

TEIL B

STÄDTEBAULICHES ENTWICKLUNGSKONZEPT

ZENTRALER BEREICH RÖDENTAL

mit Schwerpunkt Einzelhandel

unter besonderer Berücksichtigung der Fußläufigkeit

Stadt Rödentel, Landkreis Coburg

ENTWURF Stand: 02.03.2004

INHALTSVERZEICHNIS

1	EINFÜHRUNG	3
1.1	Anlass und Ziel der Untersuchung	3
1.2	Methodische Vorgehensweise	4
1.3	Lage und Gliederung der Stadt Rödental	5
1.4	Lage und Abgrenzung des Untersuchungsgebiets	7
2	ALLGEMEINE ERHEBUNGEN	8
2.1	Baugeschichtliche Entwicklung des Gebietes	8
2.1.1	Wettbewerbsergebnis	8
2.1.2	Aufsiedelung des Zentrums	9
2.2	Landesplanerische Vorgaben	11
2.3	Bauleitplanung der Stadt Rödental	11
2.3.1	Flächennutzungsplan	11
2.3.2	Bebauungspläne	12
2.4	Fachplanungen und Studien	12
3	BESTANDSERHEBUNG MIT AUSWERTUNG (BESTANDSANALYSE)	13
3.1	Städtebauliche Gesamtstruktur	13
3.2	Nutzungsstruktur	16
3.2.1	Einzelhandel	16
3.2.2	Dienstleistung	17
3.2.3	Gastronomie	18
3.2.4	Gewerbe	18
3.2.5	Entwicklungsflächen	18
3.2.6	Ziele	21
3.3	Verkehrsstruktur	21
3.3.1	Straßenverkehr	21
3.3.2	Ruhender Verkehr	23
3.3.3	Fuß- und Radwege	24
3.3.4	ÖPNV	26
3.4	Grün- und Freiraumstruktur	26
3.4.1	Nutzungsstruktur	26
3.4.2	Gestalt- und Aufenthaltsqualität	26
4	ZUSAMMENFASSUNG DER BESTANDSANALYSE	28
5	EMPFEHLUNGEN AUS DEM EINZELHANDELSKONZEPT	31
6	STÄDTEBAULICHES ENTWICKLUNGSKONZEPT	33
6.1	Ziel und Zweck des Entwicklungskonzepts	33
6.2	Entwicklungskonzept Flächennutzung	33
6.2.1	Entwicklungsschwerpunkt Nord	34
6.2.2	Entwicklungsschwerpunkt Mitte	35
6.2.3	Entwicklungsschwerpunkt Süd	35
6.3	Entwicklungskonzept Fußläufigkeit	37
6.4	Verkehrliche Maßnahmen	40
6.5	Sonstige Maßnahmen	40
6.6	Durchführung	41

1 EINFÜHRUNG

1.1 Anlass und Ziel der Untersuchung

Ausgangssituation

Die Stadt Rödentel kann auf eine prosperierende Entwicklung seit Initialisierung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme zurückblicken. Neben der gesteuerten Siedlungsentwicklung mit Ausweisung von Wohnbauflächen, Einzelhandel und Dienstleistungen wurden ein zentraler Bereich für Verwaltung und soziale und kulturelle Einrichtungen sowie günstige Voraussetzungen für die weitere Ansiedlung von produzierenden Gewerbebetrieben geschaffen. Hier konnte an die positiven Entwicklungen nach Kriegsende im Zuge der Ansiedlung von Betrieben im grenznahen Bereich angeschlossen werden.

Die zwischenzeitlich eingetretenen strukturellen und wirtschaftlichen Veränderungen der Rahmenbedingungen sowie der eigentlichen Nutzung selbst (Brachflächen, Konversionsflächen, Leerstand) haben zu Anpassungen geführt, die sich nicht nur positiv auf die weitere Entwicklung der Stadt Rödentel auswirken. Neben den vielschichtigen Veränderungen im Bereich des innerstädtischen Einzelhandels mit der Ansiedlung von großflächigen Verkaufseinrichtungen am Stadtrand stellt die Neunutzung von frei werdenden gewerblichen Bauflächen ein erhebliches Potential dar, dessen Ausschöpfung aber städtebaulich gelenkt werden muss. Die Frage nach Art und Qualität der Neunutzung im Zusammenhang mit der Gesamtstadt und der Region ist dabei nicht nur unter landesplanerischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu untersuchen, sondern hier spielt auch die Frage der Qualitätssteigerung des öffentlichen Raumes, des Angebotes, der Nahversorgung sowie die verkehrliche Erschließung und Anbindung an das Stadtzentrum eine wesentliche Rolle. Darüber hinaus sind weitere Entwicklungen, wie z. B. der Ausbau der Bahnlinie Coburg-Sonneberg mit Schaffung eines neuen Haltepunktes in unmittelbarer Nähe des Stadtzentrums Rödentel zu berücksichtigen.

Die Aktualität der Problemlage sowie angedachte Veränderungen haben die Regierung von Oberfranken veranlasst, ein städtebauliches Entwicklungskonzept mit dem Schwerpunkt Einzelhandel unter besonderer Berücksichtigung der Fußläufigkeit zu initiieren, um für die nahe und weitere Zukunft eine positive Weiterentwicklung des Stadtzentrums sowie der Einzelhandel- und gewerblichen Bauflächen in Rödentel sicherzustellen. Darüber hinaus ist ein wesentliches Ziel die Verbesserung und ggf. Neuschaffung von verkehrlichen - insbesondere fußläufigen - Verbindungen zwischen dem bestehenden Stadtzentrum und den möglichen neuen Zielpunkten sowie die Verbesserung der Fußläufigkeit und der Parkieranlagen innerhalb des Zentrumsbereiches.

Aufgabenstellung

Ausgehend von geplanten Erweiterungen bestehender Einzelhandelseinrichtungen und Gewerbebetriebe sowie der beabsichtigten Umnutzung bestehender gewerblicher Flächen in zentrumsnaher Lage war ein städtebauliches Entwicklungskonzept mit dem Schwerpunkt Einzelhandel mit der Verbesserung der fuß-

- läufigen Verkehrsverhältnisse im Zentrumsbereich und den Randflächen zu erarbeiten. In diesem Zusammenhang sollten auch der fließende und der ruhende Verkehr mit untersucht werden.

Ziel dieses städtebaulichen Entwicklungskonzeptes ist das Aufzeigen von Entwicklungsmöglichkeiten für den Einzelhandel unter Berücksichtigung der örtlichen, regionalen und überregionalen Angebotsvielfalt in Abstimmung mit den landesplanerischen Entwicklungszielen. Darüber hinaus sind nach einer entsprechenden Bestandserhebung die innerörtlichen Wegebeziehungen in ihrer Attraktivität zu steigern bzw. neu zu schaffen und die weiteren infrastrukturellen Entwicklungen mit den städtebaulichen und wirtschaftlichen zu verknüpfen. Dabei stellt der neu geplante Haltepunkt der Bahnlinie Coburg-Sonneberg-Rödental / Mitte ein wesentliches Ausgangsmoment für die Weiterentwicklung des Stadtzentrums von Rödental dar.

Die Aussagen sollten in Einklang mit dem Einzelhandelskonzept für die Gesamtstadt, also einschließlich des Stadtteiles Oeslau, abgestimmt werden, mit dem Ziel der Stärkung des Zentrumsbereichs von Rödental für den Einzelhandel. Dabei sollten die vorhandenen Einzelhandelskonzepte der GMA (Entwicklungsumgebung Sonneberg-Coburg) und der GfK (Standortgutachten Fa. Dehner und Fa. Adler, Oeslau) mit verwendet werden. Die Aussagen wurden dabei ausschließlich aus planerischer Sicht formuliert, als Grundlage für weitere Entscheidungen der Stadt.

1.2 Methodische Vorgehensweise

Die Planbearbeitung mit den fachspezifischen Aufgabenstellungen Entwicklungskonzept Flächennutzung und Fußläufigkeit sowie Einzelhandel wurden durch die Büros Planungsgruppe Strunz, Bamberg, und PLANWERK, Nürnberg, einschließlich einer zusätzlichen städtebaulichen Beratung von Herrn Architekt Veit Sipos erbracht.

Für die Thematik Verbesserung der Wege- und Verknüpfungsbeziehungen - sprich Attraktivitätssteigerung der fußläufigen Verbindungen zwischen Stadtzentrum und Einzelhandels-/Gewerbestandorten sowie der neuen Infrastruktureinrichtungen, der Parkplatzflächen und ihrer Erreichbarkeit und die Einbeziehung und Verknüpfung des bestehenden ÖPNV - wurde eine Bestandserhebung für die anschließende Stärken- und Schwächenanalyse durchgeführt. Dabei wurden verschiedene Funktionsbereiche und ihre Nutzungen hinsichtlich des vorgesehenen Entwicklungszieles untersucht. Dies erfolgte unter Berücksichtigung der vorliegenden Planungen der Stadt, des Straßenbauamtes sowie weiterer Träger öffentlicher Belange; ebenso wurden die Planungsabsichten der einzelnen Betriebe und Einrichtungen berücksichtigt. Neben der Sondierung und Wertung der vorhandenen Planunterlagen werden dabei die Ergebnisse vor allem der Ortsbegehung sowie ggf. von Fragebogenaktionen und Gesprächen in die Planung mit einbezogen.

Die Methoden der bisher praktizierten Städtebauförderung stoßen ohne "Schützenhilfe" an ihre Grenzen. Wie bei Stadt- und Ortsteilen mit besonderem Entwicklungsbedarf (Bund-Länder-Programm Soziale Stadt) oder bei Gebieten, in denen

Stadt- oder Stadtteil-Marketing betrieben wird, so sind auch im Gebiet "Zentraler Bereich Rödental" neue Instrumente und Methoden zum Einsatz gekommen, um die Interessen der ansässigen Akteure (Eigentümer, Gewerbetreibende, Bewohner etc.) einzufangen und sie mit den gemeindlichen Vorhaben und Planungen sowie mit Verbänden, Behörden, Organisationen etc. abzustimmen. Hierbei spielte die örtliche Flächenbezogenheit eine wesentliche Rolle, die sowohl aus städtebaulicher als auch aus nutzungsbezogener Sicht betrachtet und bewertet wurde.

Die "harten" Fakten zu Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistungen, Gewerbe etc. wurden für Gesamt-Rödental erhoben. Daraus wurden wirtschaftliche Potenziale ersichtlich sowie Stärken und Schwächen insgesamt. Auf der Basis gesicherter Erkenntnisse konnte dann die Diskussion über weitere Entwicklungen und Vorhaben sachlich geführt werden.

Berücksichtigung fanden selbstverständlich die Aussagen des neuen Landesentwicklungsprogramms zur Ansiedlung großflächigen Einzelhandels.

Wichtig war die Verknüpfung von städtebaulicher Planung und den wirtschaftlichen Untersuchungen, um eine integrierte Konzeption für Rödental entwickeln zu können. Aus diesem Grund erfolgte die Bearbeitung dieser Aufgabe in einer Teamarbeit zwischen der Planungsgruppe Strunz, Bamberg, die die städtebaulichen Aufgabenschwerpunkte abdeckte, und dem Büro PLANWERK, Nürnberg, das den Part Einzelhandelskonzept bearbeitete.

Bestandserhebung, Analyse, Gespräche

Das Planungsgebiet umfasst das Stadtzentrum Rödental. Der Umgriff des Untersuchungsgebietes ist dem Lageplan in der Anlage zu entnehmen. Für das Entwicklungskonzept Einzelhandel war die Gesamtstadt hinsichtlich Einzelhandel, Gewerbe, Dienstleistung und Gastronomie maßgebend.

1.3 Lage und Gliederung der Stadt Rödental

Lage im Landschaftsraum, Naturraum und städtebaulichen Situation

Die Stadt Rödental liegt im Norden des Regierungsbezirkes Oberfranken, im Landkreis Coburg (Mittelbereich Coburg), nordöstlich des Stadtgebietes von Coburg, unmittelbar an der Grenze zu Thüringen. Es gehört zur Planungsregion Oberfranken-West (4) und grenzt auf fränkischer Seite im Südwesten an die Gebiete der Gemeinde Dörfles-Esbach und im Westen an die Gemeinde Lautertal an. Südlich schließt das Gebiet der Stadt Coburg, südwestlich das der Gemeinde Dörfles-Esbach an, im Osten die Stadt Neustadt b. Coburg und im Südosten die Gemeinde Ebersdorf b. Coburg, sowie auf thüringischer Seite die Stadt Schalkau mit ihren Stadtteilen Almerswind, Emstadt, Roth, und die Gemeinde Rückerswind.

Die Entfernung zum Oberzentrum Coburg beträgt Luftlinie ca. 5 km.

Politisch

Im Jahr 1971 wurde im Rahmen der kommunalen Gebietsreform durch den Zusammenschluss von ursprünglich sechs Gemeinden die Gemeinde Rödental neu geschaffen. In den Folgejahren erfolgten weitere Eingemeindungen sowie 1988 die Erhebung zur Stadt, so dass die Stadt Rödental heute 16 Stadtteile umfasst.

Die Stadt Rödental zählte im Jahr 2002 mit ihren Stadtteilen 13.884 Einwohner.

Verkehrsanbindung

Überörtlicher Straßenverkehr

Rödental hat unmittelbaren Verkehrsanschluss nach Coburg im Westen und nach Neustadt b. Coburg im Osten und weiter Richtung Sonneberg in Thüringen. Über Coburg besteht im folgenden Anschluss an die B 4 und die B 303 sowie im weiteren an die BAB A 73.

Es ist vorgesehen, die bisher als Hauptstraße durch die Ortschaften Mönchröden und Oeslau führende St 2202 im Sinne einer Ortsumgehung zu verlegen. Sie soll künftig nördlich der genannten Siedlungsbereiche verlaufen, zwischen Unter- und Oberwohlsbach hindurchführen und an die damit im Zusammenhang zu sehende geplante Fortführung der A 73 anschließen.

Öffentlicher Personenverkehr

Das Stadtgebiet wird von West nach Ost von der Bahnstrecke Coburg-Neustadt b. Coburg mit Haltestelle in Oeslau durchzogen. Aktuell wird darüber nachgedacht, im Bereich Mönchröden einen weiteren Haltepunkt vorzusehen.

Des weiteren wird Rödental im Verlauf folgender regionaler Buslinien der Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF) angefahren¹:

- Linie 8310 Rödental - Fechheim/Froschgrund - Neustadt b. Coburg
- Linie 8311 Schalkau - Rödental - Dörfles-Esbach - Coburg
- Linie 8312 Coburg - Dörfles-Esbach - Rödental - Neustadt b. Coburg - Sonneberg (Thüringen)

Im Stadtgebiet verkehren folgende Linien zur Anbindung der Stadtteile an das Zentrum:

- Linie SBR 1 Zentrum - südliche Stadtteile
- Linie SBR 2 Zentrum - nördliche Stadtteile
- Linie „Disco“ Rödental - Frohnlach

Daneben gibt es noch den Freizeitbus der OVF, der jeden Samstagabend auf folgender Rödental berührender Linie fährt:

- Linie F1 Neustadt b. Coburg - Rödental - Dörfles-Esbach - Coburg

¹ diese und die nachfolgenden Linienangaben gemäß Fahrplan 2003

Trotz zunehmender Individualisierung des Verkehrs sind zum Beispiel beim Freizeitbus steigende Fahrgastzahlen festzustellen, so dass offensichtlich eine gute Akzeptanz des ÖPNV gegeben ist.

1.4 Lage und Abgrenzung des Untersuchungsgebiets

Das Untersuchungsgebiet (s. Anlagen 1 und 2) liegt im Zentrum von Rödental, zum größeren Teil nördlich der Staatsstraße 2202, zum kleineren Teil südlich der St 2202 in Richtung Bahnlinie Coburg-Ernstthal a. Rennsteig.

Der Bereich nördlich der St 2202 konzentriert sich im engeren Bereich auf die Fußgängerzone im Umfeld des Rathauses und der dort befindlichen Dienstleistungseinrichtungen. Er wird begrenzt durch die Gnailerer Straße im Nordosten, die Mecklenburger Straße im Nordwesten und die Thüringer Straße im Südwesten.

Im Bereich der Kreuzung Gnailerer Straße, St 2202 und Brückenstraße erstreckt sich der Untersuchungsbereich noch etwas nach Nordosten, sowohl entlang der Staatsstraße, als auch nach Osten über die Röden hinaus in Richtung Mönchröden.

Südlich der St 2202 erstreckt sich das Untersuchungsgebiet etwa bis zur Hälfte der Entfernung zwischen Staatsstraße und Bahnlinie; südlich der Brückenstraße ragt das Untersuchungsgebiet sogar über die Bahnlinie und die Röden nach Osten hinaus.

Das Untersuchungsgebiet umfasst insgesamt eine Fläche von ca. 35,8 ha.

2 ALLGEMEINE ERHEBUNGEN

2.1 Baugeschichtliche Entwicklung des Gebietes

Die Kommune Rödental entstand 1971 durch den freiwilligen Zusammenschluss von sechs bis dahin selbstständigen Gemeinden.

1973 wurde ein städtebaulicher Ideenwettbewerb zur Gestaltung des Ortszentrums durchgeführt, um der neuen Gemeinde einen Mittelpunkt zu geben, der auch die Verwaltung aufnehmen sollte. Am 01.02.1974 schließlich erfolgte die förmliche Festlegung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme „Rödental-Ortszentrum“, die eine Fläche von ca. 55 ha umfasste.

Diese Entwicklungsmaßnahme beinhaltete folgende Entwicklungsziele:

- Erfüllung der landesplanerischen Zielsetzung, Rödental zu einem Untzentrum und zu einem Schwerpunkt des (damaligen) Zonenrandgebietes auszubauen, und zwar durch die Ausweisung eines neuen Ortszentrums im Entwicklungsbereich;
- Schaffung eines leistungsfähigen Verwaltungs- und Versorgungszentrums im Entwicklungsbereich für die im Zuge der Gebietsreform neugebildete Gemeinde, um die Defizite der Versorgung mit öffentlichen und privaten Gütern und Dienstleistungen abzubauen;
- Schaffung eines städtebaulichen Bindegliedes der verstreuten Ortsteile durch das geplante Ortszentrum im Entwicklungsbereich;
- Ausreichende Bereitstellung von dringend benötigtem Bauland.

2.1.1 Wettbewerbsergebnis

Ziel des Wettbewerbs war es, entsprechend den oben genannten Entwicklungszielen für die Stadt Rödental quasi auf der „grünen Wiese“ ein neues Zentrum zu schaffen. Zu diesem Zeitpunkt bestanden innerhalb des Planungsgebiets lediglich das Altenheim, das Hallenbad, ein Kindergarten sowie ein Teil der Wohnbebauung entlang der Thüringer Straße im westlichen Bereich. Weiterhin bestand bereits das Möbelhaus Hofmann südöstlich des geplanten Zentrums an der Mönchrödener Straße (Staatsstraße St 2202).

Das Wettbewerbsergebnis (s. Abb. 1) sah die Schaffung eines zentralen Platzes mit angegliederten Infrastruktureinrichtungen (Rathaus, Bürgerhaus, Schule) sowie Einzelhandels- und Dienstleistungsbetrieben vor, im rückwärtigen Bereich ergänzt durch eine Wohnbebauung als Übergang zu den weiteren geplanten Wohngebieten.

Bei der Erschließung wurde eine weitgehende Trennung von Straßen- und Fußgängerverkehr angestrebt. Daher wurden die erforderlichen Parkierungseinrich-

tungen in Form von Sammelparkplätzen im rückwärtigen Bereich des Zentrums, vorwiegend entlang der neu geplanten Rathausstraße sowie entlang der Erschließungsstraßen der Wohnbebauung angeordnet. Dadurch sollte ein zusammenhängendes Fußwegenetz – ausgehend vom zentralen Platz im Bereich des Rathauses - ermöglicht werden, das sich sowohl bis zu den bestehenden Ortsteilen, als auch bis in die neugeplanten Wohngebiete im nördlichen Bereich erstreckt.

Weiterhin sah das Wettbewerbsergebnis die Schaffung von zwei großzügigen öffentlichen Grünflächen nordwestlich und südöstlich des Zentrums vor, die an das oben genannte Fußwegenetz angebunden sind und somit eine attraktive Verknüpfung zu den Stadtteilen Oeslau und Mönchröden schaffen sollten.



Abb. 1 Wettbewerbsergebnis für den Gesamtentwicklungsbereich

2.1.2 Aufsiedelung des Zentrums

Die Bebauung des Zentrums erfolgte ab dem Jahr 1975 auf Grundlage des Bebauungsplans Rödental-Mitte „Zentrum“ (s. Abb. 2). Dabei wurde zwar die Grundstruktur des Wettbewerbserwurfs übernommen, jedoch wurden auch in Teilbereichen gegenüber dem Wettbewerbserwurf in Teilbereichen erheblich abgewichen.

Ansiedlung von Einzelhandelsbetrieben

Im Bereich der Rathausstraße wurde die Ansiedlung von größeren Einzelhandelsbetrieben ermöglicht, ergänzt durch einen Einzelhandelsbetrieb entlang der Gnaisler Straße. Damit wurde in unmittelbarer Zentrumsnähe dem Bedarf an Pkw-gebundenem Einkaufen Rechnung getragen.

Veränderung der Fußwegevernetzung

Im Zuge der Bebauung wurde die ursprünglich geplante großzügige Vernetzung des zentralen Platzes mit den umliegenden Quartieren erheblich verschlechtert.

- Durch den Zusammenbau von Rathaus und Franz-Goebel-Halle wurde die rückwärtige Ost-West-Verbindung unterbrochen.
- Im Bereich östlich der Rathausstraße wurde auf Höhe des Rathauses auf dem ursprünglich geplanten öffentlichen Grünzug eine Wohnbebauung errichtet. Die ursprünglich geplante Fußwegeverbindung wurde auf die südlich davon gelegene Erschließungsstraße verlegt.
- Im Zuge der Ansiedelung des Altenwohnheims westlich des Rathauses in den Jahren 1999 und 2000 (Senioren-Treff) wurde die ursprünglich geplante Fußwegeverbindung nach Norden in Richtung Schule unterbrochen. Weiterhin wurde durch die Zufahrt der unter dem Altenwohnheim errichteten öffentlichen Tiefgarage die Fußwegeverbindung nach Westen zum Stadtpark hin beeinträchtigt sowie die rückwärtige Fußwegeverbindung zwischen Stadtpark und dem zentralen Einkaufs- und Dienstleistungsbereich entlang des Parkplatzes unterbrochen.

Im Hinblick auf eine Verbesserung der fußläufigen Vernetzung ist ein Großteil der vorgenommenen Veränderungen nicht mehr rückgängig zu machen. Dennoch sollte Ziel der Stadt Rödental sein, die innere Fußwegevernetzung des Zentrumsbereichs zu verbessern.



Abb. 2 Bebauungsplan Rödental-Mitte „Zentrum“

2.2 Landesplanerische Vorgaben

Landesentwicklungsprogramm und Regionalplan

Gemäß Regionalplan ist als allgemeines Ziel im Bereich des Coburger Landes der „Stadt- und Umlandbereich im ländlichen Raum“ mit Rödental als möglichem Mittelzentrum (= Unterzentrum mit Teilfunktionen eines Mittelzentrums) zu entwickeln. Das regionalplanerische Ziel der Mittelpunktfunktion mit den Bereichen Bildungs- und Erziehungswesen, Kultur und Erholung wird durch ein umfangreiches Angebot an entsprechenden Einrichtungen sichergestellt. Die Stadt Rödental weist alle für ein mögliches Mittelzentrum notwendigen Infrastruktureinrichtungen auf.

Rödental ist Bestandteil zweier wichtiger Entwicklungsachsen. Zum einen gehört es zur Entwicklungsachse von überregionaler Bedeutung Coburg-Rödental-Neustadt b. Coburg-(Sonneberg), zum anderen zur Entwicklungsachse von regionaler Bedeutung Rödental-Ebersdorf b. Coburg.

Die Stadt Rödental besitzt eine Sonderstellung als mögliches Mittelzentrum im Sinne der Kriterien des Landesentwicklungsprogramms, da ihr ein über das Stadt- bzw. Gemeindegebiet hinausreichender Verflechtungsbereich fehlt. Dies ist bedingt durch die extreme, räumliche Enge der Entwicklungsachse von Coburg über Dörfles-Esbach, Rödental nach Neustadt b. Coburg sowie Sonneberg und bietet gleichfalls die Möglichkeit, der Stadt Rödental einzelne Funktionen eines regulären Mittelzentrums u. a. für die Befriedigung der Nachfrage nach Gütern und Dienstleistungen des gehobenen Bedarfs zuzuordnen.

Eine besondere Rolle spielt dabei die in Folge der Grenzöffnung entstandene neue Versorgungsfunktion des bisherigen Zonenrandgebietes für das neue Bundesland Thüringen. Diese soll zum einen dazu beitragen, die bisherigen Nachteile der eigenen Randlage durch eine neue Mittlerfunktion zu überwinden und zum anderen eine schnellere Angleichung der noch bestehenden wirtschaftlichen Differenzen zu bewirken.

2.3 Bauleitplanung der Stadt Rödental

2.3.1 Flächennutzungsplan

Der aktuell in Fortschreibung befindliche Flächennutzungsplan der Stadt Rödental sieht im Untersuchungsgebiet folgende Flächennutzungen vor (s. Anlage 1):

- Gemischte Bauflächen und Flächen für Gemeinbedarf im Kernbereich des Zentrums, für Dienstleistungs-, Sozial- und Freizeiteinrichtungen sowie Verwaltung,
- Wohnbauflächen und Grünflächen in den nordöstlichen und nordwestlichen Randbereichen des Zentrums,

- überwiegend-gemischte und gewerbliche Bauflächen entlang der St.2202 bzw. südlich davon, hier dann auch eine Sonderbaufläche für einen Bau-
markt.

2.3.2 Bebauungspläne

Im Jahr 1975 wurde mit dem Bebauungsplan „Rödental Mitte-Zentrum“ die Grundlage für das heutige Erscheinungsbild des Zentrums geschaffen. Entwicklungsträger war die Deutsche Stadtentwicklungs- und Kreditgesellschaft mbH in Frankfurt.

Dieser Bebauungsplan ist seit 1976 rechtskräftig und mittlerweile mehrmals geändert worden, zuletzt 1999. Er umfasst eine Fläche von ca. 19 ha.

2.4 Fachplanungen und Studien

Für den Bereich Coburg – Dörfles-Esbach – Rödental - Neustadt b. Coburg - Sonneberg wurde 2001 das raumordnerische Entwicklungskonzept (ROEK) der Arbeitsgemeinschaft Jürchott-Diener/GMA erstellt. In diesem wurden Empfehlungen für eine Weiterentwicklung der Wirtschaft, des Einzelhandels und der Infrastruktur ausgearbeitet. Dabei wurde für Rödental eine Stärkung der Einkaufs- und Dienstleistungsfunktion im Ortszentrum empfohlen. Das abseits des Siedlungsgebietes gelegene Gewerbegebiet Oeslau-West solle nicht weiter für Einzelhandelsbetriebe entwickelt werden.

Die Abstimmung der Entwicklung mit dem Ziel der Stärkung des Zentrumsbereichs von Rödental soll auch das vorhandene Einzelhandelskonzept der GFK (Standortgutachten Firma Dehner und Firma Adler, Oeslau) mit verwenden.

3 BESTANDSERHEBUNG MIT AUSWERTUNG (BESTANDSANALYSE)

3.1 Städtebauliche Gesamtstruktur

Das Untersuchungsgebiet gliedert sich hinsichtlich der städtebaulichen Gesamtstruktur in 5 Teilbereiche:

Teilbereich 1: Zentrum Rödental – Mitte

Hierbei handelt es sich um das ab Mitte der 1970-er Jahre neu geschaffene Zentrum (siehe Kapitel 2.1). Dieses wird geprägt durch eine zentrale Fußgängerzone mit einem Bürgerplatz als Mittelpunkt, um dem sich das Rathaus mit Stadtbücherei, die wichtigsten privaten Dienstleistungsbetriebe (Banken, Post, Ärzte) sowie einzelne kleinere Läden gruppieren. Entlang der nach Süden verlaufenden Fußgängerzone gruppieren sich einzelne Läden Dienstleistungsbetriebe (siehe Abb. 3). Die Fußgängerzone endet im südlichen Bereich am Hallenbad.



Abb. 3 Einzelhandel und Dienstleistung im Zentrumsbereich

Im rückwärtigem Bereich befinden sich in fußläufiger Entfernung sechs öffentliche Parkplätze sowie weitere öffentliche und private Infrastruktureinrichtungen (Stadthalle (Franz-Göbel-Halle), zwei Altenwohn- bzw. Pflegeheime, Grundschule und zwei Kindergärten). Weiterhin ist zur Gnailerer Straße hin ein Lebensmittelmarkt (COMET) vorzufinden.

Die Geschosshöhe der Bebauung beträgt im unmittelbaren Zentrumsbereich zwei bis drei Vollgeschosse.

Die stadträumliche und architektonische Qualität ist als gut zu bezeichnen.

Teilbereich 2: Bereich Rathausstraße

Die Bereiche entlang der Rathausstraße wird im mittleren Bereich auf der Westseite durch die Rückseiten der oben genannten Zentrumsbebauung sowie durch zwei öffentliche Stellplatzanlagen geprägt (siehe Abb. 4). Auf der Ostseite sowie im nördlichen Abschnitt befinden sich im Erdgeschoss der zwei- bis dreigeschossigen Gebäude verschiedene Einzelhandelsbetriebe (NORMA, DEICHMANN, NKD, FRISTO), die direkt von der Rathausstraße erschlossen sind. Weiterhin befindet sich im östlichen Bereich des nördlichen Abschnitts eine Wohnbebauung.



Abb. 4 Rathausstraße

Der übrige Abschnitt wird durch die beiden Einzelbaukörper des Hallenbads und des Feuerwehrgebäudes sowie durch einen großflächigen Einzelhandelsbetrieb (Möbel Hofmann) geprägt.

Insgesamt ist festzustellen, dass es sich im Bereich der Rathausstraße um eine äußerst heterogene Bebauungsstruktur handelt. Ziel sollte es sein, die Rathausstraße im Sinne eines „Boulevards“ aufzuwerten, damit die bisherige Rückseite zur Vorderseite wird.

Teilbereich 3: Wohnquartiere

Rings um das Zentrum herum befinden sich innerhalb des Untersuchungsgebiets vier Wohnquartiere, die mit Ausnahme des südwestlichen Quartiers im Zuge der Aufsiedlung des Zentrums entstanden sind. Die Verkehrserschließung erfolgt weitgehend von außen über die in das Untersuchungsgebiet angrenzenden Erschließungsstraßen. Die Wohnquartiere sind fußläufig mit dem Zentrum vernetzt. Bei den beiden nördlichen Wohnquartieren sowie bei den Wohnquartieren im Bereich des Rathaus handelt es sich im Gegensatz zu der übrigen Wohnbebauung um eine verdichtete Bauweise mit zentralen Parkieranlagen.

Teilbereich 4: Bereich südlich der Staatsstraße

Dieser Bereich ist vorwiegend durch gewerbliche und industrielle Nutzungen geprägt, deren Entwicklungsmöglichkeiten räumlich begrenzt sind. In der Mitte des Bereichs befindet sich ein OBI-Baumarkt, der seit längerer Zeit Verlagerungsabsichten hegt.

Entlang der Staatsstraße befindet sich eine Wohnbebauung. Angesichts der Immissionsbelastung durch die Staatsstraße sowie die rückwärtig angrenzende gewerbliche Nutzung ist die Wohnqualität als schlecht zu bezeichnen.

Insgesamt ist offen, ob angesichts des Strukturwandels des industriellen Sektors langfristig weitere Entwicklungsflächen der Industriebetriebe erforderlich sein werden, oder ob zumindest Teilflächen einer neuen Nutzung zugeführt werden können.

Teilbereich 5: Bereich um den geplanten Bahnhofpunkt

Im östlichen Bereich des Untersuchungsgebiets ist nördlich des Bahnübergangs der Brückenstraße ein Bahnhofpunkt geplant (s. Abb. 5). Während der Bereich westlich der Bahnlinie zur Staatsstraße hin vorwiegend gewerblich geprägt ist, handelt es sich jenseits der Bahnlinie um einen weitgehend unbebauten Bereich entlang der Röden. Östlich davon grenzt der Stadtteil Mönchröden an, wo sich unmittelbar im Anschluss an das Untersuchungsgebiet ein Einkaufsmarkt (LIDL) befindet.



Abb. 5 Geplanter Bahnhofpunkt Brückenstraße

Insgesamt wurden durch das Büro PLANWERK innerhalb des Untersuchungsgebiets in den Bereichen Einzelhandel, Dienstleistung und Gastronomie 55 Standorte erfasst. Hier macht der Handel mit 15 dieser Standorte fasst die Hälfte des Angebots aus. Die Gastronomie spielt mit 6 Standorten eine eher untergeordnete

Rolle, während Ladendienstleister im Vergleich zur Gesamtstadt eher überproportional vertreten sind. Leerstände wurden in den oben genannten Bereichen nicht erhoben.

3.2 Nutzungsstruktur

3.2.1 Einzelhandel

Die Einzelhandelsstruktur im Untersuchungsgebiet ist geprägt durch eine kleinteilige Einzelhandelsstruktur im mittelbaren Zentrumsbereich sowie durch mittelgroße und großflächige Einzelhandelsbetriebe im Bereich der Rathausstraße und südlich der Mönchrödener Straße (s. Anlage 3.1). Bei den kleineren Einzelhandelsbetrieben sind sowohl Branchen des täglichen Bedarfs (wie Nahrungs- und Genussmittel und Gesundheits- und Körperpflege) als auch Branchen des mittel- und langfristigen Bedarfs (wie Bekleidung, Schuhe und Optik) vertreten. Bei den mittelgroßen Einzelhandelsbetrieben im Bereich der Rathausstraße handelt es sich vorwiegend um Lebensmittelmärkte (Norma, Comet). Eine Sonderrolle stellen die beiden großflächigen Einzelhandelsbetriebe mit Einrichtungsbedarf und Baumarktsortimenten (Möbel-Hofmann, OBI) dar.

Insgesamt weist das Untersuchungsgebiet eine Verkaufsfläche von rd. 20.500 m² auf. Davon entfallen rd. drei Viertel auf Einrichtungsbedarf und Baumarktsortimente (in der Summe rd. 13.600 m² Verkaufsfläche) auf die beiden oben genannten großflächigen Einzelhandelsbetriebe. Das bedeutet, dass im übrigen Untersuchungsgebiet rd. 6.900 m² Verkaufsfläche bestehen. Hiervon dominiert das Angebot im Bereich Nahrungs- und Genussmittel, das mit rd. 2.700 m² um mehr als die Hälfte der Kaufsfläche im Untersuchungsgebiet ausmachen (siehe Abb. 6). Bei den übrigen Branchen sind vor allem Einzelhandelsbetriebe mit Angeboten im Bereich Hausrat, Glas, Porzellan mit rd. 800 m² Verkaufsfläche besonders gut vertreten. Insgesamt stellen Einzelhandelsbetriebe des kurzfristigen Bedarfs mit insgesamt rd. 3.100 m² knapp zwei Drittel der Verkaufsfläche dar.

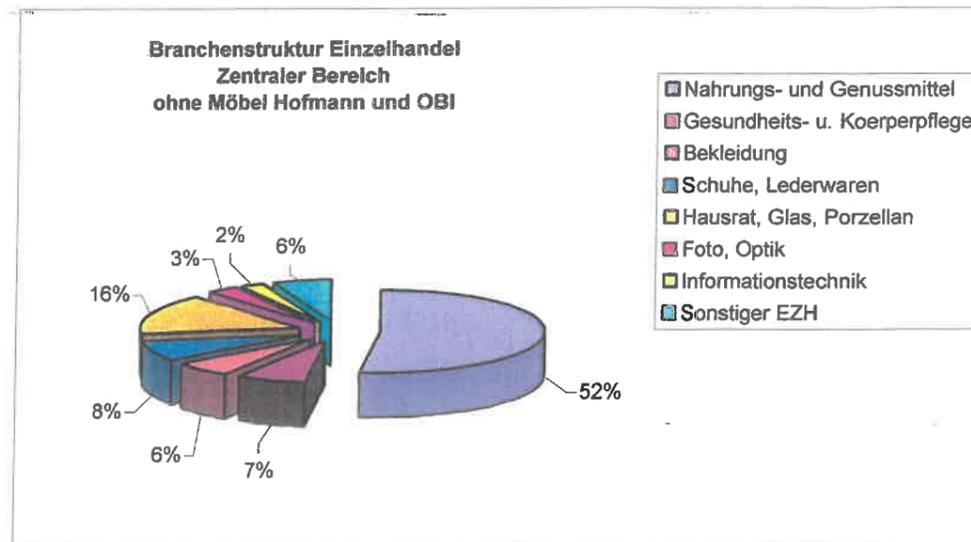


Abb. 6 Branchenstruktur Zentraler Bereich

Die wesentliche Funktion der Einzelhandelsbetriebe im Zentrumsbereich liegt – abgesehen von den beiden großflächigen Einzelhandelsbetrieben – in einer Nahversorgungsfunktion für den zentralen Bereich und Teilbereiche der angrenzenden Stadtbereiche. Die Nahversorgung der Bevölkerung ist insgesamt als noch gut zu bezeichnen.

Aus planerischer Sicht sind die vorhandenen Einzelhandelsbetriebe im Zentrumsbereich gefährdet, sofern nicht das vorhandene Einzelhandelspotential von ca. 3.400 m² (s. Teil B / Büro PLANWERK) im Zentrum angesiedelt wird. Dies gilt vor allem für zentrenrelevante Sortimente wie Bekleidung, Schuhe / Lederwaren, Gesundheits- und Körperpflege sowie Sport / Camping.

Eine Ansiedlung derartiger Branchen außerhalb des Zentrumsbereichs, z. B. im Gewerbegebiet Oeslau-West, würde dagegen zu einer großen Schwächung der Einzelhandelsbetriebe im Zentrumsbereich führen. Mittelfristig bestünde dann die Gefahr, dass aufgrund mangelnder Kundenfrequenz auch kundenorientierte private Dienstleistungsbetriebe das Zentrum verlassen würden und somit das Zentrum bzw. die Stadt Rödental insgesamt an Attraktivität verliert.

3.2.2 Dienstleistung

Die Dienstleistungsbetriebe im zentralen Bereich besitzen eine wichtige Versorgungsfunktion für die Gesamtstadt. Im Bereich des Bürgerplatzes sind sowohl die wichtigsten Gesundheitsdienstleistungen (Ärzte, Apotheke) als auch die wichtigsten Banken ansässig.

3.2.3 Gastronomie

Das gastronomische Angebot im zentralen Bereich ist als eher gering zu bezeichnen. Der Anteil der in der Gesamtstadt vorhandenen Sitzplätze in der Gastronomie beträgt lediglich etwa 7 %.

3.2.4 Gewerbe

Die gewerbliche Nutzung im Bereich südlich der Staatsstraße ist geprägt durch zwei traditionelle Großbetriebe (Firma Saint Gobain – ehemals Anna-Werke, sowie die Firma Zapf), die für die Stadt Rödental von großer Bedeutung sind. Weiterhin handelt es sich mit der Firma Wöhner (elektrotechnische Systeme) um einen weiteren wichtigen Gewerbebetrieb für die Stadt Rödental. Ziel sollte es deshalb sein, diese Gewerbebetriebe möglichst am Standort zu erhalten und gegebenenfalls erforderlich Entwicklungsflächen zur Verfügung zu stellen.

3.2.5 Entwicklungsflächen

Im Planungsgebiet und seinen Randbereichen besteht nach wie vor ein erhöhter Entwicklungsdruck. Bestehende Nutzungen werden aufgelassen oder verlagert, frei werdende Flächen unterliegen Begehrlichkeiten, die durch die Stadt zu steuern sind. Bestehende Betriebe suchen vor Ort dringend Erweiterungsflächen, der Einzelhandel will ebenfalls den Standort besetzen.

Die strukturellen und wirtschaftlichen Veränderungen im Gewerbe- und Einzelhandelssektor, aber auch neue Entwicklungsimpulse, wie der Neubau eines Haltepunktes der Bahnlinie Coburg - Sonneberg im Bereich Rödental-Mitte, zwingen die Stadt zum Handeln.

Grundsätzlich ist festzustellen, dass in unmittelbarer Nähe zum Zentrumsbereich insbesondere für die Ansiedlung von größeren Einzelhandelsbetrieben unbebaute Flächen nur in sehr geringem Umfang zur Verfügung stehen. Daher konzentrieren sich die nachfolgend aufgeführten Entwicklungsflächen überwiegend auf bereits bebaute Flächen, die sich grundsätzlich für eine städtebauliche Aufwertung eignen. Hierbei kommen folgende Areale in Betracht (s. Anlage 3.1):

Bereich Rathausstraße

*Areal des Parkdecks mit östlich angrenzender öffentlicher Grünfläche
(ca. 0,36 ha)*

Das Grundstück ist im Eigentum der Stadt Rödental. Denkbar wäre die Aufstockung des öffentlichen Parkdecks, die mit der nördlich angrenzenden Bebauung passagenartig verbunden wird. Ein Großteil der dabei entfallenden Stellplätze

- könnte im Bereich der öffentlichen Grünflächen sowie vor dem Parkdeck zur Rathausstraße hin geschaffen werden.

Telekom-Areal (ca. 0,2 ha)

Das Grundstück ist im Eigentum der Deutschen Telekom AG und wird nicht mehr benötigt. Das Gebäude steht leer. Das Grundstück wird derzeit zum Verkauf angeboten und könnte somit kurzfristig zur Verfügung stehen. Das Areal bietet sich insbesondere für die Ansiedlung von weiteren Stellplätzen im Zusammenhang mit einer möglichen Erweiterung des westlich angrenzenden Lebensmittelmarktes und/oder des südlich gelegenen Möbelhauses an.

Erweiterungsfläche Möbel-Hofmann (ca. 0,13 ha)

Das Grundstück ist im Privatbesitz und seit längerem für eine Erweiterung des Möbelhauses vorgesehen.

Areal des öffentlichen Parkplatzes zwischen Rathausstraße und Bürgerplatz (ca. 0,18 ha)

Das Areal ist im Eigentum der Stadt Rödental und könnte somit relativ kurzfristig zur Verfügung gestellt werden.

Feuerwehr-Areal (ca. 0,4 ha)

Das Grundstück ist ebenfalls im Besitz der Stadt Rödental und wurde im Zusammenhang mit einer ursprünglich geplanten Verlagerung des Feuerwehrgebäudes zum Verkauf angeboten. In der Zwischenzeit hat der Stadtrat jedoch entschieden, das Feuerwehrgebäude zu sanieren, sodass dieses Areal höchstens langfristig zur Verfügung stehen könnte. Aufgrund der Lage zwischen dem zentralen Bereich und dem südlich angrenzenden Möbelhaus besitzt das Areal eine Schlüsselrolle für eine mögliche Verbindung der kleinteiligen Einzelhandels- und Dienstleistungsstruktur mit dem großflächigen Einzelhandelsbetrieb sowie insgesamt zur Aufwertung der Rathausstraße.

Bereich um den Knotenpunkt Oeslauer Straße – Rathausstraße

Tankstellen-Areal (insgesamt ca. 0,53 ha)

Das Tankstellengrundstück sowie das südlich angrenzende Grundstück sind aufgrund ihrer Lage direkt an der Staatsstraße für eine höherwertigere und großflächigere Nutzung geeignet. Weiterhin könnte im Zuge einer Bebauung des Areals in Verlängerung der Rathausstraße eine städtebauliche Verknüpfung zu den südlich angrenzenden Nutzungen geschaffen werden. Die beiden Grundstücke sind im Privatbesitz. Verlagerungsabsichten der Tankstelle sind derzeit nicht in Sicht. Insofern ist davon auszugehen, dass die Grundstücke lediglich langfristig zur Verfügung stehen könnten.

Areal der Firma OBI (ca. 1,82 ha)

Seit längerer Zeit beabsichtigt die Firma OBI, ihren Standort zu verlagern. Insofern könnte das Grundstück kurz- bis mittelfristig zur Verfügung stehen. Gleichzeitig bestehen Erweiterungsabsichten der östlich angrenzenden Firma Zapf. Eine gewerbliche Nutzung ist grundsätzlich denkbar.

Bereich um den geplanten Bahnhofpunkt (nördlich der Brückenstraße)*Areal zwischen Bahnlinie und Staatsstraße (ca. 0,24 ha)*

Das Grundstück befindet sich unmittelbar am geplanten Bahnhofpunkt und besitzt somit eine Schlüsselrolle hinsichtlich einer städtebaulichen Aufwertung des Gesamtbereichs. Auf dem Grundstück befindet sich derzeit eine Kfz-Werkstatt. Verlagerungsabsichten sind jedoch momentan nicht erkennbar. Ziel der Stadt Rödental sollte es dennoch sein, den Gewerbebetrieb zu verlagern.

Areal zwischen Gnailser Straße und Schafhauser Grund (ca. 0,21 ha)

Aufgrund der Lage des Areals direkt am Knotenpunkt Staatsstraße St 2202 / Gnailser Straße ist das Areal von großer städtebaulicher Bedeutung. Das Grundstück ist in Privatbesitz. Auf dem Areal befindet sich zur Kreuzung hin ein mehrstöckiges Bürogebäude, das lange Zeit leer stand. Derzeit ist vorgesehen, in diesem Gebäude ein Ärztehaus einzurichten.

Östliche Teilfläche der Firma Wöhner (ca. 0,23 ha)

Das Areal besitzt ebenfalls aufgrund seiner Lage zum geplanten Bahnhofpunkt hin eine hohe städtebauliche Bedeutung. Derzeit beabsichtigt die Firma Wöhner, auf dem Areal ein Gewerbegebäude zu errichten.

Areal des ehemaligen städtischen Bauhofs (ca. 0,49 ha)

Das Grundstück ist Eigentum der Stadt Rödental und weitgehend unbebaut, sodass es kurzfristig zur Verfügung stehen könnte.

Fazit

Insgesamt ist festzustellen, dass lediglich im Bereich der Rathausstraße Entwicklungsflächen kurzfristig zur Verfügung stehen. Umso wichtiger ist es daher, dass die Stadt Rödental ihre hoheitlichen Möglichkeiten ausschöpft, auf Grundlage eines Gesamtkonzeptes die Entwicklung der Flächen zu steuern.

Hinsichtlich der zukünftigen Entwicklung stellen jedoch gerade die Entwicklungsflächen im Bereich der Rathausstraße ein wichtiges Potential für die städtebauliche Entwicklung des Zentrumsbereichs dar.

Durch die Verbesserung der Erreichbarkeit der Stadt Rödental im Zusammenhang mit der geplanten Verlängerung der Autobahn A 73 ist zu erwarten, dass sich der Entwicklungsdruck auf die Stadt Rödental, insbesondere auf das Gewerbegebiet Oeslau-West, erhöhen wird.

Durch die zu erwartende Verkehrsentslastung der Staatsstraße St 2202 im Zusammenhang mit dem Bau der Ortsumgehung (s. Kapitel 3.3.1) wird sich auch die Erreichbarkeit der Entwicklungsflächen verbessern. Weiterhin ist zu erwarten, dass sich aufgrund der geringeren Immissionsbelastung die Qualität der Entwicklungsflächen entlang der Staatsstraße St 2202 verbessern wird.

Insgesamt werden die größten Entwicklungschancen für den Bereich des vorhandenen Parkdecks, für den Bereich des Telekom-Grundstücks östlich der Norma sowie für die nördlichen Erweiterungsflächen von Möbel Hofmann gesehen.

3.2.6 Ziele

Zur Stärkung der zentralen Funktion des Zentrumsbereichs, insbesondere des vorhandenen Einzelhandels, ist die Ansiedlung von attraktiven Nutzungen mit Magnetfunktion in möglichst fußläufiger Entfernung von großer Bedeutung. Die hierfür vorhandenen Entwicklungsflächen sollten daher genutzt werden, das noch vorhandene Verkaufsflächenpotenzial an möglichst zentrumsnahen Standorten zu binden, ergänzt durch Dienstleistungsbetriebe und kulturelle Einrichtungen.

Zur Gewährleistung einer städtebaulichen Verknüpfung mit dem sollten Einzelhandelsflächen mit einer größeren Entfernung zum Zentrumsbereich nach Möglichkeit erst dann entwickelt werden, wenn die dazwischen liegenden Quartiere städtebaulich aufgewertet worden sind.

Weiterhin sollte eine Konzentration bestehender Einzelhandelsbetriebe aus den innerstädtischen Randlagen in den Zentrumsbereich angestrebt werden.

Ein weiterer Schwerpunkt stellt die Entwicklung des Bereichs um den geplanten Bahnhaltepunkt an der Brückenstraße dar. Ziel sollte es sein, an diesem Standort vorwiegend Dienstleistungsnutzungen sowie einen Park + Ride-Parkplatz anzusiedeln.

3.3 Verkehrsstruktur

Die Verkehrsstruktur (s. Anlage 3.2) ist geprägt durch einen hohen Anteil an individuellem Kraftfahrzeugverkehr. Diese Tatsache prägt sowohl den Straßenverkehr als auch den ruhenden Verkehr, also die Parkplatzsituation.

3.3.1 Straßenverkehr

Der Zentrumsbereich ist von verschiedenen Seiten erschlossen:

Von Süden erfolgt die Erschließung des direkten Zentrums von der Staatsstraße St 2202 aus (Oeslauer Straße/Mönchrödener Straße), von der die Rathausstraße nach Norden in den Kernbereich führt.

Von Westen her erfolgt die Erschließung über die ebenfalls von der Staatsstraße 2202 nach Norden führende Thüringer Straße, von der nach Osten die Bürgermeister-F.-Fischer-Straße führt, über die die westlich liegenden Parkplätze bzw. das Parkhaus im Altenwohnheim anfahrbar sind.

Von Osten her erfolgt die Anbindung über die Gnaileser Straße, von der die bereits beschriebene Rathausstraße in das Zentrum führt.

Da von der St 2202 von Westen kommend keine Linksabbiegemöglichkeit in die Gnaileser Straße besteht, ergibt sich in der Rathausstraße eine entsprechend höhere Verkehrsbelastung durch den Durchgangsverkehr, der eigentlich nicht sein müsste. Daher sollte angestrebt werden, von der St 2202 eine Linksabbiegespur in Richtung Gnaileser Straße zu schaffen, möglicherweise in Form eines Kreisverkehrs. Hierzu ist eine genauere verkehrstechnische Überprüfung erforderlich. Es erscheint allerdings unwahrscheinlich, dass in der Gnaileser Straße der für einen Kreisverkehr erforderliche Kfz-Anteil von 15 % des im Knotenpunkt auftretenden Gesamtverkehrs erreicht wird.

Im Hinblick auf die verwaltungstechnische Funktion des Zentrumsbereiches ist festzustellen, dass von der Staatsstraße 2202 aus die Einfahrt in die Rathausstraße kaum wahrnehmbar ist. Es besteht auch beispielsweise keine Lichtsignalanlage, die diesen Einmündungsbereich in seiner Bedeutung stärker hervortreten lassen würde.

Die aktuelle Verkehrsbelastung (gemäß Gutachten von Prof. Dr. Kurzak) im Jahr 2003 zeigt folgenden durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV) im Bereich des Untersuchungsabschnitts auf:

- Für die St 2202 liegt die Belastung 2003 bei einem DTV von ca. 15.000 Kfz/24 h. Damit sind die Grenzen ihrer Belastbarkeit erreicht, was sich auch häufig in Staus oder stockendem Verkehr zeigt. Die Prognose 2020 mit bereits erfolgtem Anschluss an die Autobahn A73 und mit der Ortsumgehung (St 2202 neu) ergibt einen DTV von ca. 10.000 Kfz/24 h.
- Für die Gnaileser Straße liegt die Belastung 2003 bei ca. 4.000 Kfz/24 h. Die Prognose 2020 (mit Ortsumgehung und Weiterführung der A73) geht von einer deutlichen Reduzierung auf 1.500 bis 2.000 Kfz/24 h aus.
- Die Thüringer Straße weist 2003 einen DTV von 2.700 Kfz/24 h auf, der 2020 (mit Ortsumgehung und Weiterführung der A73) etwa um 400 Kfz höher sein wird, was mehr mit der allgemeinen Zunahme des Ziel-/ Quellverkehrs in diesem Bereich zusammenhängt und weniger mit einer Verlagerung von Verkehrsströmen.
- Für die Rathausstraße liegen aus dem Gutachten keine Zahlen vor. Es kann jedoch angenommen werden, dass die Verkehrsbelastung sich hier verringern wird, wenn entsprechende Gestaltungsmaßnahmen (mit Ziel-

richtung Tempe-30-Zone) bzw. verkehrspolitische Maßnahmen (wie eine Linksabbiegespur von der St 2202 in die Gnailerer Straße) vorgenommen werden, die die Rathausstraße von Durchgangsverkehr entlasten.

Es zeigt sich, dass durch die Ortsumgehung für die beiden erstgenannten Straßen eine deutliche Entlastung zu erwarten ist. Diese Entlastung hat zahlreiche positive Effekte zur Folge: Der Verkehr wird flüssiger, die Immissionsbelastung im Kernbereich verringert sich, die Lage für Handel und Dienstleistung im Zentrumsbereich wird attraktiver.

Eine weitere Möglichkeit zur Verbesserung der Erschließung des Zentrums liegt in der Optimierung der Beschilderung. Generell ist festzustellen, dass diese nur schwer lesbar ist (s. Abb.7). Sie wahrzunehmen erfordert ein erhöhtes Maß an Aufmerksamkeit, welches negativ mit der Verkehrsbelastung korreliert. Auch fehlt ein einheitliches Layout, welches die Wahrnehmung erleichtern würde. Gerade für Ortsfremde ist das Zentrum so nur schwer auffindbar.



Abb. 7 Knotenpunkt Staatsstraße St 2202 / Rathausstraße

3.3.2 Ruhender Verkehr

Im Zentrumsbereich besteht ein großes Angebot an öffentlichen Parkplätzen. Es gibt ca. 50 bewirtschaftete Stellplätze, für die zum Teil nur eine Parkscheibe erforderlich ist. Wird ein Parkschein nötig, so ist dies nur mit sehr geringen Gebühren verbunden. Zum Teil bestehen sogar kostenlose Parkplätze, wie die ca. 50 Stellplätze auf dem zentralen Parkplatz auf dem Parkdeck neben dem Rathaus.

Diese Situation besitzt eine hohe Attraktivität für Kunden und sollte deshalb unbedingt beibehalten werden. Daher sollte für Stellplätze, die im Rahmen einer Bebauung des Parkdecks entfallen würden, Ersatz geschaffen werden.

Neben den öffentlichen Parkplätzen bestehen auch ausreichende private Parkflächen, die den Einkaufseinrichtungen zugeordnet sind, z. B. bei Norma und Comet.

3.3.3 Fuß- und Radwege

Das Fußwegenetz besteht im wesentlichen aus den Gehwegen entlang den Straßen, nur im Kernbereich gibt es eine Art Fußgängerzone ohne größeren Autoverkehr.

Beidseitige Gehwege befinden sich entlang Staatsstraße, Rathausstraße, Gnaileser Straße, Bürgermeister-F.-Fischer-Straße, Mecklenburger und Thüringer Straße. Von der Rathausstraße nach Südosten abgehende Stichstraßen weisen gar keinen oder nur einen einseitigen Gehweg auf. Von diesen Stichstraßen führt eine Fußwegverbindung weiter zur Staatsstraße.

Die Ausstattung mit Gehwegen ist somit zwar als ausreichend zu bezeichnen, es mangelt aber an Verknüpfungsmöglichkeiten mit straßenquerendem Charakter.

Für Radfahrer gibt es keine eigens ausgewiesenen Radwege, sie sind auf die Benutzung der Kraftfahrzeugstraßen sowie der Fußwege innerhalb des Zentralen Bereichs angewiesen.

Die Parkieranlagen und ihre Zufahrten stellen eine große Barriere für Fußgänger dar (s. Abb. 8).



Abb. 8 unattraktive Fußgängerverbindung im Bereich der Zufahrt zur Tiefgarage

Die generell großzügigen Straßenbreiten mit ihrer z. T. auch künftig (trotz Umgehungsstraße) gleichbleibenden Verkehrsbelastung (Thüringer Straße) stellen ebenfalls ein Problem für Fußgänger dar.

So mangelt es für Fußgänger an entsprechenden attraktiven Querungsmöglichkeiten. Solche Möglichkeiten (z. B. Lichtsignalanlage, Bedarfsampel, Querungshilfe) fehlen in der Rathausstraße auf Höhe des Rathauses (s. Abb. 9) sowie in den angrenzenden Erschließungsstraßen Mecklenburger Straße, Thüringer Straße und Gnaisler Straße.



Abb. 9 unattraktive Fußgängerverbindung im Bereich Rathausstraße

Schon im „Verkehrskonzept Rödental“ von 1992 wird für diese Straßen ein Handlungsbedarf zur Restriktion des Kfz-Verkehrs erkannt, zur Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h bzw. gar zur punktuellen Reduzierung auf 30 km/h.

Geeignete Maßnahmen wären unter anderem Inseln in der Fahrbahnmitte, die gleichzeitig geeignet sind für Querungshilfen für Fußgänger, im Bereich der Mecklenburger Straße nicht zuletzt auch aufgrund der vorhandenen Grundschule.

Die Verknüpfung nach Osten zum geplanten Bahnhofspunkt hin wird in hohem Maße durch die Verkehrsbelastung auf der Staatsstraße St 2202 behindert.

Ziel sollte es sein, die fußläufige Erreichbarkeit des Zentrums zu verbessern und hierzu die Querungsmöglichkeiten der angrenzenden Erschließungsstraßen und Parkflächen sowie die Fußwegeverbindungen zum geplanten Bahnhofspunkt zu verbessern, gegebenenfalls auch durch Lichtsignalanlagen. Wünschenswert wäre auch die Schaffung einer neuen Fußwegeverbindung nach Süden zum vorhandenen Fuß- und Radweg entlang der Röden.

3.3.4 ÖPNV

Im Stadtgebiet verkehren folgende Linien zur Anbindung der Stadtteile an das Zentrum:

Linie SBR 1 Zentrum – südliche Stadtteile

Linie SBR 2 Zentrum – nördliche Stadtteile

(stündlich Montag bis Freitag von 5.50 Uhr bis 18.30 Uhr)

Darüber hinaus besteht mit der Linie 8312 Coburg – Dörfles-Esbach – Rödental – Neustadt b. Coburg – Sonneberg (Thüringen) eine Verbindung der westlichen Stadtteile mit den östlichen Stadtteilen (Oeslau bis Mönchröden). Deren Fahrplan ist allerdings stark auf Berufspendler ausgerichtet, so dass eine für potenzielle Kunden nutzbare direkte Verbindung zwischen dem Zentrumsbereich und dem Gewerbegebiet Oeslau-West nicht besteht.

3.4 Grün- und Freiraumstruktur

3.4.1 Nutzungsstruktur

Die Grün- und Freiraumstruktur (s. Anlage 3.3) ist einerseits durch die urbane Mitte im Bereich des Bürgerplatzes bzw. der Fußgängerzone und andererseits durch die angrenzenden öffentlichen Grünflächen (Stadtpark) geprägt. Allerdings befinden sich die öffentlichen Grünflächen versteckt im rückwärtigen Bereich und sind somit für nicht ortskundige Besucher schwer auffindbar. Hinzu kommt, dass wie bereits in Kapitel 3.3.3 erwähnt, die Parkplätze sowie die fehlenden attraktiven Fußgängerverbindungen die Verknüpfung zwischen dem Zentrum und den öffentlichen Grünflächen erschweren.

Das Fehlen von Querungshilfen in den breiten Straßen des äußeren Bereichs (Mecklenburger Straße, Thüringer Straße) erschwert auch eine leichtere Zugänglichkeit der Grünflächen von außerhalb.

3.4.2 Gestalt- und Aufenthaltsqualität

Die Gestalt- und Aufenthaltsqualität des Untersuchungsgebietes ist als sehr unterschiedlich zu bezeichnen. Während die stadträumlichen Qualitäten innerhalb des Zentrumsbereichs (s. Abb. 10 u. 11), in den öffentlichen Grünflächen (Stadtpark) sowie innerhalb der Wohnquartiere als gut zu bezeichnen ist, fällt diese vor allem nach Osten zur Rathausstraße hin deutlich ab.



Abb. 10 Bürgerplatz



Abb. 11 Stadtpark

Der Bereich entlang der Staatsstraße wird in hohem Maße durch den Straßenverkehr beeinträchtigt.

Insgesamt stellt die mangelnde Aufenthaltsqualität der Rathausstraße (s. Abb. 12) sowie des Knotenpunkts Mönchrödener Straße (Staatsstraße St 2202) / Gnailser Straße / Brückenstraße im Bereich des geplanten Bahnhalt punkts ein großes Entwicklungshindernis hinsichtlich einer städtebaulichen Aufwertung dar.



Abb. 12 unattraktive Aufenthaltsqualität im Bereich Rathausstraße

Zur Verbesserung der Grün- und Freiraumstruktur im Zentrumsbereich sollte insbesondere die Aufenthaltsqualität im Bereich der Rathausstraße sowie im Bereich des Knotenpunkts Mönchrödener Straße/Gnailser Straße/Brückenstraße zum geplanten Bahnhalt punkts hin verbessert werden. In Verbindung mit der in Kapitel 3.3 genannten Ansiedlung weiterer Nutzungen sollte die Rathausstraße im Sinne eines „Boulevards“ entwickelt werden, damit die bisherige Rückseite zur Vorderseite wird. Dabei sollte auch die Möglichkeit einer teilweisen Überbauung der in großer Zahl vorhandenen Parkplätze diskutiert werden.

4 ZUSAMMENFASSUNG DER BESTANDSANALYSE

Städtebauliche Gesamtstruktur

Die in Kapitel 3.1 behandelten fünf Teilbereiche des Untersuchungsgebietes sind nachfolgend nochmals kurz charakterisiert:

- Der Bereich Zentrum Rödental-Mitte weist städteräumlich und architektonisch eine gute Qualität auf.
- Der Teilbereich Rathausstraße weist eine heterogene Bebauungsstruktur mit Wohnbebauung, Einzelhandelsbetrieben und öffentlichen Stellplatzanlagen auf. Ein Großteil der Einzelhandelseinrichtungen ist direkt von der Rathausstraße erschlossen. Zur Steigerung der Attraktivität in diesem Bereich sollte die Entwicklung eines „Boulevards“ angestrebt werden, damit die bisherige Rückseite der Rathausstraße zur Vorderseite wird.
- Zum Bereich Wohnquartiere ist festzuhalten, dass diese so um das Zentrum angeordnet sind, dass sie verkehrstechnisch von außen erschlossen sind und zum Zentrum hin eine fußläufige Anbindung haben.
- Beim Bereich südlich der St 2202 ist festzustellen, dass für die ansässigen gewerblichen und industriellen Nutzungen Erweiterungsmöglichkeiten fehlen. So trägt sich der OBI-Markt mit Gedanken zur Verlagerung. Die Wohnbebauung an der St 2202 leidet unter der Verkehrsbelastung sowie der angrenzenden gewerblichen Nutzung.
- Der Bereich um den geplanten Bahnhofpunkt (östlich Brückenstraße) weist in Richtung Mönchröden eine entwicklungsfähige Fläche auf, die entsprechend genutzt werden könnte (P+R-Parkplatz).

Nutzungsstruktur

Die im Zentrumsbereich vorhandenen Einzelhandelsbetriebe können als gefährdet angesehen werden, wenn nicht das vorhandene Einzelhandelspotential im Zentrum angesiedelt wird (zentrenrelevante Sortimente wie Bekleidung, Schuhe/Lederwaren, Gesundheits- und Körperpflege sowie Sport/Camping). Im Hinblick auf die Nahversorgung der Bevölkerung ist – auch mit Dienstleistungseinrichtungen – die Situation im Zentrum als gut zu bezeichnen.

Die Gastronomie spielt eine untergeordnete Rolle. Von Bedeutung sind die beiden traditionellen Großbetriebe südlich der Staatsstraße sowie die Firma Wöhner, die möglichst am Standort erhalten bleiben sollen.

Diesen Betrieben sind entsprechende Entwicklungsflächen zur Verfügung zu stellen.

Entwicklungsflächen zur Schaffung neuer Stellplätze bzw. zur Erweiterung bestehender Betriebe und Einrichtungen sind im Bereich der Rathausstraße das Areal des Parkdecks mit der östlich angrenzenden Grünfläche, das Telekomareal, die

bereits im Besitz der Firma Möbel-Hofmann befindliche Erweiterungsfläche, das Areal des öffentlichen Parkplatzes zwischen Rathausstraße und Bürgerplatz, das Areal der Feuerwehr.

Im Bereich um den Knotenpunkt Oeslauer Straße – Rathausstraße gibt es als Entwicklungsflächen das Tankstellen-Areal und das Areal der Firma OBI.

Im Bereich um den geplanten Bahnhofpunkt (nördlich der Brückenstraße) gibt es als Entwicklungsareale die Fläche zwischen Bahnlinie und Staatsstraße, das Areal zwischen Gnaileser Straße und Schafhauser Grund, die östliche Teilfläche der Firma Wöhner, das Areal des ehemaligen städtischen Bauhofs. Diese Flächen sind zum Teil bereits Eigentum der Stadt Rödingtal, zum Teil könnten sie kurzfristig erworben werden. Der Erwerb einiger anderer Flächen ist jedoch nur langfristig anzustreben.

Die vorhandenen Entwicklungsflächen sollten zur Ansiedlung von Nutzungen mit Magnetfunktion verwendet werden, um die zentrale Funktion des Zentrumsbereiches zu stärken.

Im Bereich des geplanten Bahnhofpunkts sollten vorwiegend Dienstleistungsnutzungen sowie ein Park + Ride-Parkplatz angesiedelt werden.

Verkehrsstruktur

Die Verkehrsbelastung auf den Straßen im Zentrumsbereich ist vor allem auf der Staatsstraße 2278 als sehr hoch zu bezeichnen. Die geplante Ortsumgehung wird hier eine deutliche Entlastung bewirken, die sich positiv auf die Entwicklung des Kernbereichs auswirken kann.

Geringere Verkehrsdichte, bessere Beschilderung und Veränderungen im Straßenraum - sei es baulich oder gestalterisch – verbessern die Funktionalität des Zentrumsbereiches.

Das Parkplatzangebot ist als gut zu bezeichnen.

Die fußläufige Erreichbarkeit leidet an einem Mangel an Querungshilfen der stark befahrenen Erschließungsstraßen. Hier sollten Lichtsignalanlagen, Bedarfsampeln oder zumindest Querungshilfen (Gnaileser Straße, Thüringer Straße) eingerichtet werden, um die Attraktivität des Zentrums für eine fußläufige Erreichbarkeit von den Außenbereichen zu erhöhen. Gestalterische Maßnahmen in der Mecklenburger Straße wie auch in der Bürgermeister-F.-Fischer-Straße können zur Verkehrsberuhigung beitragen.

Kreisverkehre im Bereich Staatsstraße/Gnaileser Straße und im Bereich Staatsstraße/Rathausstraße können den Verkehrsfluss günstiger beeinflussen.

P+R-Parkplätze in den Außenbereichen (Brückenstraße, an der Röden) im Verein mit einer ÖPNV-Anbindung nehmen Verkehrsdruck vom Zentrum und steigern ebenfalls dessen Attraktivität.

Grün- und Freiraumstruktur

Die Anordnung der öffentlichen Grünflächen im rückwärtigen Bereich des städtischen Zentrums (Bürgerplatz und Fußgängerzone) macht ihre Auffindbarkeit vor allem von Ortskundige schwierig. Attraktive Fußwegverbindungen zur Verknüpfung der Grünflächen mit dem Zentrum fehlen.

Eine mangelhafte Aufenthaltsqualität für Fußgänger weisen die Staatsstraße sowie der Knotenbereich Staatsstraße/Gnailser Straße/Brückenstraße und die Rathausstraße auf. Auch die Westhälfte der Bürgermeister-F.-Fischer-Straße sowie die Zufahrtszone zur Tiefgarage im Altenwohnheim weisen eine mangelhafte Aufenthaltsqualität auf.

Eine gestalterische und/oder bauliche Aufwertung in der Rathausstraße ist notwendig, ebenso im Bereich des Knotens St 2202 / Gnailser Straße / Brückenstraße.

5 EMPFEHLUNGEN AUS DEM EINZELHANDELSKONZEPT

Folgende Empfehlungen fließen aus dem Einzelhandelskonzept in das städtebauliche Entwicklungskonzept (Rahmenplan):

Stärkung der Einzelhandelsfunktion

Das ermittelte Potenzial an zusätzlicher Verkaufsfläche in Rödental von insgesamt rd. 3.400m² sollte hierzu im Zentralen Bereich untergebracht werden. Dabei ist auf eine enge Verknüpfung mit den vorhandenen Betrieben (Bürgerplatz) von besonderer Bedeutung. Nur dann profitiert der Zentrale Bereich insgesamt. In Rödental ansässige Einzelhandelsbetriebe in Streulagen, deren Zukunft ungewiss ist, sollten die Möglichkeit haben, ihren Betrieb durch Umsiedlung in den Zentralen Bereich wirtschaftlich zu verbessern. Geschäfte in Streulagen werden sich zukünftig hauptsächlich nur noch dann wirtschaftlich tragen können, wenn sie Nischensortimente anbieten oder einen hohen Kundenstamm haben.

Das Gewerbegebiet Oeslau-West soll sich spezialisieren. Heute sind neben vereinzelten Magnetbetrieben in verschiedenen Sortimentsbereichen insbesondere die Schwerpunkte Einrichtungsbedarf und Autohäuser zu erkennen. Dies kann fortentwickelt werden, soweit nicht landesplanerische Beschränkungen bestehen. Neue Einzelhandels-Ansiedlungen sollten jeweils dahingehend überprüft werden, ob sie den vorhandenen Betrieben im Zentralen Bereich und in den anderen Lagen im Stadtgebiet schaden werden; dies ist dann der Fall, wenn die Sortimente innenstadtrelevant sind. Insgesamt sollte eine klare Aufgabenverteilung Oeslau-West und Zentraler Bereich / Innenbereich Rödental vereinbart werden. Ziel sollte sein, dass sich die Betriebe ergänzen und gegenseitig stärken und sich nicht Schaden zufügen.

Stärkung der Dienstleistungsfunktion

Die heutige Stärke Rödentals liegt bei den Gesundheitsdienstleistungen. Auch die meisten Finanzdienstleistungen und Körperpflegedienstleistungen werden in Rödental abgedeckt, während sich die Rödentaler mit Beratungsdienstleistungen und Reisedienstleistungen auswärts versorgen. Konzept: Ausbau der Stärken - Gesundheit als Motto für den Zentralen Bereich - und Decken von Lücken - Beratung und Reise. Im Zentralen Bereich beträgt die Fläche der Ladendienstleister rd. 950m²; das ist über ein Drittel der gesamten Rödentaler Ladendienstleistungsbetriebe.

Stärkung des der Gastronomie

Im Zentralen Bereich ist das gastronomische Angebot gering. Nur etwa 7% der Sitzplätze in der Gastronomie sind im zentralen Bereich. Bei einer Koppelung von verschiedenen Angeboten - Einzelhandel und Dienstleistungen - muss auch das Angebot an Gastronomie verbessert werden. Auch hier gilt zu versuchen, ortsansässige Betrieben zu ermöglichen, in den Zentralen Bereich umzusiedeln oder eine "Filiale" zu eröffnen.

== **Verbesserung des Stadtmarketings**

Die neuen Betriebe sollen gemeinsam mit den vorhandenen Betrieben ein gemeinsames Konzept erarbeiten, das als Resultat allen Betrieben zugute kommt. Nur durch gemeinsames Handeln wird der Zentrale Bereich gestärkt werden können. Ein neu zu gründender Verein sollte mit den Regeln des Stadtmarketings eine wichtige Rolle bei der Entwicklung des Zentralen Bereichs spielen.

6 STÄDTEBAULICHES ENTWICKLUNGSKONZEPT

6.1 Ziel und Zweck des Entwicklungskonzepts

Aufgabe des Entwicklungskonzepts ist es, für die städtebauliche Entwicklung des Untersuchungsgebietes im Rahmen eines Gesamtkonzeptes konkrete Einzelmaßnahmen in ihrer flächenhaften und räumlichen Konsequenz darzulegen. Ziel und Zweck des Entwicklungskonzepts ist es, auf Grundlage der Untersuchungen die vorhandenen städtebaulichen Mängel zu beseitigen und eine strukturelle Aufwertung des Gebietes zu erreichen.

Die Rahmenplanung stellt ein langfristiges Konzept dar, das durch die prozesshafte Entwicklung einzelner Planungen nur stufenweise umgesetzt werden kann. Die Rahmenplanung stellt jedoch im Hinblick auf die Umsetzung, insbesondere auch für die Gewinnung von Investoren, einen wichtigen Orientierungsrahmen dar.

6.2 Entwicklungskonzept Flächennutzung

Zur Stärkung der zentralen Funktion des Zentrumsbereichs wurden mögliche Entwicklungsflächen insbesondere zur Ansiedelung von Einzelhandelsnutzungen überplant, um sowohl kurz- als auch langfristig Entwicklungsmöglichkeiten - unabhängig von der momentanen Verfügbarkeit - aufzuzeigen, die fußläufige Vernetzung zu den angrenzenden Stadtteilen und zum geplanten Bahnhofpunkt zu verbessern sowie insgesamt die städtebauliche Qualität des zentralen Bereichs aufzuwerten.

Gesamtkonzept

Bei dem in Anlage 4 skizzenhaft dargestellten Grobkonzept handelt es sich um erste Überlegungen, in welchem Umfang grundsätzlich eine städtebauliche Entwicklung des zentralen Bereichs denkbar und wünschenswert wäre. Dabei wurden sowohl die in Anlage 3.1 dargestellten Entwicklungsflächen, als auch weitere, nicht unmittelbar zur Verfügung stehende Flächen, überplant.

Die Grundidee besteht darin, zunächst den Bereich der Rathausstraße als Bindeglied für eine weitere Entwicklung östlich und südlich der Rathausstraße städtebaulich aufzuwerten. Darüber hinaus sieht das Konzept vor, zur Verbesserung der Verknüpfung des Zentrumsbereichs mit den westlich angrenzenden Stadtquartieren (Stadtteil Oeslau) einzelne, noch unbebaute Teilflächen im rückwärtigen Bereich zu bebauen.

Weiterhin enthält das Grobkonzept Entwicklungsmöglichkeiten für den Bereich des geplanten Bahnhofpunkts im Osten.

Insgesamt erscheint jedoch im Verhältnis zum vorhandenen Zentrumsbereich die Realisierung aller aufgezeichneten Entwicklungsmöglichkeiten als überdimensioniert und auch hinsichtlich der Verfügbarkeit der Flächen als nicht realistisch. Daher werden im Weiteren drei verschiedene Entwicklungsschwerpunkte aufgeführt, die eine stufenweise Entwicklung vorsehen und gleichzeitig verschiedene Entwicklungsalternativen ermöglichen.

6.2.1 Entwicklungsschwerpunkt Nord

Bereich Rathausstraße

Als erster wichtiger Schritt wird vorgeschlagen, den Bereich Rathausstraße im Sinne eines „Boulevards“ zu entwickeln (s. Anlage 5.1 und Anlage 6). Hierzu sollte die Rathausstraße im Abschnitt zwischen Hallenbad und Rathaus verkehrsberuhigt werden (Tempo-30-Zone, verkehrsberuhigter Geschäftsbereich), um die Aufenthaltsqualität für Fußgänger zu verbessern (Verbreiterung der Gehwege, Verbesserung der Querungsmöglichkeiten).

Im Bereich des Parkplatzes an der Rathausstraße wird vorgeschlagen, einen Teilbereich zu bebauen, um die stadträumlichen Situation zu verbessern sowie um im Erdgeschoss Einzelhandelsnutzungen anzusiedeln, die gleichzeitig zur Belebung der Rathausstraße beitragen. Ebenso wird vorgeschlagen, das öffentliche Parkdeck aufzustocken und mit der nördlich angrenzenden Bebauung passagenartig zu verbinden. Als Ersatz für die dadurch teilweise entfallenden Parkplätze wird die Schaffung von Parkplätzen im Bereich der Rathausstraße vorgeschlagen (siehe unten).

Auf dem Areal der Telekom (Am Gries 3) wird die Ansiedlung von weiteren Stellplätzen im Zusammenhang mit einer möglichen Erweiterung des westlich angrenzenden Lebensmittelmarktes und/oder des südlich gelegenen Möbelhauses empfohlen.

Zur Verbesserung der Wahrnehmbarkeit sowie der Erschließung der Rathausstraße von der Staatsstraße St 2202 aus wird die Errichtung eines Kreisverkehrs vorgeschlagen. Auf den zentralen Bereich könnte zusätzlich durch die Errichtung eines Merkzeichens wie z. B. ein Kunstwerk in der Mitte des Kreisverkehrs aufmerksam gemacht werden.

Bereich um den neuen Bahnhofpunkt (Brückenstraße)

Die Entwicklung des Bereichs um den neuen Bahnhofpunkt (Brückenstraße) sollte parallel zum unmittelbaren Zentrumsbereich erfolgen (s. Anlage 5.1).

Eine wichtige Aufgabe wird es dabei sein, im Bereich des geplanten Bahnhofpunkts Park+Ride-Parkplätze anzusiedeln. Hierzu wäre vor allem der Bereich östlich der Röden denkbar. Zur Schaffung einer fußläufigen Anbindung wird der Bau einer Fußgängerbrücke mit Anschluss an die Gleisanlagen sowie an die Mönchrödener Straße vorgeschlagen.

___ Insgesamt gestaltet sich die städtebauliche Verbindung dieses Bereichs zum Zentrumsbereich aufgrund seiner Lage als schwierig, sodass dadurch nur in einem geringen Umfang mit einer Belebung des Zentrums zu rechnen ist. Allerdings stellt dieser Bahnhaltepunkt für die angrenzenden Wohnquartiere eine wesentliche Verbesserung des ÖPNV-Angebots dar. Die Entwicklungsmöglichkeiten dieses Bereichs für bauliche Nutzungen sind sehr begrenzt, sollten jedoch vor allem für Dienstleistungsnutzungen (Büros) genutzt werden.

6.2.2 Entwicklungsschwerpunkt Mitte

Bereich mittlere Rathausstraße

Der Privatparkplatz östlich des Lebensmittelmarktes wird als Erweiterungsfläche vorgeschlagen. Die Parkplätze könnten auf das östlich angrenzende Areal der Telekom angesiedelt werden.

Weiterhin wird empfohlen, auf der Ostseite des Hallenbads zur Belebung der Rathausstraße kleinere Läden anzusiedeln.

Bereich südliche Rathausstraße

Als mögliche kurz- bis mittelfristige Maßnahme wird empfohlen, das bestehende Möbelhaus Hofmann hinsichtlich der Branchenstruktur umzustrukturieren sowie zu erweitern und in diesem Zusammenhang weitere Einzelhandelsnutzungen, wie z. B. ein Textilmarkt anzusiedeln (s. Anlage 5.2).

6.2.3 Entwicklungsschwerpunkt Süd

Feuerwehreal

Als langfristige Maßnahme wäre es wünschenswert, das Areal aufgrund seiner Schlüsselrolle für eine mögliche Verbindung der kleinteiligen Einzelhandels- und Dienstleistungsstruktur mit dem großflächigen Einzelhandelsbetrieb sowie insgesamt zur Aufwertung der Rathausstraße zu bebauen. Zusammen mit den oben genannten Maßnahmen im Bereich des Möbelhauses wäre es möglich, an diesem Standort in unmittelbarer Zentrumsnähe ein Großteil des im Einzelhandelsgutachten ermittelten Verkaufsflächenpotenzial zu binden.

Bereich um den Knotenpunkt Oeslauer Straße/Rathausstraße

Südlich des Hallenbads wird empfohlen, gegebenenfalls unter Einbeziehung der bestehenden Wohngebäude, die langfristige Möglichkeit der Ansiedlung von Einzelhandelsnutzungen zu sichern.

Als mittel- bis langfristige Maßnahme wird vorgeschlagen, das derzeitige Tankstellengrundstück zu bebauen und in diesem Zusammenhang eine städtebauliche

Verbindung zum südlich angrenzenden OBI-Areal zu schaffen (s. Anlage 5.3). Die Parkplätze könnten im Bereich südlich des Areals (Teilfläche des St. Gobain-Grundstücks) untergebracht werden. Langfristig ist auch eine entsprechende Entwicklung westlich und östlich des Areals denkbar.

Bereich OBI

Das OBI-Areal befindet sich derzeit relativ isoliert vom Zentrumsbereich. Sofern keine städtebauliche Verknüpfung zum Bereich Rathausstraße geschaffen wird ist auch in Zukunft nur in geringem Umfang mit einer Belegung des Zentrumsbereichs zu rechnen. Allerdings stellt der Baumarkt eine wichtige Versorgungsfunktion für die angrenzenden Wohnquartiere dar. Sofern die Firma OBI ihren Standort verlagert, wäre die Ansiedlung eines anderen Baumarkts wünschenswert. Alternativ wäre jedoch auch eine gewerbliche Nutzung (z. B. Erweiterung Firma Zapf) denkbar, vor allem wenn es gelingt, den davon nördlich gelegenen Bereich mit Einzelhandelsnutzungen zu entwickeln. Sofern es gelingt, die oben genannte städtebauliche Verknüpfung zum Zentrumsbereich zu schaffen, ist es auch denkbar, in diesem Bereich eine Diskothek anzusiedeln.

Bereich zwischen Bahnlinie und Röden

Im Zusammenhang mit der Schaffung einer Fußgänger Verbindung über die Bahngleise könnten im Bereich zwischen Bahnlinie und der Röden – sofern das Areal nicht mehr für gewerbliche Zwecke benötigt wird (die vorhandenen Gebäude stehen derzeit leer) – weitere Einrichtungen insbesondere für Jugendliche angesiedelt werden.

6.3 Entwicklungskonzept Fußläufigkeit

Wie aus den vorherigen Kapiteln ersichtlich (siehe Kapitel 2.1, 3, 3.3 und 3.4), verfügt zwar der Zentrumsbereich selbst über einen gestalterisch hochwertigen Fußgängerbereich, es bestehen jedoch Defizite sowohl in der fußläufigen Vernetzung innerhalb des zentralen Bereichs, als auch zu den angrenzenden Stadtquartieren, insbesondere im Bereich des geplanten Bahnhalt punkts. Weiterhin mangelt es vor allem im Bereich der Rathausstraße an einer attraktiven Aufenthaltsqualität.

Vor dem Hintergrund, dass der Zentrumsbereich eine wichtige Nahversorgungsfunktion sowohl für die innerhalb des im zentralen Bereichs wohnende Bevölkerung, als auch für die angrenzenden Stadtquartiere besitzt, sollte es das Ziel sein, die fußläufige Erreichbarkeit zu verbessern. Aufgrund der westlich an den Zentrumsbereich angrenzenden Seniorenheime ist im hohen Maße auf eine behindertengerechte Gestaltung zu achten.

Im Einzelnen werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

Maßnahmen innerhalb des Zentralen Bereichs

Verkehrsberuhigung der Rathausstraße

Zur Verbesserung der Querungsmöglichkeit der Rathausstraße sowie zur Aufwertung der Aufenthaltsqualität im Bereich der Rathausstraße insgesamt wird vorgeschlagen, den Bereich zwischen Hallenbad und Rathaus als Fußgängerbereich umzugestalten (s. Anlage 6).

Hierzu wird empfohlen, die Rathausstraße in diesem Bereich als „verkehrsberuhigten Geschäftsbereich oder als Tempo-30-Zone“ umzuwidmen. Als bauliche Maßnahme wird vorgeschlagen, den gesamten Bereich entsprechend des bisherigen Fußgängerbereichs niveaugleich umzugestalten. Zusätzlich wird am Beginn und Ende des Fußgängerbereichs die Errichtung von zwei Querungshilfen empfohlen. Im Zusammenhang mit der Bebauung des bisherigen öffentlichen Parkplatzes an der Rathausstraße werden die verbleibenden Parkplätze neu geordnet und direkt von der Rathausstraße erschlossen. Zwischen den Parkplätzen und der Neubebauung wird so ein weiterer platzartiger Fußgängerbereich geschaffen.

Weiterhin wird vorgeschlagen, die Bushaltestelle vor dem Hallenbad auf beiden Seiten mit Buswartehallen auszustatten. Auf die bisherige Busbucht auf der Westseite kann verzichtet werden.

Verbesserung der Fußgängervernetzung zum Stadtpark

Im Bereich westlich des Bürgerplatzes wird die Fußwegeverbindung zwischen dem östlich des öffentlichen Parkplatzes verlaufenden Gehweges und der Verbindung Bürgerplatz / Stadtpark durch die auf der Rückseite der Volksbank angeordneten Parkplätze unterbrochen (s. Anlage 6). Außerdem wird diese Verbindung durch die Zufahrt der erst vor kurzem errichteten Tiefgarage unter dem Senioren-Treff beeinträchtigt.

Es wird vorgeschlagen, die oben genannten Parkplätze im Bereich des südlich angrenzenden öffentlichen Parkplatzes zu verlegen und den Bereich zwischen öffentlichem Parkplatz und Tiefgarage als Fußgängerbereich umzugestalten. Dadurch wird die bisherige Unterbrechung beseitigt. Dem Benutzer des Parkhauses wird gleichzeitig durch die Umgestaltung verdeutlicht, dass es sich hierbei um einen Fußgängerbereich handelt.

Überdachung eines Teilbereichs der Fußgängerzone

Im Bereich der Hauptgeschäftszone wird vorgeschlagen, zur Steigerung der Attraktivität einen Teilbereich passagenartig zu überdachen (siehe Anlage 6).

Aufwertung der Fußgänger Verbindung zwischen Franz-Goebel-Halle und Gnaileser Straße

Im Bereich zwischen dem Lebensmittelmarkt und dem öffentlichen Parkplatz wird der Fußgängerverkehr durch die Parkplatzzumfahrt des öffentlichen Parkplatzes sowie durch die Zufahrt der Stellplätze des Lebensmittelmarktes in hohem Maße beeinträchtigt.

Es wird vorgeschlagen, die Zufahrt des öffentlichen Parkplatzes auf die nördlich angrenzende Fahrgasse zu verlegen und die bisherige Fahrgasse als Fußgängerbereich umzugestalten. Dadurch wird erreicht, dass sich die Beeinträchtigung der Fußgänger lediglich auf den unmittelbaren Einmündungsbereich der Parkplätze zur Gnaileser Straße hin reduziert.

Verlängerung der Fußwegeverbindung zwischen Franz-Goebel-Halle und Gnaileser Straße südlich des Lebensmittelmarktes

Diese Fußwegeverbindung ist im Bebauungsplan für den zentralen Bereich bereits enthalten und entsprechend ausgemerkt (Eigentum der Stadt Rödentel), sie wurde jedoch bisher nicht realisiert. Durch die Verlängerung wird eine direkte Verbindung zum Knotenpunkt Rathausstraße/Gnaileser Straße geschaffen (siehe Anlage 6).

Verkehrsberuhigung der Bürgermeister-F.-Fischer-Straße

Die Bürgermeister-F.-Fischer-Straße ist bereits größtenteils verkehrsberuhigt, es fehlt lediglich die Fortsetzung im westlichen Bereich zur Thüringer Straße hin. Diese Fußgänger Verbindung ist für die Vernetzung zum westlich angrenzenden Stadtteil Oeslau von großer Bedeutung.

Maßnahmen zwischen dem zentralen Bereich und den angrenzenden Stadtquartieren

Verkehrsberuhigung Mecklenburger Straße

Die Mecklenburger Straße stellt trotz der Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 eine Barriere für die Fußgängervernetzung zu den nördlich angrenzenden Stadtquartieren dar. Vor allem vor dem Hintergrund der südlich angrenzen-

den Schule sowie des Kindergartens wird vorgeschlagen, zumindest an zwei wichtigen Querungspunkten (siehe Anlage 5.1) Querungshilfen zu errichten. Langfristig wäre es jedoch auch wünschenswert, die gesamte Mecklenburger Straße im Sinne einer Verkehrsberuhigung umzugestalten.

Errichtung einer Querungshilfe in der Thüringer Straße

In der Thüringer Straße bestehen bisher lediglich im südlichen Bereich sowie auf Höhe der Bürgermeister-F.-Fischer-Straße zwei Fußgängerampeln. Es wird vorgeschlagen, auch im nördlichen Abschnitt auf Höhe der Mecklenburger Straße zumindest eine Querungshilfe zu errichten. Angesichts einer weiterhin zu erwartenden Verkehrsbelastung von ca. 2.000 Kfz pro 24/h (siehe Kap. 3.3.1) wird die Errichtung einer Fußgängerampel als wünschenswert erachtet.

Querungshilfe Gnailerer Straße

Im Bereich des Knotenpunkt Rathausstraße/Gnailerer Straße besteht derzeit keine Querungsmöglichkeit für Fußgänger. Lediglich auf Höhe des öffentlichen Parkplatzes zur Mecklenburger Straße hin besteht eine Fußgängerampel. Es wird daher vorgeschlagen, im Bereich südlich des Knotenpunkts trotz der zu erwartenden Verkehrsreduzierung auf 1.500 bis 2.000 pro 24/h (siehe Kap. 3.3.1) eine Querungshilfe zu errichten.

Querungshilfe Staatsstraße St 2202

Im Verlauf der Staatsstraße bestehen zwar mehrere Querungsmöglichkeiten (Fußgängerampeln, Querungshilfen) jedoch mangelt es an einer sicheren Querungsmöglichkeit auf Höhe der öffentlichen Grünfläche, vor allem im Hinblick auf eine mögliche Verlängerung nach Süden zwischen den beiden Gewerbebetrieben über die Bahnlinie (siehe unten). Deshalb wird vorgeschlagen, in diesem Bereich zumindest eine Querungshilfe zu errichten.

Fußwegeverbindung zum geplanten Bahnhofpunkt

Zur fußläufigen Erschließung des Bahnhofpunkts sowie des vorgeschlagenen Park+Ride-Parkplatzes jenseits der Bahnlinie entlang der Röden wird vorgeschlagen, eine Fußgängerbrücke zwischen dem Bereich nördlich der Staatsstraße und dem vorgeschlagenen Park+Ride-Parkplatz zu schaffen, über die gleichzeitig die Bahnanlagen erschlossen werden. Bei dieser Lösung wird die vorhandene topografische Situation ausgenutzt, da die Staatsstraße ohnehin bereits höher liegt als die Bahnlinie. Angesichts der großen städtebaulichen Bedeutung des Bereichs als östlicher Stadteingang wird für die Fußgängerbrücke die Auslobung eines Wettbewerbs empfohlen. Angesichts der großen Bandbreite an Gestaltungs- und Konstruktionslösungen können zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine Baukosten abgeschätzt werden.

Fußwegeverbindung über die Bahnlinie südlich der Gewerbebetriebe

Es wird vorgeschlagen, langfristig die fußläufige Vernetzung über die Bahnlinie hinweg zum Naherholungsbereich Röden zu verbessern. Als mögliche Querungs-

...stellen kommen die Verlängerung der Rathausstraße (östlich Firma St. Gobain) sowie der Bereich zwischen Firma Zapf und Firma Wöhner in Frage.

6.4 Verkehrliche Maßnahmen

Neben der bereits angesprochenen Verkehrsberuhigung der Rathausstraße wird zur Verbesserung der Wahrnehmbarkeit sowie der Erschließung der Rathausstraße von der Staatsstraße St 2202 aus vorgeschlagen, im Bereich der Staatsstraße St 2202 im Knotenpunkt Oeslauer Straße/Rathausstraße zu errichten. Gleichzeitig soll damit der Verkehr auf der Staatsstraße verlangsamt werden, um die Quermöglichkeit für Fußgänger zu verbessern.

Im Bereich des Knotenpunkts Mönchrödener/Gnailser Straße wird vorgeschlagen, zur Entlastung der Rathausstraße von der Staatsstraße St 2202 in die Gnailser Straße eine Linksabbiegemöglichkeit zu schaffen. Hierzu ebenfalls die Schaffung eines Kreisverkehrs wünschenswert.

Die Zahl der ca. 500 vorhandenen Parkplätze im Umfeld des Rathauses sollte weitestgehend erhalten bleiben.

Im Bereich des geplanten Bahnhaltdepot wird die Schaffung von Park+Ride-Parkplätzen vorgeschlagen.

6.5 Sonstige Maßnahmen

Verbesserung der Beschilderung

Eine weitere wichtige Maßnahme stellt die Verbesserung und Vereinheitlichung der Beschilderung für die im Zentrumsbereich ortsansässigen Einrichtungen und Betriebe dar. Ziel sollte es sein, ein Konzept mit einem einheitlichen Layout zu erarbeiten.

Verbesserung des Stadtmarketings

Ein neu zu gründender Verein sollte mit den Regeln des Stadtmarketings eine wichtige Rolle bei der Entwicklung des Zentralen Bereichs spielen, mit folgenden Themenschwerpunkten:

- Verlängerung und Koordination der Öffnungszeiten
- Verbesserung des Angebots beim Wochenmarkt
- Organisation von regelmäßigen Veranstaltungen / Events im Zentrumsbereich

6.6 Durchführung

Die überschlägigen Baukosten (netto) der öffentlichen Maßnahmen wurden nach den zur Zeit üblichen Preisen grob ermittelt und in nachstehender Tabelle zusammengefasst (in EURO).

Baukosten netto	1.721.000,00
MwSt 16 %	275.360,00
Zwischensumme	1.996.360,00
Nebenkosten 10 %	199.636,00
Zwischensumme	2.195.996,00
Zur Aufrundung	4.004,00
Gesamt	2.200.000,00

Genauere Baukosten lassen sich erst nach Vorliegen der Erschließungsplanung angeben.

- Maßnahmenplan mit Festlegung von Abschnitten
- Maßnahmenkatalog mit Gliederung in öffentliche und private Maßnahmen
- Zeit- und Maßnahmenplan mit Prioritätenliste

(wird – sofern erforderlich - nach der Diskussion im Stadtrat ergänzt)

Entwicklungskonzept Zentrumsbereich Stadt Rödental
Überschlägige Baukosten

	Straßenbau	Bäume	Querungs- hilfen	Gesamt netto
	Straßenbeleuch- tung			
Verkehrsberuhigung Rathausstraße	410.000,00	4.000,00	6.000,00	420.000,00
Umgestaltung des Zufahrtsbereichs zum Parkhaus / Senioren-Treff	39.500,00	500,00		40.000,00
Parkplatz Rathausstraße / Gnailerer Straße	77.500,00	2.500,00		80.000,00
Verlängerung Fußweg F.-Goebel-Halle / Gnailerer Straße	50.000,00			50.000,00
Kreisverkehr Rathausstraße / St 2202	245.000,00			245.000,00
Kreisverkehr St 2202 / Gnailerer Straße	230.000,00			230.000,00
Umbau Knotenpunkt St 2202/ Brü- ckenstraße	100.000,00			100.000,00
Verkehrsberuhigung Bürgermeister-F.- Fischer-Straße	68.000,00	2.000,00		70.000,00
Verkehrsberuhigung Mecklenburger Straße	180.000,00	8.000,00	12.000,00	200.000,00
Querungshilfe Gnailerer Straße			2.000,00	2.000,00
Querungshilfe Thüringer Straße			2.000,00	2.000,00
Querungshilfe St 2202			2.000,00	2.000,00
P+R- Parkplatz Brückenstraße	95.000,00	5.000,00		100.000,00
P+R- Parkplatz an der Rödten	175.000,00	5.000,00		180.000,00
Fußgängerbrücke über St 2202 und Bahnlinie (ca. 150m)				nicht ermittelt
Fußgängerbrücke über Bahnlinie (ca. 70m)				nicht ermittelt
Gesamt netto	1.670.000,00	27.000,00	24.000,00	1.721.000,00

Aufgestellt:
Bamberg, den 02.03.2004
Rz-Ku-03.078.7

Für den Fachbereich
Städtebau:

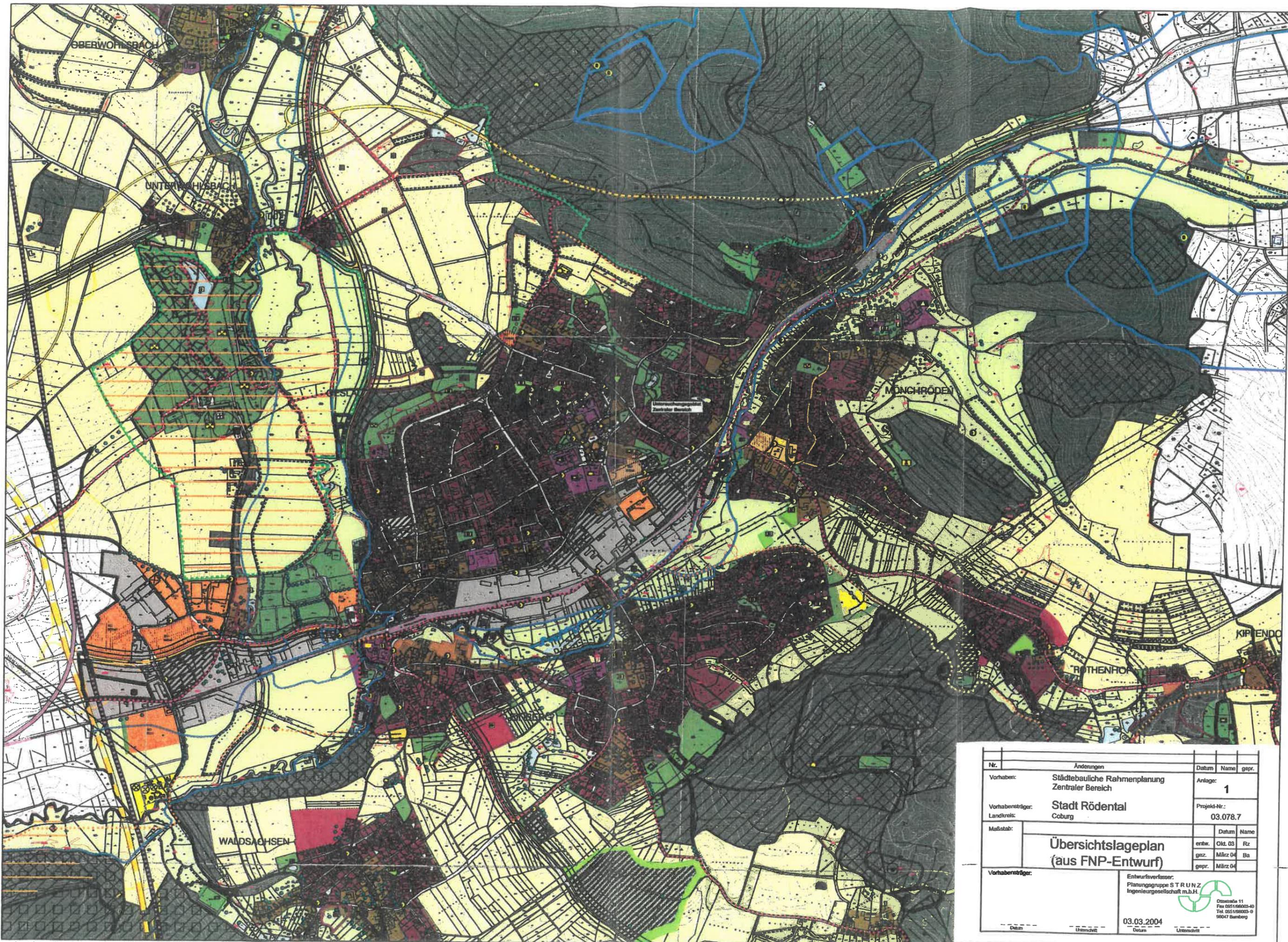
Planungsgruppe Strunz
Ottostraße 11, 96047 Bamberg
Ingenieurgesellschaft mbH
☎ 0951 / 9 80 03 - 0

Reize

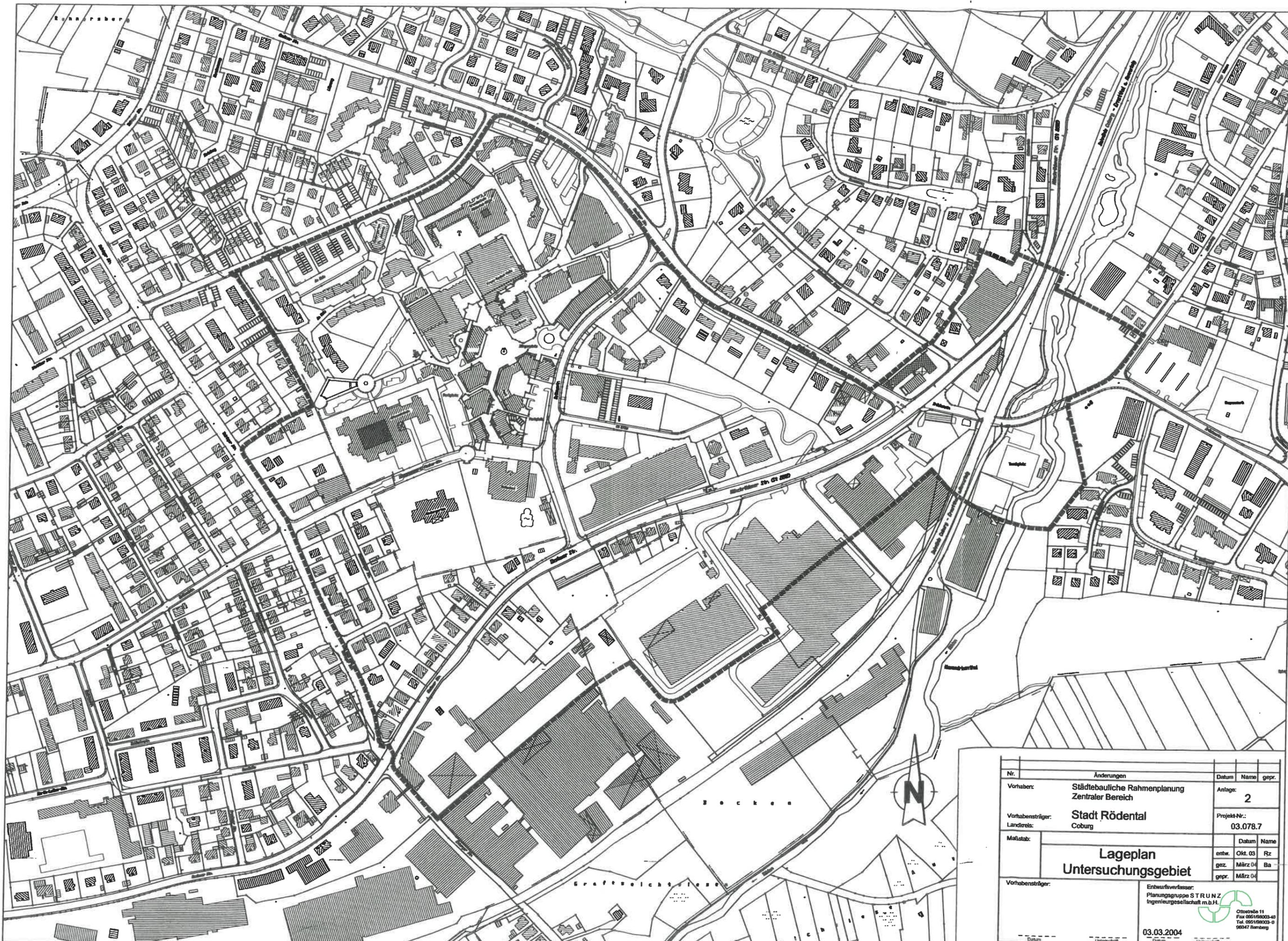
Schönfelder

Anlagen

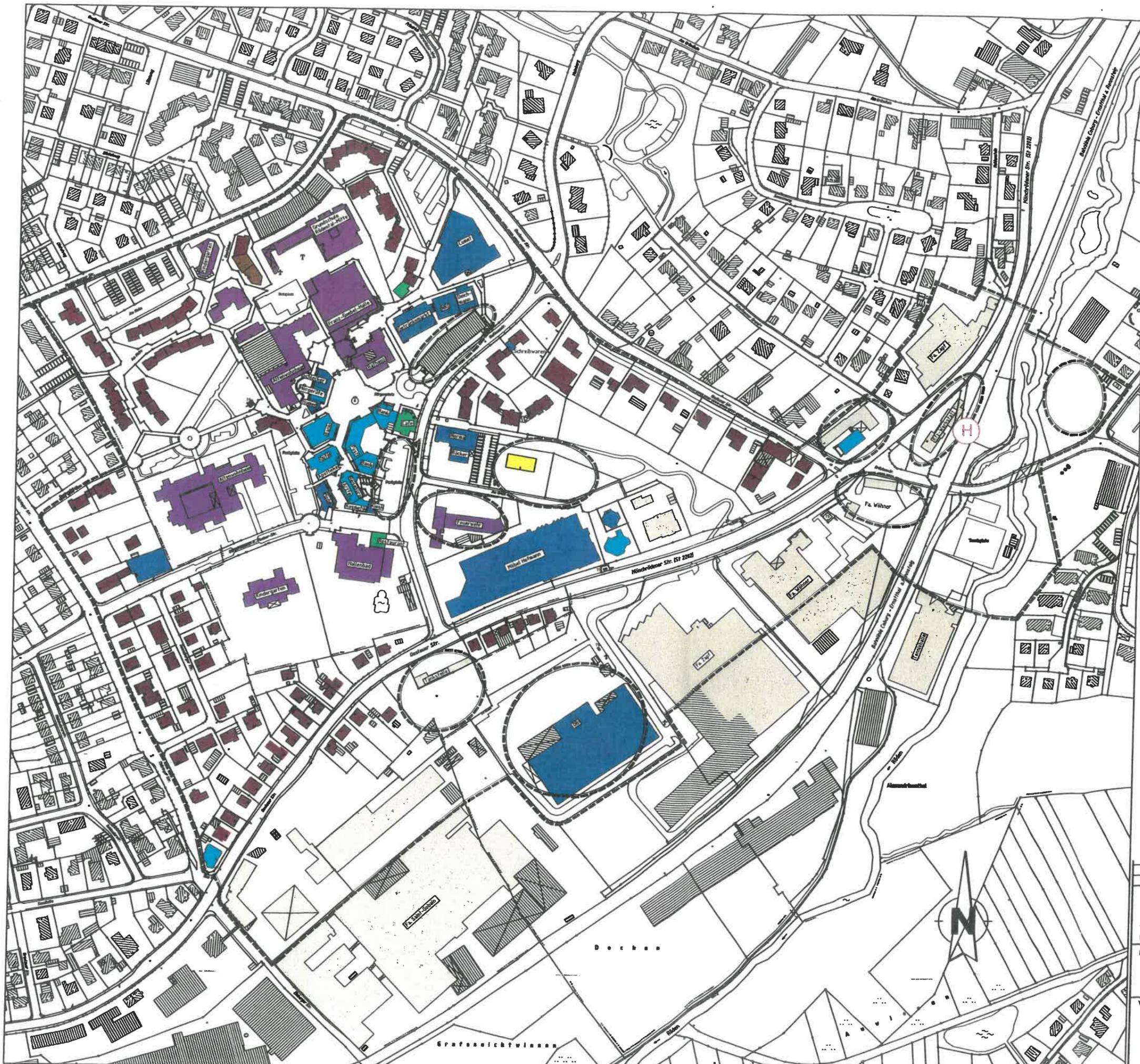
- Anlage 1 Übersichtslageplan aus FNP-Entwurf
- Anlage 2 Lageplan Untersuchungsgebiet
- Anlage 3 Bestandspläne
 - Anlage 3.1 Hauptnutzung Erdgeschoss Bestand
 - Anlage 3.2 Verkehr Bestand
 - Anlage 3.3 Grün- und Freiräume Bestand
- Anlage 4 Gesamtkonzept (Grobkonzept)
- Anlage 5 Entwicklungskonzept
 - Anlage 5.1 Entwicklungsschwerpunkt Nord
 - Anlage 5.2 Entwicklungsschwerpunkt Mitte
 - Anlage 5.3 Entwicklungsschwerpunkt Süd
- Anlage 6 Rahmenplan Zentrumsbereich



Nr.	Änderungen	Datum	Name	gepr.
Vorhaben:	Städtebauliche Rahmenplanung Zentraler Bereich	Anlage:	1	
Vorhabenträger:	Stadt Rödental	Projekt-Nr.:	03.078.7	
Landkreis:	Coburg			
Maßstab:	Übersichtslageplan (aus FNP-Entwurf)	Datum	Name	
		entw.	Okt. 03	Rz
		gez.	März 04	Ba
		gepr.	März 04	
Vorhabenträger:	Entwurfsverfasser:		Planungsgruppe STRUNZ Ingenieurgesellschaft m.B.H.	
		03.03.2004		
Datum	Unterschrift	Datum	Unterschrift	

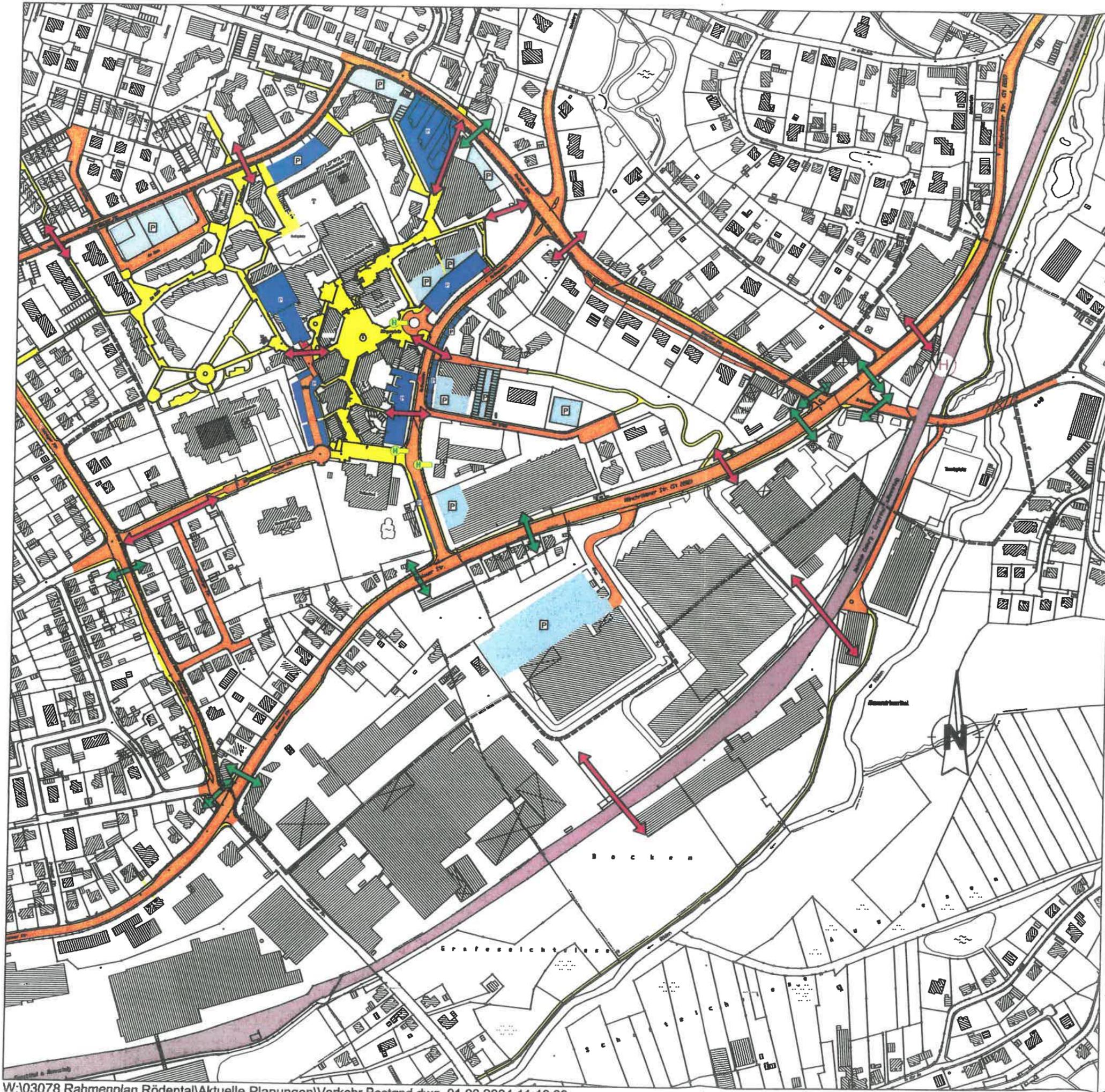


Nr.	Änderungen	Datum	Name	gepr.
Vorhaben:	Städtebauliche Rahmenplanung Zentraler Bereich	Anlage:	2	
Vorhabensträger:	Stadt Rödental	Projekt-Nr.:	03.078.7	
Landkreis:	Coburg			
Maßstab:		Datum	Name	
		entw.	Okt. 03	Rz
		gez.	März 04	Ba
		gepr.	März 04	
Vorhabensträger:	Entwurfsverfasser: Planungsgruppe STRUNZ Ingenieurgesellschaft m.b.H.			
		Osterstraße 11 Fax 095198003-40 Tel. 095198003-0 96047 Bamberg		
		03.03.2004		



- Zeichenerklärung:**
- Gemeinbedarf
 - Einzelhandel
 - Dienstleistung
 - Gastronomie
 - Wohnen
 - Gewerbe
 - Leerstand
 - H geplanter Bahnhofspunkt
 - mögliche Entwicklungsflächen
 - Grenze des Untersuchungsgebietes

Nr.	Änderungen	Datum	Name	gepr.
Vorhaben: Städtebauliche Rahmenplanung Zentraler Bereich		Anlage: 3.1		
Vorhabensträger: Stadt Rödental		Projekt-Nr.: 03.078.7		
Landkreis: Coburg				
Maßstab:		Datum	Name	
Hauptnutzung-EG Bestand		entw.	Okt. 03	Rz
		gez.	März 04	Ba
		gepr.	März 04	
Vorhabensträger:		Entwurfsvorfeßer: Planungsgruppe STRUNZ Ingenieurgesellschaft m.b.H.		
		03.03.2004		



Zeichenerklärung:

- Fußgängerwege
- Straßen
- Private Parkplätze
- P Öffentliche Parkplätze
- Bahn
- H vorhandene Bushaltestelle
- H geplanter Bahnhofpunkt
- vorhandene Fußgängerüberwege
- fehlende oder unattraktive Verknüpfungen für Fußgänger
- Grenze des Untersuchungsgebietes

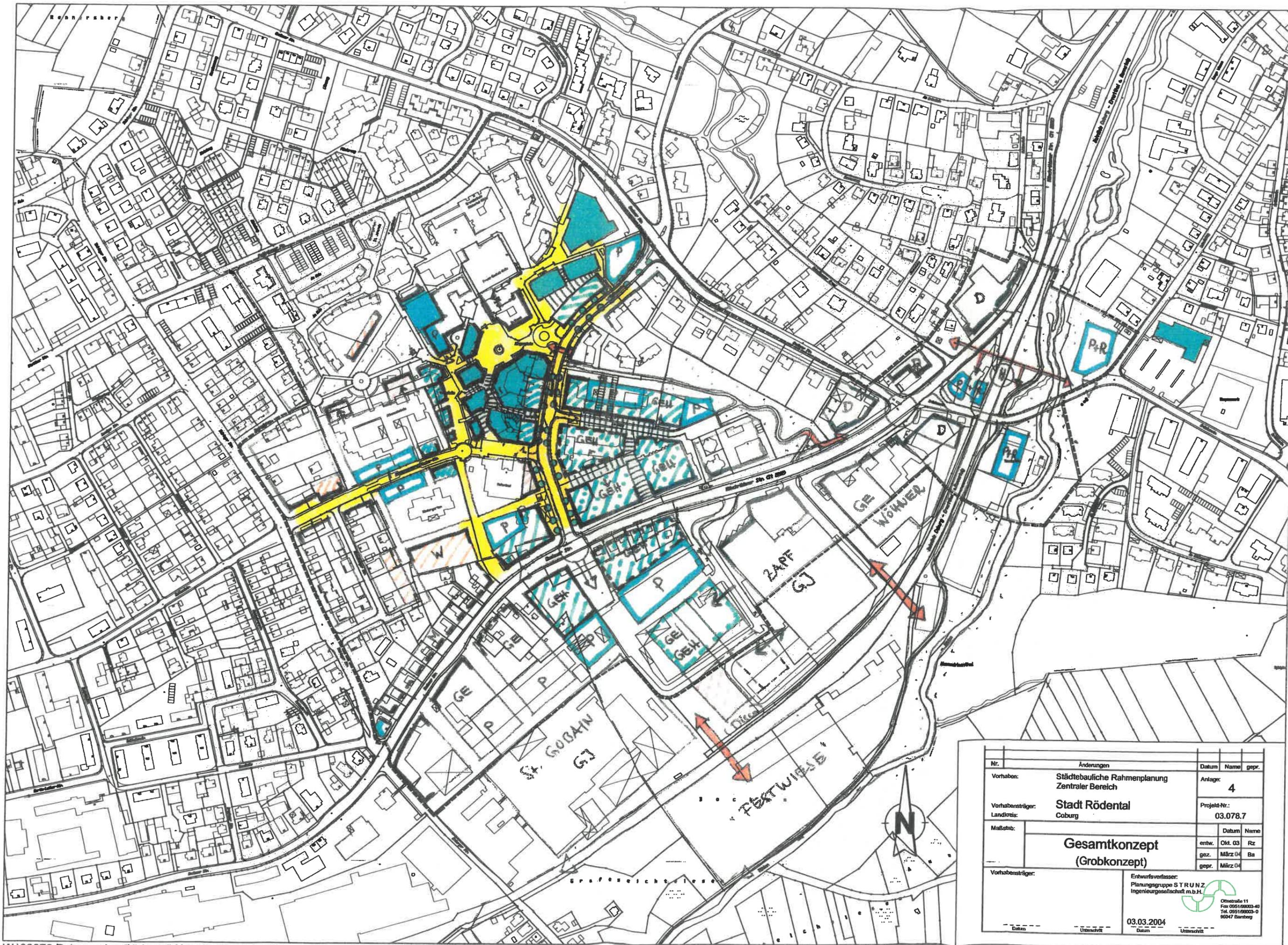
Nr.	Änderungen	Datum	Name	gepr.
Vorhaben:	Städtebauliche Rahmenplanung Zentraler Bereich	Anlage 3.2		
Vorhabensträger:	Stadt Rödental	Projekt-Nr. 03.078.7		
Landkreis:	Coburg			
Maßstab:	Verkehr Bestand			
		Datum	Name	
		entw. Okt. 03	Rz	
		gez. März 04	Ba	
		gepr. März 04		
Vorhabensträger:	Entwurfsverfasser: Planungsgruppe STRUNZ Ingenieurgesellschaft m.b.H.			
	03.03.2004			
Datum	Unterschrift	Datum	Unterschrift	



Zeichenerklärung:

- Fußgängerwege
- Öffentliche Freiflächen
(Park, Spielplatz, Verkehrsgrün)
- Halböffentliche Freiflächen
(Freiflächen öffentlicher Einrichtungen)
- Private Freiflächen
- Versiegelte Flächen (außer Straßenflächen)
- Bereich mit unattraktiver Aufenthaltsqualität für Fußgänger
- H geplanter Bahnhaltapunkt
- Grenze des Untersuchungsgebietes

Nr.	Änderungen	Datum	Name	gepr.
Vorhaben: Städtebauliche Rahmenplanung Zentraler Bereich		Anlage: 3.3		
Vorhabensträger: Stadt Rödental		Projekt-Nr.: 03.078.7		
Landkreis: Coburg				
Grün- und Freiräume Bestand		Datum	Name	
		entw. Okt. 03	Rz	
		gez. März 04	Ba	
		gepr. März 04		
Vorhabensträger:		Entwurfsverfasser: Planungsgruppe STRUNZ Ingenieurgesellschaft m.b.H.		
03.03.2004				
Datum	Unterschrift	Datum	Unterschrift	



Nr.	Änderungen	Datum	Name	gepr.
Vorhaben:	Städtebauliche Rahmenplanung Zentraler Bereich	Anlage:	4	
Vorhabensträger:	Stadt Rödental	Projekt-Nr.:	03.078.7	
Landkreis:	Coburg	Maßstab:		
Gesamtkonzept (Grobkonzept)		Datum	Name	
		entw.	Okt. 03	Rz
		gez.	März 04	Ba
		gepr.	März 04	
Vorhabensträger:	Entwurfsverfasser: Planungsgruppe STRUNZ Ingenieurgesellschaft m.b.H.			
		03.03.2004		Datum
				Unverschrift



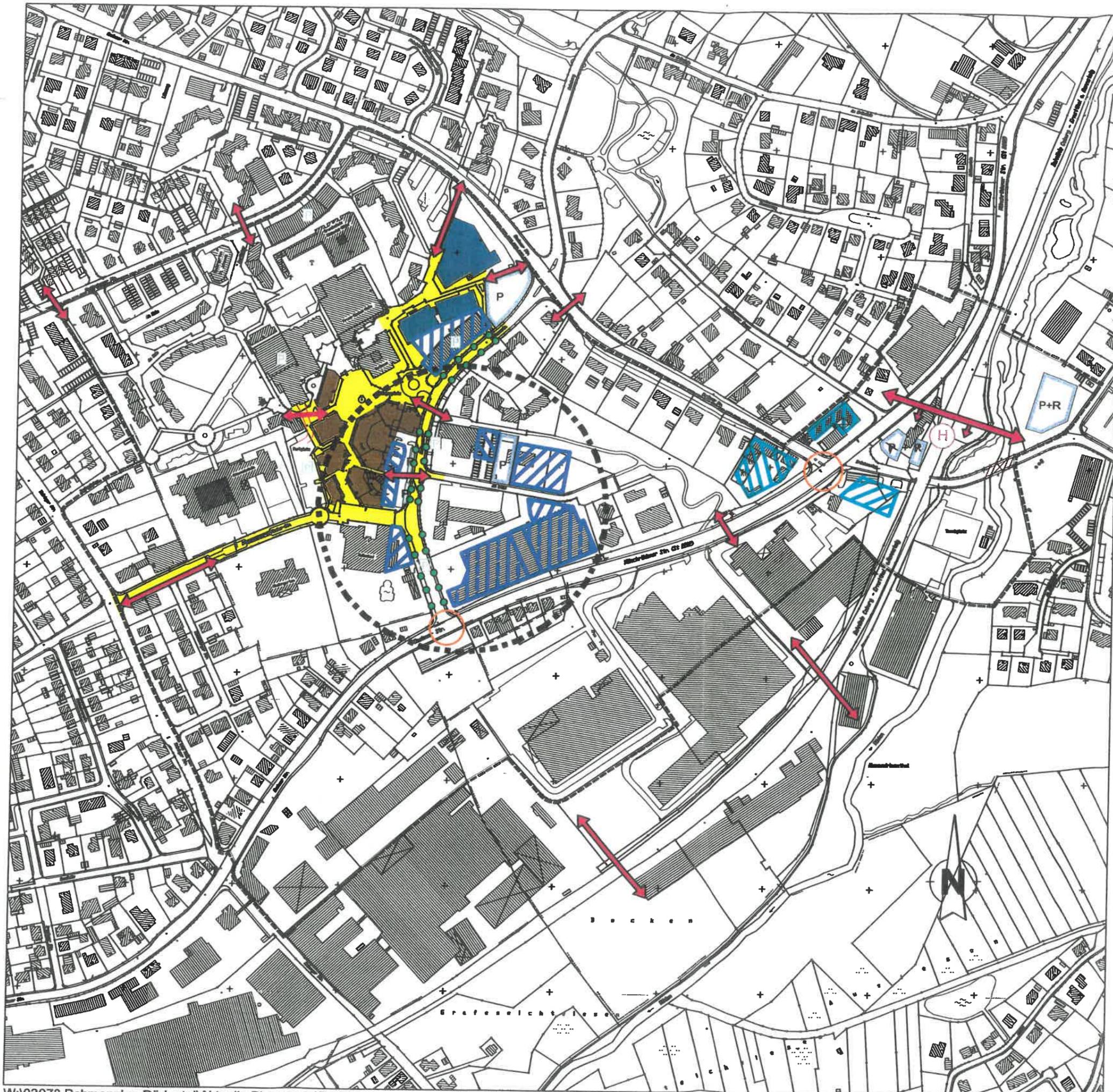
Zeichenerklärung:

-  Gebäudebestand
-  Mischnutzung Zentrum Bestand
-  Einzelhandel Bestand
-  Einzelhandel Planung
-  Dienstleistung Planung
-  Parkplatz Planung
-  Fußgängerbereich Bestand/Planung
-  geplanter Bahnhofpunkt
-  Verbesserung der Fußwegemetzung
-  Umgestaltung des Knotenpunktes
-  Bäume Bestand/Planung
-  Entwicklungsschwerpunkt
-  Grenze des Untersuchungsgebietes

Nr.	Änderungen	Datum	Name	gepr.
Vorhaben:	Städtebauliche Rahmenplanung Zentraler Bereich	Anlage: 5.1		
Vorhabensträger:	Stadt Rödental	Projekt-Nr.: 03.078.7		
Landkreis:	Coburg			
Maßstab:	Entwicklungskonzept Entwicklungsschwerpunkt Nord	Datum	Name	
		entw.	Okt. 03	Rz
		gez.	März 04	Ba
Vorhabensträger:	Entwurfsverfasser: Planungsgruppe STRUNZ Ingenieurgesellschaft m.b.H.	03.03.2004		
		Datum	Unterschrift	



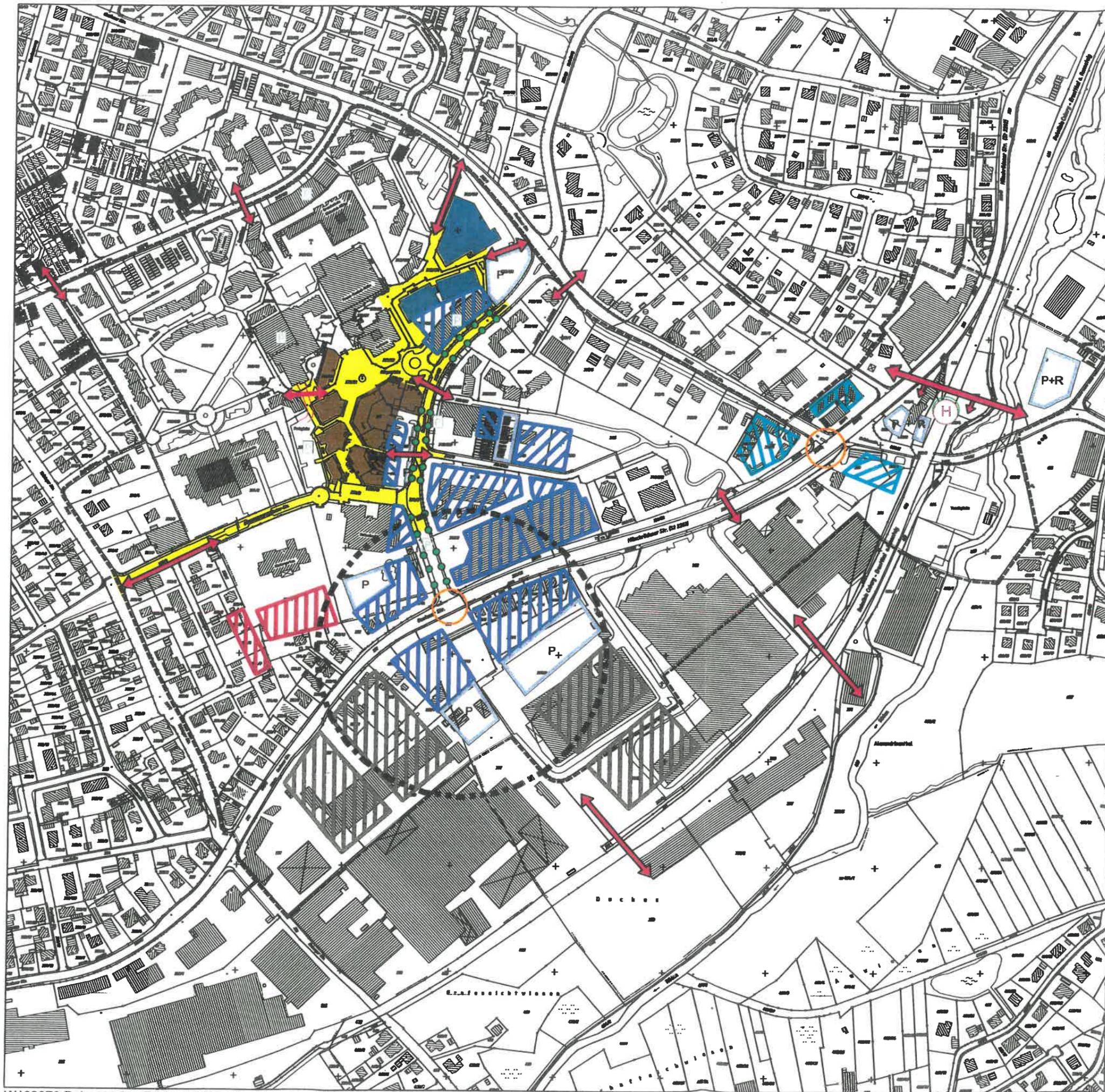
Öttingstraße 11
 Fax 0951/99003-40
 Tel. 0951/99003-0
 96047 Bamberg



Zeichenerklärung:

-  Gebäudebestand
-  Mischnutzung Zentrum Bestand
-  Einzelhandel Bestand
-  Einzelhandel Planung
-  Umstrukturierung der Einzelhandelstruktur
-  Dienstleistung Planung
-  Parkplatz Planung
-  Fußgängerbereich Bestand/Planung
-  geplanter Bahnhaltelpunkt
-  Verbesserung der Fußwegvernetzung
-  Umgestaltung des Knotenpunktes
-  Bäume Bestand/Planung
-  Entwicklungsschwerpunkt
-  Grenze des Untersuchungsgebietes

Nr.	Änderungen	Datum	Name	gepr.
Vorhaben:	Städtebauliche Rahmenplanung Zentraler Bereich	Anlage: 5.2		
Vorhabensträger:	Stadt Rödental	Projekt-Nr.: 03.078.7		
Landkreis:	Coburg	Datum	Name	
Maßstab:	Entwicklungskonzept Entwicklungsschwerpunkt Mitte	entw.	Okt. 03	Rz
		gez.	März 04	Ba
		gepr.	März 04	
Vorhabensträger:	Entwurfverfasser: Planungsgruppe STRUNZ Ingenieurgesellschaft m.b.H.	 Ottensstraße 11 Fax 0951/98003-40 Tel. 0951/98003-0 95047 Bamberg		
	03.03.2004	Datum	Unterschrift	



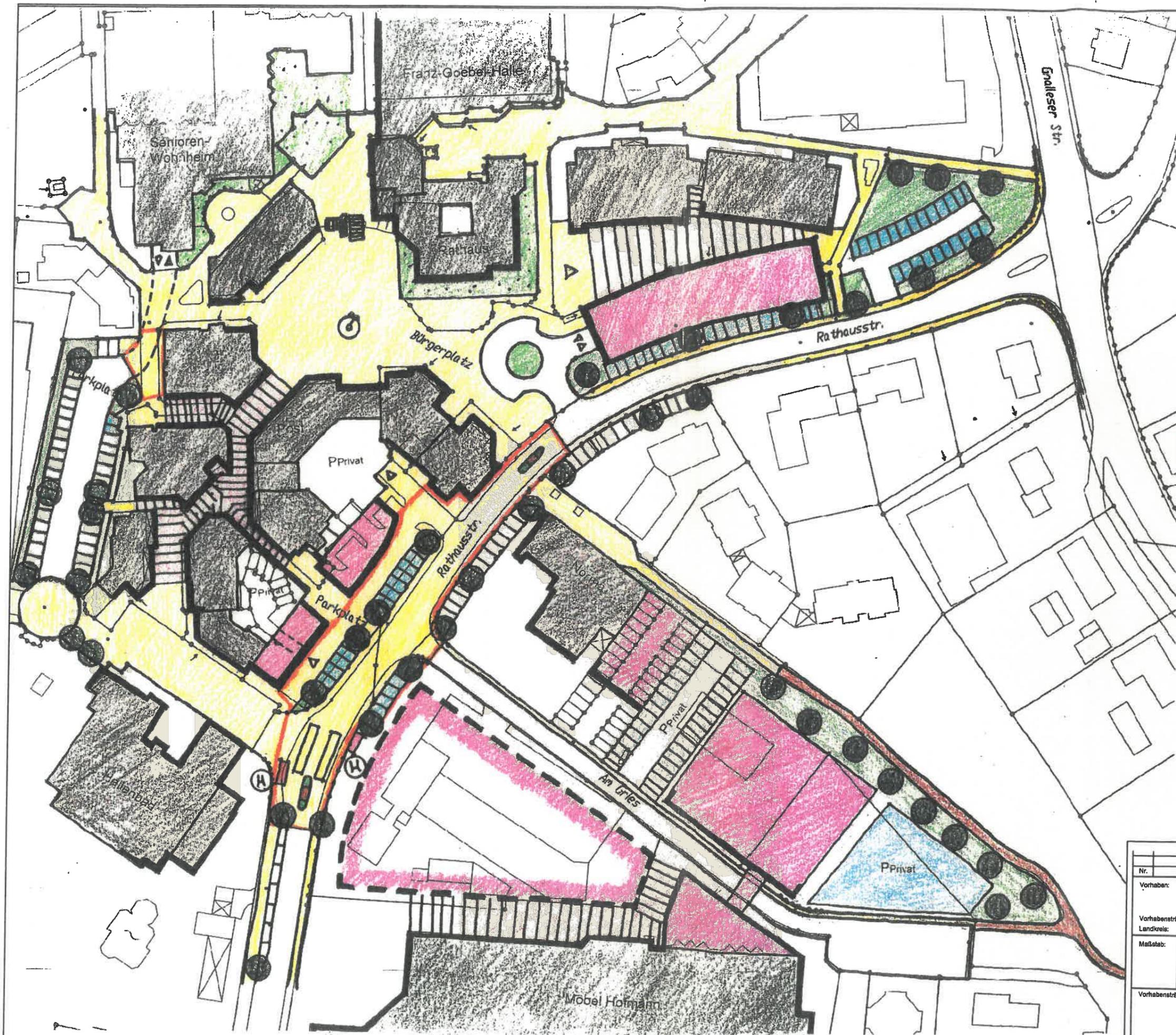
Zeichenerklärung:

-  Gebäudebestand
-  Mischnutzung Zentrum Bestand
-  Einzelhandel Bestand
-  Einzelhandel Planung
-  Umstrukturierung der Einzelhandelstruktur
-  Dienstleistung Planung
-  Gewerbe Planung
-  Wohnen Planung
-  Parkplatz Planung
-  Fußgängerbereich Bestand/Planung
-  geplanter Bahnhofpunkt
-  Verbesserung der Fußwegemnetzung
-  Umgestalten des Knotenpunktes
-  Bäume Bestand/Planung
-  Entwicklungsschwerpunkt
-  Grenze des Untersuchungsgebietes

Nr.	Änderungen	Datum	Name	gepr.
Vorhaben:	Städtebauliche Rahmenplanung Zentraler Bereich	Anlage:	5.3	
Vorhabensträger:	Stadt Rödental	Projekt-Nr.:	03.078.7	
Landkreis:	Coburg			
Maßstab:	Entwicklungskonzept Entwicklungsschwerpunkt Süd	Datum	Name	
		entw.	Okt. 03	Rz
		gez.	März 04	Ba
		gepr.	März 04	
Vorhabensträger:	Entwurfsverfasser: Planungsgruppe STRUNZ Ingenieurgesellschaft m.b.H.	 Oberrstraße 11 Fax 0951/98003-40 Tel. 0951/98003-0 98047 Bamberg		
Datum:	03.03.2004			
Unterschrift:		Datum:	Unterschrift:	

Legende

-  Gebäudebestand
-  kurz bis mittelfristige Ansiedlung von Einzelhandel
-  langfristige Ansiedlung von Einzelhandel
-  Parkplätze (Bestand)
-  Parkplätze (Planung)
-  Passage (Planung)
-  Fußgängerbereich (Bestand u. Planung)
-  Umgestaltungsbereich im öffentl. Raum
-  Bäume (Bestand u. Planung)



Nr.	Änderungen	Datum	Name	gepr.		
Vorhaben:	Städtebauliche Rahmenplanung Zentraler Bereich	Anlage: 6				
Vorhabensträger:	Stadt Rödentel	Projekt-Nr.: 03.078.7				
Landkreis:	Coburg					
Maßstab:	Rahmenplan Zentrumsbereich					
					Datum	Name
					entw. Okt. 03	Rz
					gez. März 04	Stu
Vorhabensträger:	Entwurfverfasser: Planungsgruppe STRUNZ Ingenieurgesellschaft m.b.H.	 <small>Obenstraße 11 Fax 0951/86003-40 Tel. 0951/86003-0 96047 Bamberg</small>				
	Datum					
	03.03.2004					