

## 7. Stadtumbaugebiete

### 7.1 Gebiete des Stadtumbaus

Im Ergebnis der Analysen, Zielsetzungen und gebietsbezogenen Konzepte, ergeben sich entsprechende Vorschläge für Gebiete des Stadtumbaus sowie für Versorgungsbereiche.

Die räumlichen Schwerpunkte des Stadtumbaus ergeben sich aus den stadumbaurelevanten Problemlagen und Aspekten, die aus den Analysen resultieren und im Kapitel 4 Stadtumbauprozess zusammenfassend dargestellt sind. In diesem Abschnitt werden auf der Grundlage der räumlichen Schwerpunkte die entsprechenden Stadtumbaugebiete abgeleitet, um die formalen Voraussetzungen für die spätere Umsetzung und Förderung der Stadtumbaumaßnahmen gewährleisten zu können. Zu beachten ist dabei, dass folgende Verfahrensinstrumente in Betracht kommen:

Stadtumbaumaßnahmen  
gem. §§ 171 a - d BauGB

Für Stadtumbaumaßnahmen nach §§ 171 a - d BauGB gilt zunächst § 171 b BauGB wonach die Gemeinde ein Gebiet, in dem Stadtumbaumaßnahmen durchgeführt werden sollen, durch Beschluss als Stadtumbaugebiet festlegen kann. Grundlage für diesen Beschluss ist ein von der Gemeinde aufzustellendes städtebauliches Entwicklungskonzept, in dem die Ziele und Maßnahmen (§ 171 a Abs. 3 BauGB) im Stadtumbaugebiet schriftlich darzustellen sind. Die öffentlichen und privaten Belange sind gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen. Die §§ 137 und 139 BauGB sind bei der Vorbereitung und Durchführung der Stadtumbaumaßnahmen entsprechend anzuwenden. Ebenso sind die §§ 164a und 164 b BauGB im Stadtumbaugebiet entsprechend anzuwenden (vgl. § 171 b BauGB).

Gemäß § 171 c BauGB soll die Gemeinde, soweit erforderlich zur Umsetzung ihres Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes

die Möglichkeit nutzen, Stadtumbaumaßnahmen auf der Grundlage von städtebaulichen Verträgen im Sinne des § 11 BauGB insbesondere mit den beteiligten Eigentümern durchzuführen. Gegenstände können gem. § 171 c Abs. 1 BauGB insbesondere auch sein, z.B. die Durchführung des Rückbaus baulicher Anlagen innerhalb bestimmter Frist und die Kostentragung für den Rückbau, der Verzicht auf die Ausübung von Ansprüchen nach den §§ 39 bis 44 BauGB und der Ausgleich von Lasten zwischen den beteiligten Eigentümern (vgl. § 177c BauG).

Zur Sicherung der Stadtumbaumaßnahmen kann die Gemeinde auch durch Satzung ein Gebiet bezeichnen, das ein festgelegtes Stadtumbaugebiet (§ 171 b Abs. 1 BauGB) oder Teile davon umfasst und in dem zur Sicherung und sozialverträglichen Durchführung von Stadtumbaumaßnahmen die in § 14 Abs. 1 BauGB bezeichneten Vorhaben und sonstigen Maßnahmen der Genehmigung bedürfen (vgl. § 171 d BauGB).

Städtebauliche Sanierungsmaßnahmen  
gem. §§ 136 ff. BauGB

Für städtebauliche Sanierungsmaßnahmen gem. § 136 ff. BauGB gilt, dass die Gemeinde vor der förmlichen Festlegung eines Sanierungsgebietes Vorbereitende Untersuchungen gem. § 141 BauGB durchführen oder zu veranlassen hat, die erforderlich sind, um Beurteilungsgrundlagen über die Notwendigkeit der Sanierung zu gewinnen. Hierzu gehört die Untersuchungen der sozialen, strukturellen und städtebaulichen Verhältnisse und Zusammenhänge sowie die Darstellung der anzustrebenden allgemeinen Ziele und die Durchführbarkeit der Sanierung im Allgemeinen (vgl. § 141 Abs. 1 BauGB). Die Gemeinde leitet die Vorbereitung der Sanierung durch den Beschluss über den Beginn vorbereitender Untersuchungen ein (vgl. § 141 Abs. 3 BauGB). Von vorbereitenden Untersuchungen kann abgesehen werden, wenn hinreichende Beurteilungsunterlagen bereits vorliegen (§ 141 Abs. 2 BauGB).

Auf der Grundlage der vorbereitenden Untersuchungen kann die Gemeinde, soweit die Voraussetzungen gegeben sind, d.h. städtebauliche Sanierungsmaßnahmen gem. § 136 ff. BauGB erforderlich sind, ein Gebiet in dem eine städtebauliche Sanierungsmaßnahme durchgeführt werden soll, durch Beschluss als Sanierungsgebiet festlegen. Die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes wird als Satzung beschlossen (vgl. § 142 BauGB). In der Sanierungssatzung ist die Anwendung der Vorschriften gem. §§ 152 bis 156 a BauGB auszuschließen, wenn sie für die Durchführung der Sanierung nicht erforderlich ist und die Durchführung hierdurch voraussichtlich nicht erschwert wird (vereinfachtes Sanierungsverfahren).

Städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen gem. §§ 165 ff. BauGB

Dieses Instrument des besonderen Städtebaurechtes kann sowohl zur erstmaligen Entwicklung als auch zur Neuordnung von Gebieten eingesetzt werden, sofern die anwendungsrechtlichen Voraussetzungen gegeben sind. Zu letzteren gehört u.a., dass das Wohl der Allgemeinheit die Durchführung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme erfordert, insbesondere zur Deckung eines erhöhten Bedarfs an Wohn- und Arbeitsstätten, zur Errichtung von Gemeinbedarf- und Folgeeinrichtungen oder zur Wiedernutzung von brachliegenden Flächen. Eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme ist als Instrument aktuell nicht in der Diskussion. Sollte sich dies ändern, wären entsprechende Verfahrensschritte einzuleiten sowie die erhöhten Anwendungsvoraussetzungen sehr sorgfältig prüfen (vgl. § 165 ff. BauGB).

## **7.1.1 Stadtumbaugebiet A (SUG A) „Bereich Frauenrichter Straße“**

Das Stadtumbaugebiet hat eine Größe von ca. 32,6 ha.

Folgende besondere stadumbaurelevante Defizite und Funktionsschwächen bestehen:

Der östliche Teil (Bahnunterführung bis Boelckestraße) der Frauenrichter Straße zeigt Mängel in der Gebäudesubstanz, im Bereich der öffentlichen Verkehrsflächen (Fuß- / Radweg) und Freiflächengestaltung (z.B. Einmündung Gaswerkstraße in die Frauenrichter Straße). Die Mängel wiegen umso schwerer, als diese auch den Nahversorgungsbereich beeinträchtigen.

Im mittleren Teil (Boelckestraße bis Karsenenstraße) wird die Frauenrichter Straße ihrer Funktion als wichtige Stadtfahrt nicht gerecht, insbesondere weisen zahlreiche Gebäude Mängel auf und wird die Gestaltung des Straßenraumes der Bedeutung der Straße nicht gerecht. Der sich nach Süden beidseits der Boelckestraße anschließende Teil des Stadtumbaugebietes betrifft die Aufwertung dieses Bereiches im Zuge der Maßnahmen in der Frauenrichter Straße

Innerhalb des vorgeschlagenen Stadtumbaugebietes liegt auch das vorgeschlagene Stadtteilzentrum Frauenrichter Straße. Das vorgesehene Stadtumbaugebiet A (SUG A) „Bereich Frauenrichter Straße“ grenzt unmittelbar an das bestehende Gebiet „Soziale Stadt Stockerhut“ an.

## **7.1.2 Stadtumbaugebiet B (SUG B) „Bereich ehem. Bahnbetriebswerk / Bahnhofstraße / Weigelstraße“**

Das Stadtumbaugebiet hat eine Größe von ca. 55,2 ha.

Folgende besondere stadumbaurelevante Defizite und Funktionsschwächen bestehen bzw. zeichnen sich ab:

Stadtumbaugebiete

Darstellung: D I S  
 Dürsch Institut für Stadtentwicklung  
 05. März 2010

Maßstab



- SUG A  
Bereich Frauenrichter Straße
- SUG B  
Bereich ehem. Bahnbetriebswerk /  
Bahnhofstraße / Weigelstraße
- SUG C  
Bereich nördliche und westliche Altstadt
- SUG D  
Bereich Ostmark Kaserne
- Sanierungsgebiet I
- Sanierungsgebiet II
- Sanierungsgebiet III
- Sanierungsgebiet IV
- Soziale Stadtgebiet Stockerhut
- Nahversorgungszentren

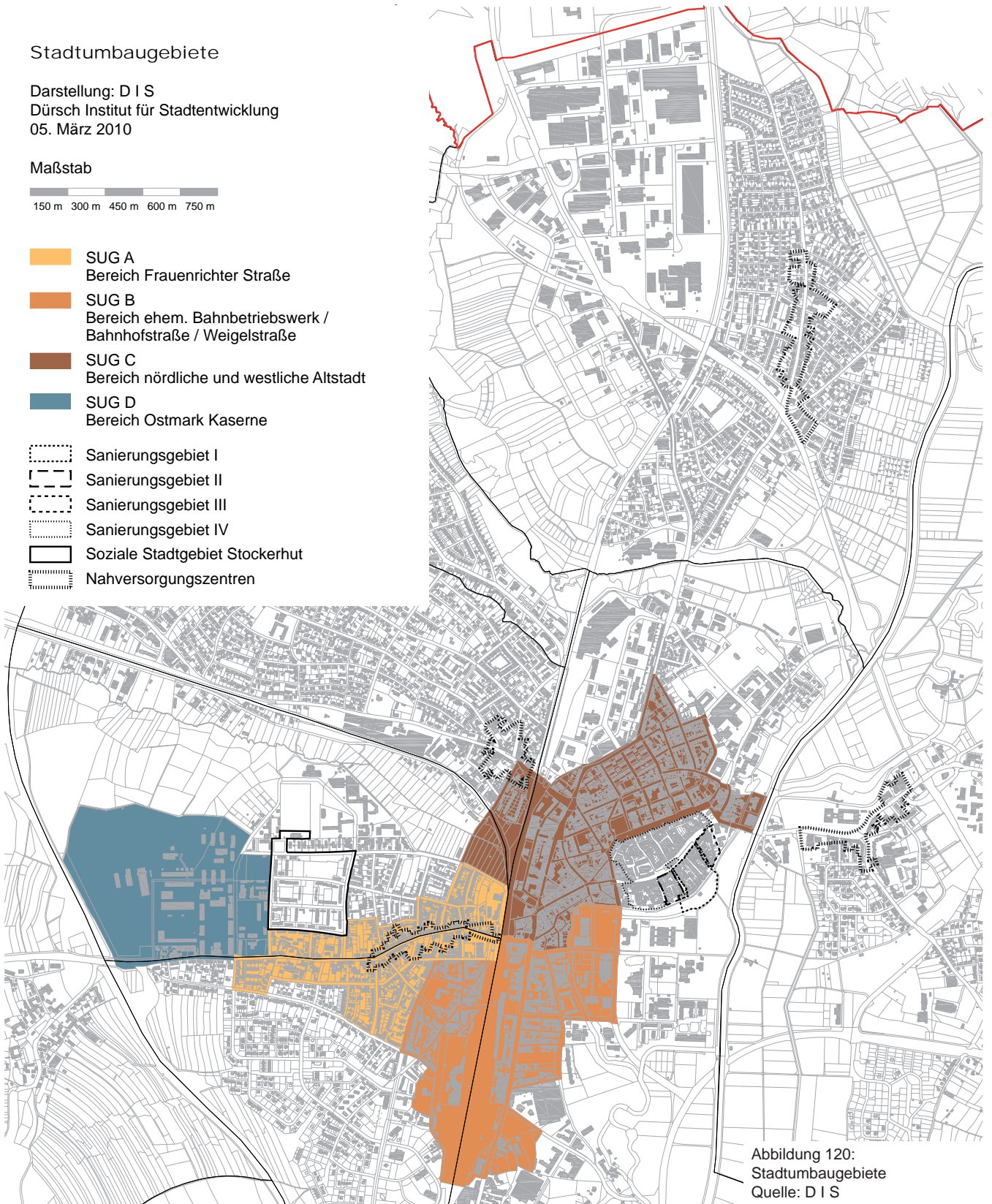


Abbildung 120:  
 Stadtumbaugebiete  
 Quelle: D I S



Die westlich der Gleisanlagen befindliche Fläche des ehem. Bahnbetriebswerkes liegt weitgehend brach. Seitens der DB AG wird hierzu gegenwärtig das entsprechende Verfahren zur Prüfung der Entbehrlichkeit der Bahnanlagen durchgeführt. Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass aufgrund des derzeitigen Verfahrensstandes noch keine abschließenden Aussagen möglich sind, welche Flächen zwischen dem bestehenden Bahnsteigbereich und dem ehem. Bahnbetriebswerk für städtebauliche Entwicklungen frei werden und welche weiterhin für bahnbetriebliche Nutzungen notwendig sind. Im räumlichen und inhaltlichen Zusammenhang mit der Neuordnung der Fläche des ehem. Bahnbetriebswerkes stehen auch bahneigene Flächen westlich der Straße Hinterm Rangierbahnhof und nördlich des ehem. Bahnbetriebswerkes, zwischen den Gleisanlagen und der Ermersrichter Straße bzw. der Lerchenfeldstraße. Diese Bereiche zeigen ebenfalls funktionale Schwächen und Neuordnungsbedarf. Zum Neuordnungsgebiet gehören darüber hinaus auch die unmittelbar angrenzenden Bereiche im Umfeld der Leimbergerstraße / Am Alten Dorf, welche im Zuge der Neuordnung ebenfalls gestärkt werden sollen. Die dargestellte Fläche grenzt im Norden unmittelbar an den als funktionsschwach eingestuften Bereich entlang der Frauenrichter Straße an (vgl. Stadtumbaugebiet A „Frauenrichter Straße“).

Die östlich der Gleisanlagen und bis zur Bahnhofstraße / Dr.-Seeling-Straße reichende Fläche schließt mehrere städtebaulich zu lösenden Fragen ein. Im Kern geht es um die Frage, wie ein verkehrstechnisch so wichtiger Standort (über den Bahnhof ist Weiden mit mehreren attraktiven Standorten direkt verbunden) auch funktional und räumlich ein entsprechende Gewichtung erfahren kann. Im einzelnen geht es dabei im Norden um die künftige Nutzung der Fläche nördlich des Bahnhofes (bis zur Unterführung Frauenrichter Straße), welche angesichts der zentralen Lagemerkmale nicht adäquat genutzt wird. Die Gestaltung des Bahn-

hofsplatzes ist eine zentrale Aufgabe zur Aufwertung des insgesamt deutlich zu unattraktiven Bereiches. Gleiches gilt für die im südlichen Anschluss an den Bahnhof folgenden Grundstücksbereiche und Gebäude zwischen der Bahnhofstraße und den Gleisanlagen. Auch hier sind Potenziale gegeben, derzeit stellt sich die Fläche jedoch als insgesamt mindergenutzt dar. Der inhaltliche Zusammenhang dieser Problematik erstreckt sich nach Süden schließlich bis zu den freien Flächen zwischen der Bahnhofstraße und den Gleisanlagen (Holzladebahnhof). Die erforderliche räumliche Betrachtung im konzeptionellen Kontext schließt dabei auch die Gebäude der Fa. Bauscher westlich der Dr.-Seeling-Straße ein.

Die Bahnhofstraße ab dem Bahnhofplatz bis nach Süden bedarf in diesem Zusammenhang ebenfalls einer funktionalen Verbesserung und gestalterischen Aufwertung. Hierzu zählen z.B. eine durchgehende Verkehrsfläche für Radfahrer sowie eine attraktivere Gestaltung insbesondere der entsprechenden Flächen für Fußgänger, Radfahrer und Parkflächen, einschließlich Straßenmöblierung (Beleuchtung) und Begrünung. Die Abfolge der Dr.-Seeling-Straße / Bahnhofstraße wird im gegenwärtigen Zustand südlich des Bahnhofplatzes der Funktion einer attraktiven Stadtzufahrt nicht gerecht.

Funktionale Schwächen und Neuordnungsbedarf kennzeichnen auch den Bereich östlich der Dr.-Seeling-Straße / Bahnhofstraße. Von Süden beginnend stellt sich im Rahmen einer räumlichen und konzeptionellen Betrachtung zunächst die Frage nach einer möglichen höherwertigen Nutzung der als Parkplatz (Fa. Bauscher) bzw. als brachliegend einzustufenden Fläche östlich des Parkplatzes bzw. südlich der Oberen Bauscherstraße. Weiter nördlich bedarf das brachliegende ehem. Bürgerbräu Gelände einer städtebaulichen Neuordnung. Der Bereich östlich der Bahnhofstraße, zwischen der Schabnerstraße und der Weigelstraße, wird zwar baulich im Sinne

einer Mischnutzung genutzt, weist aber funktionale Schwächen (z.B. Leerstände an der Bahnhofstraße), unattraktive Hinterhofsituationen sowie Mängel im öffentlichen Raum auf (unattraktive Straßenräume, unzureichende Ausschöpfung verkehrsberuhigender Maßnahmen), was sich z.B. auch beeinträchtigend auf die Wohnfunktion und ihr Umfeld auswirkt.

Die Situation am Großparkplatz (Weigelstraße / Dr.-Pfleger-Straße) gegenüber dem Rathaus zeigt ebenfalls eine mindere Nutzung, würdigt man die Zentralität dieser Fläche. Auch wenn Parkmöglichkeiten in diesem Bereich ohne Zweifel richtig und erforderlich sind, entspricht die ausschließliche Nutzung für oberirdisches Parken nicht einer adäquaten städtebaulichen Funktion. Gleiches gilt sinngemäß für die zum Parken genutzte Fläche südlich der Weigelstraße, am Bach. Der ZOB alleine vermag die städtebauliche Funktion dieses Bereiches nicht auszufüllen und sollte künftig ggf. auch in eine Gesamtlösung entsprechend integriert werden. Aus Gründen einer aus dem städtebaulichen, räumlichen und funktionalen Zusammenhang heraus schlüssigen Lösung wird der neu zu ordnende Bereich im Osten bis an die Dr.-Pfleger-Straße und im Süden bis an die Brenner-Schäffer-Straße herangeführt. Damit soll die Option einer ganzheitlichen Aufwertung und Neuordnung dieses südlich an die Altstadt angrenzenden Bereiches geschaffen werden.

### **7.1.3 Stadtumbaugebiet C (SUG C) „Bereich nördlich und westlich der Altstadt“**

Das Stadtumbaugebiet hat eine Größe von ca. 51,8 ha.

Folgende besondere stadumbaurelevante Defizite und Funktionsschwächen bestehen bzw. zeichnen sich ab:

Der Bereich der historischen Vorstadt, welcher etwa nördlich der Bgm.-Prechtl-Straße und südlich der Asylstraße / Braun-

mühlstraße (früher: Braunmüllergasse) liegt, westlich der Dr.Pfleger-Straße bis etwa zum Bahngelände reicht sowie südlich durch den Stadtbach sowie durch die Altstadt begrenzt wird, stellt eine wichtige Ergänzung der Altstadt dar. Dies gilt hinsichtlich der Einzelhandelsbetriebe (vgl. Fußgängerzone Wörthstraße) ebenso wie hinsichtlich des Wohnens (z.B. nördl. der Bgm.-Prechtl-Straße). Dies gilt ferner für Gemeinbedarfseinrichtungen, wie z.B. kirchliche Einrichtungen, Kindergarten, Schule und verschiedene Behörden. Dieses Gebiet hat aufgrund seiner Zentralität außerordentliche Potenziale, die aber im heutigen Bestand nicht zum Ausdruck kommen. Vielmehr besteht Modernisierungsbedarf bei zahlreichen Geschäfts- und Wohngebäuden, wie z.B. bei einigen Wohnzeilen zwischen Kettelerstraße / Herrmannstraße / Sonnenstraße. Dieser Bereich weist darüber hinaus einige Brachflächen auf, wie z.B. die ehem. Baustoff-Fa. Hans Striegl, die Brachfläche an der Luitpoldstraße / Ecke Wolframstraße sowie das als „Dänner-Eck“ bekannte Grundstück.

Auf Höhe des Wittgartens fehlt eine fußläufige bzw. für Radfahrer nutzbare Querung der Gleisanlagen der DB AG. Eine verbesserte Anbindung des Wittgartens an die Altstadt stellt zugleich eine stärkere Verknüpfung der beidseits des Bahngeländes liegenden Stadtteile dar und verbessert die Wohnqualität: einmal durch die bessere Erreichbarkeit von Naherholungsflächen für die Altstadtbewohner sowie zum anderen durch die bessere Erreichbarkeit des Versorgungsbereiches Altstadt für die Bewohner westlich der Altstadt. Wie die Verknüpfung der Altstadt mit dem Wittgarten stellt auch die verbesserte Anbindung und Nutzung des Naherholungsbereiches beim Stadtbad an die Innenstadt eine Aufwertung der Wohn- und Lebensbedingungen dar. Durch verschiedene Maßnahmen (Flussbad / Seebühne) soll der Naherholungsbereich Waldnaab gestärkt und besser einbezogen werden.

Innerhalb des Stadtumbaugebietes liegt

der westliche Teil des Versorgungsgebietes Innenstadt (etwa westl. der Dr.-Pfleger-Straße).

## 7.1.4 Stadtumbaugebiet D (SUG D) „Bereich Ostmark-Kaserne“

Die Ostmark-Kaserne wird evtl. in Zukunft Veränderungen unterliegen, die umfangreiche Neuordnungen des Areal im Bereich des westlichen Stadteinganges nach sich ziehen würden. Dabei kann es auch zu einer Verfahrensweise in mehreren Schritten kommen, z.B. dass die Bundeswehr noch Teilflächen behält und lediglich entbehrliche Teilflächen zur Nachnutzung freigibt. Auch wenn seitens der Stadt Weiden i.d. OPf. größter Wert auf einen Erhalt der Kaserne gelegt wird, erfordert die Situation auch ein vorausschauendes planerisches und konzeptionelles Handeln, das seinen Niederschlag in der vorsorglichen Darstellung der Fläche als später mögliches Stadtumbaugebiet findet. Die Fläche der Ostmark-Kaserne lässt sich grob in drei Teile gliedern:

- Der mit höherwertigen Gebäuden bebaute östliche Teil. Zu diesen Gebäuden gehören z.B. Kompanie- und Stabsgebäude, Lehrsaalgebäude sowie Sonderbauten für Sport, Kantine und Übungen.
- Der v.a. mit Lagergebäuden bebaute mittlere Teil des Kasernenareals. Hierzu gehören große Lagerhallen, Garagen und freie befestigte Plätze.
- Der unbebaute nördliche und westliche Teil des Kasernenareals mit den Sport- und Freiflächen der Kaserne.

Die Anordnung der Leitungen für Kanalisation und Wasser im Areal der Ostmark-Kaserne zeigt eine hohe Kohärenz mit den bestehenden Straßen. Soweit das Straßennetz in der künftigen Nachnutzungskonzeption beibehalten werden kann, lässt sich eine relativ gute Weiterentwicklung vorhandener Infrastruktur erwarten, vorausgesetzt, es bestehen keine technischen Probleme im Detail.

## Exkurs: „Hammerweg“

Das Gebiet hat eine Größe von ca. 14,5 ha und wird hier als Exkurs behandelt, da ein eigenes Stadtumbaugebiet zunächst entbehrlich erscheint bzw. ggf. später noch festgelegt werden kann bzw. soll.

Folgende besondere stadumbaurelevante Defizite und Funktionsschwächen bestehen bzw. zeichnen sich ab:

Der gegenständliche Bereich des Hammerweges weist zwar nur eine größere Brache auf, die nach Aufgabe eines Autohauses entstanden ist. Im Interesse der umgebenden Wohnnutzung ist aber eine geordnete Nachnutzung in diesem Bereich aus städtebaulichen Gründen notwendig. Zunächst soll versucht werden, z.B. im Wege von Käufern / Investoren geeignete Nachnutzungen zu ermöglichen. Sollte dies in absehbarer Zeit nicht gelingen, sollen auch hier sowohl das rechtliche als auch das förderrechtliche Instrumentarium der Stadtumbauvorschriften genutzt werden. Des Weiteren wird darauf hingewiesen, dass der öffentliche Raum des Hammerweges im Bereich des Stadtteilzentrums spürbare funktionale Mängel und Defizite, z.B. hinsichtlich geordneter Parkmöglichkeiten und ausreichender bzw. attraktiver Verweilmöglichkeiten aufweist, welche der angestrebten Versorgungsfunktion abträglich sind. Auch dieser Aspekt könnte in einem späteren Stadtumbauverfahren aufgegriffen werden.

Im Ergebnis kristallisieren sich somit die o. g. Bereiche als Schwerpunkte des Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes heraus. Wie bereits erwähnt spielt die Nahversorgung für die weitere Stadtentwicklung eine maßgebliche Rolle und gibt es auch bei den Stadtumbaugebieten relevante Verflechtungen mit den Nahversorgungsbereichen. Aufgrund der übergeordneten Fragestellungen folgt zunächst die Darlegung des Einzelhandelskonzeptes. Im Anschluss folgt das Zeit-, Kosten- und Maßnahmenkonzept.