

# NEUMARKT IN DER OBERPFALZ RAHMENPLAN INGOLSTÄDTER STRASSE

MÄRZ 2023

Die Stadt Neumarkt i. d. OPf. beabsichtigt, das Areal um die Ingolstädter Straße städtebaulich näher zu untersuchen, um städtebauliche Entwicklungsmöglichkeiten für künftige Nutzungen sowie langfristige Rahmenbedingungen für bauliche Entwicklungen aufzuzeigen.

Das Untersuchungsgebiet hat eine Gesamtfläche von etwa 10 ha. Es liegt zentral im Stadtgebiet, südöstlich der Altstadt und nördlich der Bahntrasse Neumarkt - Regensburg. Im Untersuchungsgebiet inbegriffen sind die Ingolstädter Straße sowie die dazu parallel verlaufenden Nebenstraßen „Lohgasse“ und „Gießereistraße“ mit den angrenzenden Grundstücken. Der Eichelgarten im Norden der Ingolstädter Straße stellt ebenfalls ein Bestandteil des Untersuchungsgebiets dar.

Neben diesem „engeren“ Umfang, werden auch die angrenzenden Viertel, insbesondere die Verknüpfung zur Altstadt, in der Analyse mitberücksichtigt bzw. betrachtet.

Als Verbindungsstraße zwischen Altstadt und den durch gewerbliche Nutzungen geprägte Bereich südlich der Bahntrasse, bietet die Ingolstädter Straße städtebauliches Entwicklungspotential, insbesondere

auf untergenutzten bzw. freien Bauflächen.

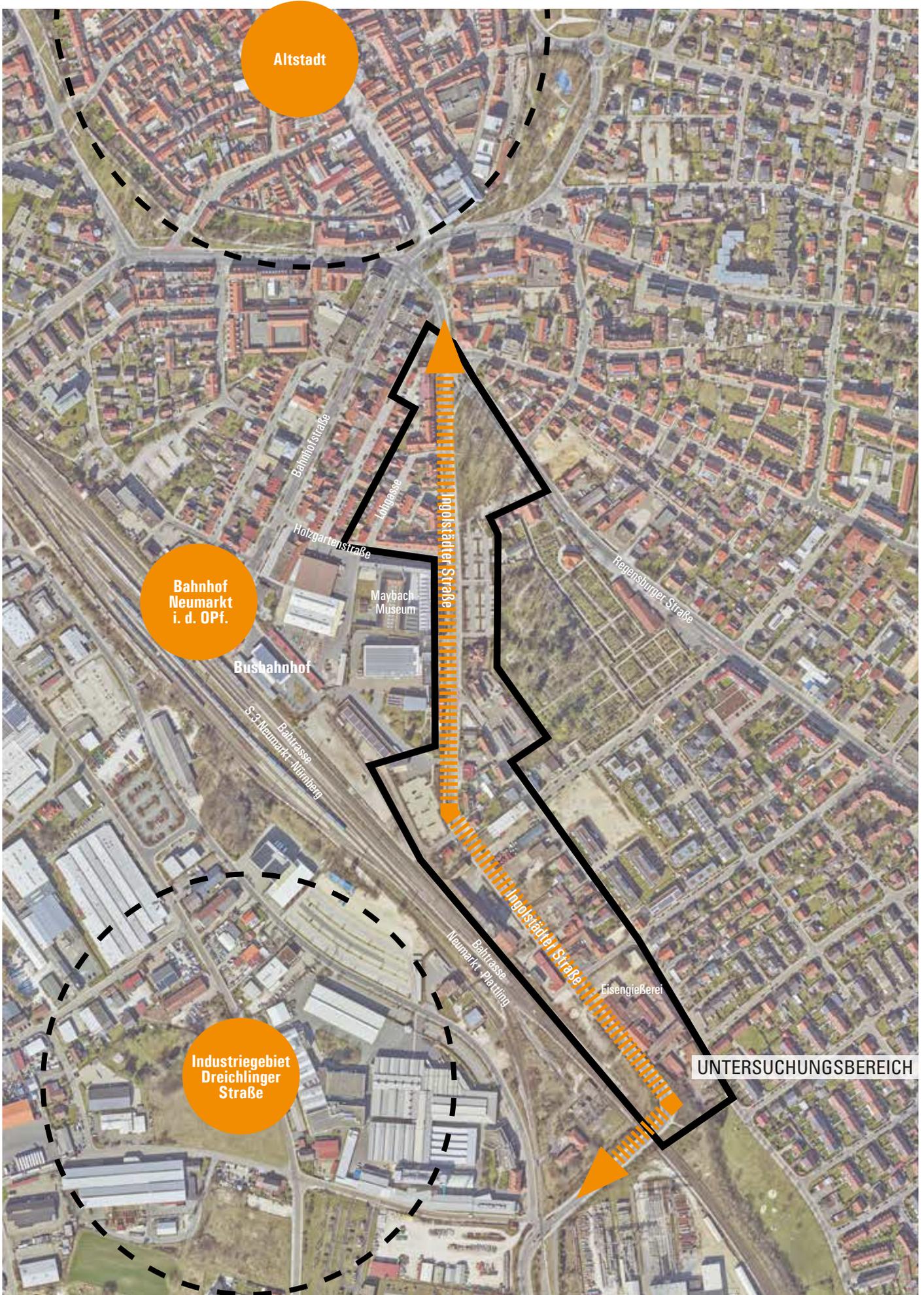
Im Rahmen eines Gesamtkonzeptes werden die Rahmenbedingungen und Ziele für die künftige Entwicklung definiert und Vorgaben für die weiteren Schritte und Planungen formuliert.

Planungsrechtlich ist der Untersuchungsbereich überwiegend als Innenbereich gemäß § 34 BauGB einzustufen, demnach müssen die Erschließung gesichert sein, sich bauliche Vorhaben in Art und Maß der baulichen Nutzung, der Bauweise und der Grundstücksfläche, die überbaut werden soll in die Eigenart der näheren Umgebung einfügen.

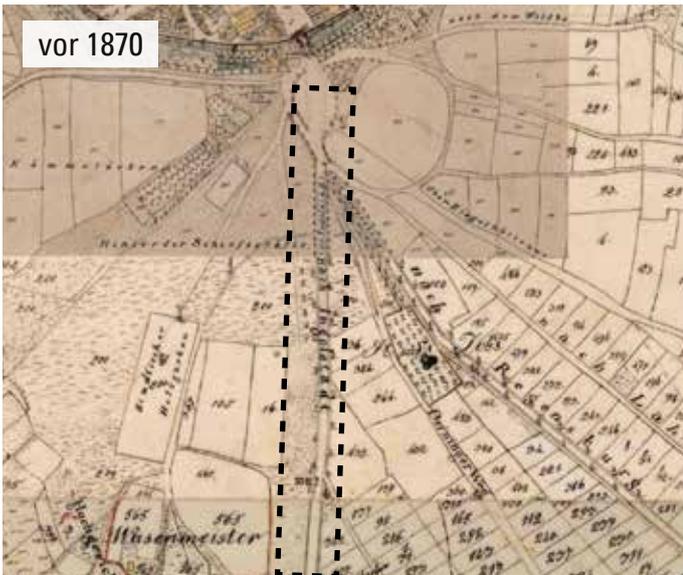
Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes „Nördliche Gießereistraße“ sind lediglich die Flurstücke 1608/1 und 1607/1 inbegriffen, wobei das Flurstück 1607/1 als Mischgebiet und das Flurstück 1608/1 als öffentliche Straßenverkehrsfläche mit begleitendem Grünstreifen und Gehweg festgesetzt ist. Eine Herstellung der Straße zwischen Ingolstädter Straße und Schweningerstraße ist aufgrund privater Eigentumsstrukturen nicht in Aussicht gestellt.



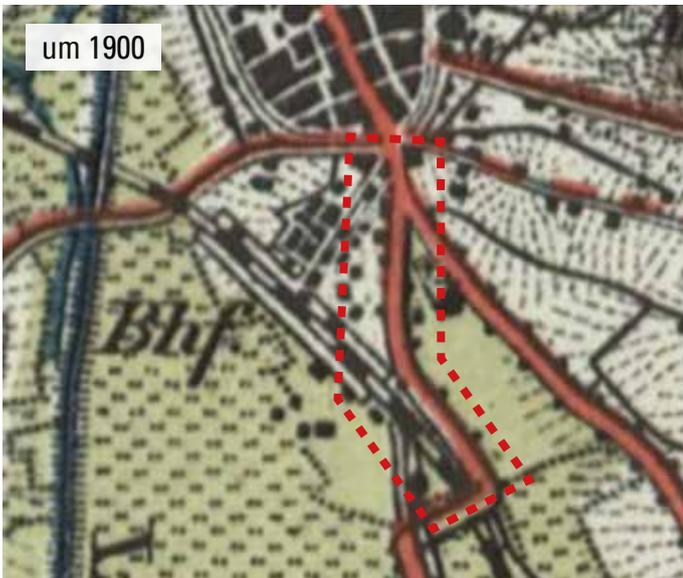
Schrägluftbild Ingolstädter Straße



# HISTORISCHE ENTWICKLUNG DER INGOLSTÄDTER STRASSE



vor 1870  
Bereits vor 1870 ist der Verlauf der Ingolstädter Straße erkennbar. Anstelle der heutigen Bebauung bestehen bis dahin Felder und Wiesen.



um 1900  
Die Bedeutung der Ingolstädter Straße als Einfallsstraße zur Altstadt ist bereits um 1900 ersichtlich.

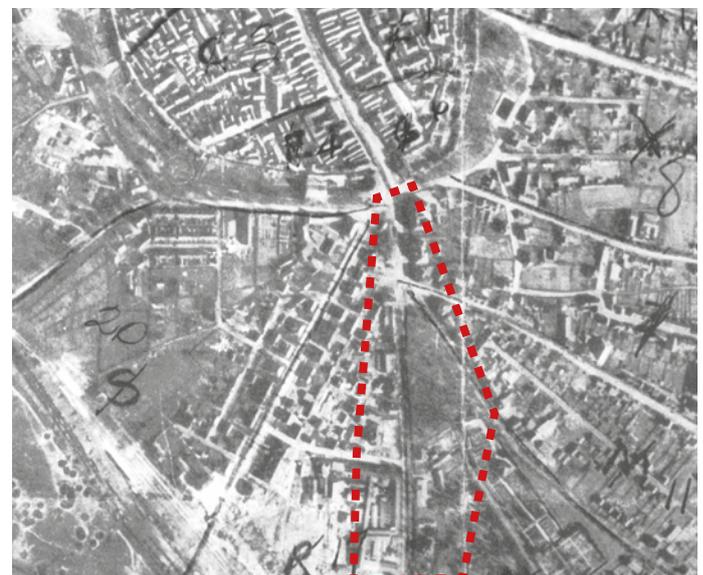


1950  
In den 1950-iger Jahren wurde die „Ingolstädter Straße“ weiter bebaut.

1868 wurde der Bau der Ortsbahn Regensburg - Nürnberg vom Magistrat der Stadt Neumarkt i.d.OPf. beschlossen. Mit Planung / Bau dieser Ortsbahn in den 1860-iger Jahren begann die städtebauliche Entwicklung in der Umgebung der Bahnhofstraße. Bis ins letzte Drittel des 19. Jahrhunderts war die Ingolstädter Straße weitgehend von Äckern und Wiesen gesäumt. Lediglich die alte Wasenmeisterei und zwei Stadel bildeten eine spärliche Bebauung. Erste vorstädtische Bebauung setzte in den 1870er Jahren der „Gründerzeit-Epoche“ ein, als mit der Gastwirtschaft zum Deutschen Kaiser 1872 sowie eines bürgerlichen Wohnhauses 1873, beide gegenüber an der Kreuzung Ingolstädter-, Regensburger- und Weinberger Straße. 1874 kam dann nahe der Badstraße die Realschule dazu. Zeitgleich mit der Anlage der Bahnhofstraße entstand eine z.T. wohl heute nicht mehr erhaltene Bebauung in Stadtnähe.



2022  
Die Ingolstädter Straße mit seiner heutigen Bebauungsstruktur.



Luftbildaufnahme mit Kriegszerstörungen im Norden der Ingolstädter Straße



Eichelgarten - Blick Richtung Regensburger Straße - 1944



Villa Max Sammüller - Hubertusvilla - 1900



BayWa Gelände - 1980er



Tankstelle Ingolstädter Straße / Flutgrabenweg - 1980

Nach dem Bau des Gaswerks mit Verwaltungsgebäude um 1889 wurde gegenüber der Abzweigung zur Gießereistraße ein kommunales Gebäude errichtet. In den Jahren zwischen 1900 und 1914 wurden einige villenartige Wohnhäuser in der Ingolstädter Straße gebaut. 1904 entstand neben der bereits 1892 erbauten Lagerhalle mit Wohnräumen die „Hubertus-Villa“ des Fabrikbesitzers Georg Pfaller. 1915 wurde ein großes Warenlagerhaus nahe der Bahnlinie errichtet. 1919 beginnt der kontinuierliche Ausbau des Pfeleiderer-Holzwerks. Bis 1939 ist die Bebauung an der Ingolstädter Straße nördlich der Bahnlinie weitgehend abgeschlossen. 1923 wurde die BayWa als Organisation gegründet. Kurze Zeit später wurde deren Warenlager in der Ingolstädter Straße errichtet.

Nach 1945 dient das Zwangsarbeiterlager bei den Pfeleiderer-Werken als Wohnraum in der stark zerstörten Stadt. Mit der „Captain-Ziegler-Siedlung“ erhält diese kleine Vorstadtsiedlung sogar einen eigenen Namen. Ein Blick auf die Hausbesitzer und die Berufe der Bewohner (Mieter) zeigt eine soziale Gliederung der bürgerliche Kreise. Neben Fabrikbesitzern, Bankiers, Eisenbahnpersonal und Landwirte überwiegen die Arbeiter aus den Pfeleiderer-Werken. Die Familiennamen der Bewohner zeigen allgemeine zeittypische Entwicklungen. Um 1949 sind die Namenslisten durch Zwangsarbeiter aus Rumänien, Polen oder der Ukraine und in den 1970er Jahren durch die Gastarbeiter aus Italien, Griechenland und der Türkei geprägt.

Gemäß der geschichtlichen Entwicklung war der nördliche Teil der Ingolstädter Straße seit jeher durch Wohnnutzungen und gastronomische Nutzungen und der südliche Teil, aufgrund der Nähe zur Bahntrasse, durch Gewerbe geprägt.

Insbesondere im gewerblich geprägten Teil der Ingolstädter Straße ist die städtebauliche Struktur demnach durch hallenartige Gebäude geprägt.

ÜBERGEORDNETE PLANUNGSVORGABEN

**RAUMORDNUNG UND LANDESPLANUNG**

Die Stadt Neumarkt i.d.OPf. ist im Landesentwicklungsprogramm Bayern (2020) im Verdichtungsraum als Oberzentrum ausgewiesen.

Gemäß des Regionalplans der Region Regensburg (2019) gelten folgende Grundsätze:

1.2 (G) Bei der Entwicklung der Region und ihrer Teilräume sollen das reiche kulturelle Erbe, die Unverwechselbarkeit und Eigenart der Landschaft und Siedlungen sowie die natürlichen Lebensgrundlagen in Form der Schutzgüter Wasser, Boden, Luft, Klima sowie der darauf aufbauenden natürlichen und naturnahen Lebensgemeinschaften langfristig gesichert werden.

2.3.2 (G) Vernetzungseffekte Metropolregion Nürnberg: Die Ausstrahlungs- und Vernetzungseffekte der Europäischen Metropolregion Nürnberg sollen im westlichen Teil der Region, insbesondere für das Oberzentrum Neumarkt i.d.OPf., vor allem in wirtschaftlicher, bildungsbezogener und kultureller Hinsicht aufgegriffen sowie für überregionale infrastrukturelle Ausbauziele genutzt werden.

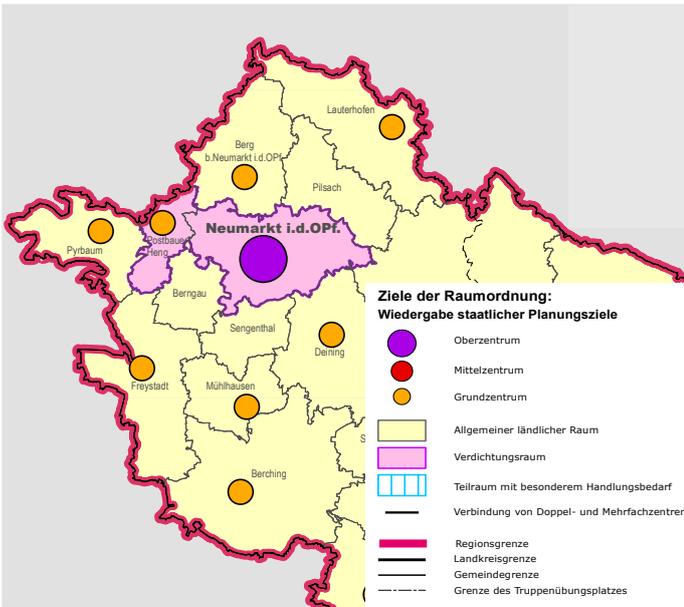
3.4.6 (G) Für die teilregionale impulsgebende Funktion des Oberzentrums Neumarkt i.d.OPf. soll dabei insbesondere angestrebt werden:

- Ausstrahlungseffekte der Metropolregion Nürnberg vor allem in wirtschaftlicher und kultureller Hinsicht aufgreifen und nutzen,
- das Angebot an Arbeitsplätzen sichern und in qualifizierten Tätigkeitsbereichen ausbauen,
- das kulturelle und freizeitorientierte Angebot erweitern,
- Einzelhandelsfunktionen in qualitativer Hinsicht ergänzen,
- die Erholungsmöglichkeiten und eine dauerhaft funktionsfähige Freiraumstruktur sichern.

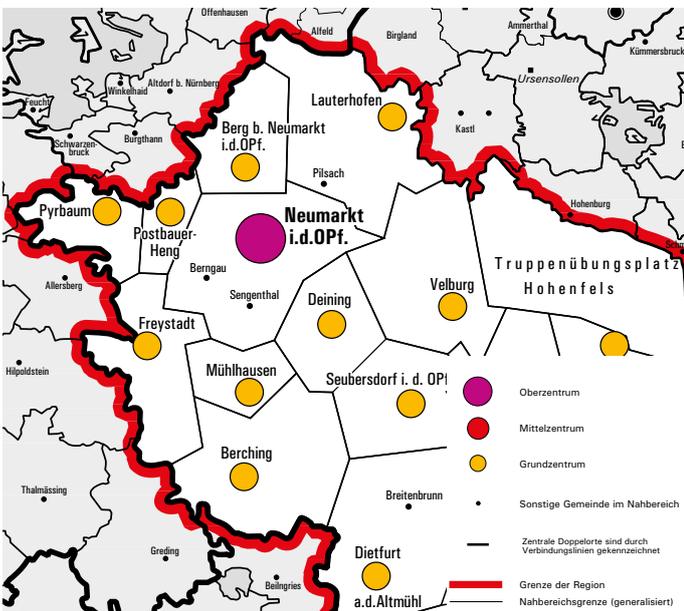
**FNP / LP**

Im wirksamen Flächennutzungs- und Landschaftsplan (FNP / LP) der Stadt Neumarkt i. d. OPf. aus dem Jahr 2004 ist der Untersuchungsbereich als gemischte, gewerbliche und Grünfläche dargestellt. Gemischte Bauflächen umfassen die Bereiche zwischen Hallstraße und Ingolstädter Straße, zwischen Gießereistraße und Schwenigerstraße und ein Bereich zwischen Gießereistraße und Flutgrabenweg.

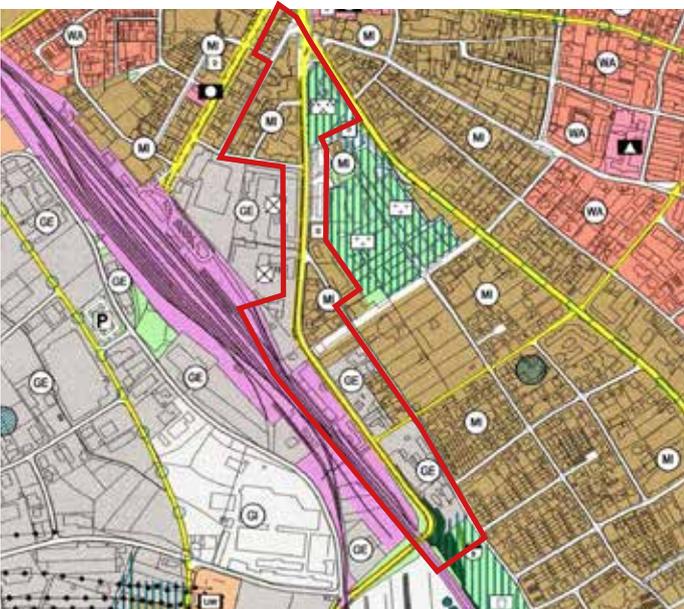
Nordöstlich der Ingolstädter Straße stellt der FNP / LP Grünfläche mit den Zweckbestimmungen Parkanlage (Eichelgarten) und Friedhof dar. Gewerbliche genutzte Bauflächen bestehen zwischen Holzgartenstraße und Bahnhofsplatz sowie zwischen Bahntrasse und Gießereistraße. Die Ingolstädter Straße selbst bildet eine örtliche Hauptverkehrsstraße. Die Hubertusvilla sowie der jüdische Friedhof sind als Baudenkmal eingestuft.



Ausschnitt Strukturkarte - RP Region Regensburg (11)



Ausschnitt Zentrale Orte - RP Region Regensburg (11)



Wirksamer FNP / LP Stadt Neumarkt i.d.OPf.

## ÜBERGEORDNETE PLANUNGSVORGABEN



Städtebauliches Rahmenkonzept - ISEK



Führung des Schwerverkehrs Neumarkt i.d.OPf. - Planung

### ISEK

Das integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept (ISEK) der Stadt Neumarkt i. d. OPf. von 2012 zielt darauf ab, die Ingolstädter Straße mit ihrer Funktion als Einfallstraße aufzuwerten und als attraktive Stadteingangssituation zu gestalten. Der südliche Bereich der Ingolstädter Straße soll als Entwicklungsschwerpunkt für Gewerbe und Dienstleistungen ausgebaut sowie verträglich nachverdichtet werden.

Im Maßnahmenkatalog des ISEKs sind im Untersuchungsbereich folgende Projekte angedacht:

#### *Stadtbild und Stadtgestalt*

- 2.9 - Ingolstädter Straße: Funktionale und gestalterische Aufwertung bzw. Umstrukturierung der Mischgebietsflächen  
- Aufwertung der Stadteingangssituation

#### *Landschaft und Freiraum*

- 2.15 - Eichelgarten: Aufwertung der bestehenden Grünfläche in der östlichen Bahnhofsvorstadt, u.a. Landschafts- und Parkgestaltung

#### *Mobilität und Verkehr*

- 2.33 - Park & Ride-Angebot in Nähe des Bahnhofs optimieren, z.B. Nutzung der Flächen entlang der Bahngleise  
2.37 - Ergänzungen des Fuß- und Radwegenetz im östlichen Siedlungsbereich, insbesondere von der Bahnhofstraße über Holzgartenstraße, Ingolstädter Straße, Schweiningener Straße, Friedensstraße, Heideweg zur Pelchenhofener Straße (Gestaltung des Straßenraums) - bereits umgesetzt

#### *Wohnen und Soziales*

- 2.20 - Nördliche Gießereistraße: Umstrukturierungsflächen mit Schwerpunktnutzung Wohnen

### INTEGRIERTER GESAMTVERKEHRSPPLAN

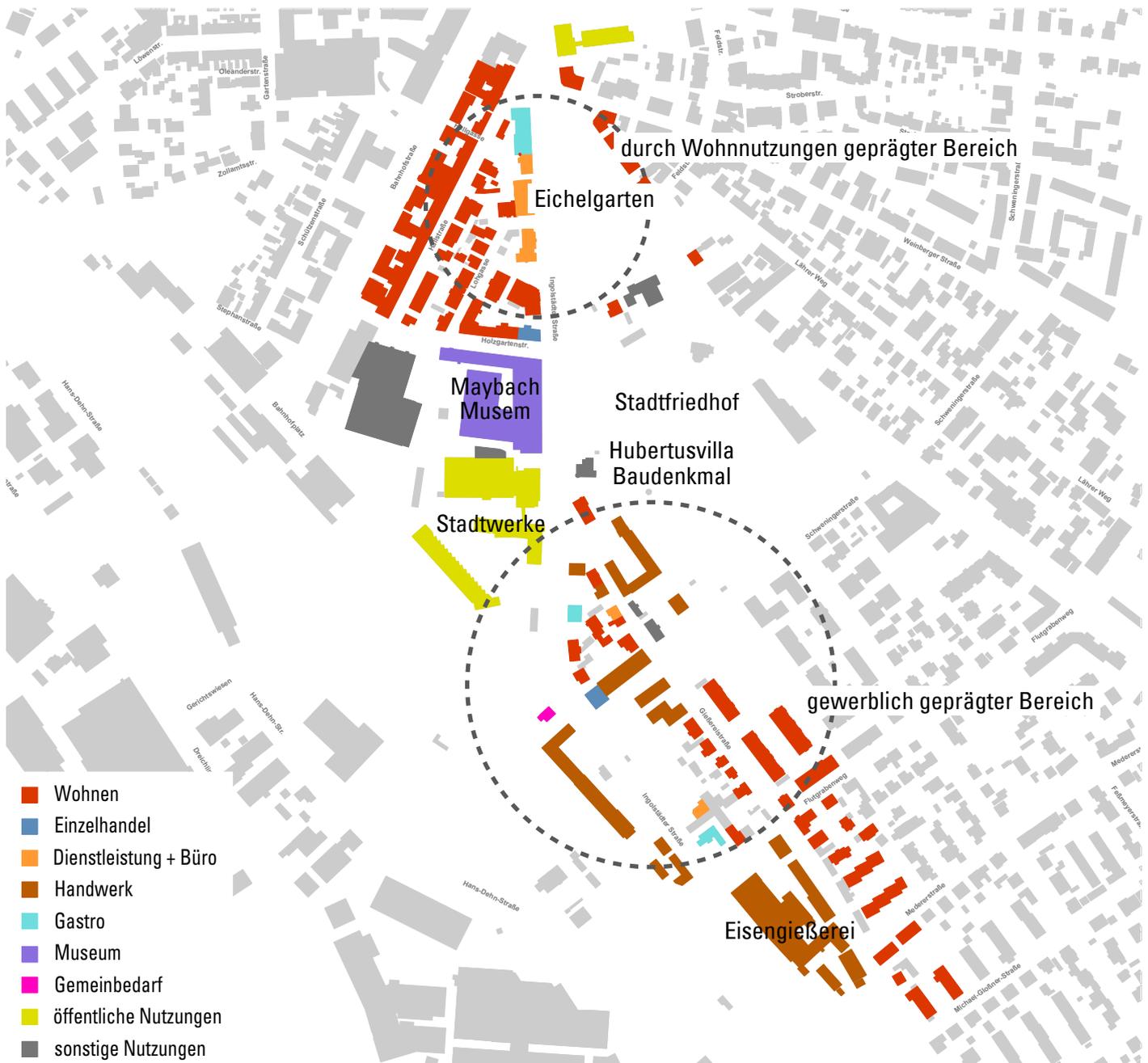
Im integrierten Gesamtverkehrsplan ist die Ingolstädter Straße als innerstädtische Hauptroute für den Schwerverkehr gekennzeichnet. Der Flutgrabenweg ist eine wichtige Verbindungsstraße (Tempo 30) zwischen Ingolstädter Straße und Regensburger Straße für den MIV. Für Lkw besteht hier ein Durchfahrverbot.

Folgende Zielsetzungen weist der Gesamtverkehrsplan aus, welche auf den Untersuchungsbereich zu treffen:

- **Straßenraumgestaltung** in den Hauptverkehrsstraßen,
- **Vermeidung von Abkürzungsfahrten** im untergeordneten Straßennetz durch Beschilderung verkehrsempfindlicher Routen.

### EINZELHANDELS- UND NAHVERSORGUNGSKONZEPT - STADT NEUMARKT 2015

Im städtischen Einzelhandels- und Nahversorgungskonzept grenzt die Ingolstädter Straße im Norden an den **zentralen Versorgungsbereich** „Bahnhofstraße“ an. In der Ingolstädter Straße selbst sind nur vereinzelt Einzelhandelsnutzungen vorhanden.



Erdgeschossnutzungen

## FUNKTIONEN / NUTZUNGEN

Der Untersuchungsbereich ist vorwiegend durch einen Nutzungsmix aus Wohnen, Einzelhandel, Dienstleistungen, sozialen, kulturellen sowie gewerblichen Nutzungen geprägt. Hierbei sind die gewerblichen Nutzungen eher im südlichen Bereich der Ingolstädter Straße in Nähe der Bahntrasse angesiedelt. Einzelhandel und Dienstleistungen sind im Norden der Ingolstädter Straße parallel der Bahnhofstraße (ebenfalls Einzelhandelsnutzungen) angeordnet.

Die Nutzungskategorien umfassen im Detail:

- Einzelhandel > Kleidung, Blumen, Orthopädie-Fachhandel
- Dienstleistungen + Büro > Rechtsanwalt, Wettbüro, Fahrschule
- Handwerk + Gewerbe > BayWa, Eisengießerei
- Gastro > Irish Pub, Gaststätte
- Museum > Maybach Museum
- Gemeinbedarf > Rummelsberger Diakonie

- Öffentliche Nutzungen > Stadtwerke Neumarkt  
Wohnnutzungen bestehen z.T. in den Obergeschossen der Ingolstädter Straße, in den Gebäuden der Lohgasse und der Gießereistraße.

Darüber hinaus gibt es eine öffentliche Parkanlage (Eichelgarten) und den Stadtfriedhof im Nordosten der Ingolstädter Straße.

## EIGENTUMSVERHÄLTNISSE

Die Grundstücke innerhalb des Untersuchungsbereichs befinden sich mit Ausnahme der öffentlichen Verkehrsflächen, des Eichelgartens, des Friedhofs und den Flächen der Stadtwerke Neumarkts in Privateigentum. Die im Westen an den Untersuchungsbereich angrenzende Bahntrasse befindet sich im Eigentum der Deutschen Bahn.



Schwarzplan mit Raumkanten

## BAUSTRUKTUR

In den Teilen des Untersuchungsbereich, in denen Wohn- und Geschäftsgebäude bestehen, sind klare Raumkanten erkennbar. Demnach bestehen entlang der Lohgasse, Holzgartenstraße und der Gießereistraße beidseitig durchgehende Gebäudefluchten. Im Norden der Ingolstädter Straße bildet die geschlossene Zeilenbebauung auf der westlichen Straßenseite eine klare Raumkante, welche somit als eine optische Leitfunktion wirkt. Da auf der östlichen Straßenseite der Eichelgarten, der Friedhof und ein Parkplatz bestehen ist hier keine bauliche Raumkante vorhanden. Optische Abgrenzung bildet hier die Friedhofsmauer. Aufgrund der freien Bauflächen und eher lockeren Bebauung der gewerblich genutzten Grundstücke im südlichen Bereich der Ingolstädter Straße ist hier keine einheitliche Baustruktur vorhanden, welche den Straßenraum sowie die Bahntrasse einrahmen.





## Haustypen

### HAUSTYPEN / BAUWEISE

Im Untersuchungsbereich überwiegen freistehende und teilweise **großflächige Einzelhäuser**.

Beidseitig geschlossene **Hausgruppen** ohne seitliche Abstände prägen die Holzgartenstraße. Vereinzelt sind Hausgruppen im Norden der Gießereistraße und Ingolstädter Straße vorhanden. Die Ecksituation Ingolstädter Straße / Lohgasse ist durch ein Doppelhaus eingerahmt. Alle weiteren Gebäude in den Straßen des Untersuchungsbereichs sind freistehende Einzelhäuser. Die gewerblich genutzten Gebäude und das Maybach Museum sind großflächig angelegt.



Geschossigkeit

## HÖHE / GESCHOSSIGKEIT

Die **Anzahl** der **Vollgeschosse** und damit auch die Firsthöhen sind im Untersuchungsbereich sehr **heterogen** ausgebildet. Die Ingolstädter Straße wird im nördlichen Bereich, in dem Dienstleistungs-, Einzelhandels und Wohnnutzungen bestehen, einheitlich durch zwei- bis dreigeschossige Gebäude geprägt.

In dem südlichen eher gewerblichen Bereich der Ingolstädter Straße befindet sich neben eingeschossigen Hallen und Nebengebäuden, das **höchste Gebäude** im Untersuchungsbereich. Mit 7 Geschossen ist das BayWa-Warenlager von weiter Entfernung im Stadtgebiet Neumarkts zu sehen. Dieses Gebäude bildet einen Hochpunkt in der Neumarkter Stadt Silhouette. Sowohl von der Ingolstädter Straße als auch von der Bahntrasse aus markiert das BayWa-Warenlager die Eingangssituation in Richtung Altstadt.

Die Gießereistraße und Lohgasse ist durch 2-3-geschossige Gebäude geprägt. Hochpunkt in der Gießereistraße bildet das freistehende Eckgebäude an der Kreuzung Gießereistraße / Fluggrabenweg.



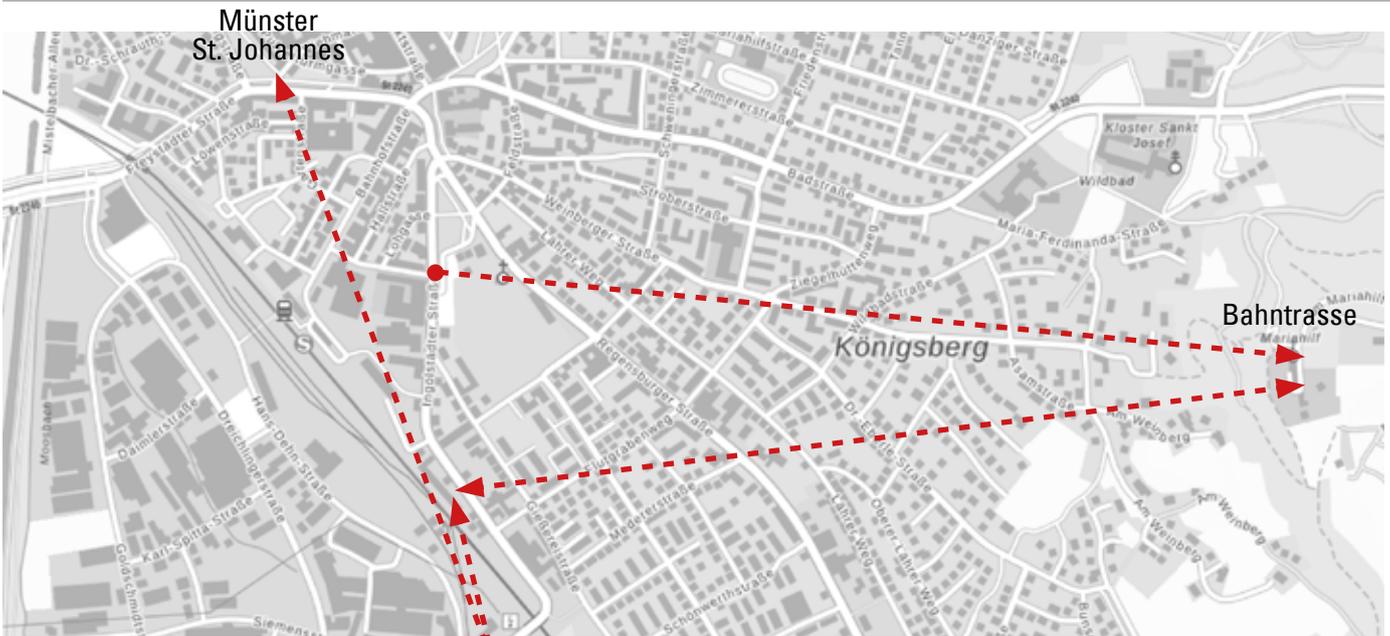
## Dachformen

### DACHFORMEN

**Satteldächer** überwiegen als Dachform bei den Wohn- geschäfts- und Geschäftsgebäuden im Norden der Ingolstädter Straße, Lohgasse, Holzgartenstraße und Gießerei- straße. **Walmdächer** prägen vereinzelt Eckgebäude und besondere freistehende Einzelhäuser, wie z.B. die Huber- tusvilla und die ehemalige Tankstelle an der Ecke Ingol- städter Straße / Flutgrabenweg.

Ältere gewerblich genutzte Gebäude, wie z.B. die BayWa in der Ingolstädter Straße sind durch Satteldächer ge- prägt. Neuere gewerblich genutzte Hallen hingegen sind mit **Flachdächern** versehen.

Dachaufbauten in Form von Satteldachgauben bestehen vereinzelt in der Lohgasse, in der Holzgartenstraße und im mittleren Bereich der Ingolstädter Straße.



Sichtachse im Untersuchungsbereich und Neumarkter Umgebung



Sichtachsen - Bahnübergang Ingolstädter Straßen

**SICHTBEZIEHUNGEN**

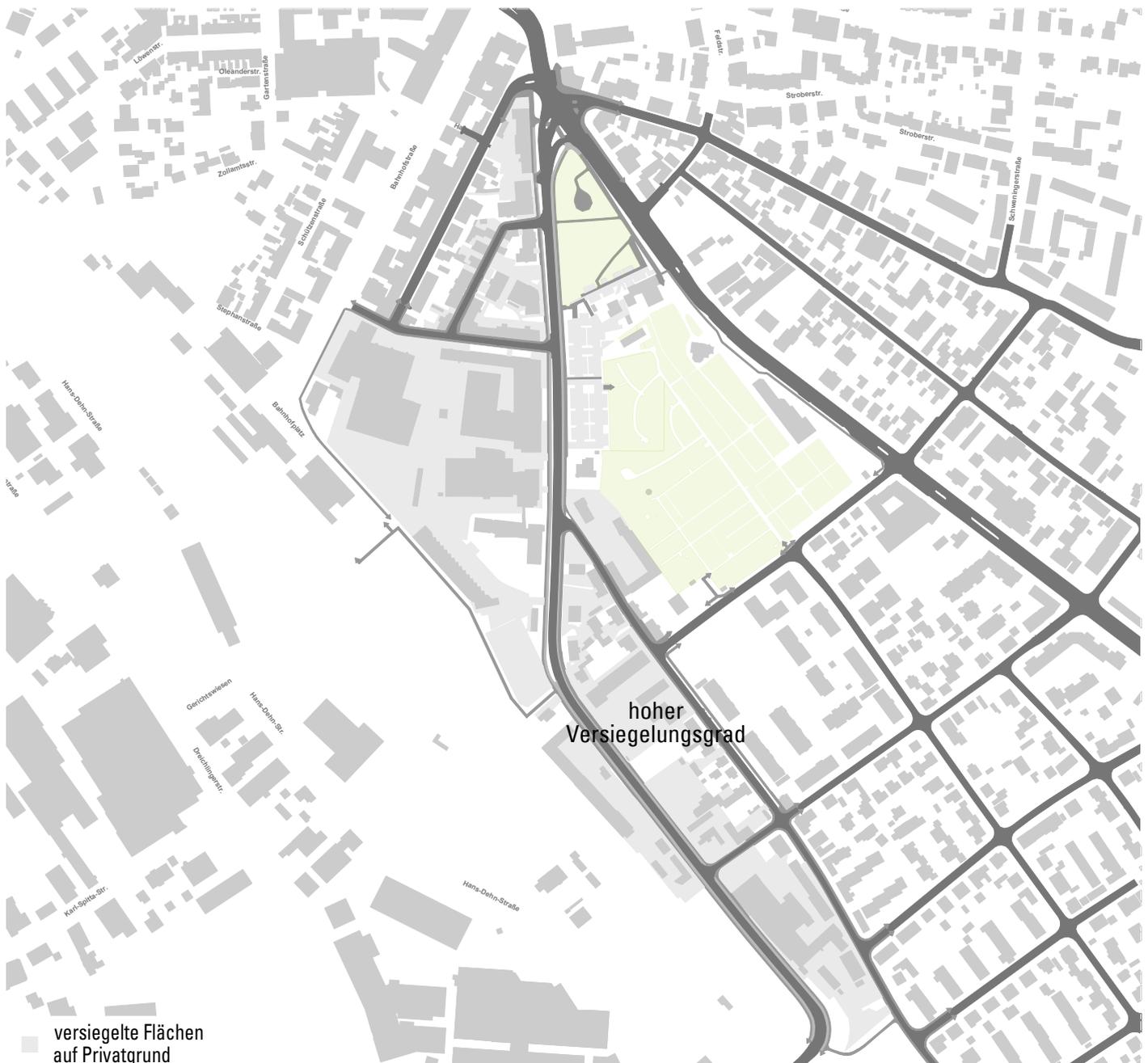
Im oben dargestellten Plan sind städtebaulich wichtige **Sichtbeziehungen** zwischen dem Untersuchungsbereich und der Umgebung Neumarkts aufgezeigt. Beispielsweise ist die Wallfahrtskirche Mariahilf, welche im Osten Neumarkts liegt, gut von verschiedenen Positionen in der Ingolstädter Straße aus zu sehen. Im Untersuchungsbereich bildet das BayWa-Warenlager aufgrund seiner Höhe ein **Erkennungsmerkmal**. Insbesondere vom Bahnübergang in der Ingolstädter Straße aus prägt es die Silhouette Neumarkts.

**GEBÄUDEGESTALT**

Die Fassaden der Gebäude im Untersuchungsbereich sind größtenteils in Pastellfarben verputzt. Die Fensterverteilung an den Gebäuden im Untersuchungsbereich ist aufgrund der verschiedenen Nutzung sehr **unterschiedlich** ausgebildet.



Sichtachse - Holzgartenstraße - Mariahilfkirche



### BAULICHE DICHTHEIT / VERSIEGELUNG

Der **Versiegelungsgrad** im Untersuchungsbereich ist aufgrund der vorherrschenden gewerblichen Nutzungen **sehr hoch** und liegt bei einigen Grundstücken nahe 100 %. Freibereiche sowie Grünflächen / Gartenflächen sind mit Ausnahme des Eichelgartens und des Friedhofs nur vereinzelt auf den privaten Grundstücken der Wohngebäude vorhanden.

Insbesondere die durchgängigen Grundstücke, welche zwischen Ingolstädter Straße und Gießereistraße liegen, sind **doppelt erschlossen** und weisen **kaum unversiegelte Bereiche** auf.

### VER- UND ENTSORGUNG

Das Plangebiet ist mit Strom, Wasser und Abwasser sowie Telekommunikation technisch erschlossen.

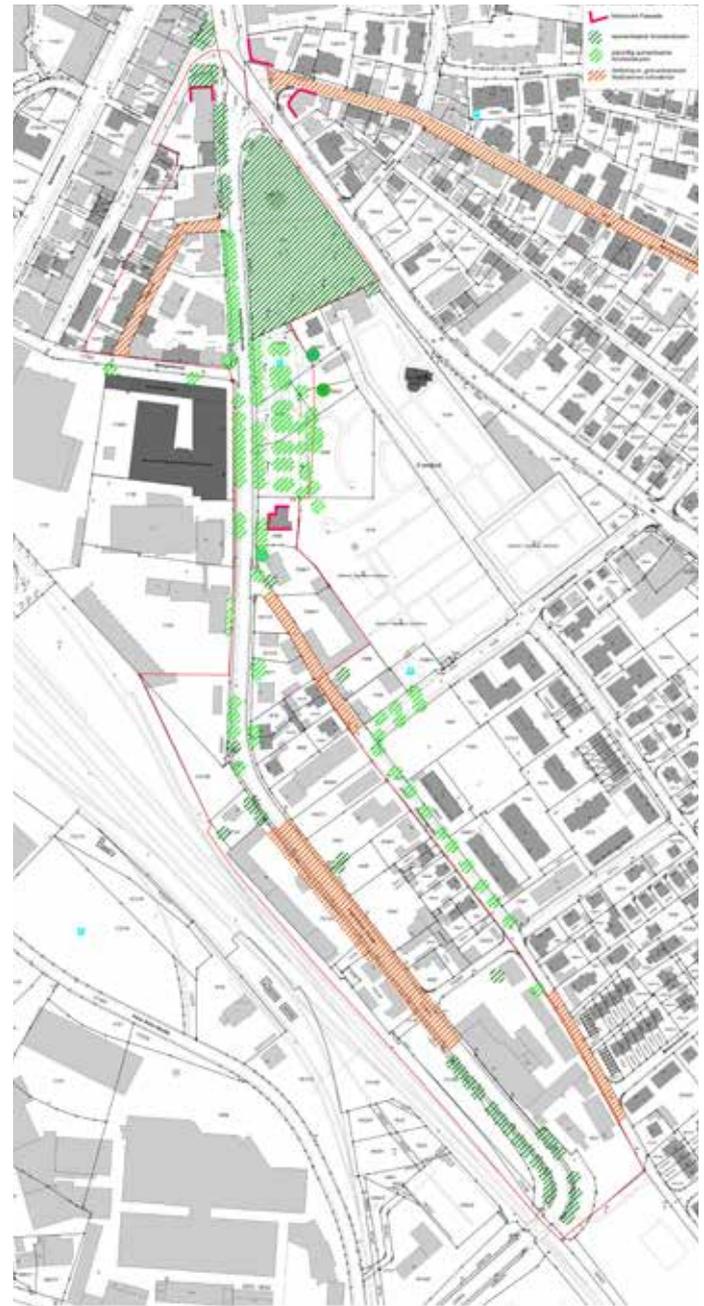
Leitungstrassen bestehen in der Ingolstädter Straße, Gießereistraße, Schweningstrasse, Holzgartenstraße und Lohgasse. Entlang der Bahntrasse bestehen Freileitungen der Deutschen Bahn.

Bei künftigen Planungen sind bestehende öffentliche und private Leitungen sowie die dazu einhaltenden Abstände zu berücksichtigen und einzuhalten.

Neben der Abwasserentsorgung ist die Niederschlagsentwässerung, insbesondere bei Starkregen zu regeln.



Grünbestand



Grünbewertung

## GRÜNSTRUKTUREN

Zur Einstufung der Grünstrukturen wurden im Rahmen einer Bestandsaufnahme vor Ort alle vom Straßenraum aus wahrnehmbaren Gehölze auf öffentlichem und privatem Grund aufgenommen. Daraufhin wurde der Bestand hinsichtlich bestehender raumwirksamer und zukünftig raumwirksamen Grünstrukturen (junge Bäume, die aktuell aufgrund ihrer Größe noch keine Raumwirkung aufweisen) bewertet. Weiterhin wurden Defiziträume, in welchen grünordnerische Maßnahmen erforderlich werden, definiert. Die Ergebnisse sind im Bestands-/ und Bewertungsplan grafisch dargestellt.

Besonders hervorzuheben ist die große öffentliche Grünfläche „Eichelgarten“ mit zahlreichen älteren Eichen bzw. heimischen Laubbäumen, die einerseits den Straßenraum im Kreuzungsbereich Ingolstädter Straße / Regensburger Straße hinsichtlich des Ortsbildes signifikant aufwertet,

andererseits aber auch klimarelevante Funktionen erfüllt. Zudem ist dieser Gehölzbestand Lebensraum verschiedener Insekten-, Vogel- und Feldermausarten.

Entlang der Ingolstädter Straße sind im nördlichen und mittleren Teil (bis zum BayWa-Warenlager) relativ viele Straßenbäume vorhanden. Besonders im Norden handelt es sich hierbei um ältere (bereits raumwirksame), heimische Laubbäume mit hoher ortsbildprägender und naturschutzfachlicher Wertigkeit. Weiter südlich sind jüngere, heimische Laubbäume vorhanden, die erst zukünftig ihre Raumwirkung entfalten.

Südlich des Eichelgartens liegt der Friedhof mit zugehörigem Parkplatz. Auf der Parkplatzfläche sind jüngere heimische Laubbäume vorhanden, die erst in Zukunft in den Straßenraum der Ingolstädter Straße wirken.

Insgesamt ist die grünordnerische Ausstattung entlang der Ingolstädter Straße als ausreichend zu bewerten.



Raumwirksame Gehölzstrukturen im Norden des Untersuchungsgebietes entlang der Ingolstädter Straße



Der Eichelgarten

Parkplatz am Friedhof



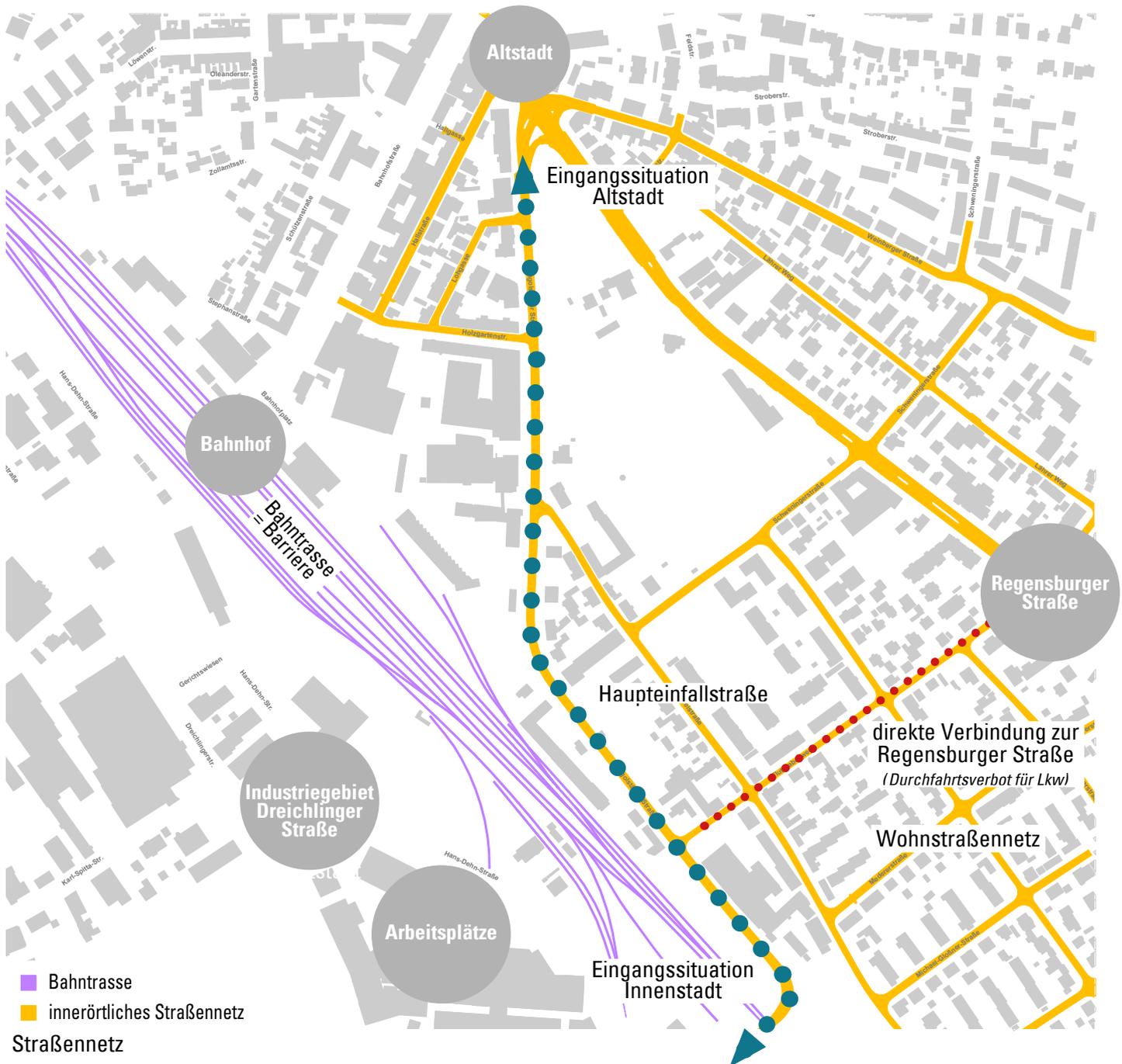
Zukünftig raumwirksame Gehölzstrukturen im Zentrum des Untersuchungsgebietes entlang der Ingolstädter Straße



Straßenraum im Bereich des BayWa Gelände

## GRÜNSTRUKTUREN

Besonders im Norden sind bereits raumwirksame Grünstrukturen (größere Laubbäume) vorhanden. Weiter südlich müssen die jüngeren Bäume ihre Raumwirksamkeit noch entfalten. Lediglich der Bereich um das BayWa-Warenlager weist Defizite hinsichtlich der Grünstrukturen auf.



## VERKEHR / MIV-ANBINDUNG

Die Ingolstädter Straße bildet eine Haupteinfallstraße zwischen dem südlichen Siedlungsbereich Neumarkts und der Altstadt. Da im südlichen Siedlungsbereich vor allem gewerbliche Nutzungen und demnach Arbeitsplätze bestehen, bildet die Ingolstädter Straße eine **wichtige Verbindung** zu den Wohnstandorten im Norden Neumarkts. Aufgrund dieser Verbindungsfunktion hat die Ingolstädter Straße eine wichtige Bedeutung für den MIV, Fußgänger und Radfahrer und auch für den Lieferverkehr.

Die südwestlich des Untersuchungsbereiches verlaufende Bahntrasse stellt eine Barriere dar und ist lediglich auf Höhe der Eisengießerei für den MIV, Fußgänger und Radfahrer in Form einer Brücke querbar. Dieser Aspekt verstärkt die Funktion der Ingolstädter Straße als Durchgangsstraße / Verbindungsstraße. Die parallel zur Ingolstädter Straße verlaufende Lohgasse und Gießereistraße

übernehmen die Erschließungsfunktion der dortigen Gebäude.

## ÖPNV

Im Untersuchungsbereich befindet sich die **Bushaltestelle** „Stadtwerke“. Zentrum des öffentlichen Personennahverkehrs bilden in Neumarkt der **Bahnhof** und der **Busbahnhof** am Bahnhofsplatz, welcher vom Untersuchungsgebiet aus über die Holzgartenstraße und über eine Fußwegeverbindung entlang der Bahntrasse erreichbar ist. Über den Busbahnhof und über die Haltestelle „Stadtwerke“, besteht eine sehr gute Anbindung an sämtliche Buslinien, die im Stadtgebiet Neumarkt verkehren. Die Erreichbarkeit des Untersuchungsgebiets ist somit aus dem gesamten Neumarkter Stadtgebiet gewährleistet. Mit dem Zug besteht vom Neumarkter Bahnhof aus regelmäßig Anbindung Richtung Nürnberg und Regensburg.





## NACHVERDICHTUNGSPOTENTIALE

Im Norden des Untersuchungsbereich besteht kein Nachverdichtungspotential, da hier bereits alle Grundstücke bebaut sind. Um den Charakter (Baustruktur, Dachformen, etc.) in der nördlichen Ingolstädter Straße zu erhalten, ist bei Bedarf grundsätzlich nur maßvoll in Form von Anbauten und Dachgauben nachzuverdichten.

**Nachverdichtungsmöglichkeiten** gibt es im südlichen Bereich beidseitig der Ingolstädter Straße. Entlang der Bahntrasse bietet sich ein **unbebautes Grundstück** für eine bauliche Entwicklung an. Einige Grundstücke sind untergenutzt und könnten bei Bedarf stärker baulich genutzt werden.

Auf den freien Bauflächen an der Ecke Gießereistraße / Schweningstraße wären Wohngebäude städtebaulich denkbar.

## LÄRMIMMISSIONEN

Im Rahmen von schalltechnischen Untersuchungen (Möhler + Partner Ingenieure AG Bericht 090-7) wurden die Verkehrsgeräusche der Ingolstädter Straße und der Bahnlinie 5850 sowie der Anlagenlärm der Gewerbebetriebe im Untersuchungsbereich und dessen näheren Umgebung untersucht.

### *Verkehrslärm*

Die schalltechnischen Untersuchungen zu den Verkehrsgeräuschen zeigen insbesondere in der Nacht, jedoch auch am Tag, entlang Bahnlinie 5850 und der Ingolstädter Straße relevante Beurteilungspegel oberhalb der Orientierungswerte der DIN 18005, der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV sowie auch der eigentumsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle für Mischgebiete (MI) sowie auch für Gewerbegebiete (GE).

Nach § 50 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen (hierunter fällt auch die Bauleitplanung) die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass insbesondere schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete so weit wie möglich vermieden werden.

Dieses Trennungsgebot ist insbesondere in unmittelbarer Nähe zu den Verkehrswegen nicht per se gegeben und kann selbst durch das Abrücken schutzbedürftiger Nutzungen sowie durch aktive Schallschutzmaßnahmen nicht ausreichend gewährleistet werden.

Auf die plangebende Vorbelastung durch Schienen- bzw. Straßenverkehr ist demzufolge in künftigen Bauleitplanverfahren durch etwaige Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung nach BauNVO sowie durch aktive Schallschutzmaßnahmen zu reagieren. Durch die Anordnung einer Schallschutzanlage (Gebäude / Schallschutzwand) entlang der Bahntrasse und der Nordostseite Ingolstädter Straße kann die größte Schutzwirkung erreicht werden.

Nachrangig können Maßnahmen der architektonischen Selbsthilfe (geeignete Grundrissorientierungen in Verbindung mit konstruktiven Maßnahmen in den Baukörpern) zur Lärminderung eingesetzt werden. Zusätzlich kann der Einsatz von schallabsorbierenden Fassaden zur Lärmreduktion beitragen.

Mit dem Gebot einer gerechten Abwägung kann es im Rahmen der Bauleitplanung vereinbar sein, Gebäude an der dem Lärm zugewandten Seite eines Baugebiets Außenpegeln auszusetzen, wenn durch eine entsprechende Anordnung der Räume und der Verwendung schallschützender Außenbauteile im Innern der Gebäude angemessener Schallschutz gewährleistet wird. Weiterhin ist hierbei zuberücksichtigen, dass auf der lärmabgewandten Seite der Grundstücke geeignete geschützte Außenwohnbereiche geschaffen werden.

### *Gewerbelärm*

Die schalltechnischen Untersuchungen zu den Anlagengeräuschen zeigen in unmittelbarer Nähe zu bestandsgeschützten gewerblichen Betrieben sowohl tags als auch nachts schallimmissionsschutzrechtlich zu beachtende Belange.

Nach § 50 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen (hierunter fällt auch die Bauleitplanung) die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass insbesondere schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete so weit wie möglich vermieden werden.

Bei der Entwicklung von Wohnnutzungen im Plangebiet ist daher der Anlagenlärm der bestehenden Gewerbebetriebe, insbesondere der Eisengießerei zu berücksichtigen. Dies kann bspw. in Form von aktiven und / oder passiven Schallschutzmaßnahmen erfolgen.

## BEDEUTUNG FÜR GESAMTSTÄDTISCHES GEFÜGE

Der Untersuchungsbereich funktioniert als Verknüpfungselement zwischen den gewerblichen Nutzungen südlich der Bahntrasse und der Altstadt.

Der Stadtfriedhof und das Maybach Museum funktionieren als Magnetfunktion für Besucher. Mit Vorhandensein der Stadtwerke besteht ein wichtiger Beitrag zur infrastrukturellen Versorgung Neumarkts in der Ingolstädter Straße.

Aufgrund dieser Funktionen weist die Ingolstädter Straße eine wichtige Bedeutung für das gesamtstädtische Gefüge auf. Die Ingolstädter Straße prägt den ersten Eindruck von Bahnreisenden aus Richtung Süden und bildet somit einen wichtigen Ortsauftakt.

Der Bereich zwischen Ingolstädter Straße und Gießerei-straße bildet den Übergang zu dem, durch Wohnnutzungen geprägten Straßenzügen zwischen Flutgrabenweg und Schweningersstraße.

## EINFLÜSSE VON AUSSEN

Durch die gute Anbindung Neumarkts zum gemeinsamen Oberzentrum Nürnberg / Erlangen / Fürth / Schwabach über die BAB A3 und das S-Bahnliniennetz der VGN (Verkehrsverbund Großraum Nürnberg) stellt Neumarkt einen guten Ausgangspunkt für Pendler dar. Die Ingolstädter Straße in fußläufiger Entfernung zum Bahnhof bietet somit einen guten Standort für Gewerbe und Wohnen.

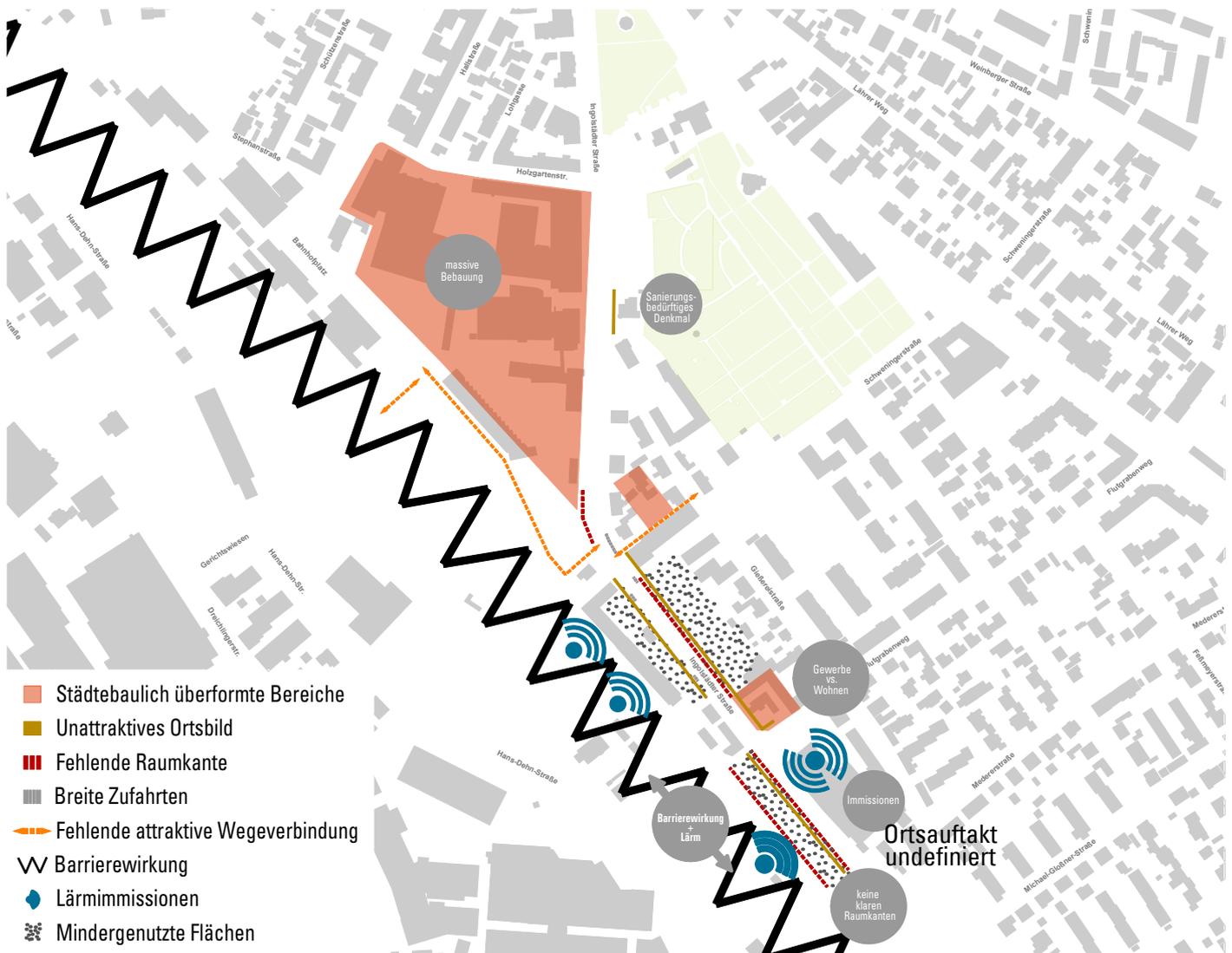
## VERFLECHTUNGEN MIT DER UMGEBUNG

Als große Kreisstadt im gleichnamigen Landkreis ist Neumarkt i. d. OPf. Standort für verschiedene Verwaltungseinrichtungen im Landkreis. Zentralörtlich ist Neumarkt als Oberzentrum ausgewiesen. In Oberzentren soll neben dem Grundbedarf und dem periodischen Bedarf auch der spezifische Bedarf gedeckt werden. Das umfasst neben dem Infrastruktur- und Dienstleistungsangebot der Unter- und Mittelzentren insbesondere: besondere Warenhäuser, Spezialgeschäfte, Fachkliniken, Theater, Museen, Fachhoch- und Hochschulen sowie Behörden. Mit diesen Funktionen bildet Neumarkt insbesondere „Anlaufstelle“ für die Bewohner im Umland.

## ENTWICKLUNGSTENDENZEN IM UMFELD DES UNTERSUCHUNGSBEREICHS

In der Bahnhofstraße wird ein vorhandenes Hotel ausgebaut und erweitert. An der Ecke Gießerei-straße / Schweningersstraße bestehen freie Bauflächen für Mischnutzungen.





Städtebauliche Missstände

## ERGEBNISSE BESTANDSANALYSE

Die Ingolstädter Straße übernimmt in seiner Funktion als Verkehrsweg die Verbindung zwischen dem südlichen gewerblich geprägten Siedlungsbereich Neumarkts und der Altstadt / Innenstadt. Dies bringt eine hohe Frequenz von vor allem Pkws aber auch Fußgängern und Radfahrern mit sich. Im südlichen gewerblich geprägten Bereich der Ingolstädter Straße bestehen autoorientierte Nutzungen. Im nördlichen Bereich sind eher fußläufig erreichbare Nutzungen vorhanden. In den Erdgeschossen befinden sich Einzelhandel und Dienstleistungen. Mit diesem Nutzungsmix bildet der nördliche Bereich der Ingolstädter Straße neben der Einkaufsstraße in der Altstadt (Oberer und Unterer Markt) und Bahnhofsstraße einen Beitrag zur Einzelhandelsfunktion Neumarkts.

Insbesondere im südlichen Bereich der Ingolstädter Straße bestehen mehrere mindergenutzte Flächen auf denen maßvolle Nachverdichtungen möglich sind. In diesen Bereichen sind keine klaren Raumkanten ablesbar.

Die gewerblich genutzten Grundstücke zwischen Ingolstädter Straße und Gießereistraße sind zum Teil doppelt

von beiden Straßen erschlossen. Teilweise sind auf den gewerblich genutzten Grundstücken sehr breite Zufahrtsbereiche vorhanden, was eine straßenseitige Begrünung verhindert.

Die Bahntrasse bildet eine Barriere im städtebaulichen Stadtgefüge und bringt starke Lärmimmissionen im südlichen Bereich der Ingolstädter Straße mit sich. Auch der Betrieb der Gießerei sowie der Verkehr auf der Ingolstädter Straße verursachen hohe Immissionen, welche das Plangebiet tags sowie nachts negativ beeinflussen.

Aufgrund der Lärmthematik ist die künftige Art der baulichen Nutzung im Plangebiet und den damit zulässigen Nutzungen konkret zu bestimmen. Hierbei spielt die städtebauliche Struktur und aktive Schallschutzmaßnahmen an der Bahntrasse (Abschirmwirkung) eine entscheidende Rolle.

**LEITBILD - MISCHNUTZUNGEN BEWAHREN / STÄRKEN, STÄDTEBAU ORDNET, ORTSEINGANG AUFWERTEN -**

In erster Linie gilt es die aufgezeigten städtebaulichen Missstände im Untersuchungsbereich langfristig zu mindern und die Innenentwicklung zu fördern.

Neben der Verbindungsfunktion sollten die bestehenden Funktionen der Ingolstädter Straße langfristig gestärkt werden. In erster Linie sind es Mischnutzungen - Wohnen und Arbeiten / Dienstleistungen, welche in einem ausgewogenen Verhältnis langfristig zu erhalten sind. Im Bereich zwischen Bahntrasse und Ingolstädter Straße sollten aufgrund des hohen Lärmeintrags gewerbliche Nutzungen, wie Dienstleistungen und Einzelhandelsnutzungen angesiedelt werden. Die schmalen länglichen Grundstückszuschnitte eignen sich zeilenartige Gebäude, welche zeitgleich als Schallschirm dienen. Zwischen Ingolstädter Straße und Gießereistraße sollten Mischnutzungen - räumlich gegliedert - etabliert werden. Aus Gründen des Immissionsschutzes sind gewerbliche Nutzungen entlang der Ingolstädter Straße und Wohnnutzungen am ehesten im Bereich der Gießereistraße anzusiedeln. Um den Schalleintrag im Bereich zwischen Ingolstädter Stra-

ße und Gießereistraße zu mindern, werden an der Ingolstädter Straße aktive Schallschutzmaßnahmen in Form von Gebäuden und dazwischenliegenden Schallschutzwänden empfohlen.

Um den „Eingang“ zum innerstädtischen Bereichs Neumarkts optisch zu markieren, ist der Ortsauftakt im Süden der Ingolstädter Straße durch neue Gebäudekörper städtebaulich zu ordnen. Um die Attraktivität des öffentlichen Raums zu steigern sind zumindest punktuelle Belebungen der Erdgeschosszonen wünschenswert.

Das Maybach Museum und die darin integrierte Multifunktionshalle sollten in ihrer Funktion als kultureller Veranstaltungsort langfristig gesichert werden. Hiermit wird ein wichtiger Beitrag zur Mischnutzung in der Ingolstädter Straße beigetragen. Der zentral gelegene öffentliche Parkplatz vor dem Stadtfriedhof bietet Stellplätze für mehrere Nutzungen und Nutzergruppen und sollte an dieser Stelle beibehalten werden. Der Stadtfriedhof sowie der Eichgarten sind als „grüner“ Aufenthaltsbereich langfristig zu sichern.

**WO BESTEHT HANDLUNGSBEDARF?****NUTZUNGEN** steuern

- Mischnutzungen stärken - Wohnen und Arbeiten etablieren
- Immissionen von Bahn, Straße und Eisengießerei berücksichtigen

**STÄDTEBAU / ORTSBILD** regeln

- Regelungen zur Geschossigkeit, Gebäudehöhe, Hochpunkte, Dachformen, Gebäudelängen, Fassadengliederung und -gestaltung sowie der Aufenthaltsqualität im Straßenraum treffen

**IMMISSIONEN** berücksichtigen

- Schallschutzmaßnahmen für Verkehrs- und Gewerbelärm vorsehen

**VERKEHR / STRASSENRAUM** aufwerten

- Alternative Mobilitätsangebote schaffen
- Anteil Flächenversiegelung für Stellplätze reduzieren
- Fuß- und Radwegeverbindungen attraktiveren

**GRÜN** integrieren / **KLEINKLIMA** stärken

- Versiegelungsgrad minimieren und Grünanteil erhöhen

Um das Leitbild für den Untersuchungsbereich Schritt für Schritt zu realisieren, werden für die anschließend aufgezeigten Themenfelder spezielle Entwicklungsziele und -maßnahmen zusammengetragen:

**NUTZUNGEN**

Aufgrund der hohen Geräuschimmissionen von Bahntrasse, Ingolstädter Straße und bestehenden gewerblichen Betrieben sind zwischen der Bahntrasse und der Ingolstädter Straße lediglich gewerbliche Nutzungen (Gewerbegebiet gemäß § 8 BauNVO) vorzusehen. Im Bereich zwischen der Ingolstädter Straße und Gießereistraße ist als Gebietstyp ein Mischgebiet gemäß § 6 BauNVO gemäß § 6a BauNVO zu empfehlen. Wohnnutzungen sind nur mit Vorsehen von Lärmschutzmaßnahmen umsetzbar. Daher sollten Wohnnutzungen vorwiegend im Bereich der Gießereistraße und gewerbliche Nutzungen, die das Wohnen nicht wesentlich stören entlang der Ingolstädter Straße angeordnet

werden. Der nördliche Bereich der Ingolstädter Straße ist aufgrund der bestehenden Nutzungsmischung von Wohnnutzungen und gewerblichen Nutzungen (Einzelhandel, Dienstleistung) ebenfalls als Mischgebiet einzustufen.

**STÄDTEBAU / ORTSBILD**

- Gründerzeit- und Industriecharakter der Gebäude erhalten
- Moderne Baustile kombinieren
- Vorhandene Hochpunkte erhalten und Hochpunkt am Ortseingang schaffen
- Zur Lärmabschirmung entlang der Bahntrasse und Ingolstädter Straße zeilenartige Gebäude mit dazwischenliegenden Lärmschutzwänden vorsehen
- Raumkanten entlang unbebauter Grundstücke schaffen
- Gebäudehöhen, -längen, Kubatur, Dachformen, Gebäudegliederung regeln
- Gewerbliche Gebäude optisch aufwerten

- Freiflächen gewerblicher Nutzungen ordnen und Erscheinungsbild verbessern
- Da die Grundstücksflächen, insbesondere entlang der Bahntrasse recht schmal sind und bei Bebauung wenig Freifläche aufweisen, ist eine Nutzung der Dachflächen als Alternative zu ebenerdigen Freiflächen denkbar

### VERKEHR / STRASSENRAUM

- Verbindungsfunktion der Ingolstädter Straße für KfZ + Fuß + Radfahrer erhalten und Attraktivität für Fußgänger und Radfahrer erhöhen
- Die Fahrbahnbreite bezüglich der Funktion prüfen. Evtl. ist es möglich Elemente zur stärken Durchgrünung unterzubringen.
- Anbieten von alternativen Mobilitätsangeboten zur Reduzierung des KfZ-Verkehrs - z.B. Sharing-Systeme für Fahrräder anbieten
- Maßnahmen zur Stellplatzreduzierung vorsehen, um den Anteil an versiegelter Fläche für Stellplätze zu reduzieren - z. B. Reduzierung Stellplatzschlüssel, Vorsehen Duplexparker
- Anzahl der Zufahrten auf ein Mindestmaß beschränken
- Fußwegeverbindung zwischen Ingolstädter Straße und Bahnhof / Busbahnhof verbessern

### GRÜN / KLIMA

- Erhalt der bestehenden Grünstrukturen
- Erhöhung des Anteils an Grünflächen mit Baum-/Strauchpflanzungen und Reduzierung des Versiegelungsgrades im Straßenraum und in Baugebieten (v.a. bei Neuplanung), insbesondere bei Neuplanungen (BayWa)
- Erhöhung des Grünflächenanteils auf privaten Flächen/ Gebäuden, die an öffentliche Räume angrenzen z.B. durch Fassaden- und Dachbegrünungen, Baumpflanzungen (ggf. städtische Förderung)

### EXKURS KLEINKLIMA

Unter dem Begriff Stadtklima wird heute die menschengemachte Veränderung des Klimas und der Luftqualität in städtischen Ballungsräumen zusammengefasst. Diese Veränderungen basieren hauptsächlich auf dem Einfluss von Versiegelung und Bebauung sowie Industrie und Verkehr. Typische Phänomene des Stadtklimas sind neben der Luftverschmutzung erhöhte Luft- und Oberflächentemperaturen sowie veränderte Wind- und Niederschlagsverhältnisse. Zum Problem für unsere Lebensqualität wird das vor allem an heißen Sommertagen, in denen nur noch der Aufenthalt im Grünen Entlastung bringen kann.

Vor allem Städte sind so genannte Wärmeinseln; für größere Siedlungsbereiche im ländlichen Raum mit einem hohen Versiegelungsgrad gilt dies in eingeschränktem Maße. Eine Reduzierung der Auswirkungen des Wärmein-

seleffektes kann nur mit einer langfristig nachhaltigen und zukunftsorientierten Stadtplanung erreicht werden. Im Folgenden werden einige wirkungsvolle Maßnahmen genannt:

1. Die Verwendung von stark reflektierenden Oberflächenmaterialien (Cool Colours) insbesondere bei Dächern (weiße Dächer) und Straßenbelägen führt dazu dass mehr Sonnenstrahlung reflektiert wird und die Bebauung sich weniger stark erwärmt.
2. Die Verbesserung der Durchlüftung einer Stadt bewirkt einen besseren Abtransport der in den Gebäuden gespeicherten Wärme und verringert den Wärmestau. Außerdem kann durch eine bessere Durchlüftung mehr frische kühle Luft aus der Umgebung in Stadtgebiete geleitet werden. Eine bessere Durchlüftung kann durch das Freihalten und den Ausbau von Kalt- und Frischluftschneisen aber auch durch eine Verbreiterung von Straßenschluchten erreicht werden.
3. Eine Erhöhung des Grünflächenanteils schafft kühlere Flächen innerhalb der Stadtgebiete, da begrünte Flächen sich weniger stark erwärmen und in den Nachtstunden schneller auskühlen. Damit werden Orte geschaffen mit deutlich geringerem auf den Menschen wirkendem Hitzestress. Grünflächen wirken so als Erholungsgebiete für die in thermisch belasteten Stadtgebieten lebende Bevölkerung. Je nach Größe der Grünfläche kann die kühlere Luft über den Grünflächen auch eine Kühlung umliegender bebauter Gebiete bewirken. Bäume wirken auch als Schattenspender und können so an geeigneten Stellen durch den Schattenwurf auf Gebäude, das Aufheizen der Gebäude verringern.
4. Die Verringerung der Baudichte und der Bauhöhe bewirkt eine Verbesserung der Durchlüftung, verringert das Aufheizen der Gebäude durch weniger Mehrfachreflexion von Strahlung und verbessert die nächtliche Wärmeabstrahlung.
5. Das Anlegen von begrünten Dächern und begrünten Fassaden verringert das Aufheizen der städtischen Gebäude.
6. Bauliche Maßnahmen die einen Schattenwurf oder die eine Abschirmung der direkten Sonneneinstrahlung bewirken (z.B. Arkaden), schaffen lokal Orte mit geringerem auf den Menschen wirkenden Hitzestress.

### UMSETZUNG DER PLANUNGSZIELE

Bei künftiger Bebauung der unbebauten Grundstücke und Umbau bestehender Gebäude / Grundstücke sind die im vorliegenden Konzept aufgezeigten Entwicklungsziele zu berücksichtigen. Aufgrund der überwiegenden privaten Eigentumsstrukturen im Plangebiet sind die anzustrebenden Entwicklungsziele langfristig angelegt.

Zur Regelung der künftigen städtebaulichen Entwicklung wird empfohlen im Untersuchungsbereich einen **Bebauungsplan** aufzustellen, um neben den zulässigen Nutzungen auch die städtebauliche Gestalt / Kubatur sowie Lärmschutzmaßnahmen festzulegen. Angaben zum Maß der baulichen Nutzung, der Höhe der baulichen Anlagen, Dachformen, Gebäudelängen sowie gestalterische Aspekte im Bebauungsplan bilden Rahmenbedingungen, für die Regelung des Ortsbilds, insbesondere in den bisher unbebauten Bereichen.

Um die oben aufgezählten Entwicklungsziele zu regeln, werden folgende **FESTSETZUNGSMÖGLICHKEITEN** vorgeschlagen:

- Nutzungsart zwischen Bahntrasse und Ingolstädter Straße als Gewerbegebiet (GE) und zwischen der Ingolstädter Straße bis zur Gießereistraße sowie im nördlichen Teil des Plangebiets als (MI) bestimmen
- Aktive und passive Schallschutzmaßnahmen vorsehen
- Versiegelungsgrad über Grundflächenzahl (GRZ) beschränken
- Definition der überbaubaren und nicht überbaubaren Grundstücksflächen durch Baugrenzen (Raumkanten bestimmen)
- Geschossfläche (GFZ) beschränken
- Gebäudehöhe durch maximale Gebäudeoberkanten begrenzen
- Anzahl der Vollgeschosse regeln - Hochpunkte vorsehen
- Dachformen für Hauptgebäude regeln > Flachdach, Satteldach / Walmdach
- Lage für Stellplätze, Garagen, Carports und deren Zufahrten zeichnerisch festsetzen
- Regelungen zur Begrünung der Grundstücke treffen > nicht versiegelte Bereiche sind gärtnerisch anzulegen
- Regelungen zur Dachbegrünung und deren Qualität aufnehmen
- Anlagen für die Nutzung von Solarenergie verpflichtend festsetzen

Des Weiteren sind im Rahmen eines folgenden Bauleitplanverfahrens folgende Themen zu prüfen / zu berücksichtigen:

- Entwässerung
- Starkregen

## ZUSAMMENFASSUNG

Die Ingolstädter Straße als Bindeglied zwischen dem gewerblich geprägten südlichen Siedlungsbereich Neumarkts und der Altstadt stellt eine wichtige Einfallstraße für Pkw, Lastwagen, ÖPNV-Teilnehmer, Radfahrer und Fußgänger dar. In Ihrer Funktion übernimmt die Ingolstädter Straße die Verknüpfung von Arbeitsplätzen, Einzelhandels- und Dienstleistungsnutzungen, Wohnnutzungen sowie kulturellen Angeboten.

Um diese Einfallstraße, insbesondere im südlichen Bereich der Ingolstädter Straße, attraktiver zu gestalten sind untergenutzte Grundstücke baulich besser zu nutzen und aufzuwerten. Die Erdgeschosszonen sind stärker zu beleben, um das Passieren für Fußgänger und Radfahrer attraktiver zu gestalten.

Aufgrund der Lage an der Bahntrasse und der vielbefahrenen Ingolstädter Straße ist das Plangebiet von starkem Lärmeintrag geprägt. Um künftig Gewerbe und Wohnnutzungen zu etablieren sind aktive Lärmschutzmaßnahmen entlang der Bahntrasse und Ingolstädter Straße erforderlich. Aktiver Schallschutz kann in Form von Gebäuden und dazwischenliegenden Lärmschutzwänden geschaffen werden, welche gleichzeitig als Raumkante dienen. Insbesondere sollten die bisher unbebauten Grundstücke gegenüber der Eisengießerei und auf dem Parkplatz der Stadtwerke baulich geschlossen werden. Bei der Entwicklung von Wohnnutzungen sind darüber hinaus der Anlagenlärm der bestehenden Gewerbebetriebe im Plangebiet zu berücksichtigen und entsprechende Schallschutzmaßnahmen zu treffen.

Um die Fuß- und Radwegeanbindung des Plangebiets an den Neumarkter Bahnhof zu verbessern, sollte die vorgeschlagene Wegeführung über das Bahngelände als offizieller Fuß- und Radwege ausgebaut werden.

Zur Verbesserung des Kleinklimas sind Begrünungsmaßnahmen an den Gebäuden sowie auf den Freiflächen vorzusehen. Bestehende Grünbereiche sind zu erhalten.

Ziel der städtebaulichen Konzepte ist es im Rahmen des Leitbildes **MISCHNUTZUNGEN BEWAHREN / STÄRKEN, STÄDTEBAU ORDNET, ORTSEINGANG AUFWERTEN** - die vorhandene Nutzungsstruktur zu erhalten und auszubauen, Raumkanten durch angemessene städtebauliche Kubaturen zu schaffen und den Ortsauftritt in Richtung Innenstadt städtebaulich aufzuwerten.





- Riegelbebauung entlang der südlichen Ingolstädter Straße
- Auslagerung der Eisengießerei und Vorsehen von Mischnutzungen

Städtebauliche Entwicklungsziele - Variante 2