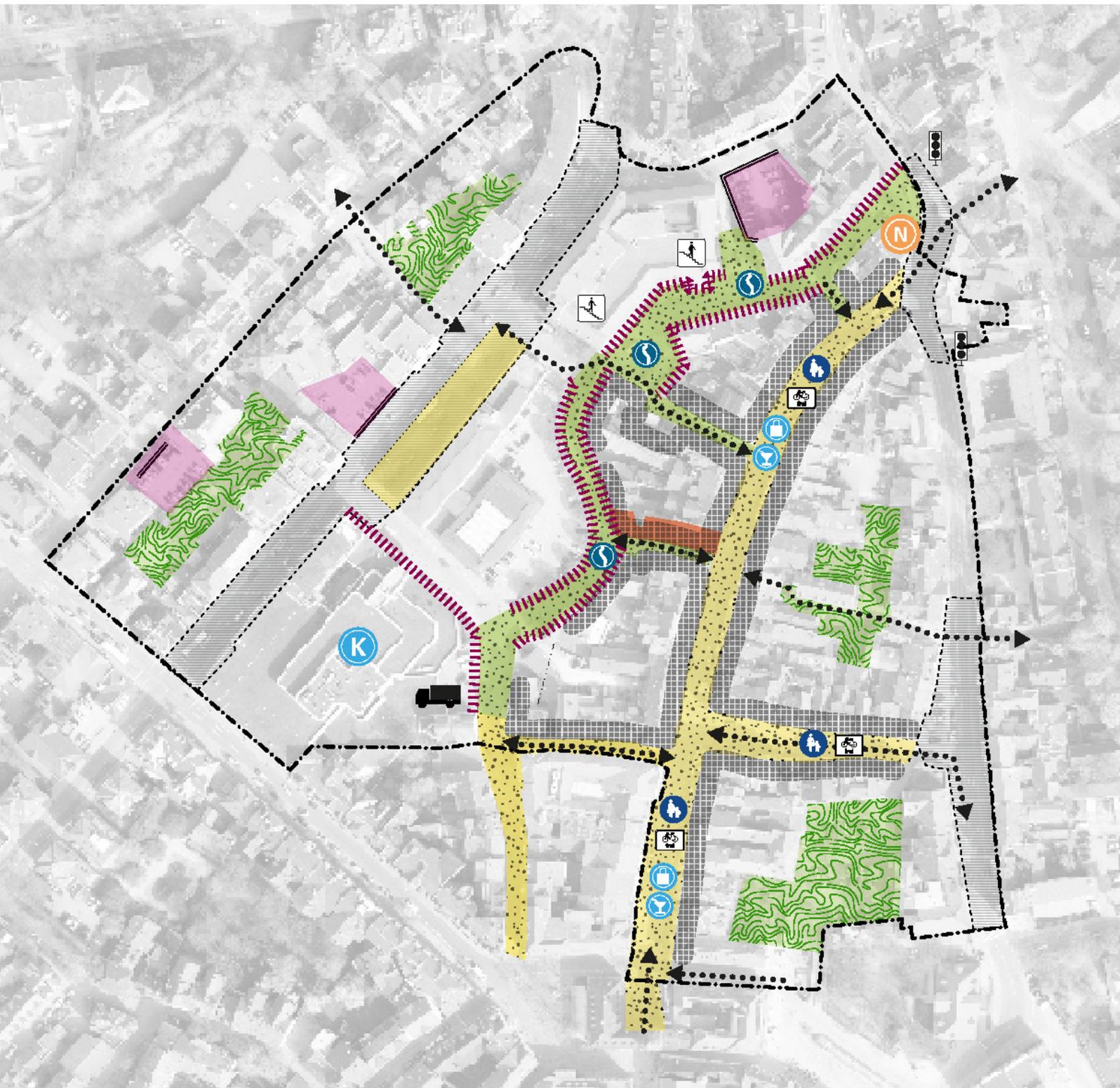


VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN SANIERUNGSGEBIET VII NÖRDLICHE INNENSTADT | STEINWEGVORSTADT COBURG



VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN SANIERUNGSGEBIET VII
NÖRDLICHE INNENSTADT | STEINWEGVORSTADT COBURG

Impressum

Stand: August 2017

Auftraggeber

Stadt Coburg

Vertreten durch:



WOHNBAU STADT COBURG GMBH
ALS SANIERUNGSTRÄGER DER STADT COBURG

WOHNBAU STADT COBURG GmbH,
Mauer 12 | 96450 Coburg
Telefon: 09561 . 877- 0
info@wohnbau-coburg.de
www.wohnbau-coburg.de

Geschäftsführer:

Christian Meyer

Vorsitzender des Aufsichtsrates:

Oberbürgermeister Norbert Tessmer

Bearbeitung und Layout

UmbauStadt

Urbane Konzepte . Stadtplanung . Architektur

UmbauStadt GbR

Brauhausgasse 17 | 99423 Weimar

Telefon: 03643 . 80 84 32

mail@umbaustadt.de | www.umbaustadt.de

Vinzenz Dilcher, Nikolai von Brandis, Cornelia Dittmar

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit ist eine Beschränkung auf die maskuline Schreibweise vorgenommen worden. Gemeint sind jeweils beide Geschlechterformen.

Alle Bilder, Grafiken und Pläne, deren Urheberschaft und Urheberrecht nicht beim Büro UmbauStadt liegt, sind direkt im Text mit entsprechender Quellenangabe gekennzeichnet. Auf ein Abbildungs- und Tabellenverzeichnis wurde deshalb verzichtet.

Luftbild Hintergrund Umschlag:

Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung | http://vermessung.bayern.de/file/pdf/7203/Nutzungsbedingungen_Viewing.pdf

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	
1.1	Anlass und Ziel.....	8
1.2	Problem und Aufgabenstellung.....	9
1.3	Lage und Verflechtung	10
1.4	Bestehende Bindungen, Fachplanungen und Projekte	12
1.5	Historische Entwicklung, Stadtbild und Bedeutung im Stadtgefüge.....	13
2	Bestandsaufnahme und Analyse	
2.1	Beteiligung der Öffentlichkeit	18
2.2	Demografische Entwicklung und Sozialstruktur	21
2.3	Städtebauliche Struktur	26
2.4	Gebäudesubstanz, Denkmalpflege und Eigentumsverteilung	27
2.5	Nutzungsstruktur und lokale Ökonomie.....	31
2.6	Nutzungsstruktur – Wohnen.....	35
2.7	Mobilität	37
2.8	Öffentlicher Raum	43
2.9	Grünräume und Freiflächen.....	49
2.10	Altlasten.....	51
2.11	Zusammenfassung Stärken-Schwächen-Analyse	52
3	Sanierungsziele und Handlungsfelder	
3.1	Oberziel I- Wirtschaftliche Entwicklung stärken.....	60
3.2	Oberziel II - Verbesserung des Wohnstandortes	62
3.3	Oberziel III - Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für fließenden und ruhenden Verkehr sowie	
	Verbesserung der innergebietlichen Erschließung.....	64
3.4	Oberziel IV- Aufwertung der öffentlichen Räume	67
3.5	Oberziel V- Erhalt historischer Bausubstanz und Anpassung an zeitgemässe Nutzungen.....	69
3.6	Rahmenplanung	70
4	Projekte	
4.1	Projekte und Maßnahmen	74
4.2	Projektfamilien, Abhängigkeiten und Priorisierung	98
4.3	Kostenbausteine und Maßnahmen.....	101
5	Verfahrensart und Abgrenzung des Sanierungsgebietes	
5.1	Verfahrensart.....	106
5.2	Gebietsabgrenzung	108
6	Anhang	
6.1	Auswertung der TÖB-Beteiligung.....	112



Liebe Coburgerin, lieber Coburger,
sehr geehrte Damen und Herren,

schauen wir durch das Spitaltor, öffnet sich der Weg in den Steinweg mit Häusern, Plätzen und vielen Erinnerungen, die unser Coburg prägen. Das Gebiet hat sich mit den Jahren immer mehr verändert und zeigt sich heute schon lange nicht mehr im gleichen Gesicht, wie es noch vor langer Zeit der Fall war. Immer mehr hat die Gastronomie Einzug gehalten und Häuser werden oftmals nur noch im Erdgeschoss genutzt. Den Ruf nach Veränderung hören wir nicht nur von den Menschen, die im Steinweg wohnen, arbeiten oder feiern. Nein, diesen Ruf hören wir auch von Experten, die uns darauf hinweisen, eine zeitgerechte Umgestaltung vorzunehmen.

Mit dem Sanierungsgebiet VII "Nördliche Innenstadt" wollen wir genau diesem Entwicklungsdefizit auf den Grund gehen. Die vorbereitenden Untersuchungen dienen dazu, eine Bestandserfassung des Gebietes – bestehend aus Städtebau, Bausubstanz, Nutzung, Sozialstruktur, Natur, Verkehr sowie der Situation, Wünsche und Ziele der Bewohner, Gewerbetreibenden, Eigentümer, Besucher sowie übergeordneten Anforderungen an den Stadtteil – vorzunehmen und zu schauen, welches Entwicklungspotenzial möglich ist. Auf dieser Basis erarbeitete das Büro UmbauStadt zusammen mit der Wohnbau Stadt Coburg GmbH und den Verantwortlichen der Stadt Coburg Vorschläge für die zukünftige Entwicklung. Auch Sie, liebe Bürgerinnen und Bürger beteiligten sich an den Diskussionen und konnten Ihr Wissen und Ihre Erfahrungen mit einbringen. Ihnen gilt an dieser Stelle mein besonderer Dank. Denn durch Ihr Engagement ist es möglich, dass die künftige Entwicklung des

Quartieres in besonderer Weise den Bedürfnissen der Coburgerinnen und Coburger entspricht. Und letztlich wird eine konkrete Planung nach ernsthafter Abwägung aller widerstreitenden Interessen und Anforderungen auch Kompromisse mit sich bringen. Am Ende des Planungsprozesses muss es eine verbindliche Zielfindung geben, denn Änderungen in der Umsetzung kosten Zeit und vor allem Geld. Und „einem Jeden Recht getan ist eine Kunst die Keiner kann“ gilt letztlich auch für die Stadtentwicklung.

So stehen wir heute vor vielen Aufgaben, Planungsüberlegungen und Abwägungen, um hier ein Gebiet der Zukunft entwickeln zu können, das für unsere nachfolgenden Generationen den Grundstein einer modernen und zeitgerechten Stadt bietet.

Ich bitte Sie herzlich, beteiligen Sie sich weiterhin an den Diskussionen und lassen Sie uns gemeinsam einen Stadtteil der Zukunft entwickeln.

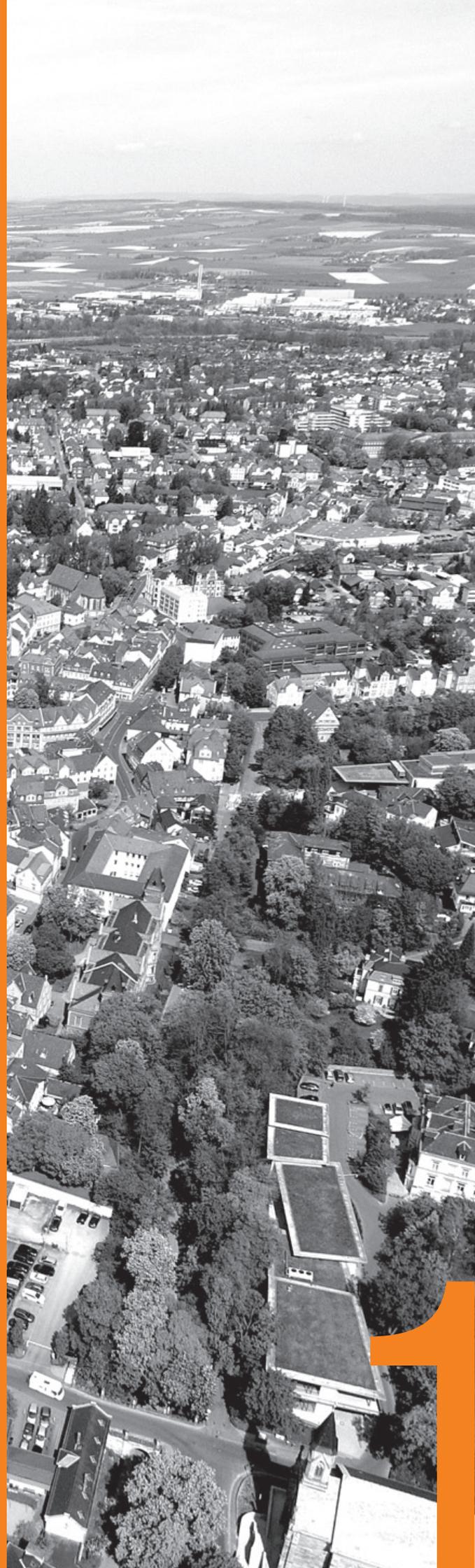
Herzlichst, Ihr



Norbert Tessmer
Oberbürgermeister

1 EINLEITUNG

1.1	Anlass und Ziel	
	SEITE	8
1.2	Problem und Aufgabenstellung	
	SEITE	9
1.3	Lage und Verflechtung	
	SEITE	10
1.4	Bestehende Bindungen, Fachplanungen und Projekte	
	SEITE	12
1.5	Historische Entwicklung, Stadtbild und Bedeutung im Stadtgefüge	
	SEITE	13



1.1 Anlass und Ziel

Die Stadt Coburg hat bereits vielfältige Untersuchungen und Stadtentwicklungskonzeptionen, allen voran das Integrierte Stadtentwicklungskonzept ISEK, erarbeitet. Seit 1972 wurde zudem die Altstadt-Sanierung, unter Ausweisung von Sanierungsgebieten und mithilfe des Sanierungsträgers, der Wohnbau Stadt Coburg GmbH, in mehreren Gebieten durchgeführt und umfangreiche Erfahrungen gesammelt. So auch seit 1983 in einem Teilgebiet (Sanierungsgebiet II) des hier untersuchten Umgriffes. Mit den in den vergangenen Jahrzehnten vorgenommenen Sanierungsmaßnahmen in den verschiedenen Sanierungsgebieten Coburgs wurde die städtebauliche Entwicklung fast der gesamten historischen Kernstadt mit den Mitteln des besonderen Städtebaurechts aktiv begleitet und gelenkt.

Offenkundige, problematische städtebauliche Entwicklungen, Strukturwandlungsprozesse wie etwa im Einzelhandel, aber auch Funktionsverluste z.B. beim Wohnraum, bilden den Anlass, das Quartier nördliche Innenstadt / Steinwegvorstadt mittels städtebaulicher Voruntersuchungen genauer zu analysieren.

Ziel ist es, die übergeordneten Ziele aus dem ISEK in der Steinwegvorstadt umzusetzen und den im folgenden Bericht dokumentierten und analysierten spezifischen städtebaulichen Mängeln mit geeigneten Maßnahmen zu begegnen. Mit eingeschlossen ist eine Evaluierung der Sanierungsmaßnahmen im bestehenden Sanierungsgebiet II und eine Anpassung an zeitgenössische Bedürfnisse und Ziele in der Stadtentwicklung in der Steinwegvorstadt.

- 1 Plakat mit dem Aufruf zur Bürgerbeteiligung an der Analyse des Untersuchungsgebietes, Mai 2016



1.2 Problem und Aufgabenstellung

Mit dem ISEK und seiner teilweisen Fortschreibung, die zur Zeit im Bereich Handel erarbeitet wird, und anderen Konzeptionen wie dem Integrierten Klimaschutzkonzept, oder dem Kulturhistorischen Rahmenplan, ist die Stadt bereits mit einer Reihe von Planungsinstrumenten ausgestattet. Eine Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP) für den Bereich Parkraumkonzept ist zur Zeit in Arbeit und findet so weit wie möglich in diesem Bericht Berücksichtigung.

Die nördliche Innenstadt ist in ihrem Kernbereich von starker Überbauung und Verflechtung der einzelnen Grundstücke geprägt. Der Zustand vieler Gebäude ist aufgrund baulicher Überalterung und z.B. den Problemen einer wirtschaftlichen Erdgeschossnutzung mangelhaft. Das Wohnraumangebot entspricht vielfach nicht den zeitgemäßen Bedürfnissen, was sich in den niedrigen Mieten widerspiegelt. Es fehlen Infrastruktureinrichtungen wie Freiflächen, Spielplätze oder Anwohnerparkplätze im unmittelbaren Umfeld, welche die im ISEK geforderten sozialen und ästhetischen Qualitäten aufweisen.

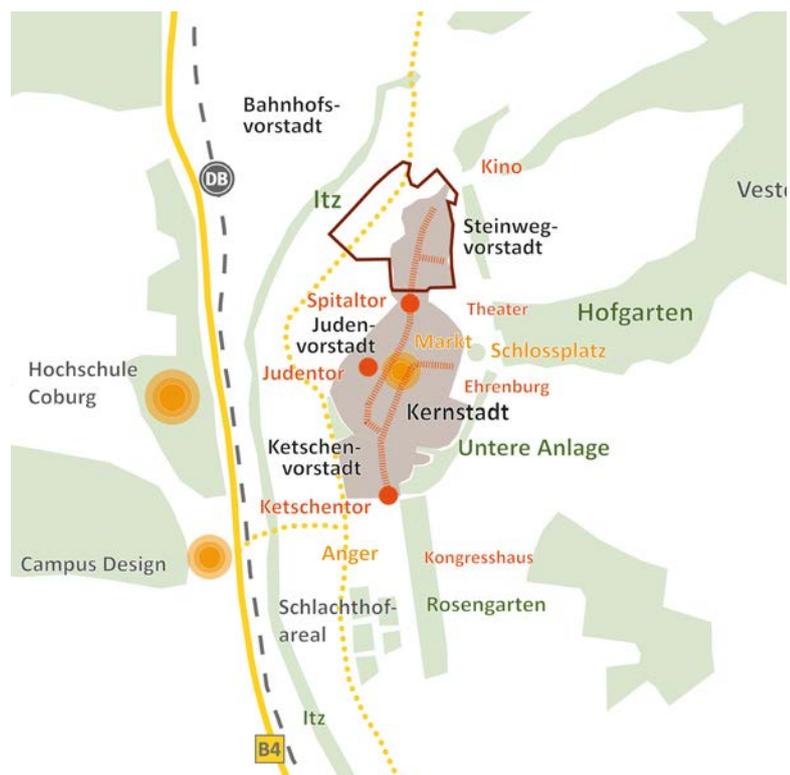
Sich abzeichnende Problemlagen der nördlichen Innenstadt sind zunehmende Schwierigkeiten bei der Erdgeschossnutzung mit Handelsfunktionen, insbesondere am Steinweg, aber auch am Lohgraben. Hier sind Leerstände zu verzeichnen und eine deutlich geringere Passantenfrequenz als südlich des Spitaltores. Lokale und Bars dominieren die Nutzung im Steinweg, was zu Konflikten mit den Anwohnern führt.

Aufgabe war es, diese und andere städtebauliche Mängel gemäß § 136 BauGB präzise zu beschreiben, jedoch auch die spezifischen Qualitäten des Quartiers herauszuarbeiten. Insbesondere von letzteren ausgehend, galt es Perspektiven aufzuzeigen, wie man im Bereich der nördlichen Innenstadt/Steinwegvorstadt in Zukunft eine positive Entwicklung erreichen kann.

1.3 Lage und Verflechtung

Bei dem untersuchten Bereich der nördlichen Innenstadt handelt es sich um ein sehr heterogen zusammengesetztes Gebiet. Zum einen wird es aus der historischen und teilweise extrem verdichteten Steinwegvorstadt gebildet. Der namensgebende Steinweg führt als Fortsetzung der vom Markt zum Spitaltor führenden Spitalgasse- der noch heute wichtigsten Einkaufsstraße- jenseits des Tores in leichter Biegung nach Nordwesten zur Talniederung. Er lässt mit seiner dreigeschossigen, traufseitigen und einfacheren Bebauung, obwohl dicht und innerstädtisch, noch immer die ehemalige Vorstadt erkennen.

Zum anderen umfasst das Gebiet noch einen Teil der Bahnhofsvorstadt, sowie die großmaßstäbliche Bebauung in der Hindenburgstraße. Dazu gehören eine Kette von, für das Zentrum von Coburg ungewöhnlich hohen Wohnhäusern, sowie das Kaufhaus, das Parkhaus Post aus den 1980er Jahren und das historische Hauptpostamt. Weite Teile des VU-Gebietes sind als Ensemble denkmalgeschützt. Seit der Ausweisung der Fußgängerzone Mitte der 1990er Jahre wird der in Nord-Süd-Richtung verlaufende Durchgangsverkehr hauptsächlich im Westen der Stadt über die Bundesstraße 4 und über die Hindenburgstraße abgewickelt. Trotz der zentralen Lage in der Innenstadt Coburgs profitiert das Untersuchungsgebiet von den großzügig die Stadt umgebenden Grün- und Erholungsräumen, allen voran dem Hofgarten.





3 Luftaufnahme des Untersuchungsgebietes von Südost

4 Luftaufnahme von des Untersuchungsgebietes von Nordwest



1.5 Historische Entwicklung, Stadtbild und Bedeutung im Stadtgefüge

An den südlichen Ausläufern des Thüringer Waldes an der Itz, auf einer hochwasserfreien westlichen Niederterrasse des Festungsberges liegt die Altstadt Coburgs. Die Kernstadt weist einen klar planmäßigen Stadtgrundriss auf und entwickelte sich an einer nord-südlich verlaufenden Handelsstraße, deren Übergang über die Itz nördlich der heutigen Altstadt lag. Mit einer weiteren in Ost-West-Richtung verlaufenden Straße entstand das für den Stadtgrundriss charakteristische Straßenkreuz. Hierdurch erhält die regelmäßige Viertoranlage mit ovaler Ummauerung und dem zentral gelegenen Markt als Hauptplatz und Schnittpunkt des Straßenkreuzes eine besondere Prägnanz. Die Stadtbefestigung basiert auf einer Ummauerung wohl Anfang des 13. Jh. Bereits zu Ende jenes Jahrhunderts war die Stadt jedoch über den Mauergürtel hinausgewachsen. Vor jedem Tor bildeten sich Vorstädte: im Süden die Ketschenvorstadt, im



6 Lohgraben mit Gerberhäusern
um 1900
© Stadtarchiv Coburg

7 Historische Karte Steinwegvorstadt
(um 1880) | ohne Maßstab
© Stadtarchiv Coburg

Westen die Judenvorstadt, im Norden die Steinweg- oder Spitalvorstadt und im Osten die Steintor- und Stetzenbachvorstadt. Das untersuchte Gebiet der Steinwegvorstadt ist heute nach wie vor charakterisiert durch eine hohe bauliche Dichte mit starker Verflechtung der einzelnen Grundstücke, auch wenn Sanierungsmaßnahmen nach den 1980er Jahren bereits einige Hofaufweitungen durch den Rückbau von Nebengelassen und Wirtschaftsgebäuden bewirkt haben. Neben der prägenden Lage an der Handelsstraße war auch das am ehemaligen Hahnfluss angesiedelte Gerber- und Färberhandwerk charakteristisch für das Quartier im Norden der Kernstadt.

Die von der Nordwestecke des Marktes zum Spitaltor führende Spitalgasse ist noch heute die wichtigste Geschäftsstraße. Als Fortsetzung jenseits des Spitaltores führt der Steinweg in leichter Biegung nach Nordwesten zur Talniederung und lässt mit seiner dreigeschossigen, traufseitigen und einfacheren Bebauung noch immer die ehemalige Vorstadt erkennen. Das Untersuchungsgebiet rund um den Steinweg trug noch um 1400 die Bezeichnung »Neue Stadt«. 1823 wurde das Vortor des Spitaltores abgebrochen und im 19./20. Jahrhundert die Bebauung am Anfang des Steinwegs erneuert. Kurz nach Einmündung des Oberen Bürglaß, wo das bereits 1803 abgebrochene Hahntor stand, setzt die Heiligkreuzstraße den vorstädtischen Bereich fort.



Im Zuge des Ausbaus zu einer Residenzstadt fanden prägnante Repräsentationsbauten ihren Platz im Stadtzentrum, so etwa die Ehrenburg oder das Theater. Bis zur Mitte des 19.Jh. entstand der Schlossplatz, das Residenzschloss und ihm gegenüber das ehem. Hoftheater. Nordwestlich öffnet sich der Schlossplatz in Richtung des Untersuchungsgebietes zum Theaterplatz. Hier befindet sich heute der zentrale Busbahnhof in der Kernstadt. Seit Abbruch des Spitalhofs 1867 schließt sich der dadurch entstandene Gemüsemarkt nördlich an dieses Platzgefüge an. Die Altstadt Coburgs, die im Zweiten Weltkrieg nur geringe Einbußen erlitten hat, stellt sich so als weitgehend intaktes Stadtensemble dar. Die vielfältigen Sichtbeziehungen zwischen Stadt und Veste sind charakteristisch für Coburg.



Mit der Bebauung an der Hindenburgstraße und der Seifarthofstraße umfasst das Untersuchungsgebiet für ein künftiges Sanierungsgebiet VII auch Teilbereiche der so genannten Bahnhofsvorstadt. Die 1858 eröffnete Werra-Eisenbahn, die westlich an der Altstadt vorbeiführt, schuf die Voraussetzungen für eine Stadterweiterung in Richtung Bahnhof. Trotz der Bedenken wegen der von Überschwemmungen bedrohten Flussniederung an der Itz wurden die Auwiesen nach und nach auch bebaut, so dass hier in der Folge das größte historistische Stadtviertel Coburgs entstand. Von dem zwar nicht nach einheitlichem Plan, aber dennoch systematisch angelegtem Baugebiet setzen sich Bahnhofstraße und Mohrenstraße in die Altstadt fort, während die Löwenstraße die Altstadt nordöstlich begrenzt.



Die geschlossene Wirkung der historistischen Stadterweiterung wird aufgebrochen durch sehr groß dimensionierte Verwaltungsbauten. An der Hindenburgstraße fand so in den späten 1920er Jahren die neue Hauptpost ihren Platz. Die asymmetrische Baugruppe im Stil der Neuen Sachlichkeit (Münchner Postbauschule), von Robert Simm mit Karl Meier (OPD Bamberg), wurde 1929 bis 1931 errichtet. Es folgten in den 1960 bis 1980er Jahren die hohen Geschosswohnbauten in der Hindenburgstraße, das Kaufhaus in der Mohrenstraße und das Parkhaus Post.



- 9 Schrägluftbild der Post, kurz nach der Fertigstellung
© Stadtarchiv Coburg
- 10 Pakethalle und Blick zum Lohgraben
© Stadtarchiv Coburg
- 11 Das Postgebäude 2016 von der Hindenburgstraße gesehen

2 BESTANDSAUFNAHME UND ANALYSE

2.1	Beteiligung der Öffentlichkeit	
	SEITE	18
2.2	Demografische Entwicklung und Sozialstruktur	
	SEITE	21
2.3	Städtebauliche Struktur	
	SEITE	26
2.4	Gebäudesubstanz, Denkmalpflege und Eigentumsverteilung	
	SEITE	27
2.5	Nutzungsstruktur und lokale Ökonomie	
	SEITE	31
2.6	Nutzungsstruktur – Wohnen	
	SEITE	35
2.7	Mobilität	
	SEITE	37
2.8	Öffentlicher Raum	
	SEITE	43
2.9	Grünräume und Freiflächen	
	SEITE	49
2.10	Altlasten	
	SEITE	51
2.11	Zusammenfassung Stärken-Schwächen-Analyse	
	SEITE	52



2.1 Beteiligung der Öffentlichkeit



- 12 Marktstand vor der Sanierungswerkstatt »Schlick 29«, im Steinweg 29
- 13 Identifizierung von Qualitäten und Mängeln im Untersuchungsgebiet

Im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen wurden nicht nur Datenmaterial und Statistiken ausgewertet, sondern auch in mehreren Veranstaltungen zusammen mit den Bürgern Coburgs, den Anwohnern und nicht zuletzt den Immobilieneigentümern im Quartier die städtebaulichen Probleme und Qualitäten analysiert und diskutiert. Ziel war dabei vor allem eine Abrundung und Verifizierung von Analyseergebnissen durch die aktive Mitarbeit der Bürger. Gleichzeitig sollte die Bürgerschaft frühzeitig über die »Sicht der Dinge« des begutachtenden Büros informiert werden, um sich mit dieser kritisch auseinanderzusetzen und Anregungen und Vorschläge in das Gutachten einbringen zu können. Zudem ging es darum, durch eine frühzeitige Beteiligung und Information das wichtige bürgerschaftliche Engagement zu aktivieren. Ziel der städtebaulichen Sanierung ist es nicht nur, gezielt und strategisch die öffentlichen Investitionen und Maßnahmen in das Quartier zu steuern, sondern – ebenso wichtig – die privaten Investitionen im Gebiet zu fördern und – im besten Falle – im Sinne der entwickelten Sanierungsziele zu lenken.

Den Auftakt zu den laufenden Beteiligungen der Bürger machten eine Reihe von Veranstaltungen am und rund um den Tag der Städtebauförderung im Mai 2016. Im Vorfeld wurden die Anwohner und Immobilieneigentümer des Quartiers per Postwurfsendung über die anstehenden Untersuchungen informiert. Im selben Zuge wurden per Fragebogen, differenziert in Bewohner und Gewerbetreibende, die Probleme und Qualitäten des Gebietes sowie deren Situation abgefragt. Für die Bewohner und Immobilieneigentümer gab es eine Abendveranstaltung zur Information. Am Tag der Städtebauförderung gab es außerdem einen Marktstand im Steinweg, bei dem über positive wie negative Qualitäten des Quartiers offen mit allen Coburgern diskutiert werden konnte. Eingebettet waren diese Termine in die »Coburger Baukulturwochen 2016« mit rund 20 verschiedenen Veranstaltungen zu baukulturellen Themen in der Stadt Coburg.

Die ersten Analyseergebnisse konnten den Bürgern dann in einer weiteren Veranstaltung Ende Juli 2016 vorgestellt und mit ihnen diskutiert werden.

Im Rahmen der »Fachforen« wurde die Lenkungsgruppe jeweils um Experten und geladene Vertreter der verschiedenen Akteure im Quartier erweitert, um die Vitabilität der erarbeiteten Lösungsstrategien und Projektideen kritisch zu hinterfragen. Das Feedback der Bürger, wie auch der externen Experten, fand unmittelbar Eingang in dieses Konzept und findet sich in den folgenden jeweiligen Kapiteln der Analyse wieder.

Mai 2016	1. Lenkungsgruppe: Auftakt und Termine
Mai 2016	Eigentümerbefragung <p>Im Vorfeld zum Tag der Städtebauförderung wurden an alle Eigentümer der 137 Immobilien im Untersuchungsgebiet Fragebögen versandt, bei denen u.a. Angaben zu Nutzung, Bauzustand und der technischen Ausstattung der Immobilie, der Stellplatzsituation, aber auch zur Sanierungsabsicht der Eigentümer abgefragt wurden. Auf diese Weise konnten Angaben zu 61 Objekten ausgewertet werden, was einer Quote von 45% entspricht.</p>
21.05.2016	Tag der Städtebauförderung <p>Der Tag der Städtebauförderung 2016 bildete den Auftakt zu den Vorbereitenden Untersuchungen. Die Bürger wurden umfassend über Förder- und Beteiligungsmöglichkeiten im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen für ein Sanierungsgebiet informiert und um ihre Mitwirkung bei den Teilnehmungsformaten und Fragebogenaktionen gebeten. Anschließend waren alle Bürger eingeladen, an einem Marktstand vor dem <i>Schlick 29</i> die Themen und Probleme im Quartier zu diskutieren und Ideen und Vorschläge einzubringen. Abrundend informierte die Wohnbau Stadt Coburg GmbH im Rahmen von Quartiersrundgängen zur Historie des Stadtteils.</p>
Mai 2016	Bewohnerbefragung <p>Im Anschluss an den Tag der Städtebauförderung gingen allen Haushalten im Untersuchungsgebiet Fragebögen bzgl. Wohnungsgrößen, Zufriedenheit mit Wohnsituation und Wohnumfeld, Mobilitätsverhalten, Stellplatz- und Lärmsituation zu. Der Rücklauf zur Bewohnerbefragung von 47 Fragebögen entspricht einer Quote von 13,4%.</p>
Mai 2016	Befragung der Einzelhändler, Gastronomen, Dienstleister und Gewerbetreibenden <p>Im gleichen Zeitraum sollte mittels Fragebogen die wirtschaftliche Situation, die Zukunftsperspektive der Gewerbetreibenden sowie spezielle Standortfaktoren im Untersuchungsgebiet abgefragt werden. Die Hinweise und Anregungen der 9 Einzelhändler und 10 Dienstleister, die sich an der Befragung beteiligten, fanden Eingang in die VU. Für eine belastbare Statistik war dieser Rücklauf jedoch nicht ausreichend, sodass sich Aussagen zu Einzelhandel und Gewerbe besser auf Basis der parallel laufenden Fortschreibung des ISEK bzgl. des Einzelhandels für die Gesamtstadt treffen lassen.</p>
Juli 2016	2. Lenkungsgruppe: Vorstellung Bestandsaufnahme und Analyse
Juli 2016	Bürgerinformation zum Stand der Analyse <p>Die Analyseergebnisse zu den Vorbereitenden Untersuchungen wurden den Bürgerinnen und Bürgern in einer Abendveranstaltung im <i>Schlick 29</i>. <i>Die Sanierungswerkstatt</i> erläutert und intensiv diskutiert.</p>
14. September 2016	Vorstellung der Ergebnisse der Analyse im Bau- und Umweltsenat

26. September 2016	Vorstellung der Ergebnisse der Analyse bei der Regierung von Oberfranken
26. Oktober 2016	3. Lenkungsgruppe: Sanierungsziele und Projektideen
25. November 2016	Fachforum Politik zu den Projektideen Im Rahmen einer Quartiersbegehung wurden die im Rahmen der VU entwickelten Projektideen vor Ort erläutert und mit den Vertretern der Politik diskutiert.
17. Januar 2017	Fachforum > Chance Wohnen < Das Forum widmete sich dem Themenbereich "Wohnen in der Steinwegvorstadt". Im Rahmen einer Podiumsdiskussion wurden die Projekte von Experten und fachkundigem Publikum auf den Prüfstand gestellt und die Rahmenbedingungen für eine positive Entwicklung als innerstädtisches Wohnquartier diskutiert.
25. Januar 2017	4. Lenkungsgruppe: Festlegung Sanierungsziele und Verfahrensart
17. März 2017	5. Lenkungsgruppe: Festlegung der Projekte
13. Mai 2017	Tag der Städtebauförderung 2017: Öffentliche Vorstellung von Konzept und Projekten Der Tag der Städtebauförderung 2017 bildete mit Vorstellung des Konzeptes und der Projektideen im <i>Schlick.29</i> mit anschließendem Quartiersspaziergang an die Projektstandorte den Rahmen für eine öffentliche Diskussion zu Konzept, Zielen und Projektideen der vorbereitenden Untersuchungen für das Sanierungsgebiet "Nördliche Innenstadt".
7. Juni bis 6. Juli 2017	Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und öffentliche Auslegung des Vorabzugsstandes mit Analyse, Sanierungszielen und Projektideen. Insgesamt 10 eingegangene Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange wurden geprüft und konnten Eingang in das Konzept finden bzw. wurden zur Berücksichtigung bei vertiefenden Planungen empfohlen.
19. Juli 2017	Beschluss zur Würdigung der Stellungnahmen Beschluss zur förmlichen Festlegung des Sanierungsgebietes VII (Teilbereiche VIIa und VIIb) durch den Bau- und Umweltsenat
27. Juli 2017	Beschluss zur Würdigung der Stellungnahmen Beschluss zur förmlichen Festlegung des Sanierungsgebietes VII (Teilbereiche VIIa und VIIb) durch den Stadtrat der Stadt Coburg

2.2 Demografische Entwicklung und Sozialstruktur

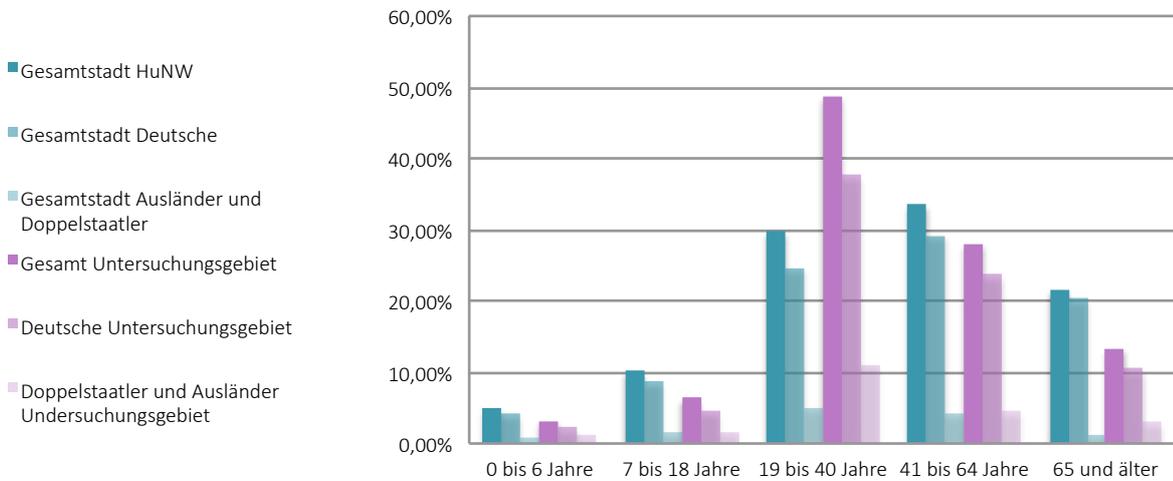
Ausgewertet wurden die kleinsten statistischen Blöcke des Bayerischen Landesamtes für Statistik. Die Zensusdaten des Zensus 2011 lagen hierfür nicht in gleicher Auflösung vor. Um genauere Daten zu gewinnen, wurde im Mai und Juni 2016 eine Fragebogenaktion unter den Anwohnern und Immobilieneigentümern sowie unter den Gewerbetreibenden und Einzelhändlern durchgeführt.

Ein Blick in die Bevölkerungsstatistik zeigt, dass in den vergangenen fünf Jahren im Untersuchungsgebiet die Bevölkerung um rund 10% (2010=727 EW | 2015=802 EW) gewachsen ist. Während in der Seifarthofstraße die Bevölkerung in weiten Bereichen stabil blieb und die Bevölkerung an den verkehrsreichen Straßen abnahm, zeigt sich im Bereich des Steinwegs, insbesondere auf der östlichen Häuserzeile eine deutliche Zunahme. Dies lässt den Schluss zu, dass die innerstädtische Lage weiter nachgefragt ist. Im Übrigen findet sich auch in diesen Bereichen die höchste Bevölkerungsdichte im Quartier. Bemerkenswert ist der praktisch unbewohnte Bereich zwischen Hindenburgstraße und Lohgraben mit den Großstrukturen Parkhaus, Post und Kaufhaus.

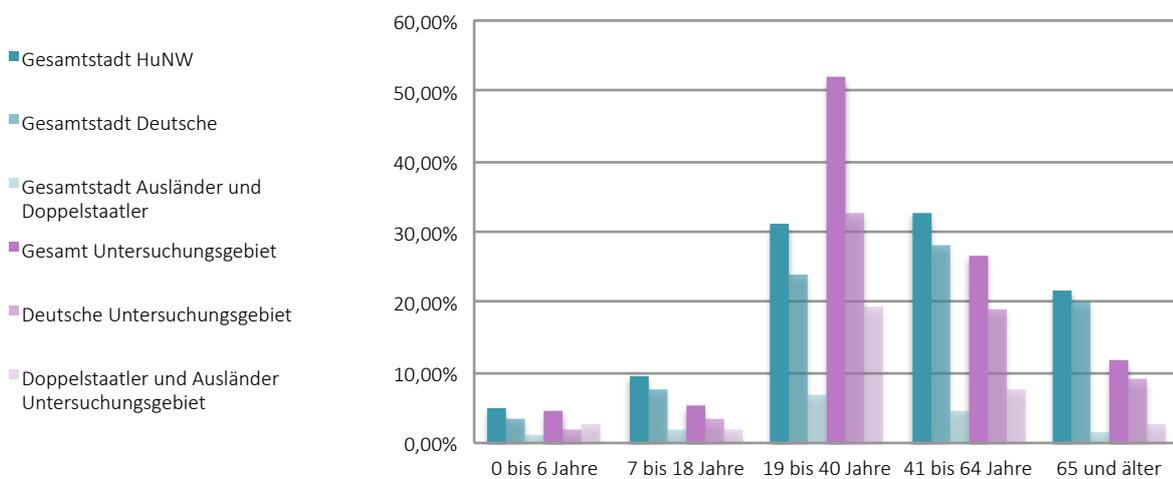
Auffallend ist der in Bezug auf die Gesamtstadt überdurchschnittliche Anteil der Ausländer und Doppelstaatler, der auch im betrachteten Zeitraum weiter angestiegen ist. Der Anteil lag 2010 noch bei 21,46% und stieg im Jahr 2015 auf 34,04%. Die vorbereitenden Untersuchungen für das Sanierungsgebiet II hatte 1981 noch einen Anteil ausländischer Bewohner von 17,59% für den damals untersuchten Umgriff genannt.

Damals wurde im »SanGeb II« ebenfalls ein gegenüber der Gesamtstadt überdurchschnittlicher Anteil von Kindern bis 14 Jahren beobachtet, sowie ein hoher Anteil an großen Haushalten. Dieses Bild hat sich im untersuchten Gebiet stark verändert: Die Statistik zeigt heute einen im Vergleich zur Gesamtstadt überdurchschnittlich hohen Anteil der 19 bis 40 Jährigen, nämlich 51,9% im Vergleich zu 31,0% in der Gesamtstadt. Dementsprechend zeigt sich auch nur ein niedriger Anteil an Kindern bis 18 Jahren (9,74%) und älteren Bewohnern ab 64 Jahren (11,59%). Dies kann als Hinweis gedeutet werden, dass das Gebiet in seiner Ausstattung an Wohnraum, seinen Qualitäten und Angeboten im Quartier für diese Altersgruppen nicht attraktiv ist.

Bevölkerungsanteile nach Alter und Herkunft 2010



Bevölkerungsanteile nach Alter und Herkunft 2015



Betreffend der Sozialstruktur im Quartier, etwa den Haushaltsstrukturen und sonstiger Daten bezüglich der Lebenssituation der Bewohner, greift diese Untersuchung im Wesentlichen auf die Ergebnisse der eigenen, im Mai bis Juni 2016 durchgeführten Haushaltsbefragung zurück:

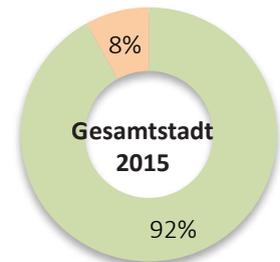
Auf eine weitere Veränderung im Quartier gegenüber der Untersuchung zu Beginn der 1980er Jahre deuten die Ergebnisse dieser Umfrage: Hier zeigt sich eine hohe Anzahl von 1- und 2-Zimmer-Wohnungen, die auf kleine Haushaltsgrößen schließen lässt.

Die Umfrage liefert zudem im Weiteren Hinweise darauf, dass der Anteil erwerbsloser Bewohner im Quartier eher gering ist. 62% der Bewohner gaben an, erwerbstätig zu sein. 32% gaben an, sich in Ausbildung zu befinden, womit deutlich wird, dass das Quartier bereits heute ein deutliches Profil als Wohnstandort für Studenten und Auszubildende aufweist. Ein weiterer Hinweis für diese Interpretation ist der überdurchschnittlich hohe Anteil von Bewohnern mit Zweitwohnsitz im Untersuchungsgebiet.

Eine Mehrheit der befragten Bewohner bewertet die Wohnsituation im Quartier mit der Schulnote »gut« oder »befriedigend«. Die Untersuchung konzentriert sich im Folgenden auf den Zusammenhang zwischen der spezifischen Klientel, welche die Steinwegvorstadt in den letzten Jahren bereits als attraktiven Wohnstandort wahrnimmt und die Gründe für eine mangelnde Attraktivität für andere Bevölkerungsgruppen.

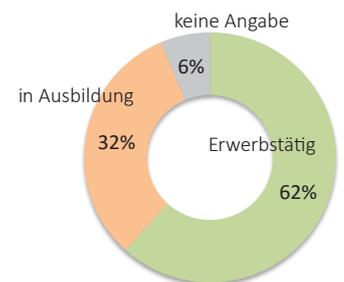
Zusammenfassend kann gesagt werden: Die demografische und soziale Struktur hat sich in den letzten Jahren im Quartier deutlich gewandelt. Abzulesen sind ein deutlicher Trend hin zu einem höheren Ausländeranteil, aber auch hin zu einem Profil als Quartier für jüngere, in Ausbildung befindliche Bewohner. Daraus lässt sich ableiten, dass die Qualitäten des Quartiers als Wohnstandort und die Attraktivität der innerstädtischen Lage grundsätzlich bereits heute, insbesondere von bestimmten Bevölkerungsgruppen, nachgefragt werden. Dafür spricht, dass eine große Mehrheit der Befragten die Wohnsituation als gut bis befriedigend bewertet. Durch den Leerstand und eine Reihe von Brachen im Quartier besteht die Chance, dass in den nächsten Jahren dieser Trend eine Fortsetzung finden kann, da noch Flächen- und Raumpotentiale vorhanden sind.

Die Gründe für die mangelnde Attraktivität des Wohnstandortes für andere Bevölkerungsgruppen erschließt sich dagegen deutlicher über die anderen Analysefelder.

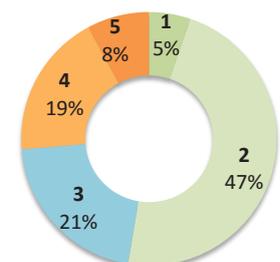


- Hauptwohnsitz
- Nebenwohnsitz

15 Bevölkerungsanteile Haupt- und Nebenwohnsitz im Vergleich mit der Gesamtstadt



Sind Sie erwerbstätig / in Ausbildung?



Wie viele Zimmer hat Ihre Wohnung?

16 Umfrageergebnisse der Bewohnerbefragung im Mai/Juni 2016

Bevölkerungsbilanz 2010-2015

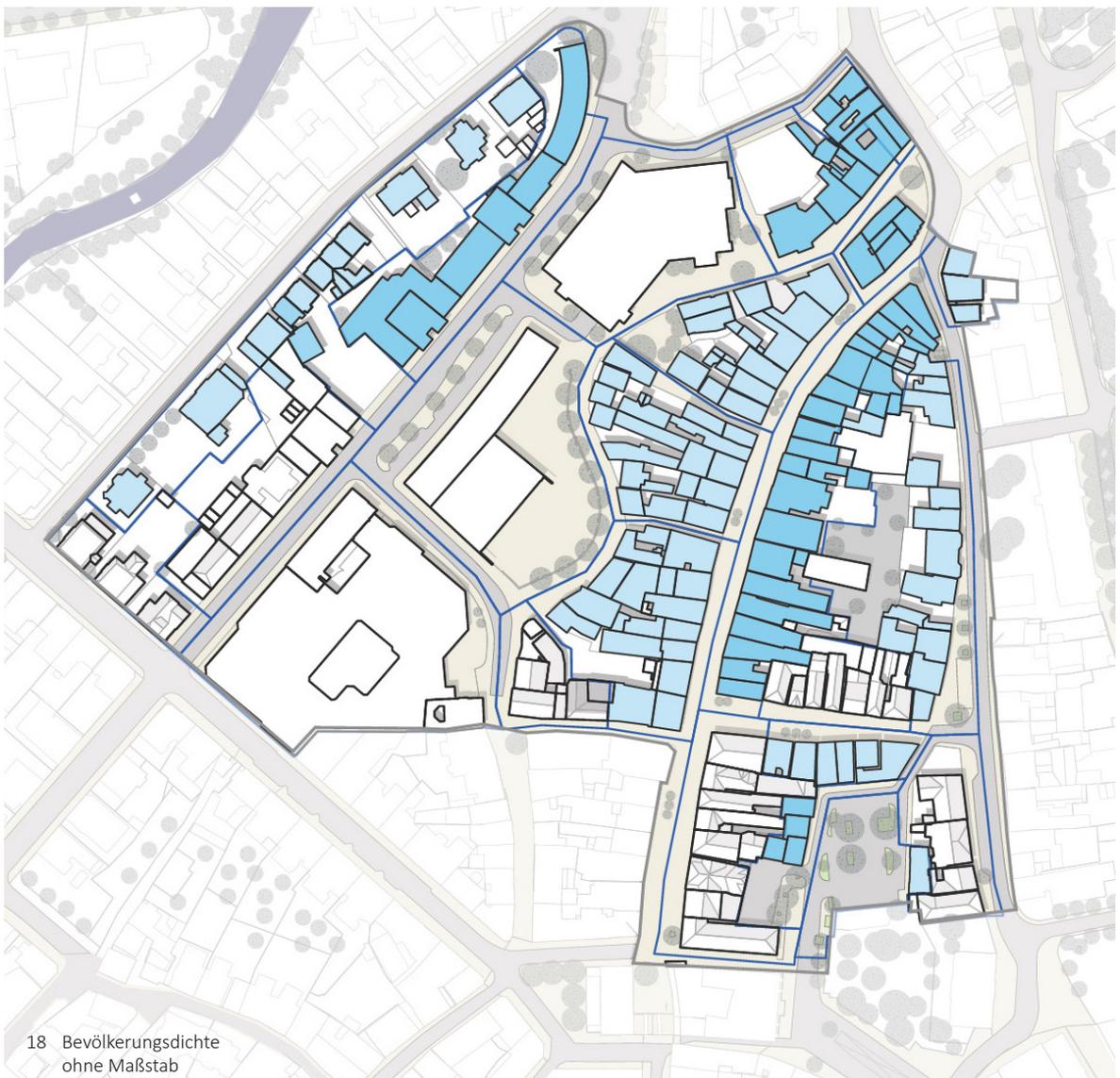
- Zunahme mehr als 10 Einwohner
- Zunahme 5-10 Einwohner
- Zunahme 0-5 Einwohner
- Abnahme 0-5 Einwohner
- Abnahme 5-10 Einwohner
- keine Veränderung /
kein Wohngebäude
- Kontur statistischer Block



Bevölkerungsdichte

- Höchste Dichte (<25m² GGF/EW)
- mittlere Dichte (25-47,6m² GGF/EW)
- Geringe Dichte / Unbewohnt

- Kontur statistischer Block



18 Bevölkerungsdichte
ohne Maßstab

2.3 Städtebauliche Struktur

Grundsätzlich kennzeichnet das Gebiet seine zentrale Lage in der Stadtkulturelle, öffentliche und soziale Einrichtungen, Einkaufsmöglichkeiten, aber auch Grün- und Erholungsräume sind auf kurzem Wege erreichbar. Die historisch gewachsenen Strukturen bestimmen auch heute die städtebauliche Situation. Auf der einen Seite die historische Steinwegvorstadt entlang des ehemaligen Handelsweges mit ihren schmalen Parzellen, hoher Dichte und entsprechend wenigen Freiräumen. Sie verfügt über eine prägnante Baustruktur, die nach wie vor als Ensemble wirkt und hat einen dementsprechend hohen stadträumlichen Identifikationswert, auch im gesamtstädtischen Kontext. Auf der anderen Seite findet sich die aufgelockerte, historistische Bahnhofsvorstadt im Westen des Untersuchungsgebietes, jedoch deutlich getrennt durch die Hindenburgstraße, die in ihrer Ausgestaltung und mit ihrer Verkehrsbelastung eine starke Barrierewirkung entfaltet. Zwischen diesen beiden charakteristischen Quartieren bilden die Großstrukturen zwischen Hindenburgstraße und Lohgraben eine Zwischenzone aus, die weitgehend unbewohnt und mit unbelebten Erdgeschosszonen, sich als eine weitere Barriere in west-östlicher Richtung auswirkt.

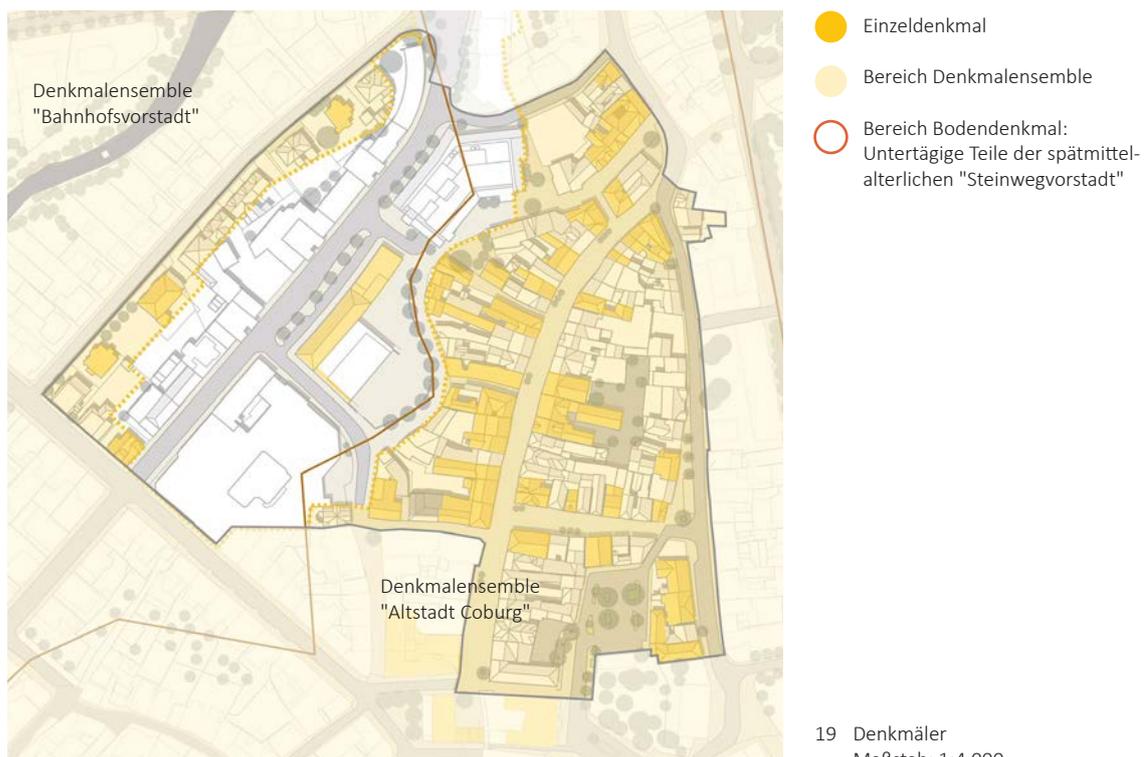
Die in Nord-Süd-Richtung orientierten Haupterschließungen– Hindenburgstraße, Lohgraben und Oberer Bürglaß, können mit Ausnahme des Steinweges, freiräumlich kaum als Vermittler zwischen diesen städtebaulichen Brüchen wirken.

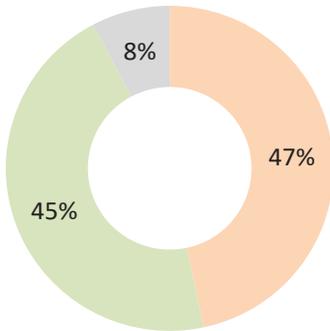
2.4 Gebäudesubstanz, Denkmalpflege und Eigentumsverteilung

Bei dem Blick auf die Darstellung der Denkmäler im Untersuchungsgebiet zeigt sich deutlich das reiche historische Erbe. Fast das gesamte Untersuchungsgebiet ist Teil der geschützten Ensembles »Altstadt Coburg«, »Bahnhofsvorstadt« sowie des Bodendenkmals »Spätmittelalterliche Steinwegvorstadt«. Ausgenommen sind hier nur die baulichen Entwicklungen der Fünfziger bis Achtziger Jahre entlang der Hindenburgstraße. In dieser von Großstrukturen geprägten Zwischenzone zwischen Bahnhofsvorstadt und Steinwegvorstadt findet sich jedoch die ehemalige Hauptpost von 1931 als prägnantes Einzeldenkmal.

Insgesamt weist das Gebiet eine hohe Dichte historischer, denkmalgeschützter Bausubstanz unterschiedlichster Epochen auf. Das Spektrum reicht von Vorstadtvillen im Westen bis hin zu den typischen Gerberhäusern entlang des historischen Hahnflusses, den Wohn- und Geschäftshäusern entlang der alten Handelsstraße und dem Bürglaßschlösschen am Gemüsemarkt/ Josias-Garten.

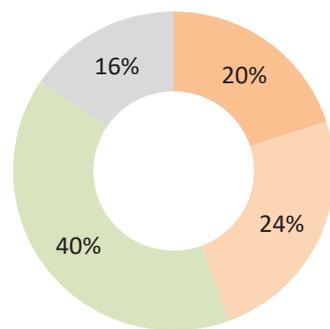
Der Bestand an historischen und geschützten Gebäuden bedeutet zugleich eine nur begrenzte Anpassungsfähigkeit der Bausubstanz an zeitgemäße Nutzungen bzw. zeitgenössische Nutzungsansprüche. Die zahlreichen Leerstände zeigen in dieser Hinsicht die Problematik im Quartier auf. Leerstand mit dem oftmals einhergehenden, schleichenden Verfall ist wiederum eine der Hauptbedrohungen für die wertvolle historische Bausubstanz im Einzelnen, aber auch die Qualität des Ensembles im gro-





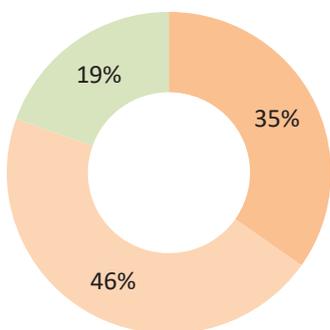
Sind Sanierungsmaßnahmen an Ihrer Immobilie notwendig?

ja nein keine Angabe



Beabsichtigen Sie, Sanierungsmaßnahmen vorzunehmen?

ja, umfassende Maßnahmen
ja, kleinere Maßnahmen
nein keine Angabe



Wann sind die Maßnahmen geplant?

in den nächsten 2 Jahren
in 2 bis 5 Jahren
in 5 bis 10 Jahren

ßen Zusammenhang. Der Verlust der historischen Bausubstanz und die damit einhergehende Fragmentierung der städtischen Struktur ist als eines der größten Risiken für das Quartier anzusehen. Neben der Korrelation zwischen Nutzung und (nur bedingt anpassbarer) historischer Bausubstanz sind hier auch noch der erhöhte Koordinierungsbedarf bei Sanierungstätigkeiten durch die hohe bauliche Dichte zu nennen, so wie die Notwendigkeit zur energetischen Ertüchtigung der Gebäude, um die übergeordneten Klimaschutzziele zu erreichen und um auch in Zukunft sozialverträgliche und bezahlbare Nebenkosten im Quartier zu ermöglichen.

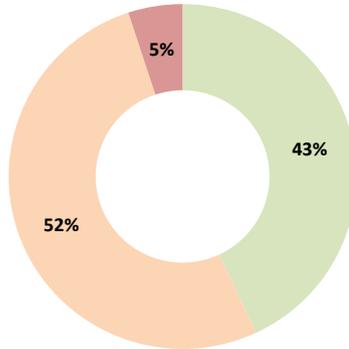
Die Umfragen und Begehungen zeigen hier u.a. einen Zusammenhang zwischen Leerstand und Zustand der Bausubstanz. Im Quartier zeigt sich aber auch der Fall, dass adäquate Nutzungen nicht nur durch die Gebäudesubstanz als solche verhindert werden, sondern auch durch ihre mangelhafte freiräumliche Anbindung, so etwa am Lohgraben. Hier wurde durch die Deckelung des Hahnflusses in den 1960er Jahren das Geländeneiveau so weit angehoben, dass die Erdgeschosszonen in ihrer Funktion gestört sind.

Im Rahmen der Voruntersuchungen wurde der Bauzustand aller 137 im Gebiet befindlichen Gebäude zunächst durch äußerliche In-Augenscheinahme eingeschätzt. Weiterhin wurden die Eigentümer mit Fragebögen unter anderem zu Gebäudezustand, Sanierungsbedarf und Sanierungswilligkeit befragt. Hierdurch konnten Angaben zu 61 Objekten im Untersuchungsgebiet gewonnen werden. Es zeigt sich, dass ca. die Hälfte der Eigentümer kleinere und umfassendere Sanierungsmaßnahmen anstrebt und diese auch zum großen Teil im nächsten 5-Jahres-Zeitraum umsetzen möchte.

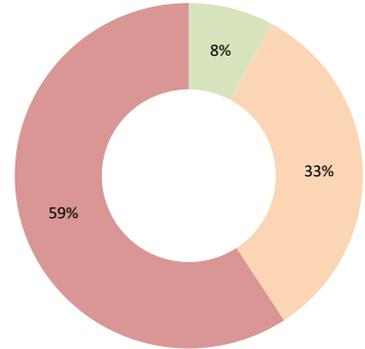
Bei 79 Gebäuden (entspr. 58% des Gebäudebestandes) konnten zusätzliche Erhebungen durch Begehungen seitens der Wohnbau Stadt Coburg GmbH und des Stadtbauamtes in die Voruntersuchungen einfließen.

Die wichtigsten Ergebnisse der Datenauswertung sind in den Abbildungen 20 bis 22 dargestellt. Zusammengefasst wird die Bausubstanz mit leichten bis starken Mängeln als solide bewertet, nur bei 5% (in absoluter Zahl: 4 Gebäuden) werden starke Mängel konstatiert. Dieses Gesamturteil spiegelt sich bei der detaillierten Bauteilbetrachtung auch in guten bis mittelmäßigen Bewertungen bei Belichtung/Belüftung und Grundrissfunktion wider. Als insgesamt mangelhaft wird der energetische Standard beurteilt, was mit der überwiegend als mangelhaft beurteilten äußeren Gebäudehülle (Außenwänden, Fenster, Dach) einher geht. Auch die Feuer-sicherheit des Gebäudebestandes weist fast durchgehend Mängel auf.

- Legende:
- ohne leichte Mängel (gut)
 - leichte bis starke Mängel (mittel)
 - starke bis sehr starke Mängel (schlecht)



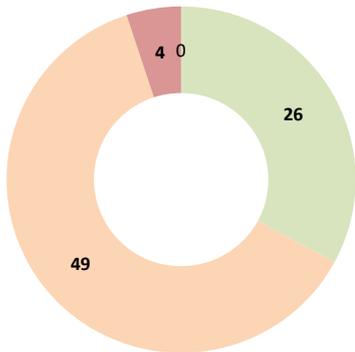
21 Bauzustand gemäß Begehung WSCO



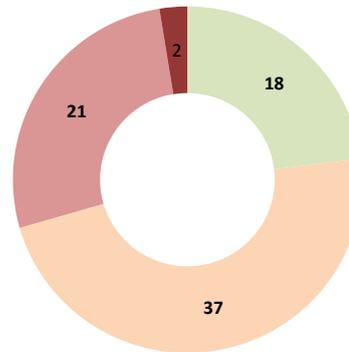
22 Energetischer Standard

23 Detailauswertung Gebäudebegehungen
WSCO GmbH

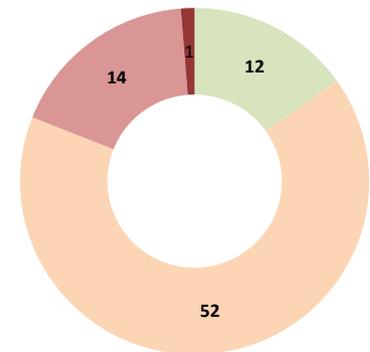
- Legende:
- ohne Mängel
 - leichte Mängel
 - starke Mängel
 - sehr starke Mängel



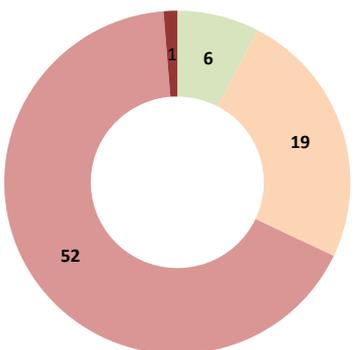
Belichtung und Belüftung



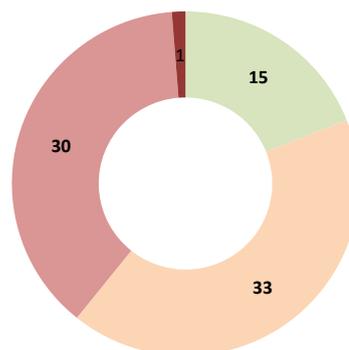
Grundrissfunktion



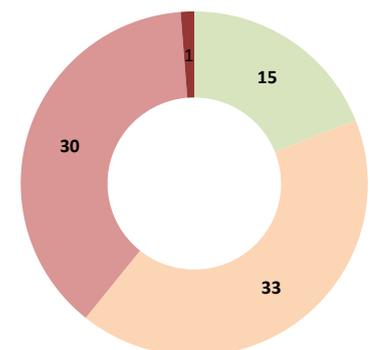
Feuersicherheit



Außenwände



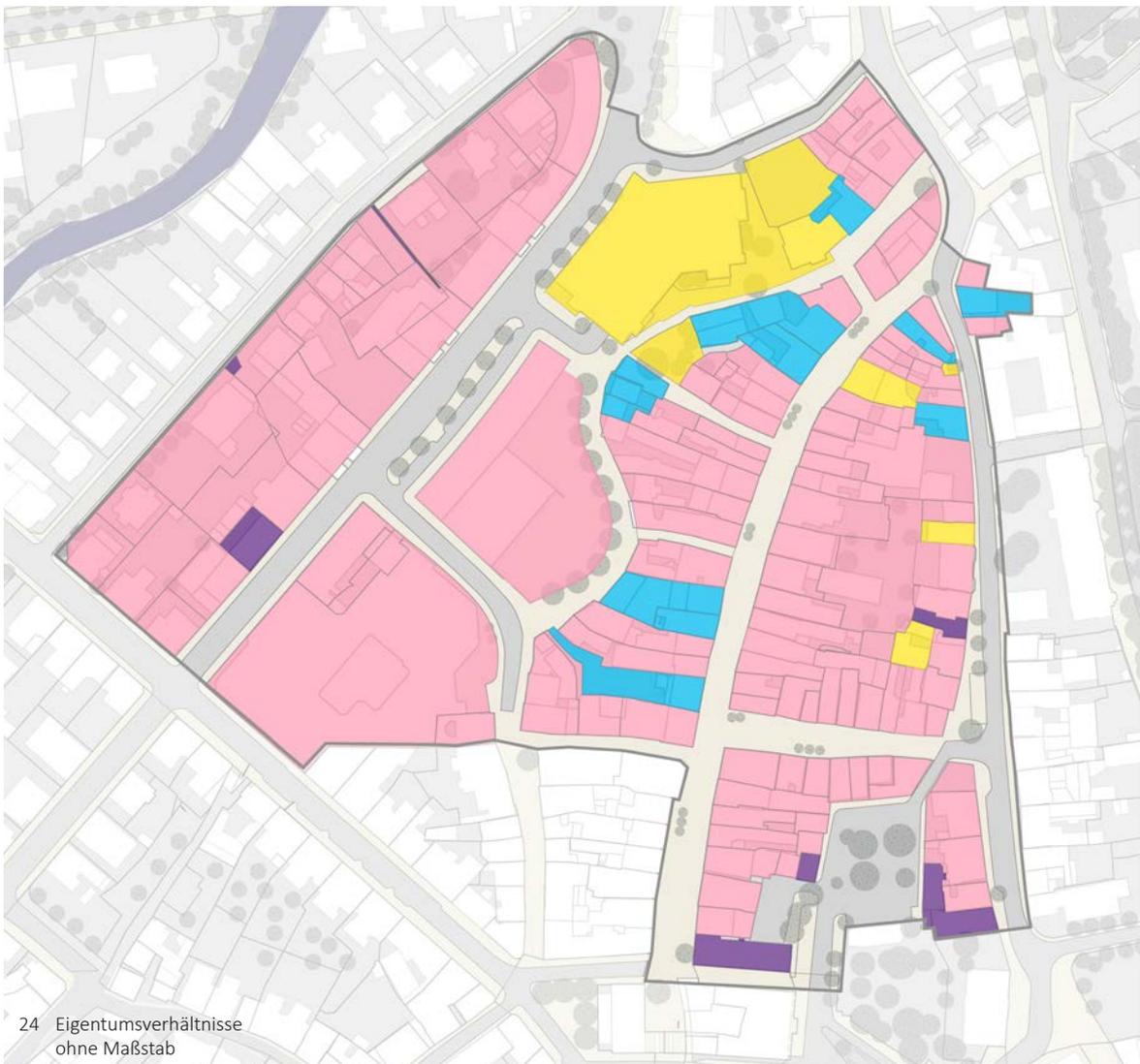
Fenster



Dach

Eigentumsverteilung

- Privateigentum
- Stadt Coburg
- Wohnbau Stadt Coburg GmbH
- Treuhandvermögen WSCO GmbH



24 Eigentumsverhältnisse
ohne Maßstab

2.5 Nutzungsstruktur und lokale Ökonomie

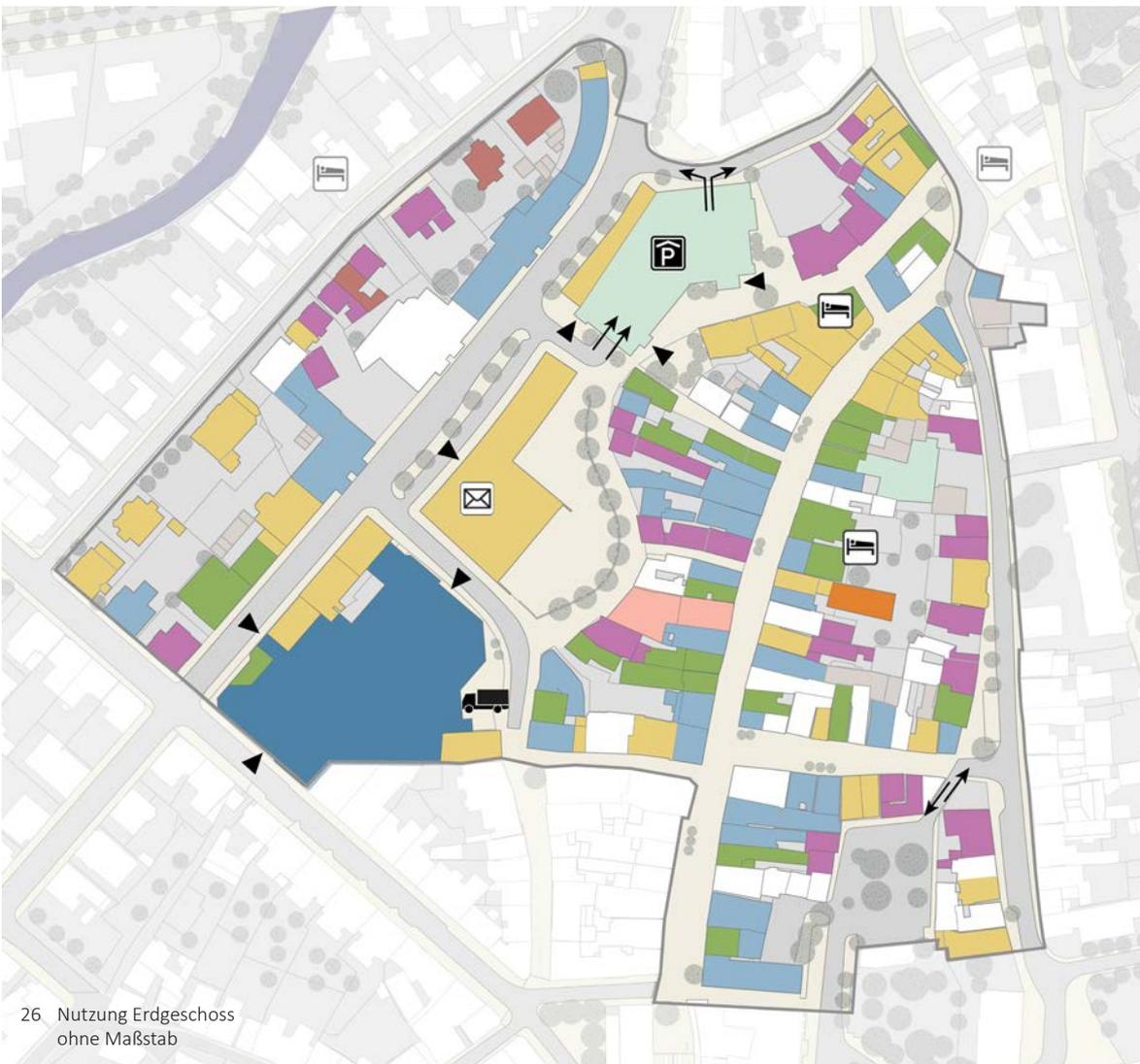
Die Nutzungsstruktur im Gebiet, insbesondere in den Erdgeschossen, ist nach wie vor dominiert durch eine Einzelhandelsnutzung. Dies gilt besonders für den Steinweg, wobei der Einzelhandel in Richtung Norden abnimmt. Im Süden, zwischen Spitaltor und Unterem Bürglaß, aber auch noch bis etwa zur Brunnngasse fungiert der Steinweg noch als Ergänzungslage zur Spitalgasse mit den bekannten Anbietern und größeren Handelsketten. Das Profil als »Straße der kleinen Fachgeschäfte« hat der Steinweg jedoch in den letzten zwanzig Jahren zunehmend verloren. Der allgemeine Strukturwandel im Einzelhandel mit seiner Entwicklung hin zu größeren Flächen und einer Tendenz weg vom inhabergeführten Geschäft hat sich auch hier bemerkbar gemacht. Andere Lagen in der Innenstadt haben dagegen an Profil gewonnen (Ketschenvorstadt, Webergasse etc.), so dass hier bei den Kunden eine klarere Vorstellung besteht, welche Sortimente man wo in Coburg findet. Der Steinweg bleibt in dieser Hinsicht blass. In den vergangenen Jahren gelang es nicht, einen attraktiven Anziehungspunkt für die Einkaufenden am Nordende zu etablieren, so dass sich insbesondere Ortsfremden nicht erschließt, was sie im weiteren Verlauf des Steinweges erwarten können. Das Kino im Anschluss an den Hahnmühlenweg stellt einen wichtigen Baustein hinsichtlich des innerstädtischen Freizeitangebotes dar und ergänzt das Gastronomieangebot im Steinweg. Mit überwiegender Abendnutzung und durch die "Lage in der 2. Reihe" kann es jedoch die Funktion als nördlicher Kristallisationspunkt nicht übernehmen.



25 Einzelhandel im Steinweg, Blick in Richtung Spitaltor

Erdgeschossnutzung

- | | | | | | |
|---|-------------------|---|--------------------------|---|----------------------|
| ○ | Leerstand | ● | Gesundheit | ▶ | Hauptein-/ausgang |
| ● | Wohnen | ● | Bildung | → | Zu-/Abfahrt |
| ● | Einzelhandel | ● | Parken | 🚚 | Anlieferung Kaufhaus |
| ● | Kaufhaus | ● | Kartierung nicht möglich | | |
| ● | Dienstleistung | ☒ | Poststelle | | |
| ● | Gastronomie Bar | 🅑 | Parkhaus | | |
| 🏠 | Beherbergung | | | | |



26 Nutzung Erdgeschoss
ohne Maßstab

Die Lage »Steinweg« ist heute deutlich profiliert als »Quartier, wo sich die Coburger und ihre Gäste abends treffen und ausgehen« (vgl. ISEK – Fortschreibung Einzelhandel). Der Steinweg hat sich in den letzten Jahren zu einer »Gastronomie- und Kneipenmeile« entwickelt, was sich auch klar im Nutzungsplan ablesen lässt. In dieser Hinsicht scheint die Nutzungsstruktur die Lage an einem autofreien Stadtraum und vor dem Hintergrund des historischen Stadtbildes mit seiner hohen Aufenthaltsqualität für sich zu nutzen.

Eingestreut in die Kneipenszene sind auch einige Clubs und Tanzlokale, welche, zusammen mit der Aussengastronomie und den sich vor den Lokalen aufhaltenden Personen, für verschiedentliche Beschwerden über Lärm- und Müllbelastung im Quartier verantwortlich sind. Ein Image als »Problemquartier« lässt sich seitens der Stadtverwaltung jedoch statistisch nicht nachweisen, die Beschwerdelage ist rückläufig. Trotz der Entwicklung zum Ausgehviertel hatte der Steinweg seit 2010 eine positive Bevölkerungsentwicklung zu verzeichnen (vgl. Kapitel 2.2). Insbesondere im Hinblick auf Lärmemissionen lässt sich jedoch ein gewisser Nutzungskonflikt zwischen Wohnen und der Ausgehmeile ablesen (vgl. folgendes Kapitel).

Neben der Gastronomie wird der Steinweg in Richtung des nördlichen Endes zunehmend auch von Dienstleistungsangeboten geprägt, so wie etwa ein Verlagshaus, Fortbildungseinrichtungen und auch Büros.

Kultureinrichtungen oder andere öffentliche Einrichtungen finden sich dagegen – mit Ausnahme des Bürglaßschlösschens (Mehrgenerationentreff) – nicht im Quartier, sind jedoch fußläufig in der Innenstadt zu erreichen. Das Parkhaus an der Post im Norden des Quartiers ist insbesondere in Hinblick auf die Fußgängerfrequenz eine wichtige Einrichtung für das Quartier. Auch die Großstrukturen Post sowie das Kaufhaus in der Mohrenstraße/Ecke Hindenburgstraße zählen dazu. Der Steinweg selbst kann jedoch von diesen Einrichtungen kaum profitieren. Viele Passanten nutzen den Lohgraben um sich in Richtung Kernstadt- Spitalgasse-Markt etc. zu bewegen. Hier können sie jedoch kaum zu einer Belebung des Einzelhandels beitragen, da hier nur wenige Ladenlokale vorhanden – und möglich – sind.

In der Hindenburgstraße ist die Nutzungsstruktur dispers; hier finden sich im Gegensatz zum Steinweg auch größere Einzelhandelsflächen, u.a. für Einrichtungsbedarf und Möbel. Die Seifarthofstraße beheimatet vor allem auffallend viele Arztpraxen, während am Oberen Bürglaß im Vergleich zu den anderen Straßen im Quartier nur einige wenige Einzelhändler und vereinzelt Gastronomie angesiedelt sind.



27 Beispiele für die rund 30 Gastronomiebetriebe im Quartier

Über das gesamte Quartier verteilt findet sich zahlreicher Leerstand. Auf Grundlage der Rückmeldungen der Eigentümer, der Begehungen durch die Wohnbau Stadt Coburg GmbH und der äußerlichen Aufnahme wurden die Leerstände-ohne Anspruch auf Vollständigkeit- kartiert. Gemäß dieser Erfassung weisen 36 Gebäude von 137 teilweise Leerstand auf. 2 Gebäude stehen komplett leer, ein drittes wird lediglich im Erdgeschoss mit einer Zwischennutzung bespielt. Das bedeutet, dass insgesamt ca. 27% des Gebäudebestandes von Leerstand betroffen ist. Oft sind hier nicht nur einzelne Wohnungen betroffen, sondern alle Obergeschosse.



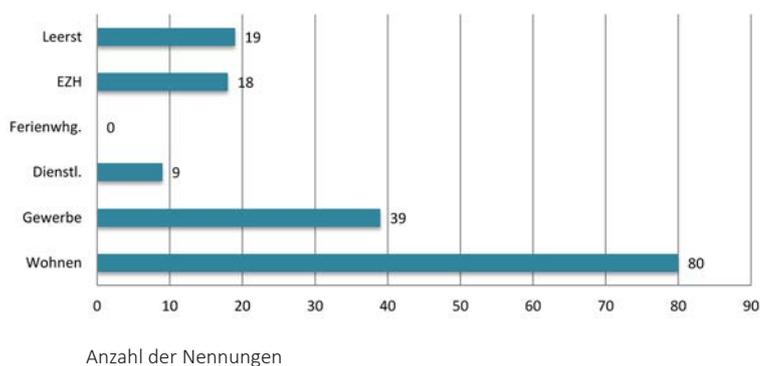
28 Leerstehendes Ladenlokal im Steinweg
2016

2.6 Nutzungsstruktur – Wohnen

Im Gegensatz zu den Erdgeschossen findet sich in den Obergeschossen weitgehend eine Nutzung als Wohnraum. In der im Mai und Juni 2016 durchgeführten Befragung der Bewohner und den Bürgerworkshops ergab sich folgendes Bild: Vor allem die zentrale Lage im Herzen der Stadt, mit den kurzen Wegen zu allen Einrichtungen, trägt zur heute bereits hohen Attraktivität des Quartiers bei. Auch die Wohnsituation wird insgesamt durchaus positiv bewertet. Dies wird auch deshalb so gesehen, weil das Preisniveau im Quartier als noch sehr bezahlbar empfunden wird.

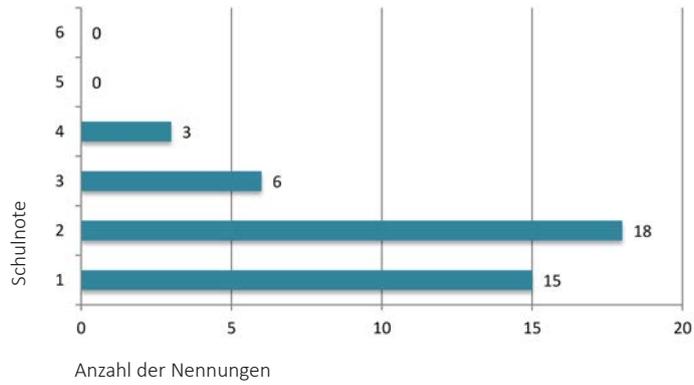
Die mit dem Wohnen im Quartier verbundenen Nachteile sind den Bewohnern jedoch auch bewusst und wurden in der Bürgerbeteiligung ebenfalls deutlich benannt: Dies sind zum einen der veraltete Standard der Gebäude beim Thema Energie und Energieeinsparung. Zum anderen sind dies die Lärmemissionen im Steinweg – ein hoher Anteil der Befragten gibt an, dass mehr als 2x in der Woche eine hohe Lärmbelastung auftritt. Hinzu kommt, dass – insbesondere von den älteren Bewohnern – die Lebensmittelversorgung im Quartier als nicht optimal angesehen wird.

Die Zunahme der Bevölkerung im Bereich des Steinweges zeigt jedoch auch, dass die genannten Nachteile und Mängel hier grundsätzlich nicht zur Verdrängung des Wohnens geführt haben. Der Wohnraum, der hier vorzufinden ist, verfügt jedoch über ein spezifisches Profil (nicht barrierefrei erschlossen, keinen eigenen Parkplatz, keinen privaten Freiraum, unteres Preissegment). Die genannten quartiersspezifischen Bedingungen verhindern in ihrer Gesamtheit bisher das Entstehen differenzierter Wohnformen in diesem Bereich .

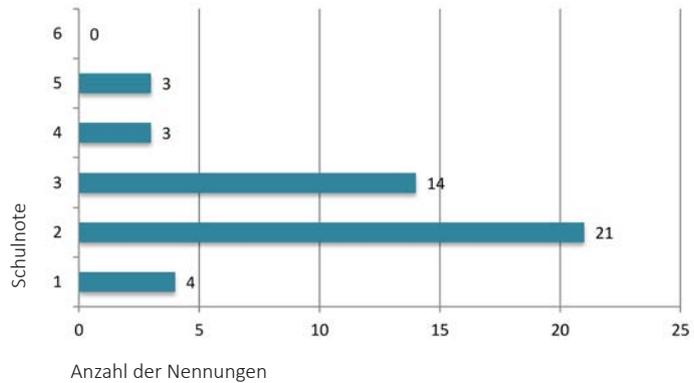


29 Befragung der Eigentümer zur Art der Nutzung ihrer Immobilie (Anzahl Nennungen)

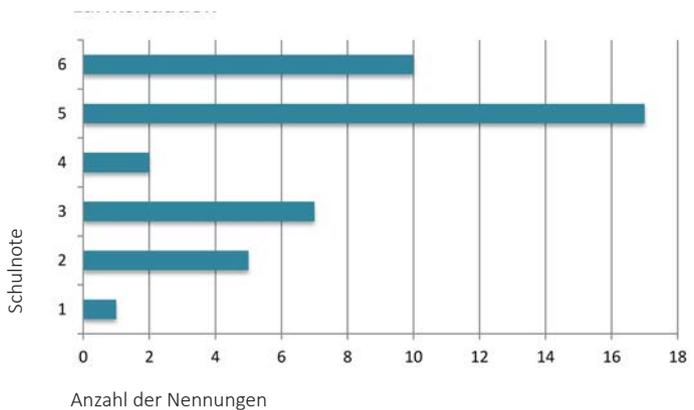
30 Befragung der Bewohner zur Zufriedenheit mit ihrem **Wohnumfeld** (Lage, Erreichbarkeit, Versorgung)
Gesamtnote 1,92 (gut bis sehr gut)



31 Befragung der Bewohner zur Zufriedenheit mit der Qualität ihrer Wohnung (allgemein, Zuschnitt, privater Freiraum)
Gesamtnote 2,6 (befriedigend bis gut)
positiv: günstiger Preis
negativ: Wärme-/Schallisolierung



32 Befragung der Bewohner zur Lärmsituation
Gesamtnote 4,4 entspr. "regelmäßige, häufige Lärmbelästigungen"
1- keine
2- kaum
3- gelegentlich (Großveranst.)
4- regelmäßig (1 mal im Monat)
5- häufig (1-2 mal pro Woche)
6- ständig, inakzeptabel



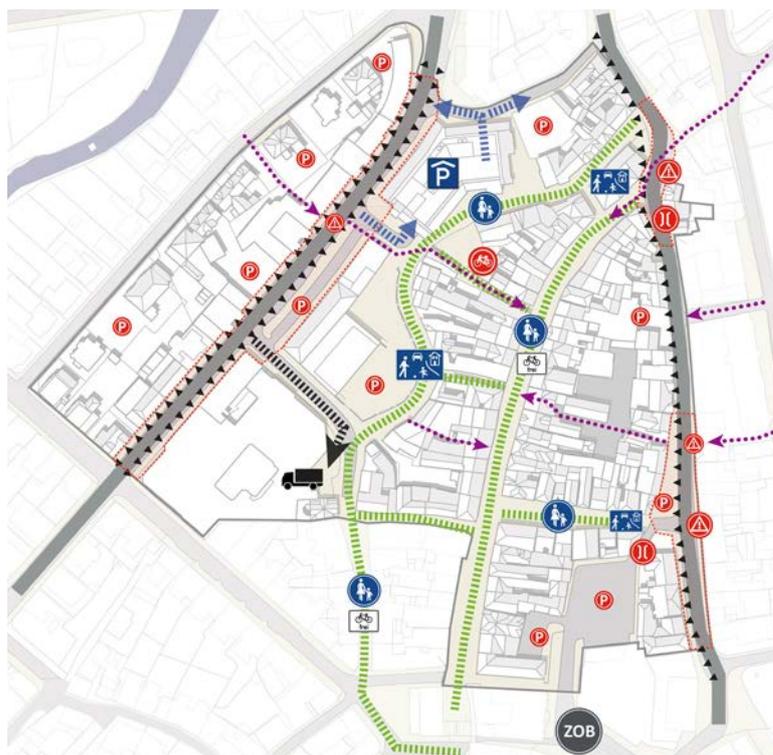
2.7 Mobilität

Fließender Verkehr: Der Durchgangsverkehr wird im erweiterten Kontext über die Bundesstraße 4 westlich der Innenstadt vorbeigeführt. Im Innenstadtbereich wird die Hauptverkehrslast über die Verbindung Bamberger Straße – Goethestraße – Viktoriastraße – Löwenstraße – Hindenburgstraße geführt. Die Verkehrsbelastung auf dem Oberen Bürglaß konnte bereits durch die straßenräumliche Umgestaltung des Theaterplatzes und mit verkehrsrechtlicher Einrichtung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches (20 km/h) nachhaltig um rund ein Drittel des Verkehrsaufkommens reduziert werden. Die heutige Verkehrsbelastung liegt bei ca. 8.200 KFZ/24h. Insbesondere der Obere Bürglaß ist dabei in seinem Straßenprofil sehr eng, hingegen wirkt der 3-spurige Ausbau der Hindenburgstraße in Teilen deutlich überdimensioniert. In beiden Straßen erfahren die Gebäude, aber auch der öffentliche Freiraum eine Schwächung ihrer Funktion durch das hohe Verkehrsaufkommen. Beide Verkehrsachsen wirken zudem als starke Barriere zwischen der Steinwegvorstadt und dem übrigen städtischen Kontext. Insbesondere die Engstelle am nördlichen Ende des Steinweges, an der Kreuzung mit dem Oberen Bürglaß und der Heiligkreuzstraße beeinträchtigt die Anbindung gen Norden.

Der Kernbereich der Steinwegvorstadt ist dagegen weitgehend vom motorisierten Verkehr befreit, entweder als Fußgängerzone (Steinweg mit Zuwegungen) ausgebildet oder als verkehrsberuhigter Bereich, so etwa



33 Nadelöhr Oberer Bürglaß



Legende Mobilität

Defizite

-  Schlechte Querungsmöglichkeit Fußgänger
-  Verkehrliche Engstelle
-  Dominanz ruhender Verkehr
-  Starke Beeinträchtigung durch hohe Verkehrsbelastung
-  vorhandene Fußwegeanbindung ohne Qualität
-  Beeinträchtigung durch Anlieferung
-  Sanierungs- bzw. Neuordnungsbedarf Straßenraum
-  Fehlende Abstellmöglichkeit für Fahrräder

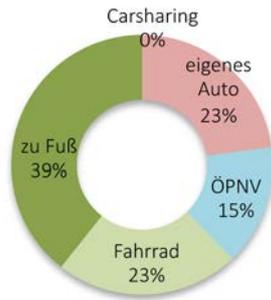
Potenziale

-  Fußgängerzone
-  Verkehrsberuhigter Bereich
-  Durchfahrt für Fahrräder
-  Zentraler Busbahnhof
-  Parkhaus Post
-  Wichtige Fußwegeverbindungen

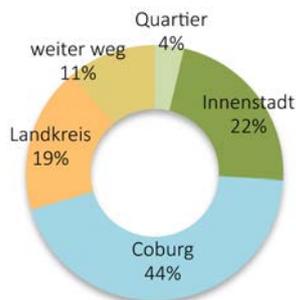
Sonstiges

-  Zu-/Abfahrt Parkhaus
-  Zu-/Abfahrt Anlieferung

34 Mobilität
Maßstab: 1:4.000

Verkehrsmittel

- 35 Ergebnisse der Befragung der Quartiersbewohner:
"Welche Verkehrsmittel nutzen Sie im Alltag?"

Arbeitsstelle

- 36 Ergebnisse der Befragung der Quartiersbewohner:
"Wo arbeiten Sie?"

am Lohgraben und in der Gerbergasse. Nach Süden setzt sich die Fußgängerzone vom Spitaltor bis zum Markt hin fort.

Beeinträchtigungen erfährt insbesondere der verkehrsberuhigte Freiraum am Lohgraben durch großzügige Anlieferungsgebiete am Kaufhaus und die Einfahrten in das Parkhaus.

Modalsplit: Die Umfrage unter den Bewohnern des Untersuchungsgebietes zeigt, dass sie sich vorwiegend zu Fuß oder mit dem Rad bewegen, so wie auch Coburg insgesamt einen hohen Anteil an Fahrrad- und Fußgängerverkehr aufweist (vgl. Mobilitätssteckbrief für Coburg, TU Dresden 2013). Die in den Befragungen am Quartier geschätzte Qualität der kurzen Wege wird auch in den Nennungen zum Arbeitsort bestätigt: Bei 73% der Befragten liegt dieser in der Stadt Coburg, nur 23% der Bewohner geben an, dass sie in ihrem Alltag regelmäßig ein Auto benutzen.

Die Fahrradinfrastruktur ist dabei jedoch im Quartier nicht weiter entwickelt und als lückenhaft zu bewerten: Weder die Hindenburgstraße, die Seifartshofstraße, noch der Obere Bürglaß weisen einen Fahrradweg, bzw. einen Fahrradschutzstreifen auf. Innerhalb des Quartiers ist das Radeln zwar möglich, jedoch fehlen hier eindeutige, schnell erkennbare Orientierungsmöglichkeiten sowie geeignete Infrastrukturen wie zum Beispiel sichere Abstellmöglichkeiten sowohl für die Öffentlichkeit als auch für die Anwohner.

Die Anbindung an den ÖPNV kann als sehr gut bewertet werden. Gleich am Rande des Untersuchungsgebietes, auf dem Theaterplatz, südlich des Gemüsemarktes, befindet sich ein zentraler Busbahnhof an dem alle Stadtbuslinien (»Rendezvous-System«) halten. Auch an der Post in der Hindenburgstraße und am Nordende des Steinweges halten Busse. Diese sind im Stadtverkehr weitestgehend barrierefrei zu nutzen. Die Haltestellen im Bereich Steinweg und Oberer Bürglaß stellen hier eine Ausnahme dar. Sie bedürfen der Qualifizierung hinsichtlich Barrierefreiheit,

- 37 Vereinzelt sind im Quartier Fahrradabstellmöglichkeiten vorhanden, jedoch wurde in den Befragungen ein erheblicher Mangel an sicheren Stellplätzen sowohl für Kunden und Besucher als auch für Anwohner gesehen.



Nutzungsqualität und ihrer städtebaulichen und verkehrsrechtlichen Integration.

Der ruhende Verkehr im Quartier wurde zum einen aktuell durch die Arbeit an der Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes zur gleichen Thematik («Parkraumkonzept Innenstadt»), zum anderen durch die eigene Umfrage im Mai/Juni 2016 sowie in den verschiedenen Bürgerbeteiligungen untersucht und diskutiert. Die Thematik erweist sich als neuralgisch für die Einzelhandelsfunktion des zentral in der Stadt gelegenen Quartiers, aber auch für die Qualität des Wohnstandortes und die (Nicht-) Nutzbarkeit der öffentlichen Stadträume.

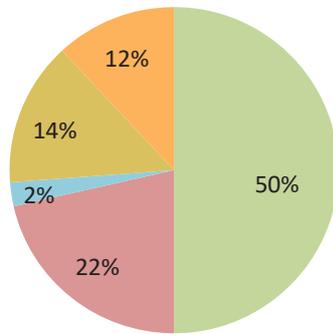
Im Ergebnis kann zunächst konstatiert werden, dass Coburg, bezogen auf die Einzelhandelsflächen, über ausreichend viele Parkplätze verfügt. Quantitativ und auch qualitativ (Lage und Entfernung zu den Einzelhandelsgeschäften, Ausgestaltung, Preis) kann das Angebot für Kunden des Einzelhandels als adäquat angesehen werden. Basis für die Beurteilung des Stellplatzbedarfes bildet die Studie der CIMA Stadtmarketing GmbH für den Landesverband des bayerischen Einzelhandels e.V. unter der Mitwirkung des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie mit dem Titel "Wirtschaftsstandort Innenstadt:



38 oben:
Seifartshofstraße

39 unten:
versiegelte Flächen zwischen Hindenburgstraße und Seifartshofstraße





- nein, kein Stellplatz vorh.
- Anwohnerparkausweis
- Stpl. in öffentl. Garage
- privater offener PP
- privater PP in Sammelgarage

- 40 Umfrageergebnis
"Verfügen Sie über einen Stellplatz?"
- 41 Flächenversiegelung durch Parken
zwischen Hindenburgstraße und
Seifartshofstraße

"Voraussetzungen und Erfolgsfaktoren für Fußgängerzonen als Standort für den mittelständischen Einzelhandel in Klein- und Mittelstädten Bayerns". In über 50 Klein- und Mittelstädten Bayerns wurden dazu Befragungen durchgeführt und ermittelt, dass die Zufriedenheit sehr groß war, wenn die Zahl der Stellplätze (in einer Entfernung von bis zu 200m zur Fußgängerzone) bezogen auf die Gesamteinwohnerzahl der Stadt bei ca. 1:50 liegt. Für die Stadt Coburg (rd. 41.000 Einwohner) würde dies somit als Richtwert einen Bedarf von ca. 820 Stellplätzen im Einzugsgebiet der Fußgängerzonen ergeben. Auch unter Berücksichtigung von unterschiedlichen Einzugsbereichen und Zentralitätskennzahlen der verglichenen Städte kann somit davon ausgegangen werden, dass Coburg in der Innenstadt ausreichend mit Stellplätzen für den Handel versorgt ist. Allein mit dem Parkhaus Post befinden sich 482 Stellplätze im Untersuchungsgebiet und weitere 423 mit dem Parkhaus Mauer in unmittelbarer Nähe zu den umliegenden Einkaufsstrassen. Diese Feststellung deckt sich mit den Analysen zur Teilfortschreibung des VEP für den Bereich Parkraumkonzept. Eine weitere Beeinträchtigung der Nutzbarkeit der Immobilien am Oberen Bürglaß durch eine Steigerung des Verkehrsaufkommens ist dagegen zu vermeiden.



Im Bereich des Kurzzeitparkens zum Be- und Entladen oder für mobilitätseingeschränkte Menschen wurde jedoch verschiedentlich auf einen Bedarf aufmerksam gemacht. Eine verbesserte Erreichbarkeit der Fußgängerzone in besonderen Fällen sollte punktuell bzw. temporär (zu bestimmten Zeiten) ermöglicht werden.

Die Versorgung der im Quartier lebenden Bevölkerung mit Anwohnerparkraum erweist sich dagegen als problematisch: 50% der Anwohner geben an, über keinen Stellplatz zu verfügen, zugleich geben 38% der Anwohner und 48% der Immobilienbesitzer an, dass die derzeitige Anzahl an Plätzen nicht ausreichend ist. Die Teilfortschreibung des VEP für den Bereich Parkraumkonzept ermittelt ebenfalls einen nicht gedeckten Bedarf an Anwohnerparkplätzen.

Insgesamt stehen für Anwohner sowie Besucher, Einpendler, Kunden und andere im Parkhaus Post 482 Stpl., auf dem Gemüsemarkt 61 Stpl., in der privaten Tiefgarage Bürglaß 46 Stpl., auf dem Postareal ca. 58 Stpl. und mind. 150 weitere Stellplätze im Straßenraum, auf Grundstücksbrachen und in privaten Höfen und Tiefgaragen, zusammen rund 800 Stellplätze, im Untersuchungsgebiet zur Verfügung.

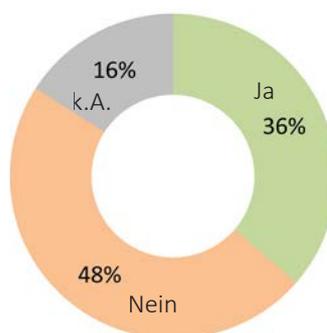
Der Bereich westlich des Steinweges ist mit dem Parkhaus Post dabei vorteilhafter ausgestattet als der Bereich östlich des Steinweges. Die Untersuchungen im Rahmen des Parkraumkonzeptes zeigen, dass insbesondere das Anwohnerparken auf dem Gemüsemarkt sich als nicht ausreichend erweist. Zudem ist hier die Zu- und Ausfahrt in Richtung Oberer Bürglaß als sehr ungünstig in Hinblick auf Verkehrsfluß und Sicherheit zu bewerten. Gleichzeitig wird die Wohnfunktion am Platz durch das Parken



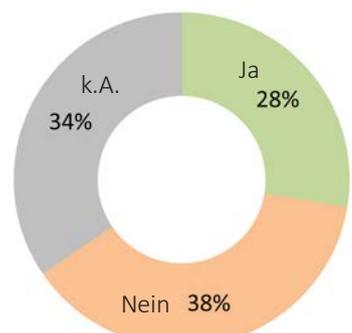
42 Parken auf dem Gemüsemarkt

43 Die einzige Erschließung des Parkplatzes auf dem Gemüsemarkt erfolgt über die einspurige Zufahrt zum Oberen Bürglaß

Eigentümer



Bewohner



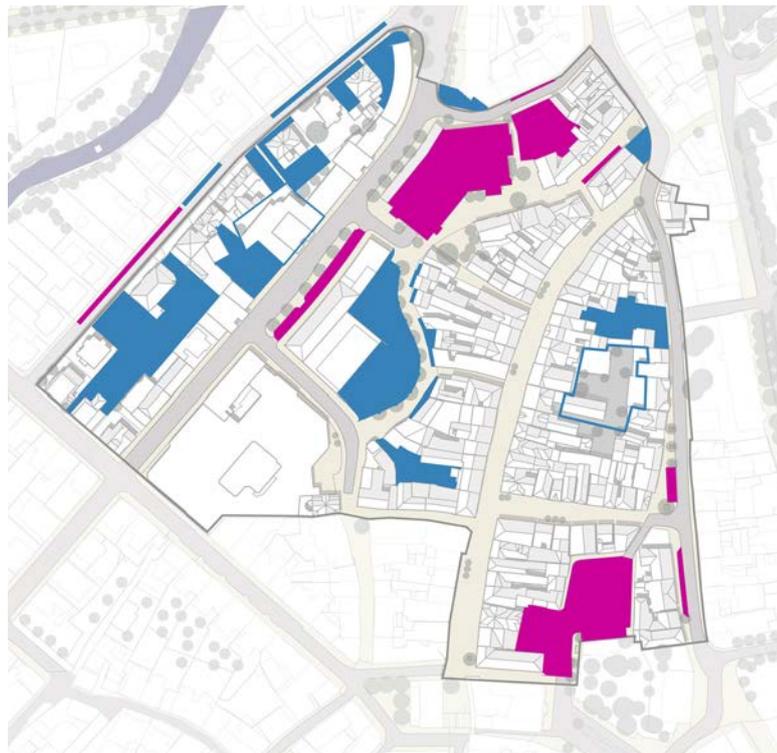
44 Umfrageergebnisse zur Frage "Sind die vorhandenen Stellplätze ausreichend?"

und die damit verbundenen Verkehrsbelastungen erheblich beeinträchtigt.

In diesem Zusammenhang ist bemerkenswert, dass im Untersuchungsgebiet bereits heute extensive Flächen für das Parkieren gebraucht werden: Von den 40.400m² Freiflächen im Quartier (überbaute Fläche 33.700m²; Gesamtfläche 74.100m²) werden 10.200m² als Abstellfläche für Fahrzeuge genutzt, was heißt, dass rund 1/4 des Freiraumes - rechnet man das Parkhaus Post hinzu gar 1/3 der Flächen - auf das Parken entfallen. Die daraus resultierende ausgedehnte Flächenversiegelung ist besonders im Blockinnenbereich zwischen Seifertshofstraße und Hindenburgstraße augenfällig.

Darüber hinaus sollte das Parken nicht nur in Hinblick auf den PKW betrachtet werden: In den Bürgerbeteiligungsveranstaltungen wurde vielfach auf einen Mangel an Fahrradstellplätzen hingewiesen und dies vor dem Hintergrund, dass entsprechend der Bewohnerbefragung das Fahrrad mit dem größten Anteil von 40% als wichtigstes Fortbewegungsmittel im Quartier benannt wird.

- Öffentliches Parken
- Privates Parken
- Private Tiefgaragen



45 Kartierung der zum Parken genutzten Flächen im Untersuchungsgebiet
Maßstab: 1:4.000

2.8 Öffentlicher Raum

Das untersuchte Gebiet wird durch 4 nord-südlich verlaufende Haupträume geprägt:

Dies ist zum einen die Hindenburgstraße im Westen, als eine der Hauptverkehrsadern der Stadt und mit ihren Großstrukturen zu beiden Seiten. Die Gebäude aus den 60er, 70er und 80er Jahren des letzten Jahrhunderts brechen insbesondere im näheren Kontext des Stadtkernes den üblichen Maßstab in der Körnung, im Volumen und zum Teil auch deutlich in der Höhe. Sie lassen hier aber auch einen urbanen, verdichteten Charakter entstehen. Gleichzeitig finden sich in der Hindenburgstraße hohe Emissionsbelastungen durch den Verkehr, so dass die Wohnqualität entlang der Straße als eingeschränkt bewertet werden muss. Durch den engen Straßenquerschnitt gilt dies auch für die Erdgeschosszonen. Es dominiert der Autoverkehr; Fahrradschutzstreifen oder ähnliches finden sich nicht.

Der zweite Hauptraum ist der Lohgraben, der sich von der Hahnmühle im Norden entlang des Laufes des alten Hahnflusses nach Süden erstreckt. Bei dem Hahnfluss handelte es sich um einen künstlich angelegten Wasserlauf, der zur Versorgung der Mühle, aber auch für die Gerberhäuser zwischen Steinweg und Lohgraben angelegt wurde. In den 1960er Jahren



46 Fußgängerzone Steinweg und derzeitige Zugangsregelung

wurde der Wasserlauf überdeckt und seither unterirdisch in einem Rohr geführt. Die Überdeckung hob das Straßenniveau teilweise soweit an, dass nun in einigen Bereichen Stufen nach unten geführt werden müssen, damit erdgeschossige Hauseingänge erreicht werden können. Die Nutzbarkeit der Erdgeschosse wurde so in mehreren Gebäuden stark eingeschränkt. Auch dies trägt zum heutigen Charakter dieses Stadtraumes bei: Der Lohgraben zeigt sich indifferent in seiner Struktur. Historisch gesehen bildete die Straße der Lohgerber die Rückseite für die Häuser am Steinweg und markierte den Übergang in die Flussebene und zu den vormaligen Auwiesen. Auch heute finden sich hier zahlreiche Einfahrten und Mülltonnen-Abstellplätze, so dass die Straße diesen Rückseitencharakter behalten hat. Hinzu kommen die langen Bereiche mit ungenutzten, geschlossenen und unbelebten Erdgeschosszonen, so zum Beispiel das Parkhaus oder die Mauer entlang des Postareals. Auf der anderen Seite sorgt das Parkhaus als Ausgangspunkt für viele, die in der Innenstadt Besorgungen nachgehen für eine hohe Passantenfrequenz im Lohgraben.

Der haupt- und namensgebende Raum für das ganze Quartier ist der Steinweg, der seit den Neunziger Jahren als Fußgängerzone ausgebildet ist. Als solche bietet er für Fußgänger und Anwohner grundsätzlich eine



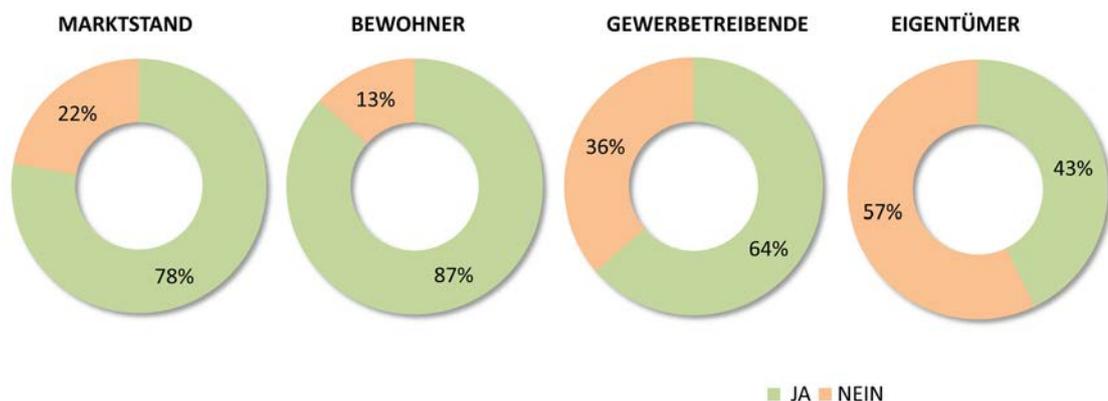
hohe Aufenthaltsqualität, unbelastet von anderen Verkehrsträgern und innerhalb des historischen Stadtbildes mit seinem hohen Identifikationspotential. Aufbauend auf diesen Qualitäten, hat sich hier in den letzten Jahren das Nachtleben und die »Kneipenmeile« Coburgs entwickelt. Diese ist heute maßgeblich für das Image der Steinwegvorstadt. Gleichzeitig konterkarieren sie zum Teil die hohe autofreie Wohnqualität durch Ruhestörungen, insbesondere an den Wochenenden. Die Zunahme der Bevölkerung im Bereich des Steinweges zeigt jedoch auch, dass die Entwicklung grundsätzlich nicht zur Verdrängung des Wohnens geführt hat.

Wie die Bürgerbeteiligungsveranstaltungen und die Umfrage zeigen, schätzt die Mehrzahl der Bewohner die autofreie Lebensqualität im Steinweg. Bei den Immobilieneigentümern befürwortet dagegen eine Mehrheit eine (teilweise) Aufhebung der Fußgängerzone. Auf Seiten der Einzelhändler wird vor allem die mangelnde Passantenfrequenz beklagt, die in den schwierigen Zuführungen auf den Steinweg begründet liegt. Diese werden von vielen als unattraktiv, dunkel, "tot" und als steil empfunden, so dass man den Weg über den Lohgraben in die Innenstadt wählt. Die Qualität der Quer-Erschließung durch das Quartier (in Ost-West-Richtung), stellt sich hier eindeutig als problematisch heraus. Ein weiterer Grund für die geringe Passantenfrequenz ist eine mangelnde Kenntnis von den Angeboten auf dem Steinweg, bzw. das bereits erodierte Angebot, welches dazu führt, dass bevorzugt andere Bereiche in der Stadt angesteuert werden.

Im Ergebnis kann man festhalten, dass sowohl die Statistik als auch die Umfragen und die Wortmeldungen in den Bürgerveranstaltungen zeigen, dass der Steinweg trotz des Nutzungskonfliktes mit der Gastronomie als attraktivste Wohnlage im Quartier gesehen wird. Dies liegt im Wesentli-

Bilder Seite 46 - charakteristische Freiräume im Quartier - von oben links nach unten rechts:

- 48 Oberer Bürglaß mit engem Straßenprofil sowie ohne Fahrradschutzstreifen oder dergleichen
- 49 Oberer Bürglaß am Nordende des Steinweges
- 50 Unbelebte Erdgeschosszonen und Straßenraum im Lohgraben
- 51 Zuwegungen zum Steinweg
- 52 Unbelebte Zuwegungen zum Steinweg (Brunngasse und Gerbergasse)
- 53 Der als Parkplatz genutzte Gemüsemarkt
- 54 Hindenburgstraße mit dem Vorplatz der Post
- 55 Enges Straßenprofil in der Hindenburgstraße ohne Fahrradschutzstreifen oder dergleichen
- 56 Blick auf das Spitaltor
- 57 Auftakt zur Fußgängerzone am Nordende des Steinweges



58 Meinungsbild zur Frage:
Soll der Steinweg Fußgängerzone bleiben?



chen in der Gestaltung des öffentlichen Raumes als autofreie Zone begründet, die von den Bewohnern, aber auch von den meisten Gewerbetreibenden klar geschätzt wird.

Das größte Problem- insbesondere für den Einzelhandel- ist im Steinweg die niedrige Passantenfrequenz. Neben dem erodierten Angebotsprofil – von der »Straße der kleinen Fachgeschäfte« sind durch den allgemeinen Strukturwandel nur noch Fragmente übrig – liegt diese in den Mängeln in der Ost-West-Erschließung begründet. Die Passantenfrequenz aus dem Parkhaus Post bleibt ungenutzt. Die Fußgänger werden nicht zum Steinweg geführt, sondern erreichen über den Lohgraben komfortabler andere innerstädtische Einkaufslagen. Wenn auch punktuell Kurzzeitparkplätze für spezielle Bedürfnisse z.B. bei eingeschränkter Mobilität geschaffen werden könnten, so wird die Öffnung des Steinweges für den Verkehr nicht das Mittel sein können, um die Passantenfrequenz maßgeblich zu steigern. Stattdessen würden die für die Mehrzahl der Geschäfte wesentlichen Kriterien "Aufenthaltsqualität" und "Altstadtatmosphäre im öffentlichen Raum" durch Autos in Mitleidenschaft gezogen und der benötigte Freiraum für Außengastronomie und Handel eingeschränkt.

59 Ergebnisse der Umfrage unter den Einzelhändlern und Gewerbetreibenden im Untersuchungsgebiet



1. Passantenfrequenz = 5,41
2. Miet-/Kaufpreis = 5,22
3. Atmosphäre Altstadt = 5,00
4. Qualität im öffentlichen Raum = 4,87
5. Stellplätze = 4,82
6. Cluster = 2,24

Verbunden über den Unteren Bürglaß, der wie ein Anger an den Steinweg anschließt, findet sich im Osten des Untersuchungsgebietes der vierte charakteristische Hauptraum des Untersuchungsgebietes, der Obere Bürglaß. Dieser ist im Straßenprofil zum Teil sehr schmal und wird dabei zugleich von ca. 8.200 Fahrzeugen am Tag frequentiert, obwohl die Verkehrsbelastung in den letzten Jahren bereits durch die Umgestaltung des Theaterplatzes und die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereiches (20 km/h) um rund ein Drittel reduziert werden konnte. Die Lärm- und Feinstaubemissionen sind erheblich und schränken die an sich hohe Lagequalität in Sichtweite des Theaters deutlich ein. Die Nutzung der Erdgeschosse zeigt sich als heterogen. Neben einigen Leerständen und wenigen kleineren Einzelhändlern gibt es auch einige gastronomische Angebote. Viele Erdgeschosszonen bleiben geschlossen und prägen den Charakter einer unbelebten Straße. Für Fahrradfahrer gibt es in diesem Straßenraum keinerlei Angebote – diese nutzen dementsprechend die parallel im Osten verlaufende Allee.

Über den Oberen Bürglaß wird der Gemüsemarkt erreicht. Der historische Platzraum zwischen dem alten Spital, dem Theaterplatz und dem Josiasgarten am Bürglaßschlösschen ist von alten Bäumen bestanden, wird jedoch ausschließlich für das Parken genutzt und bietet keinerlei Aufenthaltsmöglichkeit. Insbesondere auch nicht für die Anwohner, die hier in einem der am dichtesten bebauten Bereiche der historischen Steinwegvorstadt wohnen und nur über minimale eigene Freiräume verfügen. Vom Theaterplatz her wird der Platz durch den Riegel der Biergartengastronomie abgeschirmt und ist so nicht in die Platzfolge Schlossplatz – Theaterplatz – Josiasgarten – Gemüsemarkt integriert. Er bleibt der einzige Platz im historischen Zentrum, der nicht als städtischer Freiraum und Aufenthaltsort genutzt werden kann. Problematisch ist zudem die Zu- und Ausfahrt zum Parkplatz, die nur einspurig geführt und sehr unübersichtlich gestaltet ist.

Zwischen Oberem Bürglaß und Steinweg findet sich desweiteren ein Innenhofbereich am alten Kommunbrauhaus, der den Anwohnern als grüner Freiraum zur Verfügung steht und beide Straßen zugleich über eine Passage verbindet.

Die Seifartshofstraße schließlich bildet im Westen die Grenze des Untersuchungsgebietes. Sie zeigt sich im Charakter als ruhige Wohnstraße mit ihrer vielfach von Villen der Bahnhofsvorstadt geprägten Bebauung. Gleichwohl finden sich auch hier einige Kurzzeitparkplätze und der entsprechende Verkehr. Der Bedarf ergibt sich insbesondere durch mehrere Arztpraxen, die hier angesiedelt sind. Eine Verbindung in die nördliche Innentadt stellt nur eine schmale und ungepflegte Passage zur Hindenburgstraße her.

60 Anbindung Hindenburgstraße Seifartshofstraße schwer auffindbar



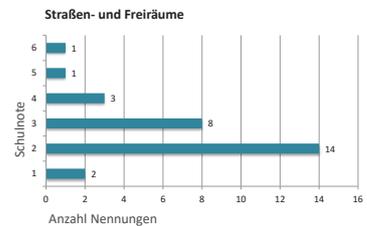
2.9 Grünräume und Freiflächen

Wie im Abschnitt »Ruhender Verkehr« bereits beschrieben, ist das Quartier nicht nur grundsätzlich sehr dicht bebaut, sondern auch extensiv zugunsten des Parkens versiegelt. Grünräume finden sich so im Quartier nur sehr wenige.

Grundsätzlich gibt es nur den im Sanierungsgebiet II geschaffenen Innenhof am ehemaligen Kommunbrauhaus. Potentiale als wohnortnahe Grünräume haben darüber hinaus der Gemüsemarkt mit seinem alten Baumbestand und der Lohgraben mit seinen verschiedenen Aufweitungen und ebenfalls einigen Bäumen und kleineren Grünanlagen.

Auf privatem Grund gibt es dagegen kaum Gärten oder grüne Innenhöfe. Durch den Stellplatzbedarf der Anwohner und Gewerbetreibenden wurden hier in der Vergangenheit immer wieder frühere Gärten und Höfe entsprechend umgenutzt.

So ist man in erster Linie auf die fußläufig zu erreichenden Grünräume in der näheren Umgebung angewiesen. Dies sind vor allem der Hofgarten und der Josiasgarten, direkt am Gemüsemarkt, wo sich auch Spielgeräte für Kinder befinden.



Gesamturteil: 2,72 - befriedigend

61 Ergebnisse der Umfrage unter den Anwohnern: Bewertung der Straßen- und Freiräume

Bilder rechte Seite, von oben nach unten:

62 Hofraum zwischen Steinweg und Oberem Bürglaß am alten Brauhaus

63 Flächenversiegelung durch Parken im Innenhofbereich zwischen Steinweg und Lohgraben

64 Flächenversiegelung durch Parken im Bereich zwischen Hindenburgstraße und Seifartshofstraße



● Vorhandene Grünflächen im Untersuchungsgebiet mit Qualifizierungspotential

▨ Optionsflächen für Grünentwicklung

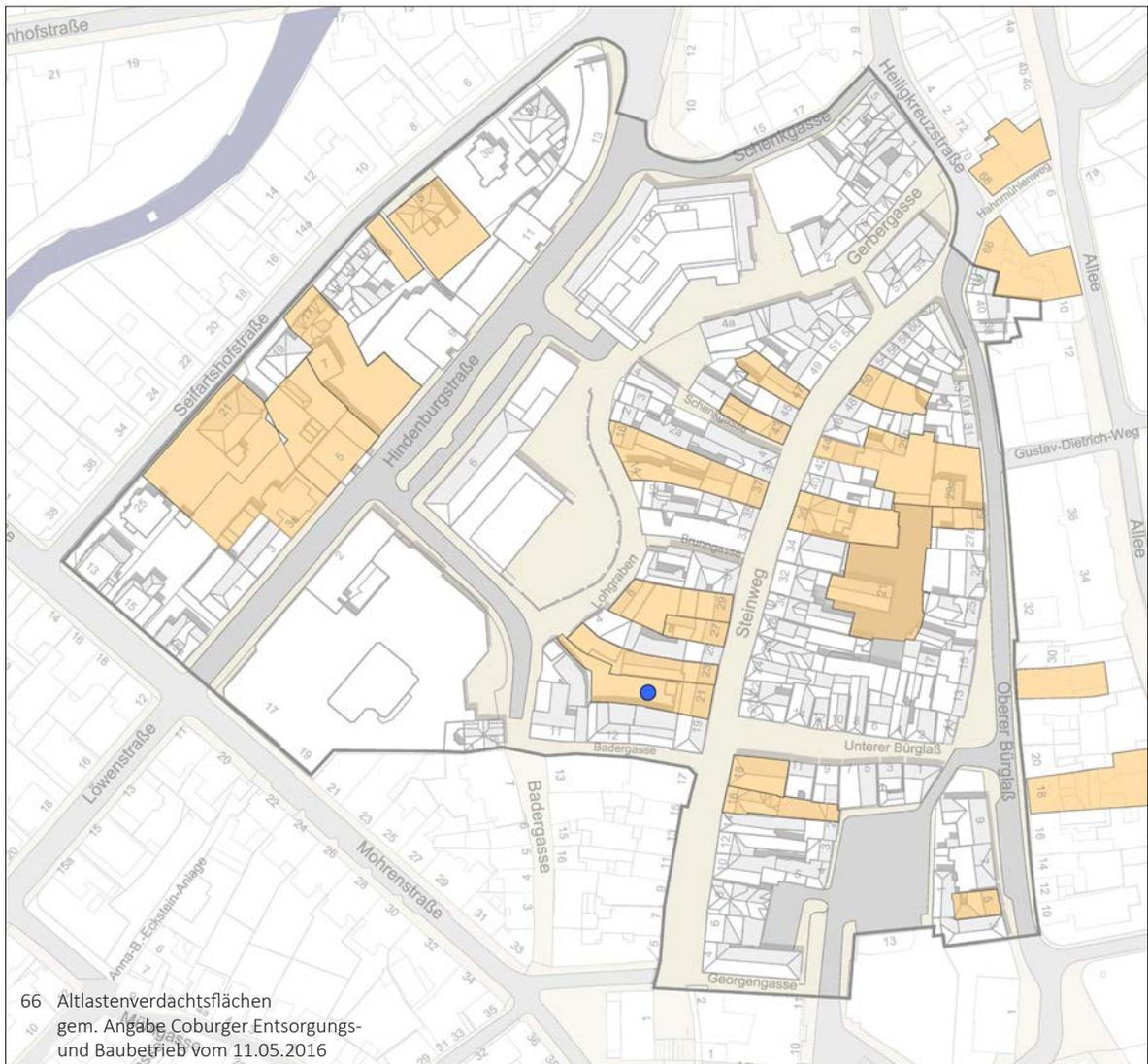
65 Kartierung vorhandener Grünräume und Bäume sowie Potenzialflächen
Maßstab: 1:4.000



2.10 Altlasten

Unter anderem aufgrund früherer gewerblicher Nutzung finden sich mehrere Altlastenverdachtsflächen sowie eine laufende Grundwassersanierung im Untersuchungsgebiet (vgl. Abb. 65). Dies ist im Zuge weiterführender Planungen unbedingt zu berücksichtigen. Im Einzelfall muß die Notwendigkeit der Hinzuziehung eines Sachverständigen nach §18 BBodSchG, der Beprobung und von Maßnahmen zur Sanierung der Altlasten geprüft werden.

- Altlastenverdachtsfläche
- laufende Grundwassersanierung



2.11 Zusammenfassung | Stärken-Schwächen-Analyse

Potenziale im Untersuchungsgebiet

Baulich-räumliche Struktur

- Einzeldenkmal
- ⋯ Grenze Denkmalensemble
- Charakteristischer Stadtraum mit Altstadtatmosphäre
- Innerstädtisches Flächenpotential für Verdichtung

Mobilität

- Konzentriertes öffentliches Parken / Anwohnerparken
- Zugänge Parkhaus zum Lohgraben
- Fussgängerzone
- Fussgängerzone frei für Radfahrer

Nutzung

- Konzentration Einzelhandel
- Bar-Disco-Kneipen-Szene

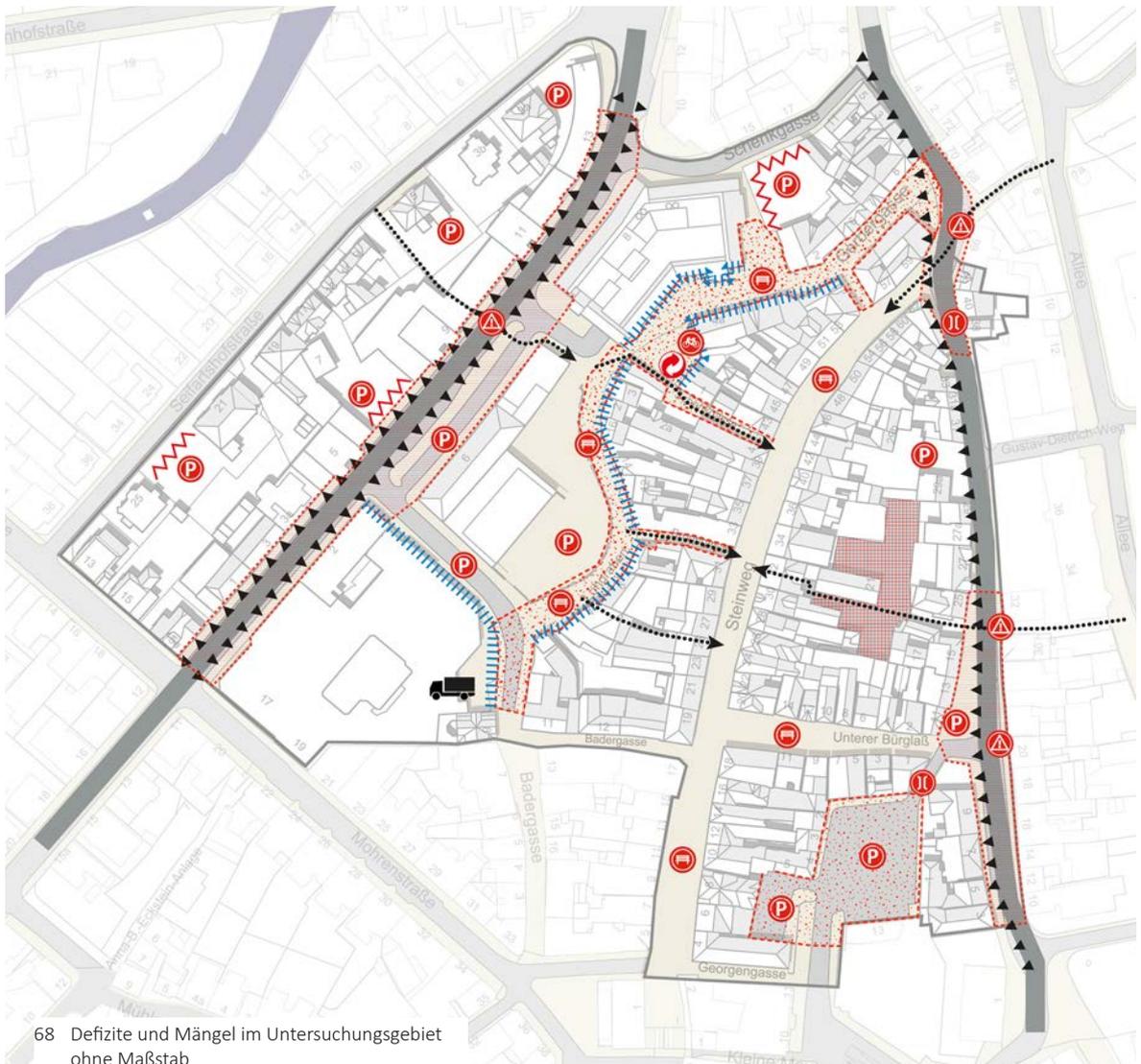
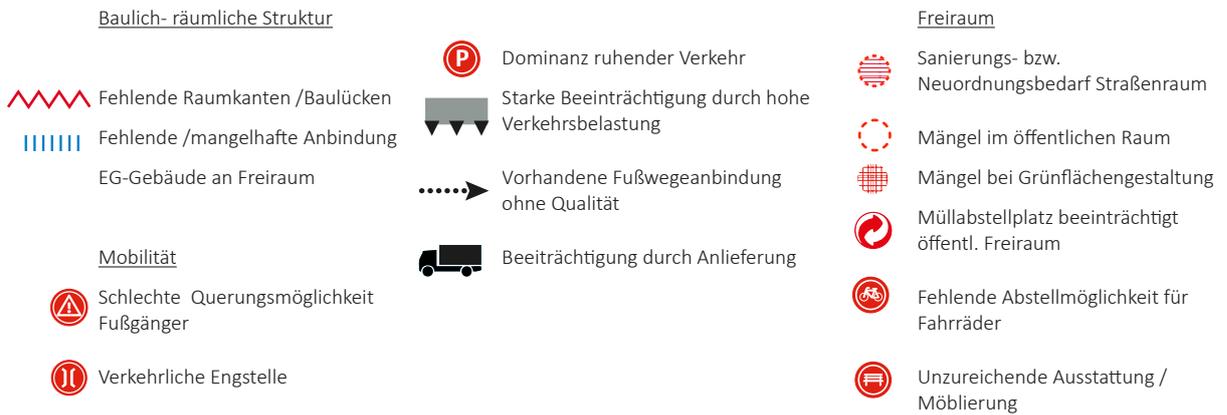
Freiraum

- Hauptfusswegeverbindung mit Gestaltungspotential
- Öffentlicher Freiraum mit Potential als Grünzug
- Historischer Wasserlauf unterirdisch vorhanden
- Potenzial für wohnungsnahen Grünraum



67 Potenziale im Untersuchungsgebiet
ohne Maßstab

Defizite im Untersuchungsgebiet



68 Defizite und Mängel im Untersuchungsgebiet
ohne Maßstab

Themenbereich	STÄRKEN	SCHWÄCHEN
Demographische Entwicklung und Sozialstruktur	Positive Bevölkerungsentwicklung seit 2010 (Zuwachs ca. 10%) insbesondere im östlichen Steinweg	Einseitige Altersstruktur
Städtebauliche Struktur	Gute städtische Einbindung durch zentrale Lage	Unbewältigte Schnittstelle zwischen den Stadtstrukturen Steinwegvorstadt und Großbauten am Lohgraben
	Identifikationswert Quartier Steinweg als einer der ältesten Stadtteile mit prägnanter Baustruktur	Fehlende Akzentuierung nördlicher Eingang Steinweg
		Unternutzung Grundstück Rückseite Post
Gebäudesubstanz und Denkmalpflege	Hoher Anteil historischer Gebäude wirkt identitätsstiftend und quartiersbildend	Bauliche Mängel bei 57% des Bestandes, mittlerer bis schlechter energetischer Standard bei 92% der untersuchten Bausubstanz
	Hohe Dichte an Einzeldenkmalen mit einzigartigen Typologien (z.B. Gerberhaus)	begrenzte Anpassungsfähigkeit historischer Gebäude an zeitgemäße Nutzungsanforderungen
	Geschützte Ensembles „Altstadt“ und Bahnhofsvorstadt	Gestörte freiräumliche Anbindung Gerberhäuser - Lohgraben
Nutzungsstruktur	lebendige Tag-/Nachtnutzung im Steineg	Nutzungskonflikt zwischen Nachtnutzung und Wohnen
	Bereits vorhandene verkehrsberuhigte Bereiche in der inneren Stadt	Rückgang der Einzelhandelsfunktion mit Leerstand an Ladengeschäften
	Zufriedenheit der Bewohner mit Wohnsituation und Wohnumfeld (Zentralität)	Zu geringe Frequentierung des Steinweges durch Laufkundschaft und Touristen
Mobilität	Aufenthalts- und Wohnqualität im historischen Kernbereich Steinweg- Lohgraben durch verkehrsberuhigte Bereiche und Fußgängerzone	Funktionsschwächung und Barrierewirkung Oberer Bürglaß und Hindenburgstraße durch hohe Verkehrsbelastung
	Stellplatzkapazitäten für Kunden im Parkhaus Post in unmittelbarer Nähe zur Handelslage Steinweg	Fehlende Anwohnerstellplätze bei gleichzeitig extensivem Flächenbedarf für das Parken
		Fahrradinfrastruktur unterentwickelt
Öffentlicher Raum	Fußgängerzone Steinweg und Unterer Bürglaß mit hohem Identifikationwert	Qualitätslose „Rückseite“ Lohgraben
	Wegeverbindungen Lohgraben- Steinweg- Oberer Bürglaß zur besseren Vernetzung	Unattraktive Zuwegungen und Ein-/ Übergänge zum Steinweg
		Barrieren: stark belastete Straßenräume ohne attraktive Querungsmöglichkeiten
Grün- und Freiflächen	Gute landschaftliche Einbindung mit stadtnahen Erholungsräumen (z.Bsp. Hofgarten)	Stadtstrukturell bedingt kaum wohnungsnah Grünräume vorhanden
	Vorhandene Flächenreserven für Grünraumentwicklungen	Hoher Flächenversiegelungsgrad durch extensive Parknutzung

CHANCEN	RISIKEN
Attraktivität der innerstädtischen Lage	Nutzungskonflikte schränken Attraktivität für das Wohnen ein
Bestehende Wachstumspotenziale durch Brachen und Leerstände	Notwendige Infrastrukturanpassungen bei weiterer Verdichtung Wohnen und Arbeiten
Entwicklung des Lohgrabens als Vermittler zwischen den Stadtstrukturen	Geringe Steuerungsmöglichkeiten bei Privatinvestitionen
Bauliche Akzentuierung Eingang Steinweg Nord	Überformung / Fragmentierung gewachsener historischer Strukturen bei weiterem Verfall und Leerstand
Profilierung der vier Haupträume zu unterschiedlichen Charakteren	
Entwicklung von Brachflächen	
Sanierung und Erhalt wertvoller Bausubstanz	Erhöhter Koordinationsbedarf bei Sanierungstätigkeit im Steinweg durch hohe bauliche Dichte
Implementierung geeigneter Nutzungen	Starke Überformung der historischen Substanz aufgrund steigender Anforderungen (z.B. Energieeinsparung und Barrierefreiheit)
	Verlust wertvoller historischer Bausubstanz
Neuprofilierung der Nutzungsstruktur insbesondere im Steinweg mit Stärkung des Wohnens	Zunahme einseitiger Nachtnutzung mit anhaltendem Konflikt mit Wohnen führt zu Abwanderung
Schaffung eines Besuchermagneten am nördlichen Ende des Steinweges zur Frequenzerhöhung	Geringe Steuerungsmöglichkeit bei großen Privatinvestitionen
Belebung durch neue Nutzungen in Leerständen und bauliche Verdichtung untergenutzter Flächen und Baulücken	
Erhalt verkehrsberuhigter Bereiche und Fußgängerzone, Stärkung der Qualität der fußläufigen Erlebbarkeit und Reduzierung der Verkehrsbelastungen in Bürglaß und Hindenburgstraße	Erhöhung der Verkehrsbelastungen im Falle einer Quartiersgarage
Quartiersgarage zur Verbesserung der Parksituation für Anwohner und zur Reduzierung des Oberflächenparkens	Verlust der freiräumlichen Qualität durch Öffnung des Steinweges für den Durchgangsverkehr und das Kurzzeitparken
Stärkung alternativer Mobilitätskonzepte und Verbesserung der Bedingungen für Radfahrer zur Reduzierung von Individualverkehr und Stellplatzbedarf	Weitere Steigerung des Stellplatzbedarfes durch Ausbau Individualverkehr und damit verbundene hohe Aufwendungen für Errichtung/Unterhalt baulich und technisch aufwändiger Stellplatzanlagen
Gestaltung hochwertiger öffentlicher Räume mit Aufenthaltsqualität zur Belebung des Quartieres mit baulicher Entsprechung als Impulsgeber für das Quartier	Angestrebte Qualität des öffentlichen Raumes findet keine Entsprechung in der angrenzenden baulichen Entwicklung
Qualifizierung der nördlichen Eingangssituation Steinweg mit Anbindung zum Kino	
Bessere Vernetzung des Quartiers mit städtischer Umgebung durch Reduzierung von Barrieren	
Grünräumliche Entwicklung des Lohgrabens mit Erholungsfunktionen als Pendant zum steinernen Steinweg	Angestrebte Qualität des Grünraumes findet keine Entsprechung in angrenzender baulicher Entwicklung
Verbesserung des Angebotes an wohnungsnahen halböffentlichen / privaten Erholungsräumen zur Stärkung der Wohnfunktion	

3 SANIERUNGSZIELE UND HANDLUNGSFELDER

3.1	Oberziel I	
	Wirtschaftliche Entwicklung stärken	
	SEITE	60
3.2	Oberziel II	
	Verbesserung des Wohnstandortes	
	SEITE	62
3.3	Oberziel III	
	Verbesserung der	
	Verkehrsverhältnisse für fließenden	
	und ruhenden Verkehr sowie	
	Verbesserung der innergebietlichen	
	Erschließung	
	SEITE	64
3.4	Oberziel IV	
	Aufwertung der öffentlichen Räume	
	SEITE	67
3.5	Oberziel V	
	Erhalt historischer Bausubstanz und	
	Anpassung an zeitgemäße Nutzungen	
	SEITE	69
3.6	Rahmenplanung	
	SEITE	70



Einleitende Erläuterungen zur Methodik der Sanierungsziele im Zusammenhang mit der alten VU

Aufbauend auf den Erkenntnissen der Bestandsaufnahme, der SWOT-Analyse und den Ergebnissen der unterschiedlichen Beteiligungsformate wurden zunächst die Sanierungsziele für das bestehende und in den Umgriff des Untersuchungsgebietes integrierte Sanierungsgebiet II von 1982 evaluiert. Dabei hat sich gezeigt, dass die hier formulierten drei Oberziele

- I. Schaffung von Voraussetzungen, um die wirtschaftliche Entwicklung der Betriebe zu stärken*
- II. Verbesserung der Wohnverhältnisse*
- III. Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für fließenden und ruhenden Verkehr sowie die Verbesserung der innergebielichen Erschließung*

auch für den erweiterten Umgriff Anwendung finden sollten und mit kleineren Schwerpunktverschiebungen und Präzisierungen in den Unterzielen nach wie vor aktuell sind.

Aus heutiger Sicht müssen die bestehenden Oberziele jedoch um zwei wesentliche Ziele ergänzt werden:

- IV. Aufwertung der öffentlichen Räume*
- V. Erhaltung historischer Bausubstanz und Anpassung an zeitgemäße Nutzungen*

Im Folgenden werden die Oberziele mit ihren jeweiligen Unterzielen beschrieben und anhand von konkreten Beispielen erläutert. Neue Schwerpunkte und Ziele im Vergleich zur VU für das Sanierungsgebiet II werden dabei klar abgegrenzt und hervorgehoben.

Zusammenfassung der Sanierungsziele

Wirtschaft	Oberziel I: Schaffung von Voraussetzungen, um die wirtschaftliche Entwicklung der Betriebe zu stärken
Wi o1	Stärkung der vorhandenen Betriebe am Standort durch betriebsbezogene Einzelmaßnahmen
Wi o2	Schaffung eines Kunden- & Publikumsintensiven Pols am Nordende des Steinweges
neu Wi o3	Erhalt und Verbesserung der Erschliessung der Betriebe für Kunden und Besucher
neu Wi o4	Nutzungsprofil des Steinweges schärfen
Wohnen	Oberziel II: Stärkung und Verbesserung des Wohnstandortes
Wo o1	Verbesserung des Wohnumfeldes durch Herstellen besserer Belichtungs-, Besonnungs- und Belüftungsbedingungen
Wo o2	Schaffung angemessener, qualitätvoller, kommunikativer und barrierefreier, wohnungsnaher Freiräume
Wo o3	Schutz vor Immissionen, insbesondere Lärm
Wo o4	Wohnen für alle Bevölkerungsgruppen unter Berücksichtigung der Anforderungen der Barrierefreiheit
Wo o5	Schaffung von Wohnraum durch Sanierung von Bestandsimmobilien und Neubau von Wohnungen nach Abbruch nicht erhaltenswerter Bausubstanz oder durch Schließung von Baulücken
Wo o6	Förderung alternativer, bedarfsspezifischer Wohnmodelle und Kooperation im Quartier
Mobilität	Oberziel III: Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für fließenden und ruhenden Verkehr sowie die Verbesserung der innergebietlichen Erschließung
M o1	Erhalt und Stärkung der Alleinstellungsmerkmale der Fußgängerzone Steinweg durch geeignete Maßnahmen zur Erhöhung der Besucherfrequenz
M o2	Die Erreichbarkeit des Steinweges für Fußgänger und Fahrradfahrer ist zu verbessern.
neu M o3	Die Qualität der Stellplätze für PKW und Fahrräder im Umfeld und der näheren Umgebung des Steinweges ist zu verbessern.
neu M o4	Die Anlieferungsmöglichkeiten für die Betriebe ohne Beeinträchtigung des Verkehrs und der Anwohner sind zu gewährleisten.
Öffentlicher Raum NEU	Oberziel IV: Aufwertung der öffentlichen Räume
Ö o1	Stadträumliche Profilierung der Haupträume und ihrer Vernetzung
Ö o2	Herstellen von Barrierefreiheit im öffentlichen Raum
Ö o3	Erhalt bzw. Herstellung von gefassten und charakteristischen Stadträumen
Ö o4	Verbesserung des Angebotes an wohnungsnahem Freiraum, auch in Form von Zwischennutzungen
Sanierung NEU	Oberziel V: Erhalt historischer Bausubstanz und Anpassung an zeitgemäße Nutzungen
S o1	Unterstützung und nach Möglichkeit der Ausgleich für Mehraufwand von denkmalgerechter Sanierung und Nutzungsanpassungen soll gewährleistet werden, insbesondere für die energetische Sanierung, Maßnahmen im Brandschutz und dergleichen.
S o2	Förderung der Identifizierung und Implementierung zeitgemäßer, strukturell passender und ggf. auch temporärer (Zwischen-) Nutzungen in die historische Bausubstanz
S o3	Pflege des charakteristischen Stadtbildes



3.1 Oberziel I Wirtschaftliche Entwicklung stärken

Wi o1 | Stärkung der vorhandenen Betriebe am Standort durch betriebsbezogene Einzelmaßnahmen

Der allgemeine Strukturwandel im Einzelhandel hat in den letzten Jahren die ursprünglich im Steinweg angesiedelten, inhabergeführten kleinen Fachgeschäfte weiter dezimiert. Für den Erhalt der heute noch bestehenden Geschäfte und Betriebe wird weiterhin die Unterstützung durch betriebsbezogene, individuelle Einzelmaßnahmen notwendig sein. Langfristig kann wirtschaftlicher Erfolg jedoch nur durch die entsprechende Standortqualität des gesamten Quartieres gesichert werden, weshalb diese weiterhin im Zentrum der Bemühungen stehen wird.



Wi o2 | Schaffung eines Kunden- & publikumsintensiven Pols am Nordende des Steinwegs

Nach wie vor degradiert die Fußgängerfrequenz von Süd nach Nord im Steinweg, was ein sichtbares Gefälle in Dichte und Qualität des Einzelhandels nach sich zieht. Schon im Rahmen der VU im Jahr 1982 wurde deshalb die Schaffung eines publikumsintensiven Pols im nördlichen Bereich des Steinweges gefordert. Das daraus hervorgegangene Konzept einer "Markthalle" hat jedoch zum damaligen Zeitpunkt nicht funktioniert, sodass in dem Gebäude heute mit der Neuen Presse GmbH eine Nutzung mit geringem Publikumsverkehr angesiedelt ist. Es fehlt nach wie vor ein eindeutig identifizierbares Ziel, welches Einheimischen wie Touristen einen Grund gibt, den Steinweg bis zu seiner nördlichen Anbindung zu durchschreiten. Da auch stadträumlich ein Auftakt am nördlichen Ende des Steinweges fehlt (früher stand hier das Hahntor) wird empfohlen, den Gedanken eines "Nordpols" erneut aufzunehmen und mit zeitgemäßen konzeptionellen Ansätzen einen Besuchermagneten am Nordende des Steinweges zu etablieren.



Wi o3 | Erhaltung und Verbesserung der Erschließung der Betriebe für Kunden und Besucher

Das in der VU für das Sanierungsgebiet II formulierte Ziel wurde im Hinblick auf eine verbesserte Erschließung für PKW und Lieferfahrzeuge unter anderem durch die Errichtung des Parkhauses Post (Kundenparkplätze) erreicht. Es gilt, die bestehenden Infrastrukturen zu erhalten und ggf. den modernen Bedürfnissen anzupassen. Alternative Mobilitätskonzepte rücken aufgrund der hohen Emissionsbelastungen der Innenstädte (Lärm, Feinstaub) und der ausgeschöpften Raumkapazitäten wieder stärker in den Fokus der Bemühungen. Der Schwerpunkt des Sanierungszieles Wi o3 hat sich daher aus heutiger Sicht vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf die verbesserte Erschließung für Fußgänger und Radfahrer verschoben. Reibungslose Schnittstellen zwischen den Mobilitätsarten, die barrierefreie, fußläufige Vernetzung mit den umgebenden Quartieren, Anbindungen an Radwege



und die damit verbundene bessere "Durchblutung" der Steinwegvorstadt bilden eine wichtige Grundlage für die positive wirtschaftliche Entwicklung im Gebiet. Besonderes Augenmerk verdient die noch unterentwickelte Vernetzung in Ost-West-Richtung sowie eine fußgängerfreundliche und prägnante Gestaltung der Zugänge.

NEU

Wi o4 | Nutzungsprofil des Steinweges schärfen

In den letzten Jahren hat im Steinweg ein Wandel von der "Straße der kleinen Fachgeschäfte" hin zur Gastronomiemeile mit verstärkter Nachtnutzung stattgefunden. Die Einzelhandelsfunktion - und damit die den Stadtraum belebende Tagnutzung - ist zurückgegangen. Inzwischen ist die Steinwegvorstadt durch ihre Dichte an Bars und Musikkneipen für ihr Nachtleben bekannt geworden. Diese Tendenz gilt es zu nutzen und zukünftig zu qualifizieren. Um eine Aufwertung des Steinweges zu erreichen bzw. eine weitere Degradierung zu verhindern, sollten Prioritäten hinsichtlich der Nutzungen gesetzt, Mindestqualitäten definiert, aber auch ungewünschte Nutzungen konkret ausgeschlossen werden (kein Rotlicht, Glücksspiel, etc.). Belebende Tagnutzungen wie Einzelhandel, Dienstleistung und Gewerbe sollen gestärkt werden. Auch die Stärkung als Arbeitsplatz- / Ausbildungsstandort führt zum Aufenthalt von Menschen in der Steinwegvorstadt am Tage und ist ein wesentlicher Aspekt zur Belebung des Stadtteils. Zwischen all diesen Nutzungen sind Synergien zu suchen - im Cluster entfalten Einzelhandel und Dienstleistung eine wesentlich größere Wirtschaftskraft. Durch ein klares Profil kann Einheimischen und Touristen zudem besser kommuniziert werden, was sie erwarten dürfen. Schlussendlich stärkt ein aktives Positivbesetzen des Begriffes "Steinweg" in der Außenkommunikation (Standortmarketing) den Standort insgesamt und damit auch seine wirtschaftlichen Perspektiven.

NEU

Wi o5 | Erhöhung der Besucherfrequenz im Steinweg

Ein wesentlicher Standortvorteil ist die Lage in der zentralen Innenstadt. Diese sollte genutzt und die Zentralitätsfunktion der Steinwegvorstadt weiter gestärkt werden. Zentralität lässt sich heute jedoch nicht mehr zwangsläufig auf das Einkaufen im Fachgeschäft und die Sicherung der Versorgung reduzieren. Vielmehr zieht der „Genuss urbanen Lebens“- also eine attraktive Mischung aus Einzelhandel-, Kultur- und Freizeitangeboten - die Menschen in die Zentren. Die Innenstadt wird zum "öffentlichen Wohnzimmer", wo man einkaufen, aber auch sich aufhalten, Freunde treffen, Ausstellungen besichtigen und vieles mehr kann. Die gelungene Mischung bildet hier den Schlüssel zum Erfolg. Weiterhin sollte die Steinwegvorstadt verstärkter Eingang in die touristische Vermarktung Coburgs finden und hierfür auch entsprechende Attraktionen bereithalten.





3.2 Oberziel II Verbesserung des Wohnstandortes

Die positive Bevölkerungsbilanz der letzten Jahre zeigt, dass die Steinwegvorstadt ein gefragter Wohnstandort ist, was insbesondere der Attraktivität der innerstädtischen Lage zugeschrieben werden kann. Ziel ist es, bestehende Wachstumspotentiale zu nutzen und die Wohnfunktion weiter auszubauen.



69 Luftaufnahme Steinweg:
Charakteristische, dichte Baustruktur
im Steinweg / Übergang Gemüsemarkt
mit hohen Gebäudetiefen

Wo o1 | Verbesserung des Wohnumfeldes durch Herstellen besserer Belichtungs-, Besonnungs- und Belüftungsbedingungen

Die mittelalterliche Stadtstruktur charakterisiert eine hohe bauliche Dichte mit großen Gebäudetiefen. Für eine zeitgemäße Wohnnutzung bringt diese Baustruktur Probleme mit sich. Um bedarfsgerechte, zeitgemäße Wohngrundrisse zu ermöglichen, sind bauliche Anpassungsmaßnahmen zur besseren Belichtung und Belüftung dringend notwendig. Ein Beispiel hierfür findet sich im Block zwischen Steinweg und Oberer Bürglaß, wo im Zuge des Sanierungsgebietes II bereits Nebengebäude entfernt wurden, so dass die Haupthäuser besser belichtet werden und ein Freiraum entstanden ist.



70 Heute: Wohnungsnaher Freiraum im
dichten Steinwegareal: Parken statt
Grün

Wo o2 | Schaffung angemessener, qualitätvoller, kommunikativer, barrierefreier und wohnungsnaher Freiräume

Qualitätvolle Grünräume im unmittelbaren Wohnumfeld stärken die Wohnfunktion und stellen eine vermarktbarere Lebensqualität dar. Hier besteht noch ein großes Potential im Untersuchungsgebiet, insbesondere im Bereich privater und halböffentlicher Freiräume. Dies ist zum einen der typischen innerstädtischen dichten Baustruktur geschuldet, zum anderen aber auch der Versiegelung fast aller zur Verfügung stehenden Freiflächen für das Parken. Durch eine bessere Organisation des Anwohnerparkens und das Ansiedeln von Bevölkerungsgruppen die bevorzugt alternative Mobilität statt des eigenen Autos nutzen (Senioren, Studenten, etc.) sollen nutzbare Frei- und Grünflächen zurückgewonnen und Flächen entsiegelt werden.

Wo o3 | Schutz vor Immisionen, insbesondere Lärm

Die sich aus der typischen innerstädtischen Nutzungsmischung und der dichten baulichen Gemengelage ergebenden Konflikte sind -wo möglich- durch entsprechende Maßnahmen (z.B. baulicher Lärmschutz) zu minimieren, um das Wohnen zu schützen. Die urbane Mischung mit Gastronomie, Einzelhandel und kulturellen Angeboten - "das urbane Wohnzimmer" - ist jedoch auch eine gewünschte Qualität, insbesondere für jüngere Bewohner. Die Gruppe der 20 bis 30-jährigen ist damit als Zielgruppe für den Wohnstandort Steinwegvorstadt prädestiniert.

Wo o4 | Wohnen für alle Bevölkerungsgruppen unter Berücksichtigung der Anforderungen der Barrierefreiheit

Der Schwerpunkt der Altersstruktur im Untersuchungsgebiet liegt derzeit bei der Gruppe der 19 bis 40-jährigen. Um eine demographische Ausgewogenheit zu erreichen, wird empfohlen, die Bevölkerungsgruppen "Senioren" und "20-30-jährige" ergänzend zu stärken. Diese Gruppen profitieren aufgrund ihrer Lebenssituation optimal von den Vorteilen des Standortes Innenstadt und weisen ein anderes Mobilitätsverhalten auf, als beispielsweise Familien (vgl. Stellplatzschlüssel Studentenwohnen BayBO). Das Auto spielt hier eine geringere Rolle, was die Problematik des Anwohnerparkens zumindest nicht verschärfen würde.

Wo o5 | Schaffung von Wohnraum durch Sanierung von Bestandsimmobilien und Neubau von Wohnungen nach Abbruch nicht erhaltenswerter Bausubstanz oder durch Schließung von Baulücken

Wichtiges Ziel zur Stärkung des Wohnens in der Innenstadt ist die Bereitstellung zeitgemäßer, den modernen Anforderungen genügenden Wohnraums. Hierfür sollten bestehende Potentiale für die Nachverdichtung im Gebiet genutzt werden (Schließung vorhandener Baulücken) und im Falle von unvermeidbarem Abbruch eine Neubebauung mit Wohngebäuden angestrebt werden. Der oftmals den heutigen Ansprüchen an das Wohnen nicht mehr genügende Wohnraumbestand in den historischen Gebäuden soll modernisiert und angepasst werden.



Wo o6 | Förderung alternativer, bedarfsspezifischer Wohnmodelle und Kooperation im Quartier

Ergänzend zu den klassischen Wohnformen soll im Quartier insbesondere die Entwicklung alternativer Wohnmodelle gefördert werden, um für die gewünschten Zielgruppen bedarfsgerechten Wohnraum bereitstellen zu können. Diese können zum Beispiel maßgeschneiderte Lösungen sein, die partizipativ mit den zukünftigen Bewohnern entwickelt werden. Auch autofreie, innerstädtische Wohnformen sollten in Betracht gezogen werden.



3.3 Oberziel III Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für fließenden und ruhenden Verkehr sowie Verbesserung der innergebietlichen Erschließung

Parallel zu den Vorbereitenden Untersuchungen wird der Verkehrsentwicklungsplan in Bezug auf das Parkraumkonzept für die Innenstadt von Coburg fortgeschrieben. Die vorbereitenden Untersuchungen zur Mobilität wurden eng mit den Ergebnissen der parallel verlaufenden Planungen, Workshops und Beteiligungen abgestimmt, sodass die neuesten Erkenntnisse aus diesem Prozess in das Konzept einfließen konnten.

M 01 | Erhaltung und Stärkung der Alleinstellungsmerkmale der Fußgängerzone Steinweg durch geeignete Maßnahmen zur Erhöhung der Besucherfrequenz

Die Alleinstellungsmerkmale des Steinweges sind seine Aufenthaltsqualität sowie die besondere Altstadtatmosphäre in ihrer Kleinteiligkeit und ihrem "menschlichen Maßstab". Unverstellte Schaufenster und Flächen für Außengastronomie bieten Platz für urbanes Leben. Gleichzeitig profitiert der Standort von seiner Zentralität. Die Erreichbarkeit für Kunden auf kurzem Wege ist gegeben. Mit dem Parkhaus Post im Nordosten und den Kurzzeitstellplätzen im Stadtraum stehen ausreichend Parkmöglichkeiten für die Kunden in fußläufiger Erreichbarkeit von max. 3-5 Minuten zur Verfügung (vgl. Teilfortschreibung VEP - Parkraumkonzept). Eine attraktive Freiraumgestaltung des Lohgrabens sowie der Steinweg-zubringer Schenk-gasse, Brunngasse, Badergasse und Unterer Bürglaß, barrierefreie und mit Bedacht gestaltete Schnittstellen und Übergänge zum Steinweg, aber auch insgesamt die Stärkung als Wohn- und Arbeitsstandort mit Ansiedlung neuer Bewohner und Betriebe wird zukünftig mehr Menschen in den Steinweg ziehen. Zur Unterstützung ansässiger



71 Fußgängerzone Steinweg



72 Fußgängerzone Steinweg

Einzelhändler sollten bei begründetem Bedarf auch individuelle Lösungen gesucht werden.

NEU

M o2 | Die Erreichbarkeit des Steinweges für Fußgänger und Fahrradfahrer ist zu verbessern.

Auch eine verbesserte Erreichbarkeit des Steinweges für Fußgänger und Radfahrer dient der Frequenzsteigerung. Die Qualität des Erschließungsnetzes für Radfahrer und Fußgänger weist im gesamten VU-Gebiet Verbesserungspotenzial auf. Gerade die Bewohner des untersuchten Quartiers haben jedoch angegeben, im Alltag vor allem zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs zu sein. Um die Zentralität auf allen Ebenen weiter zu stärken, sollte eine bequeme, sichere und schnelle Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln gewährleistet sein. Fußgänger, Radfahrer und PKW dienen dem Einzelhandel und gehören zum Wohnen. Eine zeitgemäße Infrastruktur für alle Mobilitätsarten berücksichtigt individuelle Ansprüche und unterschiedliche Lebensstile. Hierzu gehören neben den Fahrzeugabstellmöglichkeiten auch komfortable und sichere Fuß- und Radwege, sichere Kreuzungsmöglichkeiten und Übergänge sowie auffindbare Anknüpfungspunkte, die die vorhandenen Wege auf attraktive Art und Weise miteinander vernetzen.

NEU

M o3 | Die Qualität der Stellplätze für PKW und Fahrräder im Umfeld und der näheren Umgebung des Steinweges ist zu verbessern.

Wichtiges Kriterium für die Attraktivität eines Einkaufsstandortes ist nicht allein das Vorhandensein von ausreichend Parkraum sondern auch seine Qualität. Parkhäuser sollten sauber, hell, übersichtlich und auf allen Ebenen barrierefrei erschlossen sein. Die Treppenhäuser machen den Übergang zum anschließenden Stadtraum angenehm erlebbar und geben Orientierung. Durch die Bereithaltung von Fahrradabstellplätzen und Leihfahrrädern können die Verkehrsarten verknüpft und das Weiterkommen in den von motorisiertem Individualverkehr freien Bereichen der Innenstadt erleichtert werden. Der festgestellte Mangel an Anwohnerstellplätzen soll - auch hinsichtlich der beabsichtigten Stärkung der Wohnfunktion - quantifiziert und räumlich zugeordnet behoben werden. Ein flexibles und dennoch einheitliches sowie übersichtliches Gebührenkonzept, welches den Wert des innerstädtischen Parkraumes klar kommuniziert, steigert den Komfort des Parkens in der Innenstadt und wirkt regulierend. Insgesamt ist die Reduzierung des oberirdischen Parkens im Stadtraum und die Konzentration in Parkgaragen anzustreben. Nicht Autos sollen den Stadtraum dominieren, sondern Menschen.



73 Die feinädriige Vernetzung der Fußgängerwege bedarf einer Qualifizierung und verbesserten Auffindbarkeit

74 Parkregelungen im Oberen Bürglaff





75 Konfliktsituation Anlieferung- Fußgängerquerung

M 04 | Die Anlieferungsmöglichkeiten für die Betriebe ohne Beeinträchtigung des Verkehrs und der Anwohner sind zu gewährleisten.

Als Folge der gewünschten Verdichtung hinsichtlich des Wohnens und Arbeitens im Quartier werden zu den schon vorhandenen Anlieferungs- und Parkhauszufahrten notwendigerweise noch weitere - insbesondere im Bereich des Lohgrabens- hinzukommen. Diese sind funktional so zu organisieren und zu bündeln, dass die Erdgeschosse mit öffentlichen Nutzungen, die Anwohner und die Qualität des Freiraumes nicht beeinträchtigt und Konflikte mit dem fließenden Verkehr vermieden werden.

3.4 Oberziel IV Aufwertung der öffentlichen Räume

Ö o1 |

Stadträumliche Profilierung der öffentlichen Haupträume und ihrer Vernetzung

Wesentlich für das Untersuchungsgebiet sind die vier nord-südlich ausgerichteten Stadträume Hindenburgstraße, Lohgraben, Steinweg und Oberer Bürglaß mit ihren jeweils unterschiedlichen, weiter herauszuarbeitenden charakteristischen Merkmalen und Nutzungen:

Hindenburgstraße - Urbane Ader

- große Strukturen, Kaufhaus, Dienstleistung, Büro

Lohgraben | Grüne Ader

- Grünzug für die Bewohner des Quartiers

Steinweg | Öffentliches Wohnzimmer

- von der „Straße der kleinen Fachgeschäfte“ zur Genuss-Meile.

Oberer Bürglaß | Steinweg der „Zweiten Reihe“

- ergänzende Angebote, Auftakt zu Theater und Altstadt

Insbesondere eine enge Verzahnung zwischen Baustruktur und Außenraum ist wesentlich für das funktionierende öffentliche Leben: der Aussenraum muss zu der ihn begrenzenden Baustruktur passen und umgekehrt müssen die Gebäude -insbesondere im Erdgeschoss - dem Außenraum entsprechende Strukturen und Nutzungen aufweisen.

Als Ort für soziale Interaktion und Kommunikation und als Aushängeschild für Besucher und Touristen kommt dem öffentlichen Raum in der Stadt eine herausragende Bedeutung zu. Diese sollte sich in einer entsprechend qualitätvollen Gestaltung mit vielfältigen Angeboten und einem hohen Erlebniswert niederschlagen, sodass Einwohner sich mit ihrer Stadt identifizieren können und Besucher gern wiederkommen.

Ö o2 | Herstellen von Barrierefreiheit im öffentlichen Raum

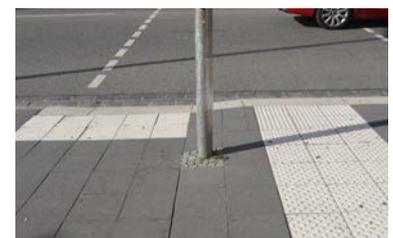
Partizipation und Inklusion aller Stadtbewohner ist heute Standard. Die Barrierefreiheit im öffentlichen Raum besitzt vor diesem Hintergrund einen hohen Stellenwert, gleichzeitig besteht hier Nachholbedarf. An einem Wohnstandort von Senioren - die als Zielgruppe für das Wohnen in der Steinwegvorstadt gesehen werden- ist die barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Raumes unabdingbar.

Ö o3 | Herstellung von gefassten und charakteristischen Stadträumen

Das charakteristische, unverwechselbare Stadtbild - besonders in der Steinwegvorstadt- besitzt einen hohen Stellenwert für die Wahrnehmung des Quartieres und muss erhalten bleiben. Die freiräumliche Gestaltung und Neuordnung sollte die charakteristischen, historischen Stadträume erlebbar machen und Orientierung im Stadtraum geben.



76 Elemente im öffentlichen Raum zur Reduzierung von Barrieren wie beispielsweise Bodenindikatoren an Fußgängerüberwegen und Bushaltestellen oder geschliffene Pflasteroberflächen für Rollstuhlfahrer



Ö o4 | Verbesserung des Angebotes von wohnungsnahem Freiraum, auch in Form von Zwischennutzungen

Qualitätvoller, wohnungsnaher Freiraum stellt eine vermarktbarere Wohnqualität dar und ist im Untersuchungsgebiet zum einen aus stadtstrukturellen Gründen, zum anderen wegen des hohen Anteiles an Stellplatzflächen unterrepräsentiert. Die Verbesserung der freiräumlichen Qualitäten dient deshalb auch zur Stärkung der Wohnfunktion. Insbesondere die Flächenentsiegelung und die Verlagerung / Konzentration des Anwohnerparkens zur Gewinnung wohnungsnaher Freiräume besitzt einen hohen Stellenwert.

Großes Potential zur Integration fehlender wohnungsnaher Grünräume besitzen der Gemüsemarkt und der im Rahmen früherer Sanierungsmaßnahmen entstandene Innenhof am ehemaligen Kommunbrauhaus. Als grüne Rückzugsorte für die Bewohner des Quartieres können sie die Wohnqualität mit Angeboten für Aufenthalt und Kommunikation, Spielen und Gärtnern erheblich steigern.

Aber auch die bestehenden Brachflächen bieten Potenziale für temporäre Grüngestaltungen. Insbesondere hinsichtlich der Kommunikation und Interaktion im Quartier bieten Zwischennutzungen wie Urban Gardening interessante Möglichkeiten und kreative Spielräume und sind, wo möglich, zu fördern.

3.5 Oberziel V - Erhaltung historischer Bausubstanz und Anpassung an zeitgemäße Nutzungen



Die nördliche Innenstadt und insbesondere die Steinwegvorstadt zeichnet sich durch eine hohe Dichte an historisch wertvollen und denkmalgeschützten Gebäuden aus. Große Teile der untersuchten Stadtstruktur stehen zudem unter Ensembleschutz. Diese Werte gilt es langfristig zu erhalten. Dies geschieht am wirksamsten durch nachhaltige Nutzung der Gebäude.

S o1 | Unterstützung und nach Möglichkeit der Ausgleich für Mehraufwand von denkmalgerechter Sanierung und Nutzungsanpassungen soll gewährleistet werden, insbesondere für die energetische Sanierung und für Maßnahmen im Brandschutz

Um die teilweise sehr alten, dicht an dicht stehenden Gebäude für moderne Nutzungen zu ertüchtigen, bedarf es eines vergleichsweise hohen Aufwandes. So sind zunächst die Ziele des Denkmalschutzes zu berücksichtigen. Aber auch die Umsetzung brandschutztechnischer Vorgaben und die energetische Sanierung der Gebäude ist hier ungleich komplexer und aufwändiger. Grundrissänderungen können notwendig werden, um den heutigen Anforderungen an das Wohnen zu entsprechen. Um diese Standortnachteile auszugleichen, sollte den Eigentümern Unterstützung und z.T. Ausgleich für Mehraufwand bei Sanierung und Umbau ihrer Immobilien gewährt werden.

S o2 | Förderung der Identifizierung und Implementierung zeitgemäßer, strukturell passender und ggf. auch temporärer (Zwischen-) Nutzungen in die historische Bausubstanz

Die nachhaltige Nutzung bildet die Grundvoraussetzung für den langfristigen Erhalt der wertvollen Baustruktur. Hierfür bedarf es der Unterstützung bei der Entwicklung individueller, tragfähiger immobilienwirtschaftlicher Konzepte für die Implementierung zeitgemäßer und strukturell passender Nutzungen.

S o3 | Pflege des charakteristischen Stadtbildes

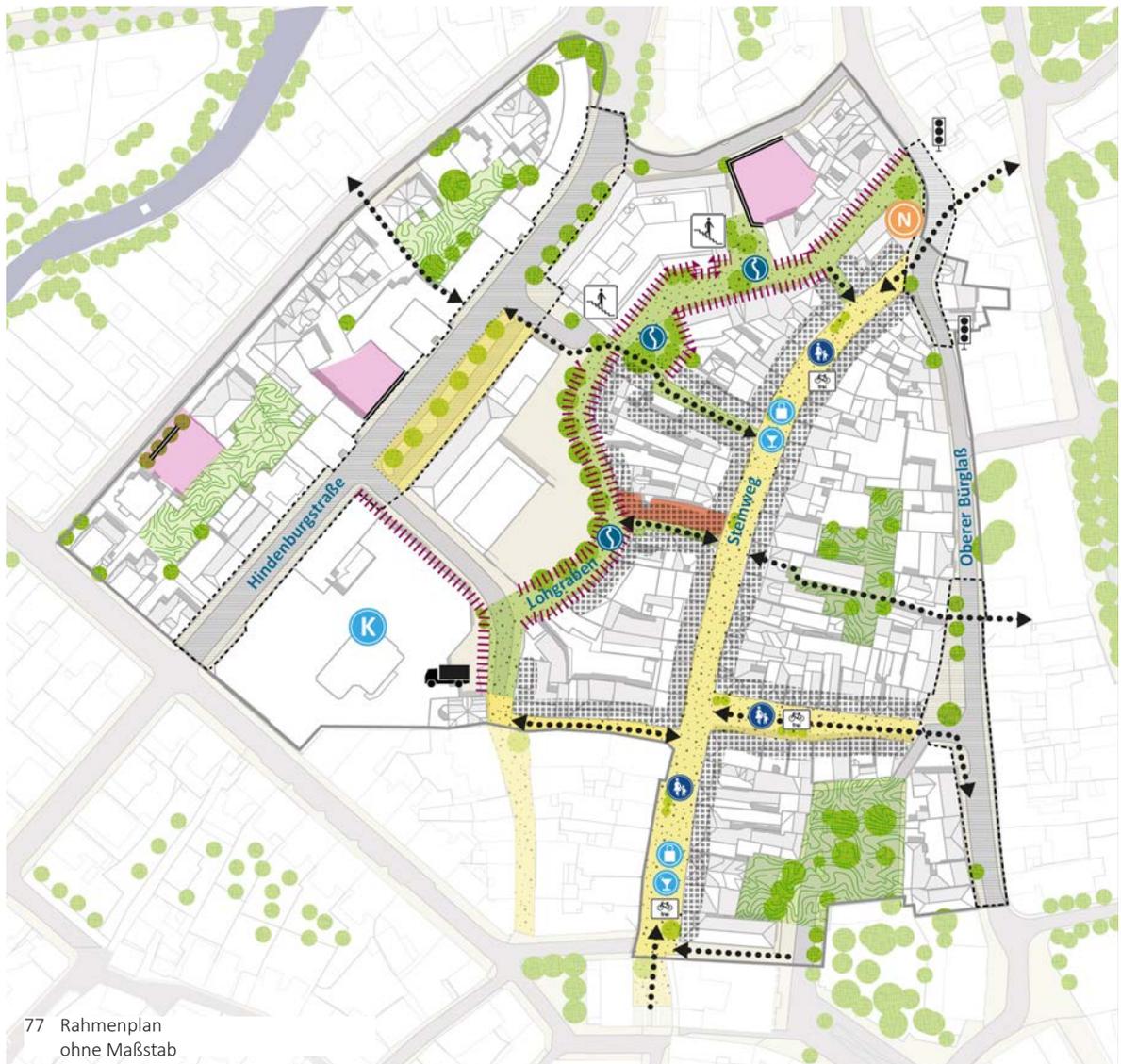
Das charakteristische Stadtbild - insbesondere im Steinweg - mit seiner Kleinteiligkeit und Vielfalt ist zu pflegen und zu erhalten. Bestehende Baulücken sollten als Potentialflächen für noch fehlende Angebote genutzt und verloren gegangene Raumkanten durch Neubebauung ergänzt werden. Einer behutsamen Sanierung historischer Bausubstanz ist - sofern möglich - der Vorrang vor Abbruch und Neubau zu geben. Im Falle von nicht zu vermeidendem Rückbau, ist die verloren gegangene Substanz durch eine hochqualitative und strukturell angepasste Neubebauung zu ersetzen.

3.6 Rahmenplanung

Das städtebauliche Rahmenkonzept dient der zusammenfassenden, grafischen Darstellung der Sanierungsziele mit stadträumlicher Relevanz. Es leitet sich aus den Analyseergebnissen ab und definiert räumliche Entwicklungsziele, die neben der Sanierung von Einzelgebäuden zur städtebaulichen Aufwertung des gesamten Untersuchungsgebietes beitragen. Da das Untersuchungsgebiet Teil des unmittelbaren Stadtzentrums von Coburg und die Fußgängerzone Steinweg die Erweiterung der zentralen Einkaufsstraße Spitalgasse bildet, haben die Entwicklungsziele eine hohe Priorität für die Gesamtstadt. Zentrale Themen sind: die Entwicklung einer funktionell- gestalterisch gelungenen Verzahnung zwischen Freiraum und Baulichkeit an der städtebaulichen Schnittstelle zwischen Steinwegvorstadt und den modernen Großstrukturen im Bereich Hindenburgstraße, die Etablierung eines frequenzsteigernden Nordpols als Besuchermagnet und Eingangstor am nördlichen Steinwegauftakt, die Verbesserung der fußläufigen Vernetzung in Ost-West-Richtung, die Qualifizierung der wohnungsnahen Freiräume, der Erhalt des charakteristischen Stadtbildes insbesondere im Bereich geschützter Ensembles und die Organisation und Konzentration des Parkraumes.

Die im folgenden Kapitel 4 beschriebenen Projektideen untersetzen die formulierten Rahmenziele mit konkreten Maßnahmenvorschlägen und illustrieren die Entwicklungsmöglichkeiten im untersuchten Teilgebiet.

- | | | |
|--|--|---|
| <p><u>Stadtraum</u></p> <ul style="list-style-type: none">  Schnittstelle zwischen Bebauung und Freiraum  Erhalt des charakteristischen Stadtbildes  Schließung der Raumkanten <p><u>Bauliche Entwicklung</u></p> <ul style="list-style-type: none">  bauliche Verdichtung/ Lückenschließung  Denkmalsanierung | <p><u>Mobilität</u></p> <ul style="list-style-type: none">  Qualifizierung Schnittstelle Parkhaus  Umgestaltung des Straßenprofils hinsichtlich Verkehrsberuhigung  verkehrsorganisatorische Maßnahme / Korridor  Platzgestaltung  Stärkung Fußwegevernetzung  Erhalt Fußgängerzone mit Radfahrer frei  Radfahrer frei | <p><u>Freiraum</u></p> <ul style="list-style-type: none">  Qualifizierung Lohgraben  Wasser als Reminiszenz (Hahnfluss)  Wohnungsnaher Freiraum  Einbindung LKW-Anlieferung <p><u>Nutzung</u></p> <ul style="list-style-type: none">  Erhalt Steinweg als "öffentliches Wohnzimmer" mit Schärfung Nutzungsprofil zur Frequenzerhöhung  Erhalt Standort Kaufhaus  Besuchermagnet "Nordpol" |
|--|--|---|



77 Rahmenplan
 ohne Maßstab

4 PROJEKTE

4.1	Projekte und Maßnahmen	
	SEITE	74
4.2	Projektfamilien, Abhängigkeiten und Priorisierung	
	SEITE	98
4.3	Kostenbausteine und Maßnahmen	
	SEITE	101



4.1 Projekte und Maßnahmen

Den städtebaulichen Leitlinien und Sanierungszielen folgend wurden mithilfe der SWOT-Analyse und den Defizit-/Potenzialkarten innerhalb des Untersuchungsgebietes Projektideen entwickelt, die auf besondere Weise dem Erreichen dieser Ziele dienen und als Initial für eine positive Entwicklung im untersuchten Quartier wirken können.

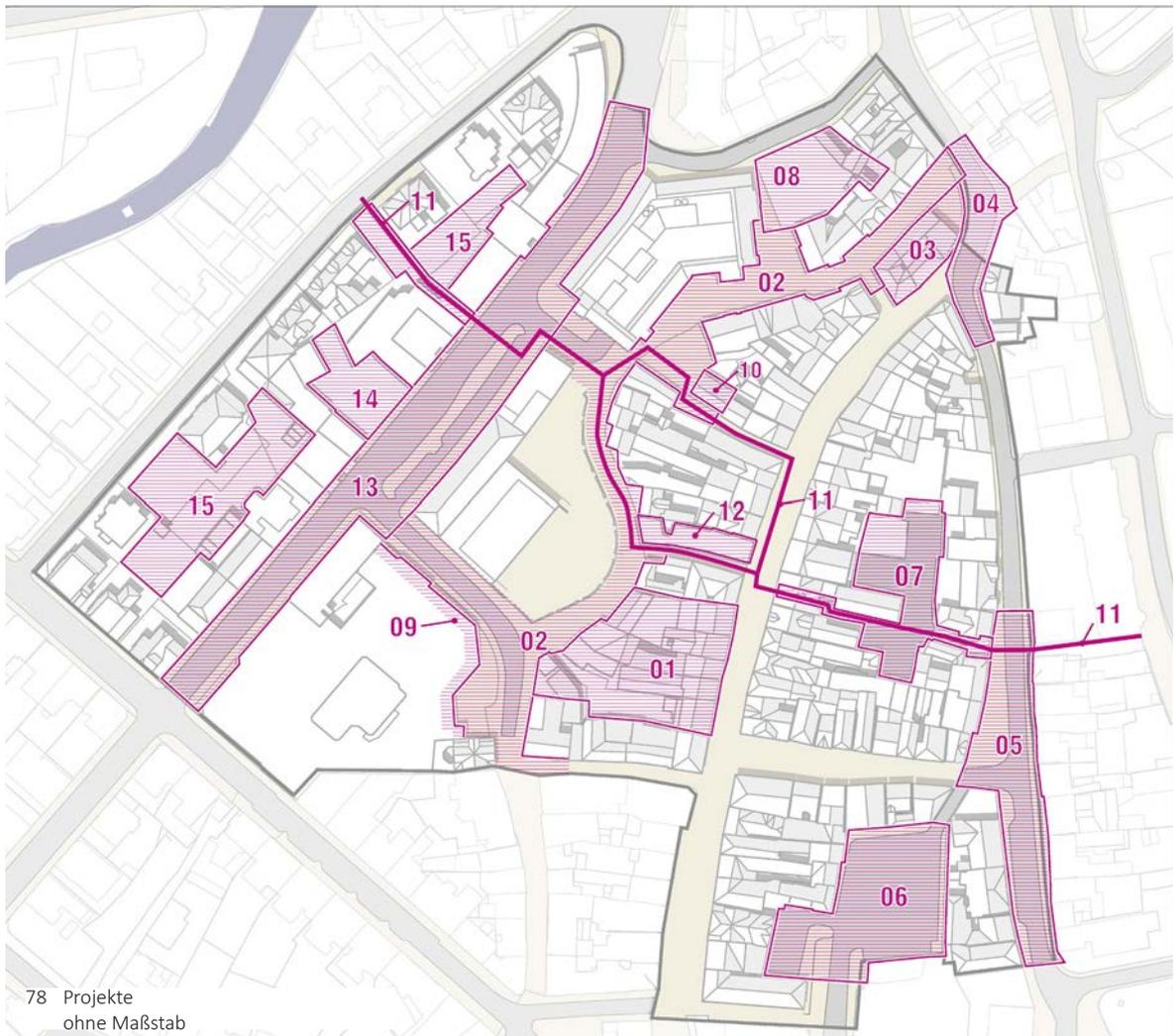
Die Ideen wurden in enger Zusammenarbeit mit den Mitgliedern der Lenkungsgruppe entwickelt und im Rahmen des Quartiersrundganges sowie des "Fachforums Chance Wohnen" mit Vertretern aus Politik und Wirtschaft diskutiert, auf ihre Tragfähigkeit überprüft und inhaltlich und schwerpunktmäßig nachjustiert.

Im Ergebnis liegen 17 Projekte - verteilt auf das gesamte Untersuchungsgebiet - mit unterschiedlichen Themenschwerpunkten vor. Sie umfassen die Neustrukturierung und Aufwertung öffentlicher und privater Grün- und Freiräume, den Umbau von Verkehrsflächen und verkehrsorganisatorische Themen, aber auch hochbauliche Maßnahmen im Neubau- und Sanierungsbereich.

Die Projekte sind gleichmäßig über das gesamte Untersuchungsgebiet verteilt und betreffen sowohl öffentliche Liegenschaften der Stadt Coburg und der Wohnbau Stadt Coburg GmbH, als auch private Grundstücke und Immobilien.

Die vorgeschlagenen Projektideen werden nachfolgend in Form von Projektsteckbriefen detaillierter erläutert. Die vorgefundenen Rahmenbedingungen, die zur Projektidee geführt haben werden näher beleuchtet sowie Prämissen und Ziele für die weitere Entwicklung aufgezeigt.

- | | | | |
|-------------|---|-------------|------------------------------------|
| P 01 | Mehrgenerationenwohnen | P 09 | Adaption Kaufhof |
| P 02 | Freiräumliche Entwicklung Lohgraben | P 10 | Fahrradstation Schenk-gasse |
| P 03 | Projekt Nordpol | P 11 | Ost-West-Vernetzung |
| P 04 | Nordanbindung Steinweg | P 12 | Pilotprojekt Denkmalsanierung |
| P 05 | Qualifizierung südliche Anbindung
Oberer Bürglaß | P 13 | Hindenburgstrasse |
| P 06 | Gestaltung Gemüsemarkt | P 14 | Lückenschließung Hindenburgstrasse |
| P 07 | Quartiersgarten ehem. Kommunbrauhaus | P 15 | Innenbereiche Seifartshofstrasse |
| P 08 | Lückenschließung Schenk-gasse | P 16 | Beleuchtung und Möblierung |
| | | P 17 | Umsetzung Parkraumkonzept |





1 MEHRGENERATIONENWOHNEN

Machbarkeitsstudie | Wettbewerb

Sanierungsziele: Wi 01, Wi 05, Wo 01, Wo 04, Wo 05,
Wo 06, Ö 03, S 01, S 02

Fläche: konzeptabhängig

Kosten: **Summe** **ca. 10,1 Mio. €**
Anteil öffentlich ca. 1,6 Mio. €



SITUATION Eine Neuordnung im Übergangsbereich zwischen Steinweg und Lohgraben bietet die Chance, eine angemessene und funktionstüchtige Lösung für die Bebauung mit Entsprechung im Freiraum zu entwickeln. Die beiden Projekte Po1 „Mehrgenerationenwohnen“ und Po2 „Freiräumliche Entwicklung Lohgraben“ stehen so in großer Abhängigkeit voneinander und sind entsprechend im Zusammenhang zu betrachten.

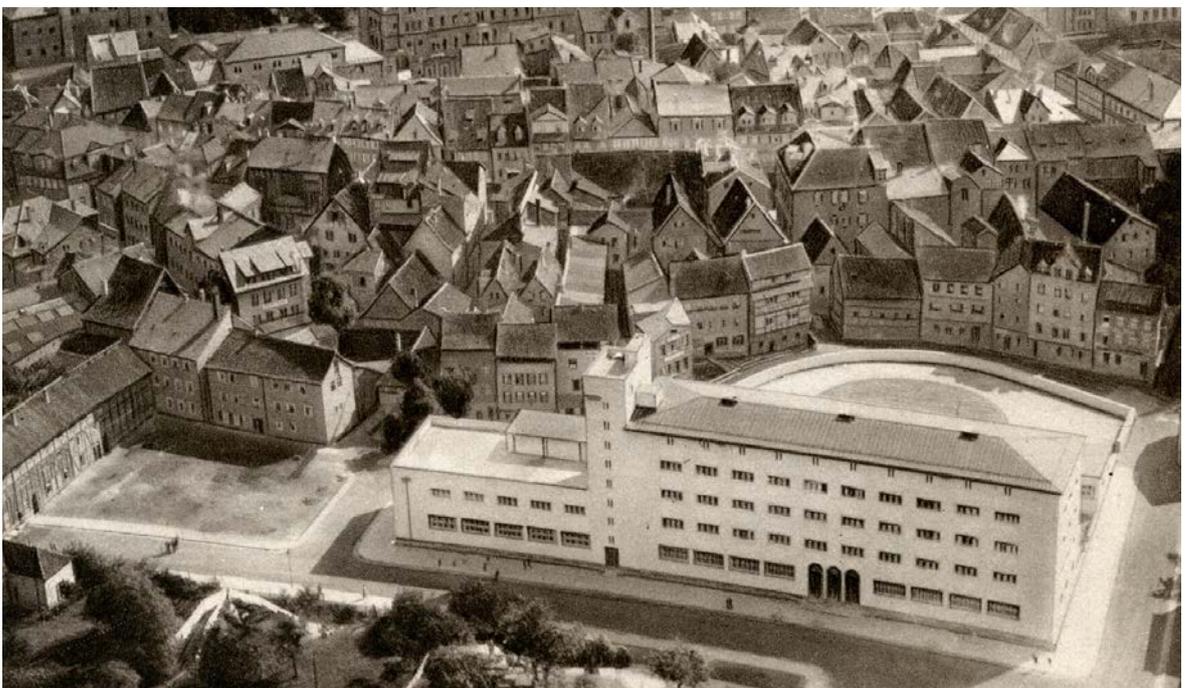
EMPFEHLUNG Die Entwicklung des Mehrgenerationenwohnens wird das innerstädtische Wohnen weiter stärken und unterstützt damit die Ziele des ISEK, wie auch die Sanierungsziele für das Gebiet.

Eine öffentliche und halböffentliche Nutzung der Erdgeschosse wird als wesentlicher Baustein zur Entwicklung dieser wichtigen Schnittstelle im Stadtgefüge angesehen. Das Erdgeschoss eines Neubaus sollte sich zum öffentlichen Raum des Lohgrabens / der Badergasse hin öffnen, diesen mit öffentlichen Nutzungen beleben und somit von einer Öffnung und Qualifizierung des nördlichen Einganges des Kaufhofes und der freiräumlichen Entwicklung des Lohgrabens optimal profitieren können.

Insbesondere sollte sichergestellt werden, dass sich neue Einrichtungen nicht hermetisch zu ihrer Umgebung hin abschließen und nach innen orientiert bleiben. Ferner wird empfohlen, die Liefer-, Mitarbeiter- und Bewohnerverkehre so zu bündeln, dass die Erdgeschosszonen von diesen Verkehren unbelastet bleiben sowie die Wohnfunktion beiderseits des Lohgrabens möglichst wenig beeinträchtigt wird. Die öffentlichen Erdgeschosse sollten von Stellplätzen freigehalten werden. Die Durchlässigkeit in Ost-West-Richtung sollte für die Vernetzung des Quartieres mit seiner städtischen Umgebung verbessert werden. Im Falle des Eingreifens in die bestehende Baustruktur zwischen Lohgraben und Steinweg bestünde beispielsweise die Möglichkeit, einen barrierefreien, öffentlichen Durchgang (Aufzug, Rolltreppe) vom Lohgraben zum Steinweg zu integrieren. Der Höhenunterschied von fast 4,00 m zwischen den beiden Straßenzügen stellt heute eine Barriere besonders für Mobilitätseingeschränkte dar. Wert gelegt wird in diesem - im Denkmalensemble Steinwegvorstadt gelegenen - Bereich auf den Erhalt der kleinteiligen historischen Parzellenstruktur.

Die wichtige Nahtstelle im Stadtgefüge - zwischen kleinteiliger, mittelalterlicher Struktur der Steinwegvorstadt und den Großstrukturen der Hindenburgstraße- besitzt eine hohe Priorität und sollte mit dem Ziel des optimalen Zusammenspiels der baulichen und freiräumlichen Gestaltung mit größter Sorgfalt entwickelt werden. Seitens der Stadt sollten weitere Rahmenbedingungen und Anforderungen definiert werden, auf deren Basis alternative Lösungsvorschläge geprüft und verglichen werden können.

81 Historische Luftaufnahme von Nord-
west : Großstruktur trifft mittelalterli-
che Kleinteiligkeit
Bild: Stadtarchiv Coburg





2 FREIRÄUMLICHE ENTWICKLUNG LOHGRABEN

Wettbewerb | Freiflächengestaltung |

Teilmodernisierung Parkhaus

Sanierungsziele: Wi 03, Wi 05, Wo 02, M 01, M 02, M 03, M 04, Ö 01, Ö 02, Ö 03, Ö 04, S 03

Fläche: Nord 1.800 m² | Süd 2.400 m²

Kosten: **Summe** ca. **3,78 Mio. €**
Anteil öffentlich ca. 3,54 Mio. €



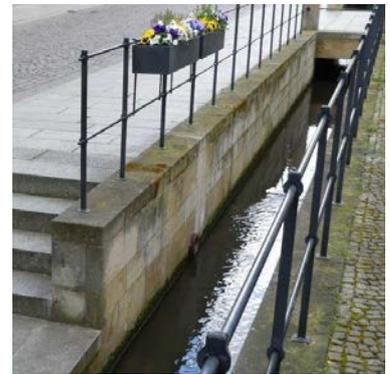
SITUATION Der Lohgraben bildet die Schnittstelle zwischen der historischen Steinwegvorstadt auf dem Rücken einer Erhebung im Osten und den früheren Auwiesen in der Ebene im Westen, auf welchen im letzten Jahrhundert vornehmlich Großbauten entstanden sind. Gleichzeitig handelt es sich um einen ehemals sehr charakteristischen und einprägsamen Stadtraum, denn hier wurde der technische Wasserlauf des Hahnflusses hindurchgeführt, der sowohl die Hahnmühle im Norden, als auch die Gerberhäuser entlang des Lohgrabens mit Wasser versorgte. Mit der Überdeckung des Hahnflusses Mitte des 20. Jh. ging nicht nur dieser Charakter verloren, sondern wurde auch das Bodenniveau soweit angehoben, dass die Erdgeschossniveaus mehrerer Gebäude entlang des Lohgrabens unterhalb des Straßenniveaus liegen und die Erdgeschosse so nicht mehr für höherwertige, belebende Nutzungen zur Verfügung stehen. Zusammen mit dem augenfälligen Leerstand und/oder schlechtem Bauzustand der straßenbegleitenden Bebauung sowie der weiten versiegelten und durch eine lange Mauer abgetrennten Parkplatzfläche an der Post im Westen, weist der Stadtraum heute einen abweisenden Charakter auf. Auch das Parkhaus Post gibt sich mit seiner Fassade eher geschlossen anstatt belebend zu wirken. Verbunden mit offen abgestellten Müllbehältern und parkenden Fahrzeugen entsteht der Eindruck einer »Hinterhofsituation«. Die tendenziell recht hohe Fußgängerfrequenz durch das naheliegende Parkhaus kann diesen Charakter nicht revidieren.

EMPFEHLUNG Prämissen für eine Umgestaltung des Lohgrabens sollten die freiräumliche Wiederanbindung der Erdgeschosse der historischen Gerberhäuser an den öffentlichen Raum darstellen, genauso wie eine akzentuierende Gestaltung der Auftaktsituationen der „Steinweg-Zubringer“ Schenk-gasse und Brunngasse. Es sollte zudem darauf hingewirkt werden, dass bei baulichen Entwicklungen auf der Brachfläche am Postgebäude insbesondere das Erdgeschoss sorgfältig mit dem Niveau und dem Straßenraum des Lohgrabens abgestimmt und verbunden wird. Insgesamt ist eine Öffnung und Belebung der Erdgeschosse anzustreben (so z.B. beim Parkhaus). Auf eine flächenökonomische Ordnung der Tiefgaragen-/ Parkhauszufahrten und Anlieferungsbereiche ist zu achten, um eine funktionale Beeinträchtigung der Erdgeschosse zu minimieren.

82 Lohgraben mit Gerberhäusern heute

83 Projektumgriff

84 Lohgraben mit Gerberhäusern
um 1900
© Stadtarchiv Coburg



Es wird empfohlen, insbesondere die Aufenthaltsqualität für die Anwohner zu erhöhen, diesen Raum als grünen Naherholungsbereich für die unmittelbaren Anwohner in dem ansonsten sehr dicht bebauten Quartier zu stärken und somit eine Gestaltung mit grünräumlichem Schwerpunkt als Gegenstück zum Steinweg anzustreben. Ein Wasserlauf als ehemals charakteristisches Merkmal dieses historischen Coburger Stadt- raumes kann hierbei sicher die angestrebte Aufenthaltsqualität für hochwertiges Wohnen unterstützen. Der heute unterirdisch verrohrte Wasserlauf des Hahnflusses kann hierfür herangezogen werden. Er beginnt an der Heiligkreuzstraße und zieht sich über Gerbergasse, Schenk- gasse und den gesamten Lohgraben und könnte einen kleinen Wasserlauf ohne extra Pumpenanlagen speisen. Auch aus diesem Grund sollte über den Kernbereich „Lohgraben“ hinaus der gesamte, parallel zum Steinweg in Nord-Süd-Richtung verlaufende Freiraum von Heiligkreuzstraße über Gerbergasse, Schenk- gasse, Lohgraben bis hin zum Anschluss Badergasse im Zusammenhang betrachtet werden und eine einheitliche Gestaltung und Aufwertung mit eigenem Charakter erhalten. Eine starke positive Wirkung wird auch von einer möglichen Öffnung und Neugestaltung der Fussgängerzugänge des Parkhauses Post in diesem Bereich erwartet.

Wasser als kommunikatives Element bietet Erlebnis und wirkt als Anziehungspunkt für den Aufenthalt im Stadtraum:

Bilder oben:

- 85 Beispiel Anziehungspunkt Wasser in der Stadt Neustrelitz
- 86 Beispiel Wasserlauf in der Lutherstadt Wittenberg, Foto: Reiner Wessels



- 87 Beispiele für die gelungene Verknüpfung zwischen Parkhaus und Stadtraum:
 oben: Treppenhaus Parkhaus in Kamen
 Foto: © BEGA Gantenbrink-Leuchten KG Deutschland · 2017



- 88 Eingang Parkhaus Opéra in Zürich
 © Zach + Zünd Architekten
 Foto: Michael Haug
- 89 Thomaskirchhof, Leipzig
 © GFSL clausen landschaftsarchitekten
 gruen fuer stadt + leben gmbh
 Foto: Thomas Nowotka,
 Nowotka Produktion



3 PROJEKT »NORDPOL«

Projektentwicklung | Wettbewerb |

Gebäudesanierung und Neubau

Sanierungsziele: Wi 02, Wi 04, Wi 05, Wo 04, Wo 05, Wo 06, M 01, Ö 01, Ö 03, S 03

Fläche: ca. 610 m² | ca. 2.300m² BGF

Kosten: **Summe ca. 3,87 Mio. €**
Anteil öffentlich ca. 864.000 €



SITUATION Derzeit degradiert die Fußgängerfrequenz im Steinweg deutlich nach Norden hin. Entsprechend nimmt auch die Erdgeschossnutzung durch den Einzelhandel nach Norden hin ab. Eine charakteristische Nutzung im Steinweg ist dagegen die Gastronomie, welche jedoch eher am Abend und in der Nacht frequentiert wird. Zur Stärkung der Fußgängerfrequenz und der Erdgeschossnutzung wurde bereits in den 1980er Jahren als Sanierungsziel die Schaffung eines Anziehungspunktes am nördlichen Ende des Steinweges vorgeschlagen. Der Strukturwandel hat in den letzten ca. 20 Jahren den Einzelhandel auch im Steinweg weiter geschwächt und die inhabergeführten kleineren Fachgeschäfte dezimiert. Hinzu kam verstärkt eine Nutzung durch die Gastronomie und die Entwicklung hin zu einem »Ausgehviertel« für die Jugend. Die durch die Fußgängerzone geschaffene Aufenthaltsqualität und der charakteristische Coburger Stadtraum als »Kulisse« bilden dagegen Konstanten, auf denen aufgebaut werden kann. Ein eindeutig identifizierbares Ziel, bzw. ein Auftakt im Norden der Steinwegvorstadt, wie es etwa das abgebrochene Alte Hahntor bildete, fehlt jedoch derzeit. Auch von Besuchern der Stadt wird der nördliche Steinweg nicht mit einbezogen, da trotz historischem Stadtbild kein weiterer Anlass für einen Besuch gesehen wird.



EMPFEHLUNG Die Schaffung eines Anziehungspunktes am nördlichen Endpunkt bzw. Auftakt des Steinweges – eines »Nordpols« – sollte im Rahmen der Stadtsanierung auch weiterhin fokussiert werden, um die für den Steinweg- als historische Handelsstraße- typische Erdgeschossnutzung aus Ladengeschäft oder Dienstleistungsbetrieb dauerhaft zu ermöglichen und zu stützen. Aber auch die Gastronomie kann durch einen Besuchermagnet im Norden gestärkt werden, wobei eine Akzentverschiebung auf eine Nutzung am Tage in Aussicht stünde.

Ziel ist es, eine Nutzung zu finden, die sowohl im Alltag der Coburger und Quartiersbewohner eine Rolle spielt, als auch den nördlichen Steinweg zum festen Bestandteil des touristischen Besuchsprogrammes in der Stadt werden lässt.

Diese Zielsetzung für eine Projektentwicklung könnte sich beispielsweise in einem Wohnhaus für Studierende mit einem öffentlichkeitswirksamen Erdgeschoss wiederfinden. So wäre z.B. ein »Studierendenwohnhaus-

90 Fehlende markante Eingangssituation am Standort ehemaliges Hahntor

91 Projektumgriff

92 Stadteingang Nord mit Hahntor vor 1666

Bild: Stadtarchiv Coburg



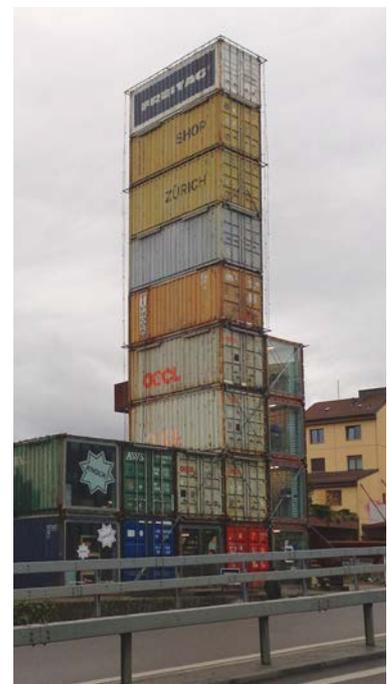
93 Beispiel: Julia Stoschek- Sammlung für zeitgenössische Medienkunst, temporäre Ausstellung Berlin

Plus« denkbar - als ein Wohnheim mit Stipendiaten-Ateliers in Kombination mit Ausstellungsräumen im Erdgeschoss und einem „Artist-in-Residence“-Programm. Als besonderer, überregionaler Anziehungspunkt wäre weiterhin auch ein kleinerer Ausstellungsraum für zeitgenössische Medienkunst mit vertikalem Museumslayout in Kombination mit einem erdgeschossigen Café denkbar.

Im Rahmen der weiteren Präzisierung des Projektes sollten diese und ggf. weitere Nutzungsvarianten geprüft und Kooperationen zum Beispiel mit der Hochschule Coburg, dem Studentenwerk Oberfranken, aber auch mit Stiftungen oder privaten Akteuren in Erwägung gezogen werden.

PRÄMISSEN

- Einbeziehen des Steinwegs in die alltäglichen Besorgungen der Coburger
- bauliche Markierung des Eingangs
- Projekt als touristischer Anziehungspunkt
- Nutzungskonzept aufbauend auf Sanierungsziel Wi 04 "Nutzungsprofil des Steinweges schärfen" hin zu „Junge kreative Szene“, „Start ups“, "Jugendkultur"



94 Beispiel: Vertikales Merkzeichen am Stadteingang | Freitagshop Zürich



95 Beispiel: m.a.x. museo Chiasso
© DURISCH + NOLLI Architetti
Foto: Gian Paolo Minelli



4 NORDANBINDUNG STEINWEG

Machbarkeitsstudie | Verkehrsorganisation |
Freiflächengestaltung

Sanierungsziele: Wi 03, Wi 05, M 01, M 02, Ö 01,
Ö 02, Ö 03, S 03

Fläche: ca. 900 m² (teilw. im San.gebiet)

Kosten: **Öffentlich** **ca. 340.000 €**



SITUATION Für die Belebung des Steinweges und eine Erhöhung der Besucherfrequenz sind die Anbindungen an umliegende Quartiere zu betrachten. Die Anbindung nach Norden wird durch die hochfrequentierte Straße Oberer Bürglaß sehr erschwert. Die Zäsurwirkung der Straße ist derzeit sehr hoch; das Warten auf den engen Gehwegen bei hoher Emissionsbelastung unangenehm. Die Potenziale des Kinos als Besuchermagnet, der hier ankommenden Radwege und der nördlich gelegenen Wohnquartiere bleiben ungenutzt.

EMPFEHLUNG Der Kreuzungsbereich zum Hahnmühlenweg - insbesondere die Fuß- und Radwegeverbindung über den Hahnmühlenweg zum Kino und den nördlich anschließenden Wohnquartieren - steht seit längerer Zeit im Fokus der Bemühungen der Stadtplanung in Coburg. Die stadträumliche Qualifizierung und Neugestaltung dieses Bereiches unter Einbeziehung der schwierig gelegenen, heute noch nicht barrierefreien Bushaltestelle ist dringend angezeigt und als Zielstellung ebenfalls in der Teilfortschreibung des ISEK als städtebauliches Einzelhandelskonzept verankert. Ziel ist die Verminderung der Zäsurwirkung der Straße und der Dominanz des motorisierten Individualverkehrs (MIV) in diesem Bereich zur besseren Anbindung des Steinweges an die nördlich gelegenen Quartiere und insbesondere an das Kino. Prämissen für eine Umgestaltung des Bereiches sind in erster Linie die Verbesserung der Querungsmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer. Aber auch eine Verlangsamung des Verkehrs zur Reduzierung von Emissionen und der verkehrlichen Barriere wäre anzustreben. Mögliche Maßnahmen sind zum einen die verkehrsorganisatorische Einrichtung eines Fußgänger- bzw. Radfahrerkorridor durch eine Doppelampel und zum anderen ein Belagswechsel. Der Bereich sollte wieder als Platz lesbar und seiner Funktion als Auftakt und Entrée in die Steinwegvorstadt gerecht werden. Hierfür muss die Kulisse des künftigen Sanierungsgebietes geringfügig erweitert werden, da das Untersuchungsgebiet nicht den gesamten Platzbereich bis zum Anschluss Gerbergasse mit einschließt. Bei den Überlegungen zu einer freiräumlichen Umgestaltung sollten ebenfalls der Hahnmühlenweg und der Kinovorplatz mit einbezogen werden.

96 Situation: Zäsur durch Verkehr, mangelnde Anbindung für Fußgängerzone

97 Projektumgriff

98 Luftbild Nordanbindung: Hahnmühlenweg- Heiligkreuzstraße- Steinweg



5 QUALIFIZIERUNG SÜDLICHER ANBINDUNGSBEREICH OBERER BÜRGLASS

Machbarkeitsstudie | Verkehrsorganisation |
Freiflächengestaltung

Sanierungsziele: Wi 03, Wi 05, M01, Ö 01, Ö 02,
Ö 03

Fläche: ca. 1200m²

Kosten: Öffentlich ca. 600.000 €



SITUATION Der Obere Bürglaß ist vor allem durch das starke Verkehrsaufkommen als Wohnstandort belastet. Auch die Erdgeschossnutzungen leiden, da andere Lagen eine höhere Aufenthalts- und Verweilqualität aufweisen. Dieser grundsätzliche Standortnachteil profiliert die Straße als günstige Alternative für komplementäre Ergänzungsangebote zum Steinweg, bei grundsätzlich gleicher Lagegunst. Für Fußgänger und Radfahrer bestehen jedoch keine Querungsmöglichkeiten, um die Allee und die umgebenden Quartiere an die Steinwegvorstadt anzubinden. Der Fahrradverkehr findet auf der parallel verlaufenden Allee statt.



EMPFEHLUNG Ein Verbesserungspotenzial wird vornehmlich bei der komfortablen Zugänglichkeit sowie bei den Querungsmöglichkeiten gesehen. Im Zusammenhang mit einer Entwicklung des Gemüsemarktes wird besonders im Bereich des Zuganges zum Unteren Bürglass Gestaltungspotenzial gesehen. Die vorhandene Qualität des Stadtraumes als Auftakt zur Steinwegvorstadt und zum eindrücklichen Theaterbau kann dabei weiter herausgearbeitet und genutzt werden. Das grundsätzliche Problem einer sehr hohen Verkehrsbelastung kann jedoch nur im erweiterten Kontext betrachtet und mit einem weiträumigeren Konzept gedämpft werden. Eine Reduzierung des nicht qualifizierten Verkehrsaufkommens (Durchgangsverkehr) ist als Ziel anzustreben (Minderung der Barrierewirkung, Erhöhung der Straßenraumqualität für nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer, Qualitätsverbesserung und barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen im Bereich Steinweg/Oberer Bürglaß, etc.)



99 Gestaltungspotenzial im Oberen Bürglaß / Eingangsbereich Unterer Bürglaß und Gemüsemarkt

100 Projektumgriff

101 Oberer Bürglaß als Auftakt zum Theater heute

102 Luftaufnahme des südlichen Abschnittes des Oberen Bürglaß



6 GESTALTUNG GEMÜSEMARKT

Freiraumplanerischer Wettbewerb |

Freiflächengestaltung

Sanierungsziele: Wi 05, Wo 01, Wo 02, Wo 03, M 01,
M 02, M 03, Ö 02, Ö 03, Ö 04, S 03

Fläche: ca. 2.300 m²

Kosten: **Öffentlich** ca. **1,13 Mio. €**



SITUATION Der Gemüsemarkt wird heute vornehmlich durch seine Funktion als Parkplatz geprägt. Als Kurzzeitparkplatz, aber vor allem als Anwohnerparkplatz auf der Ostseite des Steinwegs hat er eine große Bedeutung. Unter den Coburger Plätzen im historischen Zentrum der Stadt ist er so jedoch auch der einzige, welcher den Bewohnern und Besuchern durch seine derzeitige Nutzung nicht als Stadtraum zur Verfügung steht. Zudem bildet eine enge einspurige Stichstraße über den Unteren Bürglaß die einzige Zu- und Ausfahrt, so dass auch die Zufahrtsituation funktional mangelhaft ist.

Die Gebäudesubstanz rings um den Platz ist vielfach schlecht und durch die Verkehrsemissionen beeinträchtigt. Mit ihrer dichten Struktur weist die Bebauung dabei auch kaum eigene Freiräume auf, sodass der Gemüsemarkt – trotz höchster Lagegunst – eine problematische Wohnlage darstellt.



Im Zuge der Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP) für den Bereich Parkraumkonzept wurde auch der Gemüsemarkt als möglicher Standort für eine Tiefgarage betrachtet. Die im Rahmen des Parkraumkonzeptes untersuchte 2-geschossige Tiefgarage würde die Stellplatzanzahl in diesem Bereich verdoppeln und gleichzeitig die Möglichkeit eröffnen, die Platzfläche des historischen Marktes für andere Nutzungen wiederzugewinnen. Der qualitätvolle, alte Baumbestand würde hierbei jedoch verloren gehen und die Maßnahme erscheint aufgrund der den Platz umgebenden historischen Bebauung besonders aufwändig. Die Analyse der Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes für den Bereich Parkraumkonzept und die Befragungen im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen zeigen, dass vor allem die Situation bei den Anwohnerparkplätzen als mangelhaft empfunden wird.

Im Ergebnis kann der Gemüsemarkt in seiner jetzigen Gestaltung weder ausreichend Parkraum für die Anwohner bereitstellen, noch eine Freiraumversorgung in ausreichender Qualität für das dicht bebaute Quartier rings um den Platz gewährleisten. Mangelnde Parkplätze und mangelnde Freiraumversorgung in Kombination mit den Verkehrsemissionen konterkarieren die Vorteile der überragenden Lage im Herzen der Stadt. Charakter und Qualität des historischen Stadtplatzes sind so nicht wahrnehmbar.

103 Gemüsemarkt heute

104 Projektumgrif

105 Vorplatz des Georgenspitals heute



106 Beispiel Quartiersplatz "Am Hirtsrain"
in Fulda,
© Mann Landschaftsarchitektur |
www.mann-la.de

EMPFEHLUNG Eine Umgestaltung des Gemüsemarktes zur Wiedergewinnung des historischen Platzraumes ist dringend angezeigt. Ziel ist dabei die Stärkung des innerstädtischen Wohnens. Freiraumversorgung, aber auch Stellplatzversorgung sind zwei wesentliche Randbedingungen der Wohnfunktion, die zur Verbesserung der Situation am Gemüsemarkt berücksichtigt werden müssen. Das Potenzial zur Schaffung von qualitativem Grünraum – und vor allem von Freiraum in direkter Nähe zum Wohnen – in der Innenstadt sollte an dieser Stelle genutzt werden. Eine Entsiegelung von Flächen in dem hochgradig überbauten Quartier ist aus grundsätzlichen Erwägungen ebenfalls zu befürworten.

Es wird angeregt, die Platzoberfläche vom ruhenden Verkehr so weit wie möglich zu befreien und die dadurch wegfallenden Anwohnerstellplätze wohnortnah zu ersetzen und maßvoll zu ergänzen. Die Erhaltung des wertvollen Baumbestandes sollte nach Möglichkeit erfolgen. Zur Ermittlung eines alternativen Standortes für die Stellplätze sollten die Ergebnisse der Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes für den Bereich Parkraumkonzept hinzugezogen werden und auch Teillösungen mit den Anwohnern und Immobilieneigentümern diskutiert werden, wie etwa eine Umgestaltung des Vorplatzes zum Georgenspital unter Wegfall von lediglich ca. 12 Stellplätzen als „kleine Lösung“.

107 Beispiel Quartiersplatz "Am Hirtsrain"
in Fulda,
© Mann Landschaftsarchitektur |
www.mann-la.de





7 QUARTIERSGARTEN EHEMALIGES KOMMUNBRAUHAUS

Freiflächengestaltung | Anwohnerbeteiligung

Sanierungsziele: Wi 05, Wo 01, Wo 02, Wo 03, M 02,
Ö 01, Ö 02, Ö 03, Ö 04, S 03

Fläche: ca. 1.500 m²

Kosten: **Öffentlich** **ca. 130.000 €**



SITUATION Die Freifläche liegt im Umgriff des in den 80er Jahren ausgewiesenen Sanierungsgebietes II und wurde damals als städtebauliche Sanierungsmaßnahme in Angriff genommen. Durch eine – nicht barrierefreie – Passage kann man über den Hof vom Oberen Bürglaß bis auf den Steinweg gelangen. Der Hofraum zeigt sich jedoch heute ungepflegt und wenig genutzt. Parkende Fahrzeuge und Müllbehälter prägen das Bild, wohingegen die Grünausstattung einen kargen Charakter aufweist. Das Potential eines solchen gemeinsamen Hofes für das nachbarschaftliche Miteinander, aber auch für die Erschließung des Steinweges in Ost-West-Richtung ist damit nicht ausgeschöpft.



EMPFEHLUNG Fehlende Freiraumversorgung in unmittelbarer Nähe zum Wohnort ist ein gravierender städtebaulicher Mangel, der die Wohnqualität stark beeinträchtigt. Die begonnenen Maßnahmen zur Schaffung einer qualitätsvollen Grünraumversorgung sollten weitergeführt werden. Es wird angeregt, den Hofbereich besser zu strukturieren und Müllbehälter etc. in einer Weise unterzubringen, dass sie die Qualität als Anwohner- und Quartiersgarten nicht beeinträchtigen. Es wird empfohlen, im Dialog mit den Anwohnern und in nachbarschaftlichem Zusammenwirken, Maßnahmen zur freiräumlichen Gestaltung zu entwickeln. Durch eine verbesserte soziale Interaktion in diesem Raum kann Problemen wie nächtlichen Störungen, Vandalismus und Müll gemeinschaftlich entgegengetreten und die Zugänglichkeit organisiert werden.



- 108 Hinterhofsituation mit Potenzial heute
 - 109 Projektumgriff
 - 110 Innenbereich heute
 - 111 Beispiel: gemeinschaftlich genutzter Quartiersgarten in Kopenhagen
 - 112 Beispiel: Gemeinschaftsprojekt "Essbare Stadt" Andernach
- © Christoph Maurer; Stadt Andernach

8 LÜCKENSCHLISSUNG SCHENKGASSE

Projektentwicklung | Zwischennutzung Urban Gardening | Neubau Wohn- und Geschäftshaus

Sanierungsziele: Wi 02, Wi 05, Wo 02, Wo 03,
Wo 04, Wo 05, Wo 06, M 03, M 04,
Ö 03, Ö 04, S 03

Fläche: ca. 500m²

Kosten: ca. 3,69 Mio. €

Anteil öffentlich ca. 130.000 €



SITUATION In der Schenkergasse befindet sich ein ca. 500 m² großes, brachliegendes Grundstück. Die Fassung des Strassenraumes ist durch die fehlenden Raumkanten mangelhaft. In direkter Nachbarschaft zum Parkhaus Post ist es exzellent erschlossen. Eine Erweiterung des Parkhauses, aber auch ein direkter Zugang in einzelnen Ebenen eines Neubaus wäre bei einem direkten Anbau an das Parkhaus funktional realisierbar. Als eine der wenigen Brachflächen im Untersuchungsgebiet bietet die Fläche Raum für eine Neubebauung entsprechend den Zielsetzungen des ISEK und den Sanierungszielen für das Quartier. Ein Hindernis für die Nutzung des Grundstücks ist die Zufahrt zur Tiefgarage des Nachbarhauses in der Gerbergasse, die über die Liegenschaft führt.



EMPFEHLUNG Eine Projektentwicklung zur Schließung und Nutzung der Baulücke und einer damit verbundenen Ergänzung der fehlenden Raumkanten wird empfohlen. Denkbare Nutzungen im Sinne des ISEK und der Sanierungsziele sind zum Beispiel „Junges Wohnen“, etwa für Studenten; ggf. auch eine Kombination mit Dienstleistungsnutzungen wie Büros und Praxen. Auch ein kleineres Hotel wäre an diesem Standort denkbar. Es sollte detaillierter geprüft werden, inwieweit hier das Ziel einer Stärkung des Wohnstandortes verwirklicht werden kann. Das Grundstück bietet Potential für neue Wohnformen, die sich bisher noch nicht im Quartier finden. Durch die direkte Nachbarschaft zum Parkhaus mit (teilweisen) Erweiterungsmöglichkeiten könnten an diesem Standort ggf. Nutzungen realisiert werden, die an anderen Stellen im Quartier wegen mangelnden Parkraumes / aufgrund des Stellplatznachweises so nicht möglich sind. In der dichten Baustruktur der Steinwegvorstadt wird dennoch als Grundprämisse die Fokussierung auf eine Klientel empfohlen, die grundsätzlich weniger den motorisierten Individualverkehr (MIV) nutzt (Jüngere und Senioren) und die zentrale Lage mit fußläufiger Erreichbarkeit von Versorgungs-, Kultur-, und sonstigen Einrichtungen schätzt.

Eine Mischnutzung aus Wohnen und Ladengeschäft sowie Büro- und Praxisräumlichkeiten würde der typischen innerstädtischen Struktur des Kontextes entsprechen sowie belebende Impulse für das Quartier zur Folge haben.

113 als Parkplatz genutzte Baulücke und fehlende Raumkante (Blick zur Schenkergasse)

114 Projektumgriff



9 ADAPTION KAUFHOF

Verfahrensmoderation | Sanierung und Umbau

Sanierungsziele: Wi 01, Wi 03, Wi 05, Wo 03, M 01, M 02, M 04,

Fläche: konzeptabhängig

Kosten: Summe konzeptabhängig
Anteil öffentlich ca. 10.000 €



SITUATION Im Kontext des Strukturwandels im Einzelhandel stellt das Kaufhaus in Coburg eine städtebauliche Besonderheit dar. Viele Häuser in vergleichbaren Städten wurden in den letzten Jahren aufgegeben. Für das Profil der Einkaufsstadt Coburg ist das Kaufhaus nach wie vor von großer Wichtigkeit. Die belebende Wirkung und die Fußgänger- und Kundenfrequenz erzeugende Kraft des Kaufhauses ist von Bedeutung für den gesamten erweiterten Standort. Umgekehrt gilt diese Wirkung ebenfalls: die sorgfältige Einbindung des Kaufhauses in den städtebaulichen Kontext ist von großer Relevanz für den Erfolg des Geschäftsmodells. Die Hauptorientierung des Hauses erfolgt zur Mohrenstraße, Hindenburgstraße und zur Kopfseite des historischen Postgebäudes. Zum Lohgraben befindet sich heute die Anlieferungsseite des Hauses.



EMPFEHLUNG Die gesamte städtebauliche Situation am unteren Lohgraben wird sich durch das Mehrgenerationenwohnen und die beabsichtigte freiräumliche Umgestaltung des Lohgrabens grundlegend verändern. Östlich des Kaufhauses wird sich so der Auftakt zu dem neu gestalteten Stadtraum Lohgraben entwickeln können. Das Schaffen von belebten, öffentlich genutzten Erdgeschosszonen im Anschluss an den neuen Freiraum ist ein wesentliches Ziel. Die Stärkung der Kunden- und Fußgängerfrequenz auf dem Steinweg, aber auch umgekehrt, das Profitieren des Kaufhauses von einem gestärkten Innenstadtstandort ist wesentlich für die Entwicklung des gesamten Quartiers. Es wird deshalb empfohlen, dass sich auch die östliche Seite des Kaufhauses - insbesondere im Erdgeschoss - öffnet und sich deutlich zu dem neuen Auftakt am Lohgraben hinwendet. Das Kaufhaus kann dadurch zu einer Belebung des neuen Lohgrabens beitragen und umgekehrt auch selbst von der neu geschaffenen Situation optimal profitieren. Die geschlossenen Bereiche der Anlieferungszone sollten nach Möglichkeit minimiert und wenn möglich mit den Anlieferungsbereichen anderer Einrichtungen zusammengefasst werden. Es wird empfohlen, mit den Eigentümern und Betreibern des Kaufhauses ein Konzept für die entsprechende Adaption des Gebäudes zu entwickeln.



115 Kaufhaus Ecke Hindenburgstraße/
Mohrenstraße

116 Projektumgriff

117 Schnittstelle Post- Kaufhaus im Luftbild

118 Schnittstelle Kaufhaus zum Lohgraben

119 Geschlossenes EG und Anlieferung

10 FAHRRADSTATION SCHENKGASSE

Ankauf | Sanierung + Umbau

Sanierungsziele: Wi 03, Wi 05, Wo 01, Wo 02,
 Wo 06, M 01, M 02, M 03, Ö 01,
 Ö 03, S 01, S 02, S 03

Fläche: ca. 120m²

Kosten: ca. 170.000 €

Anteil öffentlich ca. 45.000 €



SITUATION Am kurzen Durchgang vom Lohgraben hoch zum Steinweg, der Schenkergasse, findet sich die letzte Scheune der Steinwegvorstadt. Sie stammt noch aus der Zeit, als an dieser Stelle die Gerber am Hahnfluss ansässig waren und bildet den räumlichen Abschluss eines kleinen Platzes am Übergang in die Schenkergasse. Heute befindet sich das Gebäude in desolatem Zustand und wird lediglich als Lager genutzt.

Stadträumlich zeigt sich der Bereich im Übergang zur Schenkergasse aufgrund fehlender Erdgeschossnutzungen unbelebt. Müllbehälter, die aufgrund der dichten Baustruktur in den Gebäuden / auf den Grundstücken nicht untergebracht werden können, stehen frei vor den Häusern. Fahrradabstellplätze für Anwohner sind ebenfalls nicht in ausreichender Zahl vorhanden, wie die Umfrage unter den Anwohnern ergab.

EMPFEHLUNG Um dem Mangel an Raum für Fahrräder und Müllbehältern im näheren Umfeld zu begegnen, bietet sich die Nutzung der Scheune an. Ein In-Nutzung-Bringen kann gleichzeitig dazu beitragen, dieses Zeugnis des früheren Quartierscharakters zu erhalten. Bei Bedarf und Interesse besteht die Möglichkeit, die „Fahrradscheune“ (zunächst lediglich als Fahrradparkhaus gedacht) zu einer kleinen Fahrradwerkstatt oder DIY-Werkstatt weiter zu entwickeln. Das kleine Projekt wäre bei geringem Aufwand ein wichtiger Baustein zur Belebung des öffentlichen Raumes, zur Erhöhung der Fußgängerfrequenz auf dem Steinweg und zur Stärkung der Wohnfunktion im Quartier.



120 Übergang vom Parkhaus zur Schenkergasse mit Giebel der historischen Scheune

121 Projektumgriff

122 stadträumliches Potenzial:
 die Scheune in der Schenkergasse

123 Projektbeispiel "Die Fahrradscheune"
 Foto: www.fahrrad-scheune.de
 © Detlev Zöllner





11 OST-WEST-VERNETZUNG

Konzepterstellung | Freiraum + Ausstattung

Sanierungsziele: Wi 03, Wi 05, M 01, M 02, M 03,
Ö 01, Ö 02, Ö 03, S 02, S 03

Fläche: -

Kosten: Öffentlich ca. 200.000 €



SITUATION Der Zustand und die Qualität der kleinen engen Gassen, die den Lohgraben mit dem Steinweg verbinden sind ein essentieller Baustein für die Stärkung der Frequenz auf dem Steinweg.

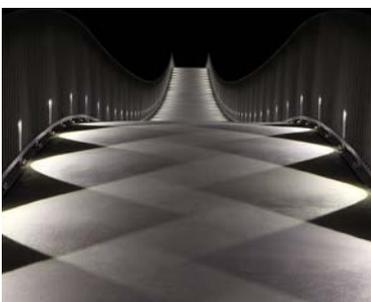
Derzeit sind diese Zuwegungen nicht barrierefrei und dazu noch zum Teil sehr steil. Die Erdgeschosszonen sind zu weiten Teilen ungenutzt und unbelebt. Die Zugänge sind ungestaltet und zum Teil von Autos / Mülltonnen verstellt, so dass- insbesondere für Ortsfremde- die Orientierung erschwert ist. Von vielen werden sie zudem als dunkel und verunreinigt empfunden und aus diesem Grund gemieden.



EMPFEHLUNG Mit dem Projekt soll exemplarisch eine Ost-West-Verbindung durch das Untersuchungsgebiet qualifiziert werden, die sich wie ein "roter Faden" durch das Gebiet legt und mit markanten Anschlusspunkten die Bewohner und Besucher aus den umliegenden Quartieren in den Steinweg leitet. Mit kleinen, Orientierung gebenden Eingriffen in Freiraum und an Gebäudefassaden kann eine bessere Hinführung der Fußgänger zum Steinweg erreicht werden. Beispielsweise können eine wiederkehrende Ausstattungsserie, eine eingängliche Farbigkeit und eine Gestaltung mit Licht die Fußgängervernetzung in Ost-West-Richtung stärken, im Bewusstsein der Bewohner verankern und das Queren angenehmer und erlebnisreicher gestalten. Insbesondere die Enge der Gassen kann durch eine überraschende Effektbeleuchtung in ihrer Attraktivität gesteigert werden.

Die Befahrbarkeit der engen Gassen sollte sich auf den unbedingt notwendigen Verkehr für Anlieferung / Rettungsfahrzeuge beschränken.

Im Rahmen von Gebäudesanierung /-neubauten sollte die Integration eines öffentlichen, barrierefreien Zuganges vom Lohgraben zum Steinweg geprüft werden, da eine barrierefreie Erschließung in den steilen Gassen aufgrund der topographischen Situation nicht realisierbar ist.



124 Durchgang vom Bürglaß zum Steinweg:
ungenutztes Potenzial für Frequentierung
Steinweg da schwer auffindbar

125 Projektumgriff

126 Durchgang zum Steinweg

127 Beispiel: Lichtmalerei zur Inszenierung
eines Weges, Aaresteg in Muelimatt
© Inventron AG, Schweiz

12 PILOTPROJEKT DENKMALSANIERUNG

Beratung, Moderation + Fachstudien |

Gebäudesanierung + Umbau

Sanierungsziele: Wi 3, Wi 05, Wo 01, WO 03, Wo 04,
Wo 05, Wo 06, M 04, Ö 03, S 01,
S 02, S 03

Fläche: Grundstück ca. 320m²

Kosten: ca. 1,05 Mio. €

Anteil öffentlich ca. 250.000 €



SITUATION Das denkmalgeschützte Gebäude Steinweg 33 erstreckt sich nördlich entlang der gesamten Brunngasse vom Steinweg bis hinunter zum Lohgraben. Es besteht aus 3 historischen Gebäudeteilen von denen der am Lohgraben befindliche eines der alten Gerberhäuser darstellt. Das gesamte Ensemble – auch im Zusammenhang mit dem bereits sanierten Gerberhaus am Kindlesbrunnen – wird durch diese Maßnahme aufgewertet.

Die Gebäude befinden sich in der Hand eines privaten Eigentümers, welcher die Sanierung und Umnutzung seiner Immobilie in naher Zukunft beabsichtigt. Als Pilotprojekt für eine Denkmalsanierung mit Vorbildcharakter erscheint dieses Gebäude prädestiniert.

EMPFEHLUNG Die Anpassung der wertvollen, historischen Baustruktur an zeitgemäße Nutzungen erfordert einen hohen finanziellen Aufwand, ein hohes Maß an Koordination und eine Vielzahl individueller Lösungen. Ein Pilotprojekt Denkmalsanierung kann hier als Vorbild für die Aktivierung privater Investitionen im Quartier dienen.

Aber auch aufgrund der durch dieses Projekt zu erwartenden Imageaufwertung des gesamten Bereiches entlang der Brunngasse und der auch bei diesem Gerberhaus notwendigen Abstimmung der freiräumlichen Gestaltung an die Gebäudestruktur (dysfunktionales Erdgeschoss im Bereich Lohgraben durch Auffüllung des historischen Hahnflusses) wird empfohlen, das Projekt in enger Abstimmung mit dem Eigentümer zu entwickeln und diesem jede mögliche Unterstützung für die Realisierung eines Vorzeigeprojektes angedeihen zu lassen. Als Initial wird das Projekt im Idealfall die Sanierung weiterer privater Gebäudesubstanz im Gebiet nach sich ziehen und einen Qualitätstandard vorgeben.



128 das ehem. Gerberhaus am Lohgraben /
Mündung Brunngasse

129 Gebäudeensemble Steinweg 33 entlang
Brunngasse

130 Dysfunktionales Erdgeschoss durch
Anschüttung Hahnfluss- Ziel: Öffnung
und Anschluss an Außenraum



13 HINDENBURGSTRASSE

Verkehrsorganisation | Umgestaltung Straßenprofil |
Freiraumgestaltung

Sanierungsziele: Wo 03, M 01, M 02, M 04, Ö 01,
Ö 02, Ö 03, S 03

Fläche: ca. 6.000m²

Kosten: **Öffentlich** ca. 1,55 Mio. €



SITUATION Die Hindenburgstraße mit ihren Großbauten aus dem 20. Jahrhundert bildet eine wichtige Tangente zur verkehrlichen Erschließung der Innenstadt Coburgs und dient als Zubringer u.a. für das Parkhaus Post. Der umgebende Stadtraum ist hohen Immissionsbelastungen (Lärm, Schmutz) ausgesetzt in deren Folge der Aufenthalt im öffentlichen Straßenraum als unangenehm empfunden wird. Dies hat sich auch auf die unteren Geschosse der angrenzenden Gebäude ausgewirkt: ursprünglich noch mit Handelsflächen geplant, stehen sie heute zumeist leer. Die Gestaltung des Straßenprofils mit seinen Verkehrsinseln an wichtigen Querungsstellen erscheint überdimensioniert und nicht mehr zeitgemäß. Die Oberflächenbeläge sind erneuerungsbedürftig.



EMPFEHLUNGEN Aufgrund der innerstädtischen Lage sollte langfristig eine Reduzierung der Geschwindigkeit zugunsten anderer Verkehrsteilnehmer und zur Begrenzung der Immissionen sowie eine nachhaltige straßenräumliche Aufwertung angestrebt werden. Dies könnte im Rahmen der bedarfsgerechten Umgestaltung durch die Reduzierung der Fahrbahnquerschnitte auf ein notwendiges Minimum, die selbstverständliche Integration eines sicheren Fahrstreifens für Radfahrer sowie die komfortablere Gestaltung der Fußgängerquerungen geschehen.

Als erster Schritt sollte jedoch die Umgestaltung des Vorbereiches vor dem historischen Postgebäude entsprechend seiner Funktion als Entry angestrebt werden. Prämissen hierfür wären die Gestaltung einer der Funktion entsprechenden einheitlichen Platzoberfläche anstelle der zusätzlichen Fahrspur vor dem Postgebäude, die Reduzierung bzw. Verlagerung der Kurzzeitparkplätze und eine attraktive und übersichtliche Gestaltung des Buswartebereiches.

Auch für die Hindenburgstraße gilt: das grundsätzliche Problem einer sehr hohen Verkehrsbelastung kann nur im erweiterten Kontext betrachtet und mit einem weiträumigeren Konzept gedämpft werden. Die Hindenburgstraße als Teil der innerstädtischen Erschließungsachse Bamberger Straße – Goethestraße – Viktoriastraße – Löwenstraße – Hindenburgstraße besitzt heute eine hohe Bedeutung für den motorisierten Innenstadtverkehr, was die Gestaltungsspielräume einschränken könnte.



Situation heute:

Fokus auf den motorisierten

Individualverkehr (MIV)

134 Fußgängerquerung Hindenburgstraße

135 Vorbereich Kaufhof Hindenburgstraße

136 Straßenraum Hindenburgstraße

137 Vorplatz Postgebäude

Zukunftsbeispiele unten:

Koexistenz verschiedener Mobilitätsarten

138 Beispiel: Fahrradgerechte Stadt
Kopenhagen

139 Beispiel: Komfort und Sicherheit auch
für Radfahrer und Fußgänger in der
Stadt Kopenhagen, Foto: Tony Webster





14 LÜCKENSCHLISSUNG HINDENBURGSTRASSE

Projektentwicklung | Zwischennutzung | Neubau
Wohn- und Geschäftshaus

Sanierungsziele: Wo 04, Wo 05, Wo 06, M 02, M 03,
M 04, Ö 01, Ö 03, Ö 04, S 02, S 03

Fläche: Grundstück ca. 670m²

Kosten: **ca. 3,9 Mio. €**

Anteil öffentlich ca. 300.000 €



SITUATION Die ansonsten geschlossene Gebäudeflucht westlich der Hindenburgstraße öffnet sich gegenüber des Haupteinganges zur Post zwischen Hindenburgstraße 5 und 9. Das kleine Gebäude Nr. 7 befindet sich zurückgesetzt im Verbund mit der Bebauung der Seifartshofstraße und gibt eine ca. 600m² große zusammenhängende Fläche, orientiert zur Hindenburgstraße, frei. Die Fläche befindet sich in Privateigentum und wird derzeit als vermieteter Parkplatz für Anwohner genutzt.

EMPFEHLUNG Langfristig sollte die Schließung der Raumkante durch eine Neubauung mit 5-6 Geschossen angestrebt werden. Geeignete Nutzungen sind entsprechend den Zielen des ISEK und den Sanierungszielen innerstädtisches Wohnen für ein Klientel, welches alternative Mobilität dem eigenen Auto vorzieht (temporäres Wohnen, Boardinghaus, Studentenwohnen etc.), mit zusätzlicher öffentlicher Nutzung im Erdgeschoss. Aber auch Büro- und Dienstleistungsnutzungen sind denkbar. Für die Verbesserung der Ost-West-Vernetzung des Quartiers sollte die Möglichkeit einer Durchwegung von Hindenburgstraße zur Seifartshofstraße (im Idealfall mit Weiterführung bis an den Grünraum der Itz) im Prozess einer Projektentwicklung in Erwägung gezogen werden.



140 Baulücke

141 Projektumgriff

142 Fehlende Raumkante

143 Blick vom Eingang Postgebäude

15 INNENBEREICHE SEIFARTSHOFSTRASSE

Flächenentsiegelung zur Schaffung
von wohnungsnahem Grünraum

Sanierungsziele:

Wi 01 | Wi 03 | Wo 02 | Wo 03 | M 04 | Ö 04

Fläche: ca. 2.600m²

Kosten: **Summe** ca. 400.000 €
Anteil öffentlich ca. 80.000 €



SITUATION Die privaten Innenbereiche zwischen Seifartshofstraße und Hindenburgstraße weisen einen hohen Versiegelungsgrad mit großflächigem Parken in direkter Nachbarschaft zu hochwertiger Wohnnutzung und Praxen in den Villen der Seifartshofstraße auf.

Die nicht vorhandene Grünvernetzung zur Itz hin sowie der fehlende wohnungsnaher Freiraum stellen einen Mangel dar.

EMPFEHLUNG Langfristig ist die Entsiegelung und grünräumliche Qualifizierung der Innenbereiche anzustreben. Hierdurch wird das Wohnumfeld erheblich aufgewertet, die innerstädtische Grünraumvernetzung verbessert sowie die unterrepräsentierten Ost-West-Verbindungen im Innenstadtbereich weiter gestärkt. Der Flächenverbrauch für das Parken sollte auf ein notwendiges Mindestmaß reduziert werden, Stellplätze ggf. an anderer Stelle kompakt nachgewiesen bzw. durch eine freiräumliche Qualifizierung aufgewertet und damit in das Grün- und Freiraumsystem eingebunden werden. Bei den Entwicklungen sollte über das Untersuchungsgebiet hinaus auch das Potenzial des Grünraumes an der Itz in die räumliche Strategie einbezogen werden.

Da sich der überwiegende Teil der Flächen in privater Hand befindet, ist die Umsetzung nur unter Einbeziehung der Eigentümer in den Umgestaltungsprozess möglich.





146 Positivbeispiel Neugestaltung Albertsplatz in Coburg ausgezeichnet mit dem Lichtdesign-Preis 2014
© Hess GmbH Licht + Form
Foto: Steffen Bauer

16 BELEUCHTUNG UND MÖBLIERUNG

Beleuchtung und Möblierung im öffentlichen Raum

Sanierungsziele:

Wi 03, Wi 05, Wo 02, M 01, M 02, M 03, Ö 01, Ö 02, Ö 03, Ö 03, S 03

Fläche:

Steinweg mit Zuwegungen

Kosten:

Öffentlich ca. 300.000 €

SITUATION Als Ausstattungselemente werden im Lohgraben und den Steinwegzuführungen eine Altstadtleuchte sowie im Steinweg und Bürglaß eine modernere Form der Mastleuchte vorgefunden. Weitere Ausstattungselemente sind vandalismussichere Sitzbänke aus Stahl in unterschiedlicher Farbgebung, Abfallbehälter, einige Fahrradbügel, je nach verkehrlicher Erfordernis große Zahlen von Pollern im Altstadttypus und Einfassungen, Pflanzbeete und Poller im Waschbeton der 70er. Die Ausstattung reicht aus, um die funktionalen Anforderungen zu erfüllen, ist jedoch nicht attraktiv genug um einen angenehmen Aufenthalt und die damit zusammenhängende Kommunikation zu ermöglichen. Die Aufenthaltsbereiche werden somit vorzugsweise von Trinkern genutzt. Ebenfalls erfüllt die Beleuchtung weitestgehend ihre Funktion, insbesondere die Zuwegungen in den Steinweg werden jedoch von den Bewohnern als dunkel wahrgenommen. Die Ausstattung mit den Altstadtleuchten erscheint hier unzureichend.

EMPFEHLUNG Mit dem Albertsplatz ist in Coburg bereits ein gutes Beispiel für eine zeitgemäße Freiraumgestaltung im innerstädtischen Kontext realisiert worden. An dieses Beispiel gilt es anzuknüpfen und auch für die Steinwegvorstadt ein differenziertes Gestaltungskonzept für Beleuchtung und Möblierung zu entwickeln, welches sich an den Bedürfnissen der Bewohner und Besucher (z. Bsp. hinsichtlich Barrierefreiheit) orientiert, mit attraktiven Aufenthaltsbereichen die Kommunikation fördert und mit unterschiedlichen Nutzungsmöglichkeiten die öffentlichen Freiräume zu einem lebendigen und unverwechselbaren Teil der Innenstadt werden lässt. Aufbauend auf das übergeordnete Coburger Ausstattungskonzept wird empfohlen, die Ausstattung im Untersuchungsgebiet zu überprüfen, in Teilen zu erneuern und zu ergänzen. Als Initial wird zudem die Entwicklung einer punktuellen Akzentmöblierung vorgeschlagen, die strategisch wichtige Punkte im Stadtgefüge markiert, Aufmerksamkeit auf sich zieht und damit die Orientierung erleichtert. Die Möbel sollten idealerweise kommunikative Elemente (Sitzmöglichkeiten, Tisch, Spielgerät) mit Information verbinden, eine markante Gestaltung mit hohem Wiedererkennungswert erhalten und ein auf den Ort zugeschnittenes Erlebnis bieten.

17 UMSETZUNG PARKRAUMKONZEPT

Parkierungsanlage gemäß Bedarfseinschätzung Teilfortschreibung VEP - Parkraumkonzept

Sanierungsziele:

Wi 01 | Wi 03 | Wo 02 | Wo 03 | M 04 | Ö 04

Kosten: **ca. 7,0 Mio. €**

Anteil öffentlich ca. 2,5 Mio. €

SITUATION Sowohl bei den Erhebungen zu den Vorbereitenden Untersuchungen als auch im Rahmen der Teilfortschreibung des VEP für den Bereich des Parkraumkonzeptes wurde ein Mangel an Anwohnerstellplätzen festgestellt. Die angestrebten Entwicklungen zur Stärkung von Wohnen und Arbeiten in der Innenstadt lassen zusätzlichen Bedarf erwarten. Weiterhin werden durch die avisierte autofreie Gestaltung des Gemüsemarktes als Platz und Erholungsraum für die Bewohner bis zu 61 Stellplätze entfallen, die an anderer, wohnortnaher Stelle ersetzt werden müssen.

EMPFEHLUNG Im Rahmen der Teilfortschreibung des VEP für den Bereich Parkraumkonzept soll nun zunächst der konkrete Bedarf an Anwohnerstellplätzen räumlich zugeordnet im Untersuchungsgebiet für das mögliche Sanierungsgebiet VII quantifiziert werden. Eine Machbarkeitsstudie wird anschließend die Dimensionen und Möglichkeiten einer stadträumlichen Einordnung für eine Parkierungsanlage an verschiedenen Standorten innerhalb des Untersuchungsgebietes oder im direkten räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit diesem überprüfen.

4.2 Projektfamilien, Abhängigkeiten und Priorisierung

Zwischen einigen der beschriebenen Projekte bestehen in funktionaler und gestalterischer Hinsicht größere Abhängigkeiten, die es notwendig machen, die Projekte schon von Anfang an intensiv aufeinander abzustimmen und gemeinsam zu entwickeln. Diese Projekte bilden zusammen die nachfolgend beschriebenen Projektfamilien.

PROJEKTFAMILIE 1: LOHGRABEN UND POSTAREAL

P01 | MEHRGENERATIONENWOHNEN

P02 | FREIRÄUMLICHE ENTWICKLUNG LOHGRABEN

P09 | ADAPTION KAUFHOF

P13 | HINDENBURGSTRASSE

Von besonderer Bedeutung für das Stadtgefüge ist die bauliche Entwicklung am Lohgraben, da diese zwischen den unterschiedlichen Maßstäben der Stadtstruktur vermittelt. Die sorgfältig aufeinander abgestimmte, bauliche und freiräumliche Entwicklung im Bereich des Lohgrabens muss zwischen der Kleinteiligkeit des mittelalterlichen Steinweges und den Großstrukturen des 20.Jh. in der Hindenburgstraße vermitteln und die beiden Stadtbereiche optimal miteinander verzahnen.

Hierfür wird es notwendig sein, die Vielzahl unterschiedlichster Anforderungen - so zum Beispiel hinsichtlich der Verkehrsführung, der Zu- und Abfahrten zu Parkieranlagen, der Anlieferungsbereiche, der Barrierefreiheit, der Gebäudezugänge, u.v.m. - mit einer hochqualitativen Freiraum- und Gebäudegestaltung zu einem langfristig optimal funktionierenden und damit lebendigen "Organismus" zu entwickeln.

PROJEKTFAMILIE 2: NORDPOL

P03 | PROJEKT "NORDPOL"

P04 | NORDANBINDUNG STEINWEG

Ziel der Projektfamilie ist die Entwicklung eines attraktiven Auftakt- und Endpunktes mit großer Ausstrahlungskraft am Nordende des Steinweges. Die angestrebte bauliche Entwicklung sollte eine qualitätvolle Einbindung in den umgebenden Freiraum erfahren, was eine gemeinsame, aufeinander abgestimmte Entwicklung der Projekte 03 und 04 erforderlich macht.

PROJEKTFAMILIE 3: GEMÜSEMARKT

P05 | QUALIFZIERUNG SÜDLICHE ANBINDUNG OBERER BÜRGLASS

P06 | GESTALTUNG GEMÜSEMARKT

P 17 | UMSETZUNG PARKRAUMKONZEPT

Aufgrund ihrer räumlichen und verkehrsorganisatorischen Abhängigkeiten sind die drei Projekte unbedingt im Zusammenhang zu betrachten.

So kann eine Neugestaltung des Gemüsemarktes ohne das Parken erst dann Realität werden, wenn ein Ersatz für die dann entfallenden Stellplätze an anderer Stelle gefunden wurde. Die Verlagerung des Parkens heraus aus dem Gemüsemarkt hätte in der Folge auch Auswirkungen auf die Gestaltung der südlichen Anbindung des Oberen Bürglaß, die dann von bestimmten verkehrsorganisatorischen Zwängen, die heute durch die bestehende enge Ein-/Ausfahrt zum Gemüsemarkt bestehen, befreit wäre. Dadurch könnte die Zugänglichkeit des Oberen Bürglaß für Fußgänger frei vom Parkverkehr sicherer und attraktiver organisiert werden.

PROJEKTFAMILIE 4: OST-WEST-VERNETZUNG

P10 | FAHRRADSTATION SCHENKGASSE

P11 | OST-WEST-VERNETZUNG

P 12 | PILOTPROJEKT DENKMALSANIERUNG

Die Verbesserung der fußläufigen Vernetzung des Untersuchungsgebietes in ost-westlicher Richtung stellt ein wichtiges Kriterium für die gewünschte Frequenzerhöhung in der Fußgängerzone Steinweg dar. Die Bausteine dieser Projektfamilie sind wesentlich für die Steigerung der Attraktivität der schon heute vorhandenen Verbindung. Mit den Projekten "Fahrradstation" und "Ost-West-Vernetzung" besteht zudem die Möglichkeit, mit geringem investivem Aufwand seitens der Stadt eine große Wirkung zu erzielen und die Initialwirkung für das aktive Positiv-Besetzen der Steinwegvorstadt zu nutzen. Von dem Pilotprojekt Denkmalsanierung Steinweg 33 wird eine Aufwertung der gesamten Brunnengasse vom Auftakt im Lohgraben bis hin zum Steinweg unter Einbindung privaten Investments erwartet, die durch die freiräumliche Qualifizierung der Ost-West-Verbindung in diesem Bereich (beispielsweise mit Beleuchtung) unterstützt werden sollte.

PRIORISIERUNG UND BUDGETIERUNG

Analog zu dem Vorgehen beim Sanierungsgebiet VI "Ketschenvorstadt" wurde durch die Lenkungsgruppe beschlossen, auf eine inhaltliche und zeitliche Priorisierung zu verzichten. Für einige Projekte wird erst eine initiiierende Projektentwicklung detaillierter klären, welche Maßnahmen und damit zusammenhängenden Kosten tatsächlich erforderlich sind und wie sich diese auf private Investoren und öffentliche Träger verteilen. Andere Projekte beispielsweise bedürfen der kurzfristigen politischen Weichenstellung während das Hauptinvestitionsvolumen für eine Realisierung erst längerfristig fällig wird. Eine Kategorisierung in die 2. oder 3. Zeitkategorie würde hier die falschen Signale aussenden.

Projektfamilie 1: Lohgraben und Postareal

- P01 | Mehrgenerationenwohnen
- P02 | Freiräumliche Entwicklung Lohgraben
- P09 | Adaption Kaufhof
- P13 | Hindenburgstrasse

Projektfamilie 2: Nordpol

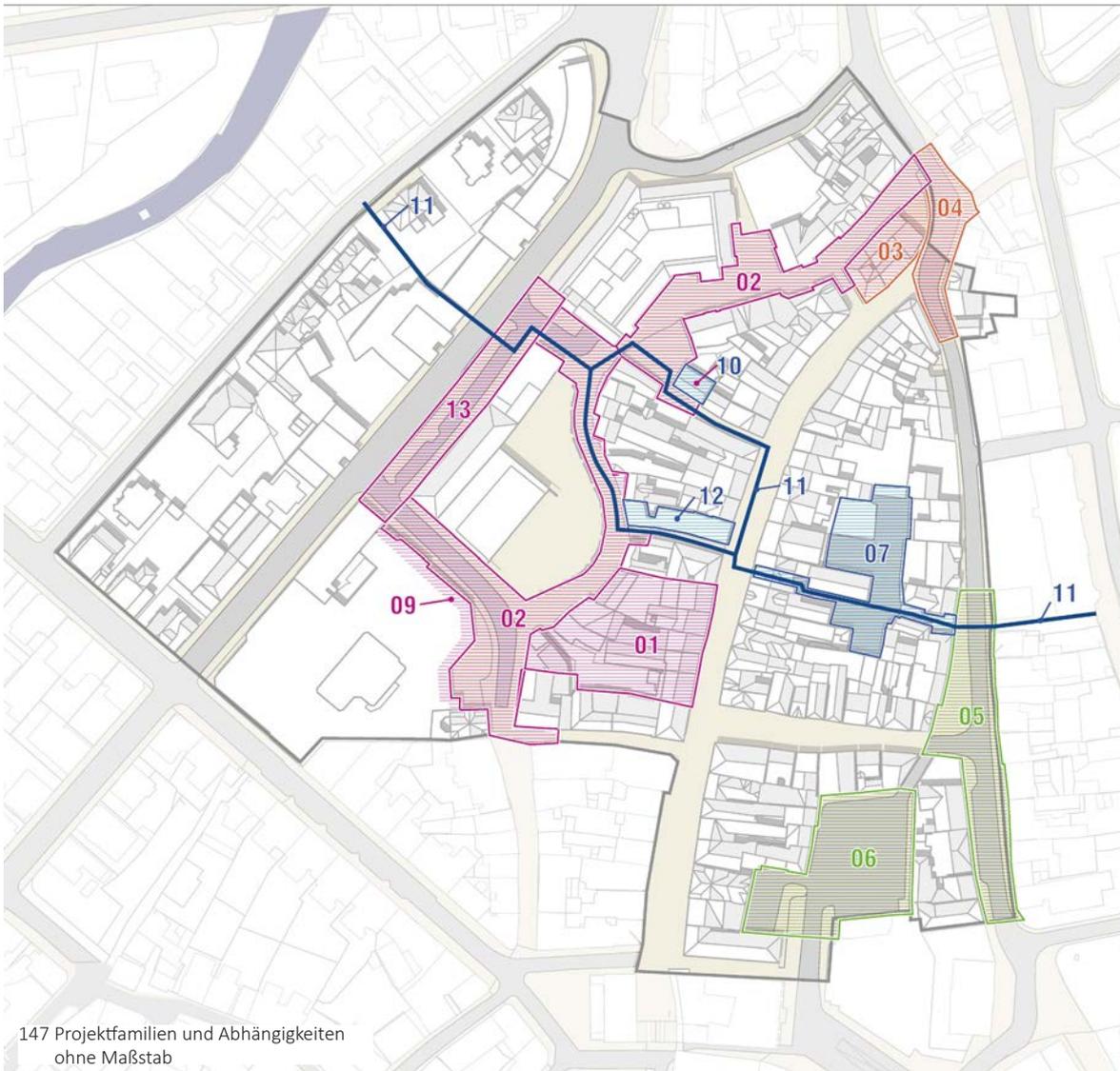
- P03 | Projekt "Nordpol"
- P04 | Nordanbindung Steinweg

Projektfamilie 3: Gemüsemarkt

- P05 | Qualifizierung südliche Anbindung Oberer Bürglaß
- P06 | Gestaltung Gemüsemarkt
- P17 | Umsetzung Parkraumkonzept

Projektfamilie 4: Ost-West-Vernetzung

- P10 | Fahrradstation Schenksgasse
- P11 | Ost-West-Vernetzung
- P12 | Pilotprojekt Denkmalsanierung



4.3 Kostenbausteine und Maßnahmen

Die in der nachfolgenden Tabelle aufgeführten, überschlägigen Kostenbausteine für die einzelnen Projekte dienen einerseits der Orientierung in Bezug auf notwendige nächste Maßnahmen und Schritte zur Realisierung der Projekte (sh. Spalte Maßnahmen). Andererseits soll mit groben Kostenbausteinen ein Richtwert gegeben werden, welche Investitionskosten auf öffentlicher und privater Seite zu erwarten sind. Diese müssen im Zuge der weiteren Projektentwicklung angepasst und konkretisiert werden. Je nach den in der Projektentwicklung noch zu definierenden Standards und Zielen können dabei die Gesamtkosten noch Schwankungen nach unten oder oben unterliegen. Auch die Verteilung nach öffentlichen und privaten Kosten dient zum heutigen Zeitpunkt lediglich als erster Vorschlag und kann im Rahmen der Präzisierung der Projekte Verschiebungen erfahren. Die Kostenbausteine beinhalten die Baunebenkosten sowie die Mehrwertsteuer (19%).

Durch die vorgeschlagene Budgetierung der Gesamtkosten in drei 5-Jahreszeiträume soll der Stadt die Flexibilität erhalten bleiben, auf sich verändernde Rahmenbedingungen innerhalb des Umsetzungszeitraumes von 15 Jahren reagieren zu können.

Eine Priorisierung der beabsichtigten Maßnahmenumsetzung sollte nach förmlicher Festlegung des Sanierungsgebietes und ausführlichen Abwägungen im Bauausschuss und im Stadtrat der Stadt Coburg vorgenommen werden.

Projekt	Maßnahme	Summe	Öffentlich	Privat
P 01 Mehrgenerationenwohnen		10.100.000 €	1.600.000 €	8.500.000 €
P01.1	Wettbewerb Anteil Wohngebäude	100.000 €	100.000 €	
P01.3	Servicewohnen im Bereich zwischen Lohgraben und Steinweg	10.000.000 €	1.500.000 €	8.500.000 €
P 02 Freiräumliche Entwicklung Lohgraben		3.780.000 €	3.540.000 €	240.000 €
P02.1	Wettbewerb Anteil Freianlage	150.000 €	150.000 €	
P02.2	Ordnungsmaßnahmen	200.000 €	200.000 €	
P02.3	Realisierung Freiflächen mit Wasserspiel			
	Nord	930.000 €	930.000 €	
	Süd	1.730.000 €	1.730.000 €	
	Planungskosten anteilig 20%	530.000 €	530.000 €	
P02.4	Zugänge Parkhaus Post: Adaption an Freiraum und Barrierefreiheit	200.000 €		200.000 €
	Planungskosten anteilig 20%	40.000 €		40.000 €
P03 Projekt Nordpol		3.870.000 €	864.000 €	3.006.000 €
P03.1	Projektentwicklung (Machbarkeitsstudie / Variantenuntersuchungen, Gutachten, Verfahrensmoderation,...)	100.000 €	100.000 €	
P03.2	Konkurrierendes Verfahren für Realisierung gemäß den Zielen der Projektentwicklung	100.000 €	100.000 €	
P03.3	Ankauf Gebäude Steinweg 57 + 59 / Flurst. 1348, 1349, 1350	700.000 €	350.000 €	350.000 €
P03.4	Ordnungsmaßnahmen	100.000 €	100.000 €	
P03.5	Sanierung und Umbau Bestandsgebäude gemäß den Zielen der Projektentwicklung			
	Steinweg 57	540.000 €	108.000 €	432.000 €
	Steinweg 59	350.000 €	70.000 €	280.000 €
	Planungskosten anteilig 20%	180.000 €	36.000 €	144.000 €
P03.6	bauliche Erweiterung des Bestandsensembles um Ausstellungsflächen/Café	1.500.000 €		1.500.000 €
	Planungskosten anteilig 20%	300.000 €		300.000 €
P04 Nordanbindung Steinweg		340.000 €	340.000 €	
P04.1	Machbarkeitsstudie Verkehrsorganisation	50.000 €	50.000 €	
P04.2	Realisierung Freiflächen und verkehrsorganisatorische Maßnahmen	240.000 €	240.000 €	
	Planungskosten anteilig 20%	50.000 €	50.000 €	
P05 Qualifizierung südl. Anbindungsber. Ob. Bürglass		600.000 €	600.000 €	
P05	Freiräumliche Umgestaltung Querung	500.000 €	500.000 €	
	Planungskosten anteilig 20%	100.000 €	100.000 €	
P06 Gestaltung Gemüsemarkt		1.130.000 €	1.130.000 €	
P06.1	Freiraumplanerischer Wettbewerb	150.000 €	150.000 €	
P06.2	Umgestaltung Gemüsemarkt als grüner Quartiersplatz	820.000 €	820.000 €	
	Planungskosten anteilig 20%	160.000 €	160.000 €	
	Anwohnerstellplätze an Alternativstandort			
P07 Quartiersgarten Ehemaliges Kommunbrauhaus		130.000 €	130.000 €	
P07.1	Verfahrensmoderation	10.000 €	10.000 €	
P07.2	Umgestaltung Blockinnenbereich	100.000 €	100.000 €	
	Planungskosten anteilig 20%	20.000 €	20.000 €	

Projekt	Maßnahme	Summe	Öffentlich	Privat
P08 Lückenschließung Schenkasse		3.690.000 €	1.300.000 €	2.390.000 €
P08.1	Projektentwicklung	80.000	80.000 €	
P08.2	Zwischennutzung "Urban Gardening"	20.000	20.000 €	
	Ankauf Steinweg 7a	130.000		130.000 €
	Ordnungsmaßnahmen	100.000	100.000 €	
P08.3	Neubebauung Brachfläche mit Wohn- und Geschäftshaus	2.800.000	1.000.000 €	1.800.000 €
	Planungskosten anteilig 20%	560.000	100.000 €	460.000 €
P09 Adaption Kaufhaus		10.000 €	10.000 €	
P09.1	Koordination / Verfahrensmoderation	10.000 €	10.000 €	
P09.2	Realisierung / Umbau	k.A.		k.A.
P10 Fahrradstation Schenkasse		170.000 €	45.000 €	125.000 €
P10.1	Ankauf Grundstück + Gebäude	25.000 €	25.000 €	
P10.2	Denkmalgerechte Sanierung und Umbau für neue Nutzung "Fahrradscheune"	120.000 €	20.000 €	100.000 €
	Planungskosten anteilig 20%	25.000 €		25.000 €
P11 Ost-West-Vernetzung		200.000 €	200.000 €	
P11.1	Beleuchtungs-/Gestaltungskonzept	50.000 €	50.000 €	
P11.2	Realisierung	150.000 €	150.000 €	
P12 Pilotprojekt Denkmalsanierung		1.050.000 €	250.000 €	800.000 €
P15.1	Beratung, Moderation, Fachstudien	50.000 €	50.000 €	
P15.2	Sanierung und Umbau in Abhängigkeit von Nutzungskonzept	1.000.000 €		800.000 €
P15.3	Förderung von Sanierungs-/Umbaumaßnahmen		200.000 €	
P13 Hindenburgstraße		1.550.000 €	1.550.000 €	
P12.1	Umgestaltung Straßenprofil Integration Radweg und Fußgängerquerungen Belagserneuerung	980.000 €	980.000 €	
	Planungskosten anteilig 20%	200.000 €	200.000 €	
P12.2	Freifläche Vorbereich Post	310.000 €	310.000 €	
	Planungskosten anteilig 20%	60.000 €	60.000 €	
P14 Lückenschließung Hindenburgstraße		3.900.000 €	300.000 €	3.600.000 €
P13.1	Projektentwicklung und Zwischennutzung	100.000 €	100.000 €	
P13.2	ggf. Ankauf Grundstück / Gebäude	200.000 €	200.000 €	
P13.3	Neubebauung bestehende Brachfläche mit Wohn- und Geschäftshaus	3.000.000 €		3.000.000 €
	Planungskosten anteilig 20%	600.000 €		600.000 €
P15 Innenbereiche Seifartshofstrasse		400.000 €	80.000 €	320.000 €
	Flächenentsiegelung und Grüngestaltung Innenbereiche	400.000 €	80.000 €	320.000 €
P16 Konzept für Beleuchtung und Möblierung im öffentlichen Raum		300.000 €	300.000 €	
P16.1	Konzept	50.000 €	50.000 €	
P16.2	Umsetzung	250.000 €	250.000 €	
P17 Umsetzung Parkraumkonzept		7.000.000 €	2.500.000 €	4.500.000 €
P17.1	Konzept u. Umsetzung	7.000.000 €	2.500.000 €	4.500.000 €
Summe brutto		38.220.000 €	14.739.000 € *)	23.481.000 €

*) Bei den "Öffentlichen Kosten" ist eine Refinanzierung von bis zu 60 % des auf die Stadt Coburg entfallenden Teils v. 14.739.000 € über die Städtebauförderung möglich

Budgetierung nach Zeithorizont brutto	Gesamt	Öffentlich	Privat
Zeitraum 2017-2022 (40% Gesamtkosten)	15.288.000 €	5.895.600 €	9.392.400 €
Zeitraum 2022 - 2027 (30% Gesamtkosten)	11.466.000 €	4.421.700 €	7.044.300 €
Zeitraum 2027-2032 (30% Gesamtkosten)	11.466.000 €	4.421.700 €	7.044.300 €
Summe brutto	38.220.000 €	14.739.000 €	23.481.000 €

5 VERFAHRENSART UND ABGRENZUNG DES SANIERUNGSGEBIETES

5.1	Verfahrensart	
	SEITE	106
5.2	Gebietsabgrenzung	
	SEITE	108



5.1 Verfahrensart

Notwendigkeit der städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen

Die städtebaulichen Missstände werden in Kapitel 2 ausführlich analysiert und in der Karte "Defizite im Untersuchungsgebiet" sowie in der Zusammenfassung der Analyse (SWOT) noch einmal übersichtlich dargestellt. Insbesondere treten Defizite im Bereich der Gebäudesubstanz und den öffentlichen Räumen deutlich hervor.

Städtebauliche Sanierungsmaßnahmen im untersuchten Umgriff sind insbesondere notwendig, um die historisch wertvolle Baustruktur, die sich in Form von zwei denkmalgeschützten Ensembles über weite Teile des Untersuchungsgebietes erstreckt, dauerhaft zu sichern und zu erhalten. Weiterhin besteht eine bisher unbewältigte städtebauliche Schnittstelle zwischen der historischen, kleinteiligen Struktur der mittelalterlichen Steinwegvorstadt und den Großbauten aus dem 20. Jh. in der Hindenburgstraße, die es mit einander zu verknüpfen gilt. Hierfür ist besonders die Belebung des öffentlichen Raumes durch die Bewohnerinnen und Bewohner von Bedeutung. Um die Lebensqualität zu verbessern sowie den Steinweg als Handelsstandort zu erhalten sind die städtebaulichen Maßnahmen notwendig.

Dies wurde von den Bürgerinnen und Bürgern im Rahmen der verschiedenen Beteiligungsformate - von Marktstand über Fragebögen bis hin zu den unterschiedlichen Foren- wiederholt bestätigt.

Stand des bisherigen Sanierungsverfahrens

Teil des Untersuchungsgebietes zu den Vorbereitenden Untersuchungen „Nördliche Innenstadt / Steinwegvorstadt“ war auch das seit 1982 bestehende Sanierungsgebiet II. Für das Sanierungsgebiet II wurde zum damaligen Zeitpunkt das umfassende Verfahren gewählt, weshalb der Abschluss dieses Sanierungsgebietes mit einem Wertausgleich verbunden sein wird. Aus diesem Grund wird mit einem Abschluss des Sanierungsgebietes II frühestens 2020/2021 gerechnet.

Verfahrensalternativen nach BauGB § 142

Zur Umsetzung des Sanierungsprozesses in dem festzulegenden Sanierungsgebiet wird entweder das umfassende oder das vereinfachte Verfahren erforderlich.

Die Vorbereitenden Untersuchungen ergeben für das Untersuchungsgebiet "Nördliche Innenstadt / Steinwegvorstadt" in Coburg folgende Ergebnisse:

1. Bei dem Untersuchungsgebiet „Nördliche Innenstadt / Steinwegvorstadt“ handelt es sich um ein heterogenes Stadtgebiet mit gestreuten städtebaulichen Missständen.

2. Da es sich bei den geplanten Maßnahmen im Sanierungsverfahren um Maßnahmen handelt, die die Erhaltung, Modernisierung und Instandsetzung baulicher Anlagen zum Ziel haben, sind erfahrungsgemäß sanierungsbedingte Bodenwertsteigerungen nicht zu erwarten. Bei der erhaltenden Erneuerung bleibt die Gebiets- und Bewohnerstruktur im Wesentlichen erhalten.

Entsprechend der beschriebenen Ergebnisse wird das vereinfachte Verfahren gewählt:

- Nach § 24 Abs. 1 Nr. 3 BauGB steht der Stadt Coburg beim Kauf von Grundstücken im Sanierungsgebiet ein Vorkaufsrecht zu.
- In der Sanierungssatzung ist die Anwendung der besonderen sanierungsrechtlichen Vorgaben nach §§ 152-156 a BauGB auszuschließen mit der Folge, dass Ausgleichsbeträge der Eigentümer für sanierungsbedingte Bodenwertsteigerungen nicht erhoben werden können.
- Grundsätzlich können Ausbau- und Erschließungsbeiträge für Maßnahmen im öffentlichen Raum erhoben werden.

Da innerhalb des Untersuchungsgebietes zahlreiche Maßnahmen vorgeschlagen werden, die konzipiert und finanziell abgesichert werden müssen, wird ein Umsetzungszeitraum von 15 Jahren vorgesehen. Nach Ablauf des Zeitraums sollte geprüft werden, ob das Sanierungsgebiet aufgehoben werden kann.

In Folge von Sanierungen einzelner Immobilien muss in Einzelfällen von Mieterhöhungen ausgegangen werden. Da diese aber nur entsprechend rechtlicher Rahmenbedingungen vorgenommen werden können, übersteigen die Vorteile (Steigerung des Wohnkomforts) die Nachteile (mögliche Mietanpassungen).

Weitere Schritte

Es wird empfohlen, dass der Stadtrat der Stadt Coburg ein Sanierungsgebiet "Nördliche Innenstadt / Steinwegvorstadt" förmlich festlegt und eine entsprechende Sanierungssatzung beschließt. Ein förmlich festgelegtes Sanierungsgebiet tritt mit Veröffentlichung in Kraft und umfasst alle Immobilien, die innerhalb seiner Abgrenzung liegen.

Anreize für Eigentümer, ihre Immobilie zu sanieren, bestehen durch steuerliche Abschreibungsmöglichkeiten. Die Modalitäten sind in §7h EStG geregelt. Hierzu bedarf es der Abstimmung mit der Stadt Coburg.

5.2 Gebietsabgrenzung

Die Empfehlung für die Abgrenzung des zukünftigen Sanierungsgebietes VII entspricht im Wesentlichen der Kulisse des Untersuchungsgebietes, da die festgestellten Missstände das Gesamtareal durchziehen und entsprechende Maßnahmen und Projekte verteilt über das gesamte Untersuchungsgebiet vorgeschlagen werden.

Für die förmliche Festsetzung als Sanierungsgebiet werden entsprechend den vorangegangenen Analysen und Maßnahmen lediglich in zwei Fällen kleinere Veränderungen gegenüber der Kulisse des Untersuchungsgebietes empfohlen.

In Bezug auf Projekt 04 – Nordanbindung wird eine geringfügige Erweiterung des Sanierungsgebietes gegenüber der Kulisse des Untersuchungsgebietes im Kreuzungsbereich Gerbergasse/ Heiligkreuzstraße / Hahnmühlenweg empfohlen, um diese Maßnahme im öffentlichen Raum zweckmäßig durchführen zu können. Das Projekt sieht verkehrliche und freiraumgestalterische Maßnahmen zur Verbesserung der nördlichen Anbindung des Steinweges für Fußgänger und Radfahrer in Richtung der nördlich gelegenen Wohnquartiere und des Kinos vor, welche wesentlich für die Frequenzerhöhung im Steinweg und die Wahrnehmung des Quartieres an seinem Eingang sind. Der Bereich zwischen Einmündung Gerbergasse und Beginn des Oberen Bürglaß ist hierbei als zusammenhängender Frei- und Straßenraum zu betrachten und neu zu gestalten.

Da sich auf dem Areal der ehemaligen Post (Flurstück 1135) ein Projekt im Sinne der Sanierungsziele bereits in Entwicklung befindet, welches die Steuer- und Förderungsmöglichkeiten des besonderen Städtebaurechtes für seine Umsetzung nicht benötigt, wird vorgeschlagen, das Flurstück nicht in das Sanierungsgebiet aufzunehmen.

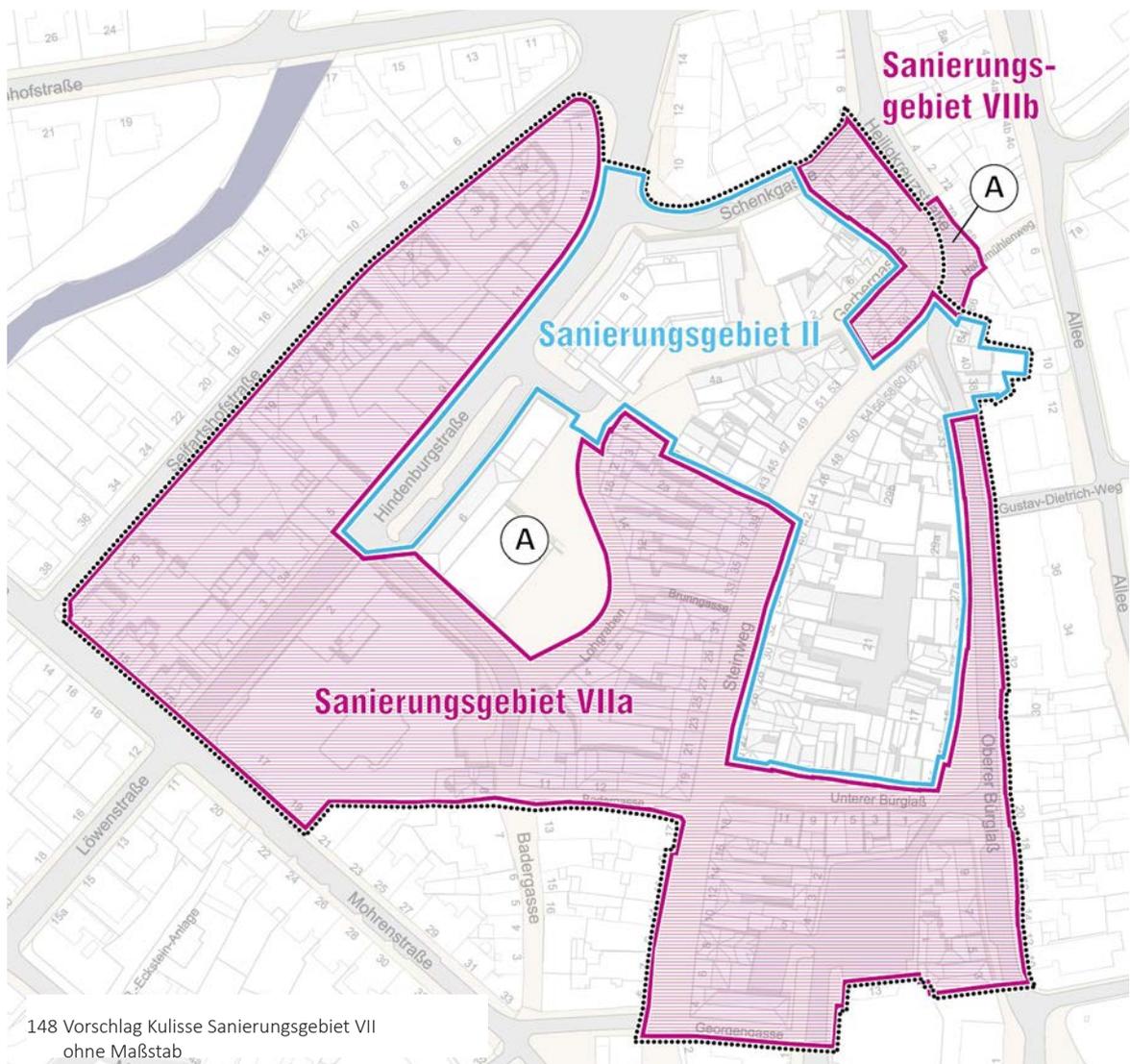
Zur zweckmäßigen Umsetzung des Projektes 17 – Umsetzung Parkraumkonzept kann, in Abhängigkeit von den Empfehlungen des Parkraumkon-

zeptes und der weiteren Projektentwicklung, die Inanspruchnahme von Flächen außerhalb des Sanierungsgebietes VII erforderlich werden. Es wird empfohlen, in diesem Falle ein Ergänzungsgebiet gem. §142 Abs.2 zum Sanierungsgebiet VII zu einem späteren Zeitpunkt festzulegen. Der empfohlene Umgriff weicht somit punktuell von dem Untersuchungsgebiet ab und muss ggf. zu einem späteren Zeitpunkt um ein Ergänzungsgebiet gem. §142 Abs. 2 erweitert werden.

Durch das bestehende Sanierungsgebiet II wird das Untersuchungsgebiet in 2 Flächen geteilt, die nicht zusammenhängen. Aus diesem Grund wird vorgeschlagen, die beiden Teile als Sanierungsgebiete VIIa und VIIb auszuweisen.

Vorschlag zur Gebietsabgrenzung

-  Abgrenzung Vorbereitende Untersuchungen „Nördliche Innenstadt / Steinwegvorstadt“
-  Grenze bestehendes Sanierungsgebiet II
-  Vorschlag Gebietskulisse Sanierungsgebiet VII
-  Geringfügige Abweichung der Gebietskulisse Sanierungsgebiet VII gegenüber Untersuchungsgebiet VU



148 Vorschlag Kulisse Sanierungsgebiet VII
 ohne Maßstab

6.1 Auswertung der TÖB-Beteiligung

Nach Fertigstellung der wesentlichen Inhalte der Vorbereitenden Untersuchungen wurden im Zeitraum vom 6. Juni bis 7. Juli 2017 die Träger Öffentlicher Belange beteiligt und ein Vorabzugsstand öffentlich ausgelegt. Die Stellungnahmen, Hinweise und Anregungen sind zwischen dem 14.06.2017 und dem 11.07.2017 eingegangen.

Sie wurden in der vorliegenden, finalen Fassung der Vorbereitenden Untersuchungen berücksichtigt oder zur Berücksichtigung bei den weiteren Planungsschritten empfohlen. Die Stellungnahmen wurden am 19.07.2017 durch den Bau- und Umweltsenat und am 27.07.2017 durch den Stadtrat gewürdigt.

Die eingegangenen Stellungnahmen sind in der folgenden Tabelle in Kurzform zusammengestellt.

lfd. Nr	TöB	Eingangsdatum	Stellungnahme Amt
1	ARGE ÖPNV	14.06.2017	Die integrierte Innenstadtlage führt zu kurzen Wegen und die Erschließung ist im Zuge der Netzumstellung mit dem Bau des Theaterplatzes als zentrale Umstiegshaltestelle verbessert worden z. B. auch mit der Haltestelle Steinweg. Bitte um Einbeziehung für den Bereich Postvorplatz wg. Schülerverkehr. Bitte um Berücksichtigung der Anforderungen zur Abwicklung des Sambafestes. Weiterentwicklung der Fahrradinfrastruktur zum Ausbau des Radverkehrsanteiles (insbes. Abstellanlagen) und Verbesserung der Durchwegung für Radfahrer und Fußgänger wird begrüßt- Vergrößerung des Einzugsbereiches für die Haltestellen. Belage des Radfahrers, Fußgängers und des Busverkehrs sind beim Bau von Parkierungsanlagen zu berücksichtigen (Ein- / Ausfahrten).
2	SÜC Energie und H2O GmbH	20.06.2017	keine Einwendungen, Leitungspläne zur Info beigelegt; Hinweise: Maßnahmen zur Umrüstung + Erneuerung von Leuchten geplant, ggf. Gas- / Trinkwasserleitungen und Fernwärmeleitungen in Teilbereichen im Zuge von Straßen- und Wegebaumaßnahmen zu erneuern, Fernwärmenetzverdichtung geplant
3	Vodafone Kabel Deutschland GmbH	28.06.2017	keine Einwendungen / Hinweise
4	IHK zu Coburg	30.06.2017	Weiterleitung der Äußerungen einzelner Gewerbetreibender (Druck- und Verlagsanstalt Neue Presse Coburg GmbH und VuV Vertriebs- und Verlagsservice GmbH; Postbank; Werbeagentur Müller; Uhlemann Grundstücks- GmbH & Co. KG; Galeria Kaufhof)
5	Stadtbauamt, Abt. Verkehrsplanung	03.07.2017	Anpassung Begrifflichkeit, richtig ist: "Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes für den Bereich Parkraumkonzept", redaktionelle Hinweise und Anmerkungen zur Analyse Kapitel 2.7 Mobilität
6	Wasserwirtschaftsamt Kronach	03.07.2017	Wasserversorgung: keine grundsätzlichen Bedenken; Gewässerschutz: Abwassersammlung/-ableitung: erfolgt im Wesentlichen im Trennsystem- Empfehlung: Verminderung von Oberflächenwasser durch Entsiegelung/Versickerung; Auf den verrohrten Hahnfluss- ein Gewässer 3. Ordnung gem. Art. 2 Abs. 1 Nr.3 BayWG - wurde randlich eingegangen. Altlasten/Deponie/Bodenschutz: kartierte Schadensfälle wurden als Anlage beigelegt, Abgleich mit Altlastenverzeichnis LK Coburg empfohlen, Baubegleitende Hinzuziehung eines Sachverständigen nach §18 BBodSchG gefordert.
7	ADFC	05.07.2017	Hinweis auf Ziele des Radverkehrsprogrammes Bayern 2025: Steigerung des Radverkehrsanteiles am Gesamtverkehrsaufkommen von derzeit 10,5% auf 20% bis zum Jahr 2025. Eindeutige, schnell erkennbare Nord-Süd-Hauptachse für Radfahrer von Neustadt b. Coburg über Innenstadt zum Itzgrund mit sicheren Anschlüssen für Schüler, Berufstätige, Fahrradtouristen sollte intensiver durchgeplant werden. Fahrradstation Schenk-gasse befürwortet, weitere Station am Gemüsemarkt wünschenswert, Empfehlungen zur Ausgestaltung Fahrradparken. Vorschlag zur Reduktion der Geschwindigkeiten und des Straßenquerschnittes in der Hindenburgstr. zugunsten der Integration eines (besser-zwei- einer in jeder Richtung) Fahrstreifens für Radfahrer wird ausdrücklich befürwortet.
8	Bay. LA für Denkmalpflege	05.07.2017	keine Einwendungen; Kennzeichnung der Bodendenkmäler in Lage und Ausdehnung sowie Hinweis auf besondere Schutzbestimmungen (z.Bsp. Erfordernis der denkmalrechtl. Erlaubnis gem. Art. 7.1 BayDSchG für Bodeneingriffe aller Art) gefordert.
9	Stadtbauamt, Abt. Stadtplanung	06.07.2017	verschiedene Anmerkungen aus städtebaulich fachlicher Sicht zu Analyse und Projekten.
10	Coburger Entsorgungs- und Baubetrieb CEB	10.07.2017 11.07.2017	Die Hindenburgstraße ist von der Mohrenstraße bis zum Parkhaus Post in einem desolaten Zustand und muss im Jahr 2018 eine neue Deck- und Tragschicht auf der Fahrbahn erhalten. Aussagen zu den Altlastenverdachtsflächen und der laufenden Altlastensanierung im Geltungsbereich fehlen.



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz,
Bau und Reaktorsicherheit



**STÄDTEBAU-
FÖRDERUNG**
von Bund, Ländern und
Gemeinden

Städtebauförderung in Oberfranken //
Dieses Projekt wird gefördert im Bund-/Länder-
Städtebauförderungsprogramm „Städtebaulicher
Denkmalschutz“ mit Mitteln des Bundes und des
Freistaats Bayern.



Oberste Baubehörde
im Bayerischen Staatsministerium
des Innern, für Bau und Verkehr

