.)	Förderung möglich / üblich
SP 1, Erweiter. Verkehrskonzept:	50	noch abzuklären
SP 2, Stadtkoordinator-Stelle (4 Jahre):	200	Förderung üblich
SP 3, Marketing- und Tourismuskonzept:	20	noch abzuklären
SP 4, Fortschreibung Altstadttrichtlinie:	10	Förderung üblich
SP 5, Einrichtung eines Verfügungsfonds:	30	Förderung üblich
SP 6, Einrichtung einer Leerstandsbörse:	10	Förderung üblich
P 1, Errichtung touristisches Leitsystem:	110	Förderung mögl.
P 2, Aufwertung der Altstadtzufahrten:	100	Förderung üblich
P 3, Nutzungskonzept ehem. Stadtschloss:	100	Förderung üblich
P 4, Aufwertung Altstadttrundweg:	200	Förderung üblich

PROJEKTVORSCHLÄGE ALTSTADT

P 5, Errichtung Aktiv-Senioren-Wohnen	(privater Träger)	
P 6, Schaffung Behinderten-WC:	10	Förderung üblich
P 7, Erneuerung Beschilderung hist. Gebäude:	20	Förderung üblich
P 8, Nutzungskonzept Herrnhof 9-11:	20	Förderung üblich

Grundsätzlich beträgt die Förderquote der Bund-Länder-Städtebauförderung 60 %, der Anteil der Stadt 40 %. Aufgrund der Tatsache, dass nicht alle Kosten als förderfähig angesehen werden können und der Finanzstärke der Stadt fällt die Förderquote meist deutlich niedriger aus.

Kosten, die durch die Fortführung der Altstadtsanierung entstehen, können zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht konkretisiert werden und müssen in Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung bei Bedarf noch abgeschätzt werden. Als Ausgangsbasis für die in Zukunft entstehenden Kosten können die Kosten der bisherigen Sanierungstätigkeit herangezogen werden. Grundlegende Veränderungen sind nach derzeitigem Kenntnisstand nicht zu erwarten.

10. Beteiligung Träger öffentlicher Belan- ge (TÖB)

Analyseumfang und –ergebnisse, Leitbilder, Rahmenplanungen und Projektvorschläge wurden im Zuge der ISEK-Bearbeitung fortlaufend der Regierung von Mittelfranken (Frau Dipl. Ing. Sauer), dem Landratsamt Ansbach (Herrn Dipl. Ing. Weber) und der Stadtverwaltung abgestimmt, die Ergebnisse der Beteiligung sind in der Rahmenplanung entsprechend berücksichtigt.

Spätestens mit Beauftragung eines erweiterten Verkehrskonzeptes sind das Staatliche Bauamt und die Polizei in Fragen der Verkehrsführung und –verlangsamung mit einzubeziehen.

11. Empfehlungen zur Abgrenzung des Sanierungsgebietes und zum Sanierungsverfahren

11.1 Ergebnis der Vorbereitenden Untersuchungen und Empfehlung zur Anpassung des Sanierungsgebietes

Der vorliegende Bericht über die Vorbereitenden Untersuchungen kommt zu dem Ergebnis, dass im Untersuchungsgebiet nach wie vor städtebauliche Missstände und Mängel vorhanden sind, die auch zukünftig noch Sanierungsmaßnahmen erforderlich machen. Die Voraussetzungen für die förmliche Festlegung als Sanierungsgebiet nach § 142 Abs. 3 BauGB liegen damit weiterhin vor.

Das bisherige förmlich festgelegte Sanierungsgebiet umfasst den Altstadtkörper einschließlich der Wallanlagen und Teile der Vorstadt. Westlich ist das Gebiet begrenzt durch den Anwohnerweg Altmühlhaag und die Ansbacher Straße, nördlich durch die Münchener Straße. Die Anwesen Steinweg 1 und Steinweg 2 sowie Münchener Straße 1 befinden sich ebenfalls noch im Sanierungsgebiet. Während sich die Anwesen Bahnhofstraße 1 und Bahnhofstraße 2 noch innerhalb des Sanierungsgebietes befinden, zählen die Anwesen Bahnhofstraße 3 und Bahnhofstraße 4 nicht mehr dazu. Bei Anwesen Bahnhofstraße 5 zählen lediglich die Nebengebäude (Gewächshäuser) noch zum Sanierungsgebiet, das Hauptgebäude jedoch nicht.

Folgende Veränderungen werden vorgeschlagen (siehe auch Plan 11.1-1, Abgrenzung Sanierungsgebiet):

Bei den Anwesen Steinweg 1 und Steinweg 2 sowie Münchener Straße 1 handelt es sich sanierte bzw. neu errichtete Gebäude abseits des Altstadtkörpers (siehe auch nachfolgendes Foto). Veränderungen im unmittelbaren Umfeld dieser Anwesen sind nicht beabsichtigt. Insofern wird aktuell keine Notwendigkeit mehr gesehen, diese Flächen im förmlich festgelegten Sanierungsgebiet zu belassen.

SANIERUNGSGEBIET UND SANIERUNGSVERFAHREN



Anwesen Steinweg 1 und 2 (Foto Arch.büro)

Hingegen wird empfohlen, das Anwesen Neunstetter Straße 9 und die westlich anschließende historisch wertvolle Häuserzeile aus dem 19. Jahrhundert, die deutlichen Sanierungsstau aufweist und aus Sicht der Stadtplanung dringend zu erhalten ist (Neunstetter Straße 11 -17, siehe nachfolgendes Foto) mit in das förmlich festgelegte Sanierungsgebiet aufzunehmen.



Häuserzeile Neunstetter Straße 11 -17 (Foto Arch.büro)

Der Stadt Herrieden wird daher empfohlen, das förmlich festgelegte Sanierungsgebiet wie vor beschrieben bzw. wie im Abgrenzungsplan 11.1-1 dargestellt anzupassen. Die bisherige Größe des Sanierungsgebietes von ca. 15 ha bleibt bestehen. Die aufgezeigten Maßnahmen zur Umsetzung der städtebaulichen Erneuerung im Sanierungsgebiet "Altstadt" werden jeweils im Rahmen der Haushaltplanung geprüft und entsprechend der finanziellen Möglichkeiten Berücksichtigung finden.

Die Änderung des Sanierungsgebietes "Altstadt Herrieden" ist durch Anschlag an den Amtstafeln der Stadt Herrieden ortsüblich bekannt zu machen. Mit der Bekanntmachung wird die Änderung des Sanierungsgebietes rechtsverbindlich (§ 143 Abs. 1 BauGB).

11.2 Empfehlung zur Beibehaltung des **"Vereinfachten"** Verfahrens

Das Sanierungsgebiet „Altstadt Herrieden“ ist ein Gebiet mit vielfältigen, gestreuten städtebaulichen Missständen. Die Altstadt soll als Standort für das Wohnen, für die öffentliche und private Infrastruktur mit Einzelhandel und Dienstleistungen gesichert und gestärkt werden. Ein wesentliches Sanierungsziel ist dabei auch die Verkehrsberuhigung und Umgestaltung der öffentlichen Räume.

Mit den o. g. Maßnahmenschwerpunkten wird nicht die Nachverdichtung und Umstrukturierung der Altstadt als Ziel verfolgt, vorrangig geht es um die Bestandsverbesserung und Aktivierung bestehender Gebäude, die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und den Erhalt und Verbesserung von Freibereichen. Die vorgesehenen Maßnahmen liegen teilweise im öffentlichen Bereich. Diese notwendigen Maßnahmen dienen in erster Linie zur Stabilisierung der Altstadt und der noch bestehenden Versorgungseinrichtungen.

Die vorgesehenen Erneuerungsmaßnahmen bewirken daher voraussichtlich keine erheblichen Bodenwertsteigerungen. Neuordnungsmaßnahmen, die den Bodenwert beeinflussen, sind nur in zu vernachlässigendem Umfang vorgesehen. Die fortlaufende Modernisierung, Instandsetzung und altstadtverträgliche energetische Erneuerung der Gebäudesubstanz sind ebenfalls ein wesentliches Sanierungsziel. Alle privaten Maßnahmen sollen ausschließlich auf freiwilliger Basis und durch Anreizförderung erfolgen.

Aus den o. g. Einschätzungen ergibt sich, dass die Anwendung der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften der §§ 152 – 156 BauGB auch in Zukunft nicht erforderlich ist.

Der Stadt wird daher vorgeschlagen, die Sanierung des Gebiets „Altstadt Herrieden“ (wie bisher) im vereinfachten Verfahren gem. § 142 Abs. 4 BauGB fortzuführen.

Der Stadt wird weiterhin vorgeschlagen, aufgrund der konkreten städtebaulichen Situation im Sanierungsgebiet, der angestrebten Ziele der Sanierung, der vorgesehenen Maßnahmen und die beabsichtigte Entwicklung im Sanierungsgebiet, wie auch die Durchführbarkeit der Sanierung und letztlich die nicht zu erwartenden Auswirkungen auf die Bodenpreise auch zukünftig genehmigungspflichtige Vorhaben und Rechtsvorgänge im förmlich festge-

SANIERUNGSGEBIET UND SANIERUNGSVERFAHREN

legten Sanierungsgebiet nach dem Vereinfachten Verfahren auf die im § 144 Abs. 1 und Abs. 2 BauGB genannten Bestimmungen zu beschränken (Variante 1 unter Ziffer 10.2).

Ebenso wird vorgeschlagen, die bisherige Praxis, dass der Stadt ein Vorkaufsrecht nach § 24 BauGB Absatz 1, Satz 3 zusteht, fortzuführen.