

Markt Zapfendorf, Lkr. Bamberg

Vorbereitende Untersuchungen
Ortskern Zapfendorf

ABSCHLUSSBERICHT

1. EINFÜHRUNG, ANLASS UND PROBLEMSTELLUNG Seite 1

2. GRUNDLAGEN UND VERFAHREN Seite 3

2.1 UNTERSUCHUNGSGEBIET UND VERFAHRENSABLAUF Seite 3

2.1.1 UNTERSUCHUNGSGEBIET Seite 3

2.1.2 VERFAHREN UND VORGEHENSWEISE SOWIE MITWIRKENDE Seite 5

2.2 BETEILIGUNG DER BÜRGER UND INTERESSE DER BÜRGER Seite 7

3. RÄUMLICHE, SOZIALE UND STATISTISCHE GRUNDLAGEN UND VORGABEN Seite 10

3.1 LAGE IM RAUM UND ZIELSETZUNGEN DER REGIONALPLANUNG Seite 10

3.2 GEMEINDLICHE PLANUNGEN Seite 12

3.3 ORTSGESCHICHTE UND SIEDLUNGSENTWICKLUNG Seite 13

3.4 BEVÖLKERUNGSSTRUKTUR, WOHNUNGSWESEN, EIGENTUMSVERHÄLTNISSE Seite 17

3.4.1 EINWOHNERDICHTE Seite 17

3.4.2 BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG UND ALTERSSTRUKTUR Seite 17

3.4.3 HAUSHALTSGRÖSSEN Seite 19

3.4.4 AUSLÄNDERANTEIL Seite 20

3.4.5 WOHNUNGEN UND WOHNGEBÄUDE Seite 21

3.4.6 EIGENTUMSVERHÄLTNISSE Seite 21

3.5 WIRTSCHAFTSSTRUKTUR UND GEBÄUDENUTZUNG Seite 23

3.5.1 GEBÄUDENUTZUNG Seite 23

3.5.2 WIRTSCHAFTSSTRUKTUR Seite 24

4. STÄDTEBAULICHE BESTANDSAUFNAHME UND ANALYSE Seite 26

4.1 ORTSBILD Seite 26

4.1.1 ORTSRÄNDER UND LANDSCHAFTLICHE UMGEBUNG Seite 26

4.1.2 ORTSSTRUKTUR Seite 29

4.1.3 STRASSEN- UND PLATZRÄUME Seite 33

4.2 BAUSUBSTANZ Seite 37

4.2.1 BAUZUSTAND UND DENKMALWERT Seite 37

4.2.2 BAUDICHTE Seite 39

4.2.3 GESTALTUNG DER BAUKÖRPER UND BAULICHE BESONDERHEITEN Seite 40

4.3 VERKEHR Seite 43

4.3.1 VERKEHRSNETZ Seite 43

4.3.2 STRASSENRAUM Seite 44

4.3.3 RUHENDER VERKEHR Seite 46

4.3.4 FUSS- UND RADWEGE Seite 48

4.3.5 ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR Seite 50

4.4 GRÜN- UND FREIFLÄCHEN Seite 51

4.5 GEMEINBEDARFS- UND INFRASTRUKTUREINRICHTUNGEN Seite 54

4.6 TECHNISCHE INFRASTRUKTUR Seite 55

5. RAHMENPLANUNG Seite 56

5.1 AUFGABEN UND ÜBERGEORDNETE ZIELE Seite 56

5.2 ZIELE ORTSBILD UND BAUSUBSTANZ Seite 57

5.2.1 ORTSSTRUKTUR Seite 57

5.2.2 STRASSEN- UND PLATZRÄUME Seite 58

5.2.3 BAUSUBSTANZ Seite 59

5.3 ZIELE BEVÖLKERUNGSSTRUKTUR UND WOHNUNGSWESEN Seite 61

5.4 ZIELE WIRTSCHAFTSSTRUKTUR UND GEBÄUDENUTZUNG Seite 62

5.5 ZIELE VERKEHR UND STRASSENRAUM Seite 64

5.5.1 VERKEHRSNETZ UND STRASSENRAUM Seite 64

5.5.2 RUHENDER VERKEHR Seite 65

5.5.3 FUSS- UND RADWEGE Seite 66

5.5.4 ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR Seite 68

5.6 ZIELE GRÜN- UND FREIFLÄCHEN Seite 69

5.7 ZIELE GEMEINBEDARF UND (TECHNISCHE) INFRASTRUKTUR Seite 70

5.8 ZUSAMMENFASSUNG Seite 70

6. MASSNAHMENPLANUNG Seite 71

6.1 ORDNUNGSMASSNAHMEN Seite 71

6.2 BAUMASSNAHMEN Seite 92

6.3 VORSCHLÄGE FÜR PRIVATE MASSNAHMEN Seite 93

6.4 SONSTIGE MASSNAHMEN Seite 97

7. REALISIERUNG Seite 98

7.1 KOSTENSCHÄTZUNG Seite 98

7.1.1 KALKULATIONSBASIS Seite 98

7.1.2 ZUSAMMENSTELLUNG DER SCHÄTZKOSTEN Seite 99

7.2 PRIORITÄTEN UND ZEITPLAN Seite 100

7.3 ABGRENZUNG SANIERUNGSGEBIET Seite 101

7.3.1 VERFAHRENSWAHL Seite 101

7.3.2 ABGRENZUNGSVORSCHLAG ZUM UMGRIFF DES SANIERUNGSGEBIETES Seite 102

7.3.3 SATZUNG ÜBER DIE FÖRMLICHE FESTLEGUNG EINES SANIERUNGSGEBIETES Seite 105

8. BETEILIGUNG FACHBEHÖRDEN Seite 106

LITERATUR UND QUELLEN Seite 107

ANHANG Seite 108

PLÄNE

1. EINFÜHRUNG, ANLASS UND PROBLEMSTELLUNG

Nachdem der Markt Zapfendorf in den letzten Jahren 2 Einzelmaßnahmen im Rahmen der Städtebauförderung vorgezogen durchgeführt hat – Betriebsverlagerung sowie Rekultivierung der Bauschuttdeponie mit der Nachfolgenutzung Festplatz - , soll nun ein Gesamtkonzept für die städtebauliche Entwicklung im innerörtlichen Bereich des Kernortes Zapfendorf erstellt werden.

Der vordergründige und aktuelle Anlass ist dabei im Zusammenhang mit der reichlich dimensionierten Ortsdurchfahrt zu sehen, die nach Wunsch des Marktgemeinderates in Teilen zurückgebaut werden soll. In diesem Rahmen wünscht die Gemeinde gleichzeitig eine Verbesserung und Neuregelung der Parksituation entlang der innerörtlichen Hauptstraße: Zapfendorf mit seiner Nahversorgungsfunktion weist einen vergleichsweise hohen Geschäftsbesatz mit den daraus resultierenden Parkplatzproblemen (vielfach verbotswidriges Parken) auf.



Ortsdurchfahrt südlicher Ortsausgang



Ortsdurchfahrt in der Ortsmitte

Zudem hat die Gemeinde erkannt, dass der (innerörtliche) Strukturwandel zu einem wachsenden Gebäudeleerstand führt. Diese Entwicklung wird durch neue und geänderte Anforderungen an Wohngebäude und die dazugehörigen Freiflächen noch weiter unterstützt.

Die vorstehend beschriebene Problemlage hat den Markt Zapfendorf mit Unterstützung der Regierung von Oberfranken veranlasst, einen Antrag auf Aufnahme in das Bayerische Städtebauförderungsprogramm zu stellen.

Der entsprechende Beschluss des Marktgemeinderates datiert vom 27.04.2000. Die Bewilligung des städtebaulichen Einzelvorhabens "Vorbereitende Untersuchungen des Ortskerns des Marktes Zapfendorf" erfolgte durch die Regierung von Oberfranken im Juni 2000.

Vorbereitende Untersuchungen ermitteln die sozialen, strukturellen und städtebaulichen Verhältnisse und Zusammenhänge im Plangebiet und sollen somit auch die Missstände aufzeigen und die Notwendigkeit der Sanierung begründen. Weiterhin ist es Aufgabe der Vorbereitenden Untersuchungen die angestrebten Ziele der Erneuerung unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen und sozialen Folgewirkungen darzustellen. Im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen ist auch die Durchführbarkeit der Sanierung zu klären. Insofern sind die Vorbereitenden Untersuchungen die Voraussetzung für die Förderung städtebaulicher Gesamtmaßnahmen.

Die Vorbereitenden Untersuchungen haben für die nachstehenden, am Verfahren Beteiligten die folgenden Vorteile:

Die GEMEINDE erkennt ihre städtebaulichen, wirtschaftlichen und sozialen Probleme im Gebiet und entwickelt daraus ihre Sanierungsziele. Sie erhält Informationen über Auswirkungen, Kosten, Dauer und geeignete sanierungsrechtliche Verfahren sowie die Beurteilungsgrundlage für die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes.

Die BÜRGER erkennen frühzeitig die beabsichtigten Veränderungen und können bereits in der Vorbereitungsphase an der Planung mitwirken.

Die FACHBEHÖRDEN können frühzeitig ersehen, wo und wann sie sinnvollerweise zu beteiligen sind. Die Regierung erhält die Beurteilungsgrundlagen für die Aufstellung des Städtebauförderungsprogrammes und die Mittelbewilligung.

Die Vorbereitenden Untersuchungen sind die rechtliche Grundlage der gesamten Sanierungsmaßnahme und sind Voraussetzung für die förmliche Festlegung eines Sanierungsgebietes. Die Regelungen dazu finden sich in den §§ 136 ff – Besonderes Städtebaurecht - des BauGB.

Im Anschluss an die Vorbereitenden Untersuchungen nach § 141 BauGB erfolgt durch einen gemeindlichen Satzungsbeschluss nach § 142 BauGB die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes. Dabei ist die Notwendigkeit der Sanierung nach § 136 BauGB nachzuweisen. Bei der Nachweisführung ist insbesondere auf die städtebaulichen Missstände im Gebiet und auf dessen Funktionsfähigkeit einzugehen; außerdem ist zu begründen, dass die Sanierungsmaßnahme erforderlich ist und im öffentlichen Interesse liegt.

2. GRUNDLAGEN UND VERFAHREN

2.1 UNTERSUCHUNGSGEBIET UND VERFAHRENSABLAUF

2.1.1 UNTERSUCHUNGSGEBIET

Das Untersuchungsgebiet Ortskern Zapfendorf umfasst den Kernbereich der bebauten Zapfendorfer Ortslage und berücksichtigt in seiner Nord – Süd – Ausdehnung die komplette Ortsdurchfahrt mit der angrenzenden Bebauung bzw. den angrenzenden Geschäften.

Der Geltungsbereich bzw. die räumliche Abgrenzung des Untersuchungsgebietes ist der Karte auf der folgenden Seite zu entnehmen.

Das Untersuchungsgebiet umfasst die nachfolgenden Straßen ganz oder teilweise:
Bamberger Straße, Hauptstraße, Raiffeisenstraße, Rosengarten, Cäcilienstraße, Bahnhofsplatz, Weidenweg, Mainstraße, Fährweg, Laufer Straße, Weinberg, Gäßchen, Herrngasse, Schulstraße, Kirchgasse, Alte Landstraße, Mühlbach, Freiberg, Oberleiterbacher Straße und Am Breiten Rain.

Das Untersuchungsgebiet ist insgesamt ca. 24,4 ha groß und schließt 206 Hauptgebäude und 461 Nebengebäude mit den dazugehörigen Freiflächen ein.

Der flächenmäßige Anteil der einzelnen Nutzungen stellt sich wie folgt dar:

Nutzungen			**Fläche ha**	**Fläche %**
Bebaute Grundstücke mit ihren Freiflächen			18,85	77,38
Davon größere zusammenhängende Freiflächen	2,23 ha	11,85 %		
Davon Gemeinbedarfsflächen	0,11 ha	0,60 %		
Straßenverkehrsflächen			3,42	14,04
Flächen für Bahnanlagen			1,11	4,56
Sonstige Grün- und Freiflächen			0,76	3,12
Wasserflächen			0,22	0,90
Gesamt			24,36	100

VORBEREITENDE UNTERSUCHUNG NACH § 141 ABS. 1 BAUGB



ABGRENZUNG DES UNTERSUCHUNGSGEBIETES

2.1.2 VERFAHREN UND VORGEHENSWEISE SOWIE MITWIRKENDE

Nachfolgend ist der Verfahrensablauf zusammengefasst:

Beschluss über die Antragstellung zur Aufnahme in das Städtebauförderungsprogramm mit der Durchführung von Vorbereitenden Untersuchungen	02.12.1999
Auswahl des Planungsbüros	14.03.2000
Abgrenzung des Untersuchungsgebietes mit der Regierung von Oberfranken	Frühjahr 2000
Beschluss über die Durchführung der Vorbereitenden Untersuchungen und Beauftragung des Planungsbüros	27.04.2000
Ortsübliche Bekanntmachung des vorstehenden Beschlusses	19.05.2000
Erste Besprechung mit Mitgliedern des örtlichen Agenda 21 Arbeitskreises	Ende 2000
Beginn der Bestandserhebungen	Frühjahr 2001
1. Bürgerinformation / Bürgerversammlung zur VU	18.07.2001
Vorstellung erster Ergebnisse im Marktgemeinderat	02.08.2001
Gemeinsamer Ortstermin mit dem Marktgemeinderat	13.08.2001
Planung der konkreten Zusammenarbeit mit den örtlichen Agenda 21 Arbeitskreisen	16.10.2001
Vertiefung der Bestandserhebungen und erste Gespräche im Zusammenhang mit geplanten Bauvorhaben im VU – Gebiet	Herbst 2001
2. Bürgerinformation / Bürgerversammlung zur VU	21.11.2001
Gesonderte Versammlung mit den Gewerbetreibenden im Untersuchungsgebiet	05.12.2001
Erste Diskussion der vorläufigen Planungsziele im Marktgemeinderat	10.01.2002
Fortsetzung der Diskussion der vorläufigen Planungsziele	24.01.2002
Weiterentwicklung der Rahmen- und Maßnahmenplanung	02. / 03.2002
Erstes Gespräch mit betroffenen Fachbehörden zur Abstimmung möglicher Zwischenlösungen für die Staatsstraße im Verlauf der Ortsdurchfahrt	14.03.2002
Vorstellung der Rahmen- und Maßnahmenplanung im Marktgemeinderat	21.03.2002
Informelle Abstimmung der Rahmen- und Maßnahmenplanung mit ausgewählten Fachbehörden	25.03.2002
Fortsetzung der Diskussion der Rahmen- und Maßnahmenplanung im Marktgemeinderat	02.04.2002
Fortsetzung der Diskussion der Rahmen- und Maßnahmenplanung im Marktgemeinderat	23.05.2002
Beschluss zur Beteiligung der Träger öffentlicher Belange	23.05.2002
Beteiligung Träger öffentlicher Belange	06.2002
3. Bürgerinformation / Bürgerversammlung zur VU	09.07.2002
Beschlussfassung zu den Stellungnahmen der Behörden- und Bürgerbeteiligung	01.08.2002
Billigung Abschlussbericht Vorbereitende Untersuchungen	01.08.2002
Satzungsbeschluss über die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes	01.08.2002

Neben dem Einstieg in das Programm der Städtebauförderung dienen die Vorbereitenden Untersuchungen einer langfristigen Konzeptentwicklung, auf dessen Basis Gestaltungsdefizite und funktionale Missstände behoben bzw. positive städtebauliche Merkmale gesichert werden sollen.

Nach der Beauftragung des Planungsbüros durch den Marktgemeinderat wurde mit Hilfe von Ortsbegehungen und ersten Diskussion die weitere Vorgehensweise abgestimmt. In diesem Zusammenhang erfolgte auch bereits die Kontaktaufnahme zur lokalen Agenda 21.

Im Anschluss daran wurden durch das Planungsbüro die ersten Bestandserhebungen durchgeführt, deren Ergebnisse sowohl mit dem Marktgemeinderat und den Bürgern diskutiert wurden. Mit den Mitgliedern des Marktgemeinderates wurden weiterhin Ideen und Problembereiche bei einem Ortstermin besprochen. In diesem Rahmen wurde auch versucht, die Zusammenarbeit mit der lokalen Agenda 21 weiter auszubauen, was bis heute leider nicht in vollem Umfang gelungen ist. Hier fanden auch Treffen mit Vertretern spezieller, für Zapfendorf wichtiger Interessengruppen statt.

Im Herbst 2001 wurde die städtebauliche, objektbezogene und grünordnerische Bestandsaufnahme systematisch ergänzt und abgeschlossen. Die Bestandsaufnahme zur Grünstruktur erfolgte durch einen Fachplaner im Büro des Auftragnehmers. Die in diesem Arbeitsschritt gewonnenen Kenntnisse über Zustand, Struktur und Funktion des Untersuchungsgebietes bilden die notwendige Arbeitsgrundlage für die weiteren Vorbereitenden Untersuchungen. Im Rahmen dieser Bestandsaufnahme konnten natürlich sehr aufschlussreiche Einzelgespräche mit Bürgern, dem Bürgermeister, den Marktgemeinderäten und den Mitarbeitern der Verwaltung sowie Einzelpersonen aus verschiedenen Fachbehörden (z. B. Landesamt für Denkmalpflege) geführt werden.

Untersucht wurden alle einsehbaren Gebäude auf ihre Nutzung sowie auf ihren Zustand und ihre Bedeutung für das Ortsbild; im Zusammenhang mit dieser Arbeit wurden auch die Ausnutzungsdaten und Geschosszahlen ermittelt. Neben dem Planeintrag sind die Ergebnisse in einem Gebäudedatenblatt, das der Gemeinde mit Abschluss der Untersuchungen ebenfalls überlassen wird, festgehalten. Parallel dazu wurden die öffentlichen und privaten Grün- und Freiflächen ermittelt und in ihrer Bedeutung für die Ortschaft bewertet. Bei der Aufnahme des Straßenraums erfolgte auch eine Betrachtung der "Parksituation"; ergänzt wurde dies durch drei Momentaufnahmen zum ruhenden Verkehr an unterschiedlichen, spezifisch ausgewählten Tagen und Uhrzeiten. Die Erfassung der Oberflächenbeläge bildete den Abschluss der Bestandsaufnahmen.

Neben der Auswertung des zur Verfügung stehenden statistischen Materials bzw. der von der Gemeinde überlassenen Planungen und den Vorgaben übergeordneter Fachplanungen bildeten die vorstehend beschriebenen Bestandsaufnahmen das Grundgerüst für die Ermittlung der städtebaulichen Stärken und Defizite sowie der Funktionsmängel.

Da die Verlärmung in Zapfendorf eine große Bedeutung einnimmt, wurde ergänzend zu den o. a. Bestandsaufnahmen durch das beauftragte Planungsbüro eine schalltechnische Betrachtung des Untersuchungsgebietes durchgeführt. Die Ergebnisse fließen in die Argumentation ein und sind im Anhang abgedruckt.

Auf Grundlage dieser Informationen fand eine zweite Bürgerversammlung statt, um so einen kontinuierlichen Informationsfluss zu gewährleisten. Parallel und fortdauernd werden die Ergebnisse im Marktgemeinderat vorgestellt und diskutiert.

Bevor im weiteren Verfahren die offizielle Beteiligung der Fachbehörden stattfand, wurden im Vorfeld informelle Gespräche über den Fortgang und die Zielsetzung der Maßnahme mit den wichtigsten Fachbehörden geführt.

Zum Abschluss des Verfahrens wurden die Träger öffentlicher Belange und die Bürger nochmals an der Planung beteiligt.

Alle Ergebnisse sind in Karten zusammengefasst und werden durch illustrierte Texte erläutert. Dabei bilden Detailanalysen der einzelnen Themenschwerpunkte die Basis der städtebaulichen Rahmenplanung, die Schwerpunkte setzt und Bezüge unter den einzelnen Maßnahmen herstellt.

Abschließend werden die geplanten und erforderlichen Maßnahmen mit einer überschlägigen Kostenschätzung aufgeführt und ein Abgrenzungsvorschlag zur Festsetzung des Sanierungsgebietes entwickelt. Desgleichen wird die zu wählende Art des Sanierungsverfahrens empfohlen.

2.2 BETEILIGUNG DER BÜRGER UND INTERESSE DER BÜRGER

Der Erfolg der Vorbereitenden Untersuchungen und der daraus resultierenden öffentlichen und privaten Sanierungsmaßnahmen ist eng an das Interesse und die Mitwirkungsbereitschaft der Bewohner und Eigentümer geknüpft. Aus diesem Grund wurden die Bürger in verschiedenen Planungsstadien immer wieder über den Fortgang der Planung und die bisherigen Ergebnisse informiert.

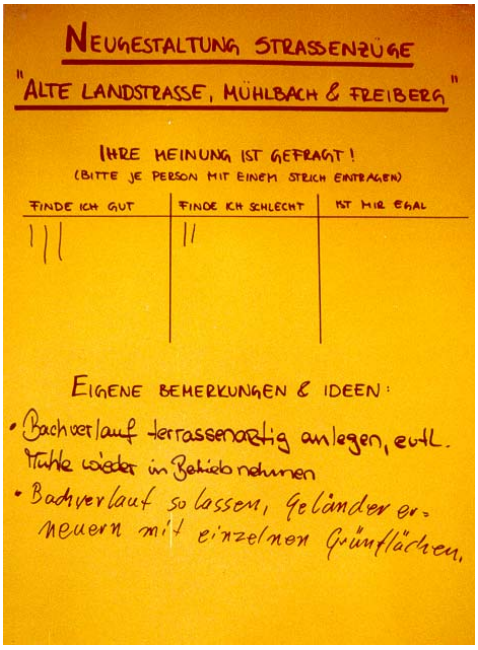
Weitere Gelegenheiten zur Einbindung der Bürger gab es bei den verschiedensten Ortsterminen und den Bestandsaufnahmen des beauftragten Planungsbüros vor Ort. Hier konnten viele Fragen beantwortet und Anregungen aufgenommen und diskutiert werden. Diese "informelle" Form der Bürgerbeteiligung darf in ihrer Bedeutung nicht unterschätzt werden.

Inhaltlich und zeitlich lässt sich der Verlauf der Bürgerbeteiligung wie folgt zusammenfassen:

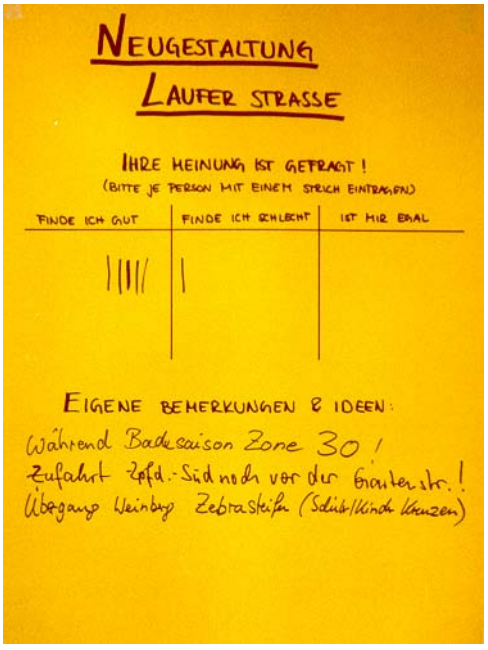
Am 18.07.2001 wurde eine 1. Bürgerversammlung durchgeführt. Hier wurde die Zielsetzung und Vorgehensweise im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen dargestellt. Daneben konnten bereits erste Planungsideen skizziert werden um so den Bürger den möglichen Umfang der städtebaulichen Erneuerungsmaßnahmen zu verdeutlichen.

Ein Treffen mit Vertretern der lokalen Agenda 21 fand am 16.10.2001 statt. Dieses Gespräch diente zur Vorbereitung einer möglichen gemeinsamen Arbeit. Es wurde auch diskutiert, welche Arbeitskreise der lokalen Agenda 21 in die Vorbereitende Untersuchung eingebunden werden könnten. Aus diesem Kreis stammt auch die Idee, für eine beabsichtigte Ordnungsmaßnahme – z. B. detaillierte Objektplanung – Architektur-studenten der Fachhochschule Coburg über einen studentischen Wettbewerb einzubinden. Diese Idee soll im Laufe des Verfahrens, in Abstimmung mit der Regierung von Oberfranken, aufgegriffen werden.

Am 21.11.2001 fand die 2. Bürgerinformation statt. Direkt nach einer vertiefenden Erhebungsphase vor Ort wurden durch das Planungsbüro die Ergebnisse der Erhebung und weiter konkretisierte Planungsideen vorgestellt und mit den Bürgern diskutiert. Zur weiteren Abfrage der Einstellung der Bürger zur Planung, wurden die Planungsvorschläge öffentlich zugänglich ausgehängt. Auf diesen Aushängen konnten die Bürger Zustimmung oder Ablehnung zu den beabsichtigten Maßnahmen eintragen bzw. die Vorschläge durch eigene Anregungen ergänzen.



Aushang Planungsvorschlag
"Alte Landstraße"



Aushang Planungsvorschlag
"Laufer Straße"

Von dieser Möglichkeit wurde nur bedingt Gebrauch gemacht, so dass die nachfolgende "Auswertung" der Einträge sicher nur ein nicht repräsentatives Stimmungsbild zeigt. Es ist auch zu erwarten, dass die Beteiligung der Bürger an der Planung in der Realisierungsphase wegen der Nähe zur Umsetzung und wegen möglicher persönlicher Betroffenheit zunimmt.

Maßnahme	Pro	Contra	Kommentar
Umbau Hauptstraßenzug	2		
Realisierung Westtangente	2		
Neugestaltung Ortsmittelpunkt	3		
Neugestaltung Bahnhofsvorbereich	7		
Neugestaltung "Laufer Straße"	5	1	Geschwindigkeitsbeschränkung während der Badesaison Zebrastreifen im Bereich "Weinberg"
Neugestaltung "Gäßchen"	5		
Erhalt Obstwiesen	1		
Neugestaltung Bushalt Schule	1		
Ausbau "Raiffeisenstraße"	7		
Öffnung Laufer Bach	5	4	
Neugestaltung "Weidenweg"	3		
Zugang Festplatz	2		
Neugestaltung "Kirchgasse"		1	Anlieger beteiligen
Neugestaltung Vorbereich Gaststätten	3		
Neuerrichtung Spielplatz	1	2	Schulstraße zur Spielstraße umbauen 4 pro
Jugendtreff	2	1	

Trotz des nicht repräsentativen Charakters läßt sich festhalten, dass die Öffnung des Laufer Baches im Süden der "Bamberger Straße" – aus welchen Gründen auch immer - umstritten ist. Deutliche Zustimmung erhielt der Bahnhofsvorbereich und die "Raiffeisenstraße" sowie das "Gäßchen".

Ein gesondertes Treffen mit den Gewerbetreibenden aus dem Untersuchungsgebiet fand am 05.12.2001 statt. Im Rahmen dieses Gespräches wurde versucht, die Ansprüche der Gewerbetreibenden – auch bezogen auf die Flächen für den ruhenden Verkehr – mit den Zielen der Städtebauförderung in Einklang zu bringen. Dabei wurde festgehalten, dass die örtlichen Gewerbetreibenden in einen noch zu gründenden Verband ihre Interessen nochmals formulieren müssten. Soweit im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen strukturfördernde Initiativen ins Leben gerufen werden, kann dies durchaus als Erfolg verbucht werden.

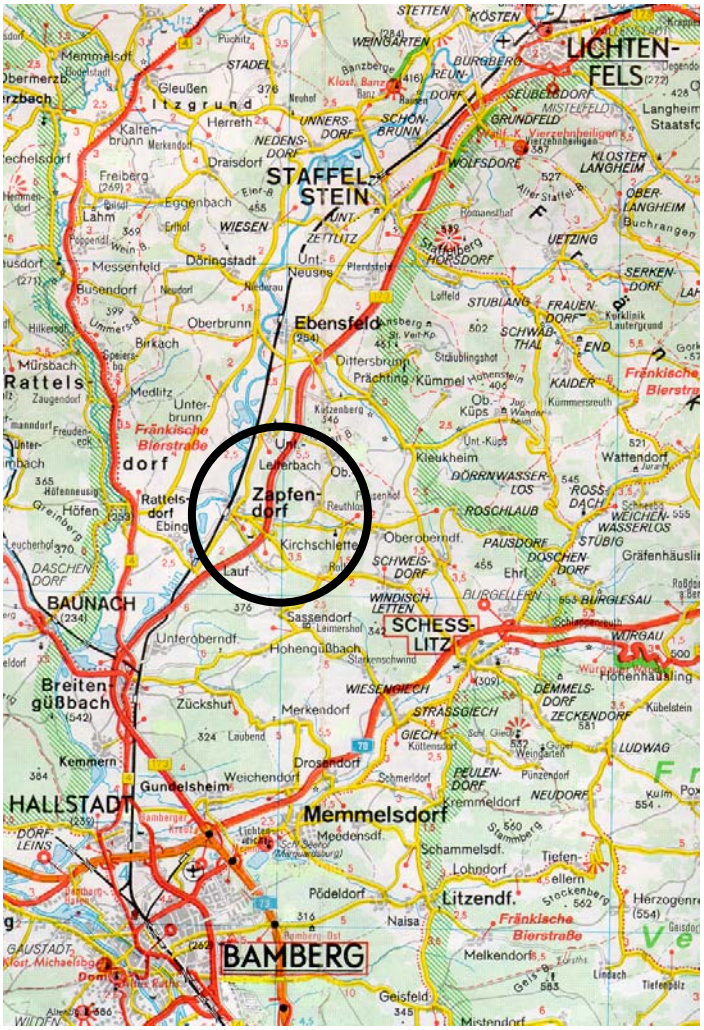
Im weiteren Verlauf der Städtebauförderung ist ein Gesprächskreis mit Grundstücksbesitzern – Grundstücke mit leerstehenden Haupt- und Nebengebäuden – geplant, in dem beispielhafte Nutzungs- und Sanierungskonzepte für die vorstehenden Gebäude aufgezeigt werden.

Am 09.07.2002 fand die 3. Bürgerversammlung parallel zur Beteiligung der Fachbehörden statt. Hier wurde die Rahmen- und Maßnahmenplanung vorgestellt.

Neben diesen "offiziellen" Veranstaltungen fanden verschiedenste Gespräche mit Bauinteressenten im Plangebiet statt. Bisher konnten hier immer Ergebnisse erzielt werden, die eine Einordnung der privaten Investitionen in die Ziele der Vorbereitenden Untersuchungen erwarten lassen. Daneben wurde die Bildung von themenzentrierten Gesprächskreisen angeregt; über die Verwirklichung im Laufe des Verfahrens entscheidet das Bürgerinteresse.

3. RÄUMLICHE, SOZIALE UND STATISTISCHE GRUNDLAGEN UND VORGABEN

3.1 LAGE IM RAUM UND ZIELSETZUNGEN DER REGIONALPLANUNG



Der Markt Zapfendorf liegt im Landkreis Bamberg, ca. 15 km nördlich der kreisfreien Stadt Bamberg. Das Gemeindegebiet gehört zur Planungsregion 4 Oberfranken-West und liegt nördlich des Verdichtungsraumes Bamberg im "Allgemeinen ländlichen Raum".

Zapfendorf ist als Kleinzentrum eingestuft und liegt an der überregionalen Entwicklungsachse "Bamberg - Lichtenfels - Coburg – Landesgrenze Thüringen". Im Zuge der Entwicklungsachse ist auf das "Verkehrsprojekt Deutsche Einheit A 73 Bamberg – Lichtenfels – Erfurt" hinzuweisen; das Raumordnungsverfahren ist positiv abgeschlossen und das Projekt besitzt höchste Priorität. Zapfendorf liegt an der als Verkehrsprojekt Deutsche Einheit konzipierten Hochgeschwindigkeitsstrecke der Bahn München – Nürnberg – Erfurt – Berlin; die Realisierung dieser Strecke ist beabsichtigt; der Realisierungszeitraum ist derzeit nicht absehbar.

Im Kleinzentrum Zapfendorf soll im Versorgungs- und Siedlungskern die Grundversorgungsfunktion für den Nahbereich gesichert und bedarfsgerecht weiter ausgebaut werden.

Für Zapfendorf soll laut Regionalplan insbesondere angestrebt werden:

- die Erweiterung der Versorgungsinfrastruktur
- die Schaffung weiterer nichtlandwirtschaftlicher Arbeitsplätze

Die regionalplanerische Funktion des Marktes Zapfendorf ist laut Regionalplan wie folgt definiert:

- Mittelpunktsfunktion (Kleinzentrum)
- Funktion im Bereich des Bildungs- und Erziehungswesens und der Kultur
- Funktion im Bereich der Erholung

In diesem Zusammenhang weist der Regionalplan auf die nachfolgenden Details hin: Das Tagungshaus "Kloster Maria – Frieden" mit überörtlicher Bedeutung, die möglichen Nachfolgenutzungen im Erholungsbereich für den derzeitigen Sand- und Kiesabbau sowie auf die Lage von Zapfendorf im Fremdenverkehrsgebiet.

Im Regionalplan wird außerdem vermerkt, dass die Siedlungsentwicklung an den Haltestellen der leistungsfähigen schienengebundenen Trassen des Personennahverkehrs besonders forciert werden soll.

Weiterhin wird im Regionalplan auf die Vorrangflächen für Sand- und Kiesabbau (sowie deren Nachfolgenutzung) nördlich und südlich von Zapfendorf hingewiesen.

Südlich von Zapfendorf weist der Regionalplan ein Vorbehaltsgebiet für Windenergienanlagen aus.

Im Kapitel "Technischer Umweltschutz" gibt der Regionalplan Hinweise auf die lufthygienische Vorbelastung und die Belastung durch Verkehrslärm entlang der o. a. Entwicklungsachse.

Zapfendorf liegt im Maintal zwischen Bamberg und Lichtenfels und gehört naturräumlich zum Vorland der nördlichen Frankenalb bzw. zur naturräumlichen Untereinheit Main – Regnitz - Aue. Überwiegend östlich der Bahnlinie befinden sich die Terrassenstufen des Maintales. Dieser Bereich ist aufgrund der günstigen Bedingungen - ebene Lage, hochwasserfrei - bevorzugter Siedlungsraum (Zapfendorf, Unterleiterbach) und wird im übrigen durch eine intensive landwirtschaftliche Nutzung geprägt.

Zapfendorf ist über Bundes-, Staats- und Kreisstraßen sehr gut an das überörtliche Verkehrsnetz angeschlossen. Durch Zapfendorf verläuft die frühere B 173, die zur St 2197 abgestuft wurde. Inzwischen verläuft die B 173 Bamberg-Lichtenfels vierspurig östlich von Zapfendorf durch das Gemeindegebiet.

Von der St 2197 zweigen innerörtlich und im Bereich des Untersuchungsgebietes die nachfolgenden Straßen ab: Die Kr BA 1 ("Herrngasse") Richtung Anschluss B 173 und Scheßlitz, von der außerhalb des Untersuchungsgebietes die Kr BA 47 Richtung Kirchschletten abzweigt; weiterhin die Gemeindeverbindungsstraßen nach Lauf ("Laufer Straße") und Richtung Rattelsdorf ("Mainstraße").

Die nördliche Gemeindegrenze von Zapfendorf bildet gleichzeitig die Grenze zum Landkreis Lichtenfels. Das Gemeindegebiet weist neben Zapfendorf die Gemeindeteile Lauf, Sassendorf, Roth, Oberoberndorf, Kirchschletten, Reuthlos, Oberleiterbach, Unterleiterbach und Weihersmühle auf und hat eine Fläche von 3055 ha, die sich wie folgt aufteilt:

Gemarkung Kirchschletten	235 ha
Gemarkung Lauf	627 ha
Gemarkung Oberleiterbach	456 ha
Gemarkung Oberoberndorf	176 ha
Gemarkung Reuthlos	81 ha
Gemarkung Sassendorf	483 ha
Gemarkung Unterleiterbach	333 ha
Gemarkung Zapfendorf	664 ha

Am 31.12.2000 wohnten im Markt Zapfendorf 5017 Einwohner (Erst- und Zweitwohnsitz).

SANIERUNGSZIEL

Aus den übergeordneten Planungen lassen sich bereits die nachfolgenden Sanierungsziele ableiten:
Die Grundversorgung für den Nahbereich ist zu sichern und auszubauen, die Vorbelastungen im Bereich Lufthygiene und Schall sollen reduziert werden und eine weitere Siedlungsentwicklung (bzw. Nachverdichtung) an Haltestellen des Öffentlichen Personennahverkehrs ist wünschenswert.

3.2 GEMEINDLICHE PLANUNGEN

Für Zapfendorf gibt es einen wirksamen FLÄCHENNUTZUNGSPLAN MIT INTEGRIERTEM LANDSCHAFTSPLAN; ein entsprechender Planauszug ist im Anhang zu finden.

Im wirksamen Flächennutzungsplan ist das Untersuchungsgebiet zum allergrößten Teil als "Gemischte Baufläche" ausgewiesen.; lediglich im Osten und Nordosten sind geringfügige Flächen als "Wohnbauflächen" dargestellt.

Gewerbliche Nutzungen innerhalb des Untersuchungsgebietes sind als solche im Flächennutzungsplan dargestellt; das gilt auch für einen größeren Einkaufsmarkt südlich der Ortsmitte.

Die vorhandenen Gemeinbedarfseinrichtungen und Grünflächen sind erfasst und entsprechend ihrer Nutzung dargestellt.

Zwischen der "Hauptstraße" und der "Oberleiterbacher Straße" ist ein Bodendenkmal in die Planunterlagen eingetragen.

Weiterhin ist auffallend, dass Teile der vorhandenen Wege und Bebauung entlang der Bahnlinie als "Flächen für Bahnanlagen" dargestellt sind. Hinsichtlich der Besitzverhältnisse ist das zutreffend, hinsichtlich der Nutzungsverhältnisse erscheint diese Ausweisung widersprüchlich.

Das Untersuchungsgebiet wird durch den rechtskräftigen BEBAUUNGSPLAN "Am Fährweg" und in Teilen durch den rechtskräftigen BEBAUUNGSPLAN "West" betroffen; auch hier sind entsprechende Planauszüge im Anhang zu finden. Auf die nachrichtliche Übernahme der Bebauungspläne wird hingewiesen.

Mit dem damaligen Bebauungsplan konnten städtebauliche Missstände behoben und eine Firma ausgelagert werden. Somit war die Festsetzung sinnvoller neuer Grundstückszuschnitte möglich. Weiterhin konnte über die Ausweisung einer neuen Erschließungsstraße die Anbindung der rückwärtigen Flächen gewährleistet werden.

Von dieser Erschließungsstraße zweigt ein geplanter Fußweg zum Festplatz ab; über diesen ist das Festgelände auf kürzerem Weg und abseits von Straßen an den Ort angeschlossen.

SANIERUNGSZIEL

Im Bereich der Bahnanlagen sollten Flächenbesitz und Nutzungen abgeglichen werden.
Die geplante Festplatzanbindung ist sinnvoll und zu verwirklichen.

3.3 ORTSGESCHICHTE UND SIEDLUNGSENTWICKLUNG

Die nachfolgenden Ausführungen basieren zu weiten Teilen auf dem Heimatbuch zum 300 - jährigen Jubiläum der Pfarrei Zapfendorf ("Zapfendorf, Landschaft – Geschichte – Kultur", Herausgegeben von Thomas Gunzelmann, Zapfendorf, 1986), einer Quelle, die sich für die Bearbeitung der geschichtlichen Entwicklung als äußerst hilfreich erwiesen hat und im folgenden oft verwendet wird. Lediglich aus Gründen der vereinfachten Lesbarkeit wird auf die jeweilige Angabe von Zitat und Quelle verzichtet; es wird explizit auf Autor und Urheberschaft hingewiesen.

Das Gebiet um Zapfendorf ist altes Siedlungsland. Auf den günstigen Siedlungsplätzen der Flussterrassen des Maintals lassen sich erste Siedlungsnachweise bis in die Steinzeit zurückverfolgen. Bronzebeile, Schmucknadeln und Speerspitzen zeugen von einer Besiedlung in der Bronzezeit um 1300 v. Chr.. Im Bereich von Zapfendorf, Lauf, Oberleiterbach und Reuthlos sind Grabstätten aus der Zeit um 600 v. Chr. (Beginn der Hallstattzeit) zu finden.

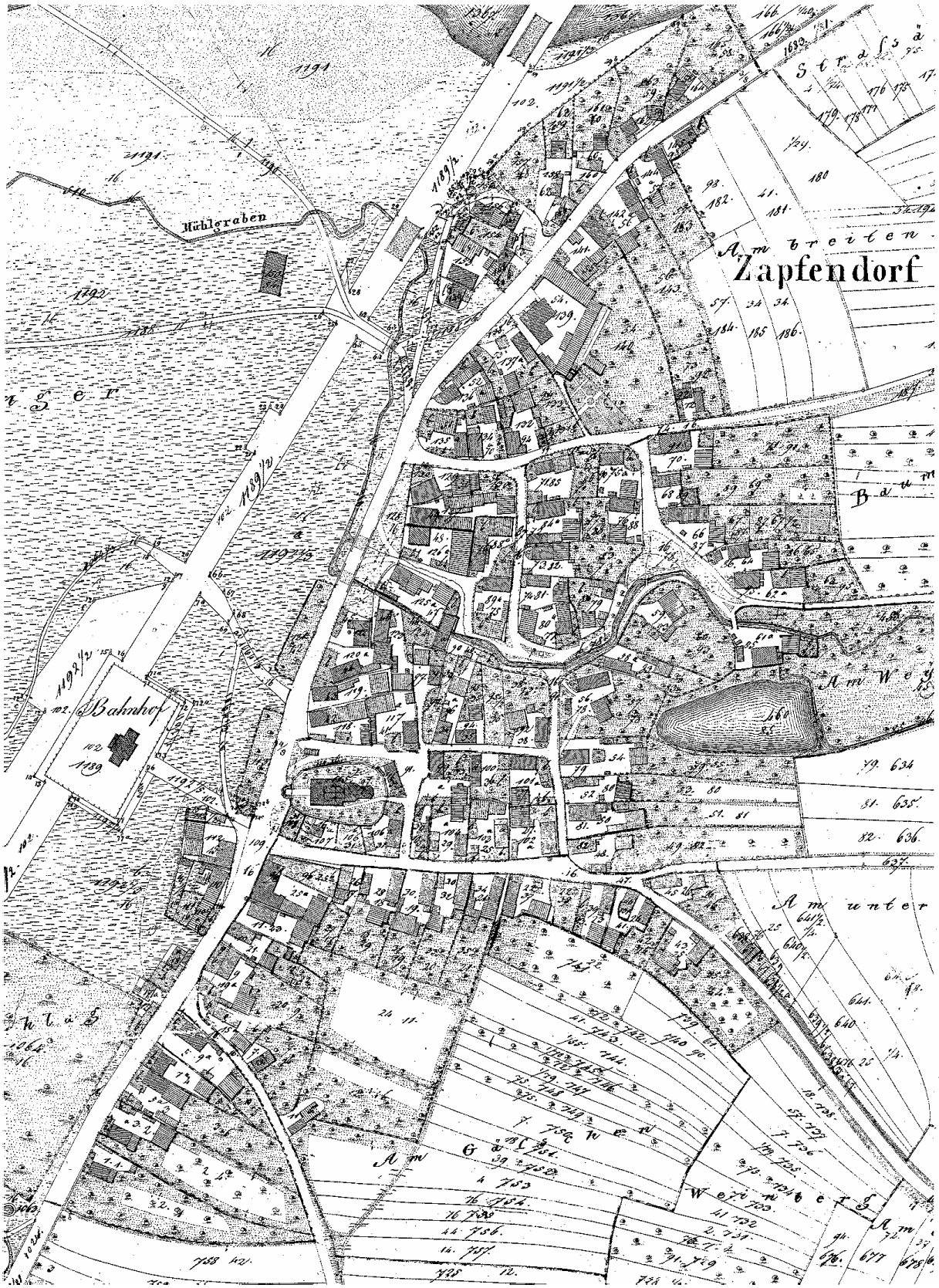
Im Heimatbuch zum 300 - jährigen Jubiläum der Pfarrei Zapfendorf wird davon ausgegangen, dass es siedlungsgeschichtlich begründete Hypothesen für die Gründung von Zapfendorf im Zeitraum von ca. 750 bis 1000 gibt. Nach Angabe des Herausgebers gestatten die vorliegenden Daten und Fakten aber keine weitere Einengung des Zeitraumes.

Die erste urkundliche Belegung kann auf 1244 datiert werden.

Die geschichtliche Entwicklung Zapfendorfs lässt sich im groben Zeitraffer wie nachfolgend zusammenfassen. Soweit einzelne Aspekte im Rahmen der vorliegenden Untersuchung größere Bedeutung haben, wird im Anschluss an die Zusammenfassung nochmals detaillierter darauf eingegangen.

- wechselnde Herrschaft bis ins 14. Jh. (u.a. Grafen von Meran und von Hohentrüdingen)
- 14. Jh. bis 1803 im Besitz des Hochstifts Bamberg: Entwicklung zum lokalen Verwaltungsmittelpunkt
- Zerstörung von Zapfendorf durch schwedische Truppen
- im 19. Jhd. stärkere Bevölkerungsentwicklung; Entwicklung von Gewerbe und Handwerk
- 1846 wird Zapfendorf Bahnstation
- 1879 entsteht eine erste Holzbrücke über den Main (1909 durch eine Eisenbrücke ersetzt)
- Einsetzende Industrialisierung Ende des 19. Jh. (Kiesabbau, Holzbearbeitung, Weidenkocherei, Steinhauerei)
- 1. April 1945: Zerstörung großer Teile Zapfendorfs durch den Beschuss und die anschließende Explosion eines am Bahnhof abgestellten Munitionstransportzuges
- 1965 Verleihung des Marktrechtes
- 1972 Gebietsreform, Entstehung der "Großgemeinde Zapfendorf" durch Eingemeindung der jetzigen Gemeindeteile Kirchschletten, Lauf, Oberleiterbach, Oberoberndorf, Reuthlos, Roth und Sassendorf
- 1978 Eingemeindung der jetzigen Gemeindeteile Unterleiterbach und Weihersmühle

Die Gründung des Bistums Bamberg strahlte als religiöses Zentrum und wirtschaftlicher Mittelpunkt auf den umliegenden Raum aus und war so für das damalige Zapfendorf – obwohl noch zur Mutterkirche Scheßlitz und damit dem Bistum Würzburg gehörend – von großer Bedeutung.



Urkataster, Kartenstand 1851

Um 1680 hat sich die Pfarrei Zapfendorf von der Mutterpfarrei Scheßlitz abgetrennt und wurde somit selbständig. Zu der Zeit wurde Zapfendorf in den damaligen Quellen durch seine Lage am Main und an einer Landstraße beschrieben. Der Main diente Flößern als Transportweg. Die Lage am Fluß ist also ein Vorteil, auf den die Zapfendorfer sich einstellten; ähnliches dürfte für die Landstraße gelten. Zudem haben sich in dieser Zeit Behörden angesiedelt; Zapfendorf war 1685 mit 338 Einwohnern deutlich größer als z. B. Baunach, Scheßlitz oder Lichtenfels.

Im 19. Jahrhundert war in Zapfendorf ein mäßiges Wachstum zu verzeichnen; der eigentliche Wachstumsschub – ablesbar auch an der Bautätigkeit – fand nach dem 2. Weltkrieg statt.

Mitte des 19. Jahrhunderts wurde das Obermaintal mit Zapfendorf an die Eisenbahn (Ludwig – Nord – Süd – Bahn) angeschlossen; die Bahnhofseinweihung erfolgte 1846. Entscheidende industrielle Impulse gingen in Zapfendorf vom Bahnanschluss nicht aus, generell wurde aber die Mobilität der Bevölkerung erhöht.

Für die Zeit ab 1900 lässt sich folgendes festhalten: Es gab mit einem Kaufhaus, einer Metzgerei und einem Sand- und Kieswerk schon 3 Betriebe. Die Landwirtschaftliche Darlehenskasse existiert ab 1907. Seit 1913 wird ein Viehmarkt / Schweinemarkt mit wechselnden Standorten abgehalten: Nach dem 1. Weltkrieg vor der Gaststätte Seelmann, nach dem 2. Weltkrieg zwischen Kirche und Gaststätte (heute Pizzeria). Schon zu dieser Zeit hatte Zapfendorf demnach eine regionale Funktion als "Kleinzentrum".

1939 waren in Zapfendorf 976 Einwohner zu verzeichnen. Danach und während des Krieges ging die Einwohnerzahl zurück. Am 31.03.1945, einen Tag vor dem Großbrand, zählt Zapfendorf 1753 Einwohner; in dieser Zahl sind aber Flüchtlinge und Kriegsgefangene enthalten. Ende 1945, nach der Brandkatastrophe zählte Zapfendorf 840 Einwohner, ein Jahr später 966 Einwohner (1946). 1956 beträgt die Einwohnerzahl 1659. Grund für die schnelle Entwicklung dürfte die Industrialisierung gewesen sein. Im Jahr 1966 beträgt die Einwohnerzahl in Zapfendorf 2035.

Am 1. April 1945 erfolgte ein Luftangriff auf Zapfendorf. Dabei wurde ein seit einigen Tagen auf einem Abstellgleis im Zapfendorfer Bahnhof stehender Munitionszug getroffen. Es folgen zwei große Detonationen, die nahezu die gesamte Ortschaft durch eine Druck- und Feuerwelle zerstören: 163 Wohnhäuser, 102 Scheunen und ca. 300 Nebengebäude sowie die Industriebetriebe werden zerstört. Demzufolge ist in Zapfendorf und somit auch im Gebiet der Vorbereitenden Untersuchungen so gut wie keine Bausubstanz aus der Zeit vor dem 2. Weltkrieg vorhanden. Die heute sichtbare Bausubstanz ist das Resultat des Wiederaufbaus. Das kann durchaus als städtebauliche Besonderheit für eine Gemeinde im ländlichen Raum festgehalten werden.

Als Eigenart der Zapfendorfer Entwicklung ist eine relativ frühe – zumindest für eine ländliche Gemeinde - "Industrialisierung" festzustellen; als Zeitraum dürfen die Jahre von ca. 1880 bis 1930 gelten. Grundlage der Industrialisierung waren die heimischen Rohstoffe.

In Zapfendorf ist eine Weidensiederei (später auch mit dem Schälen von Weiden) um 1880 belegt; Teile der Gebäudlichkeiten stehen noch heute (Rückgebäude Hauptstr.9, giebelseitig an die Bahnlinie angrenzend). Bereits vermutlich 1873 wurde in Zapfendorf eine Ziegelei gegründet, aus der später eine Kalkbrennerei hervorgeht. Nach dem 1. Weltkrieg wurde in Zapfendorf ein großes Sägewerk errichtet. Daneben siedelten während dieses Zeitraumes ein Reihe weiterer kleiner (Handwerks)Betriebe in Zapfendorf an.

Aufgrund der historischen Siedlungsentwicklung – die Parzellenstruktur wurde auch nach der Zerstörung am Ende des 2. Weltkrieges weitgehend beibehalten - ist Zapfendorf als stark verdichtetes Haufendorf zu bezeichnen. Der Extraditionsplan zeigt im Vergleich zur Struktur der umliegenden Gemeindeteile eine verdichtete Siedlungsstruktur auf. Das Grundmuster dieses historischen Siedlungskernes ist bis heute im wesentlichen noch zu erkennen.

Im Laufe der Zapfendorfer Siedlungsentwicklung hat sich der zentrale Verkehrsweg verschoben: In der Vergangenheit wurde der Hauptverkehr über die "Alte Landstraße" abgewickelt. Erst Ende des 19. Jahrhunderts entsteht durch eine Verlegung die neue Hauptstraße am westlichen Ortsrand (die heutige "Hauptstraße" und "Bamberger Straße").

SANIERUNGSZIEL

Der vergleichsweise hohe Anteil von Architektur aus der Zeit des "Wiederaufbaus" und die damit einhergehenden städtebaulichen Vorstellungen sind zu berücksichtigen.
Die Zeitzeugen industrieller Architektur in Zapfendorf verdienen besondere Aufmerksamkeit.

3.4 BEVÖLKERUNGSSTRUKTUR, WOHNUNGSWESEN, EIGENTUMSVERHÄLTNISSE

3.4.1 EINWOHNERDICHTE

Der bebaute Bereich – dies entspricht im wesentlichen den Darstellungen Wohnbaufläche und Gemischte Baufläche im Flächennutzungsplan - des Hauptortes Zapfendorf erstreckt sich über eine Fläche von ca. 120 ha. In diesem Bereich wohnten am 30.06.2001 2957 Menschen. Somit liegt die Einwohnerdichte in Zapfendorf bei ca. 24,6 EW/ha.

Das Gebiet der Vorbereitenden Untersuchungen erstreckt sich über eine Fläche von ca. 24,4 ha. In diesem Bereich wohnten am 30.06.2001 714 Menschen. Somit liegt die Einwohnerdichte im Untersuchungsgebiet bei ca. 29,3 EW/ha.

SANIERUNGSZIEL

Obwohl – wie aufgrund der baulichen Ausnutzung der Grundstücke zu erwarten war – die Einwohnerdichte im Untersuchungsgebiet höher ist als in Zapfendorf, ergeben sich daraus keine besonderen städtebaulichen Probleme wie z. B. eine erforderliche Auflockerung, um die Belichtung und Besonnung für die Bewohner zu verbessern. Belegt ist dies auch weiterhin durch die gute Durchgrünung im Untersuchungsgebiet.

Die Einwohnerdichte im Untersuchungsgebiet bewegt sich somit in einem durchschnittlichen Rahmen für den Kernbereich einer größeren Ortschaft im ländlichen Raum.

3.4.2 BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG UND ALTERSSTRUKTUR

Zum 30.06.2001 wohnen im Kernort Zapfendorf 2957 Einwohner, im Gebiet der Vorbereitenden Untersuchungen 714 Einwohner, d. h. die Vorbereitenden Untersuchungen umfassen ca. 24 % der Bevölkerung des Kernortes. An dieser Stelle sei darauf hingewiesen, dass im folgenden der Begriff des "Kernortes Zapfendorf" aus Gründen der vereinfachten Lesbarkeit durch den Begriff "Zapfendorf" ersetzt wird.

Einwohnerstatistik						
	30.06.01	**31.12.99**	**31.12.95**	**31.12.90**	**31.12.85**	**31.12.80**
Zapfendorf	2.957	2.748	2.783	2.357	2.132	1.944
VU-Bereich	714	712	818	838	889	892

Beim Betrachten der Einwohnerentwicklung im Vergleich zwischen Zapfendorf und dem Geltungsbereich der Vorbereitenden Untersuchungen für den Zeitraum von 1980 bis 2001 fällt auf, dass die Entwicklung der Zahl der Einwohner gegenläufig ist.

Während in Zapfendorf im vorstehenden Zeitraum eine Zunahme von absolut 1.013 Einwohnern bzw. ca. 52 % zu verzeichnen war, hat die Einwohnerzahl im Geltungsbereich der Vorbereitenden Untersuchungen um absolut 178 Einwohner bzw. ca. 20 % abgenommen.

Bei Betrachtung der einzelnen "5 – Jahreszeiträume" liegt die stärkste Einwohnerabnahme im Untersuchungsgebiet im Zeitraum von 1995 – 1999. Von 1999 bis 2001 ist dagegen im Untersuchungsgebiet wieder eine geringe Einwohnerzunahme zu verzeichnen. Augenscheinliche Erklärungen für das beschriebene Phänomen liegen nicht vor.

Altersstatistik						
30.06.01	0-3 Jahre	4-6 Jahre	7-15 Jahre	16-18 Jahre	19-65 Jahre	66-?? Jahre
Zapfendorf	121	92	359	235	1.739	411
VU-Bereich	31	16	66	25	406	170
31.12.99	0-3 Jahre	4-6 Jahre	7-15 Jahre	16-18 Jahre	19-65 Jahre	66-?? Jahre
Zapfendorf	128	96	349	128	1.710	337
VU-Bereich	27	19	62	27	415	162
31.12.80	0-3 Jahre	4-6 Jahre	7-15 Jahre	16-18 Jahre	19-65 Jahre	66-?? Jahre
Zapfendorf	87	75	236	97	1.166	283
VU-Bereich	40	26	83	37	538	168

Bei einem ersten Vergleich zwischen den Jahren 1980 und 2001 fällt auf, dass die Altersgruppen bis zu 18 Jahren in Zapfendorf absolut zugenommen haben, im Gebiet der Vorbereitenden Untersuchungen ist eine gegenläufige Tendenz zu verzeichnen.

Um die Altersstruktur im Gebiet der Vorbereitenden Untersuchungen aussagekräftig auswerten zu können, wird im folgenden – unter Zuhilfenahme der Daten des Bayerischen Landesamtes für Statistik und Datenverarbeitung – ein Vergleich mit der Region Oberfranken – West vorgenommen. Der Datenbezug ist der 31.12.1999; die Einteilung der Altersgruppen ist angepasst.

	unter 6 Jahre		6 – 15 Jahre		16 – 18 Jahre		19 – 65 Jahre		über 65 Jahre	
	absolut	Prozent	absolut	Prozent	absolut	Prozent	absolut	Prozent	absolut	Prozent
Oberfranken - West	37381	6,18	65022	10,75	20827	3,44	383261	63,36	98439	16,27
Zapfendorf	224	8,15	349	12,70	128	4,66	1710	62,23	337	12,26
VU-Bereich	46	6,46	62	8,71	27	3,79	415	58,29	162	22,75

Beim Vergleich der Daten fällt zunächst auf, dass Zapfendorf in den Altersgruppen bis zu 18 Jahren immer über dem Durchschnitt der Region und in der Altersgruppe über 65 Jahre unter dem Durchschnitt der Region liegt. Insgesamt kann somit für Zapfendorf von einer, für die weitere gemeindliche Entwicklung günstigen Altersstruktur gesprochen werden.

Diese positive Aussage wird durch die gemeindliche Statistik zu Geburten und Wanderungen gestützt: In den letzten 15 Jahren hatte Zapfendorf immer einen Geburtenüberschuss und Wanderungsgewinne zu verzeichnen.

Für das Gebiet der Vorbereitenden Untersuchungen ist festzuhalten, dass die Altersgruppen bis zu 18 Jahren immer einen geringeren Anteil darstellen als in Zapfendorf. Im Vergleich zur Region zeigen sich nur in der Altersgruppe 6 – 15 Jahre nennenswerte Unterschiede: Das Untersuchungsgebiet hat hier einen um ca. 2 % geringeren Anteil.

Die Altersgruppe von 19 – 65 Jahren nimmt im Untersuchungsgebiet einen um ca. 4 % geringeren Anteil als im Hauptort Zapfendorf ein; im Vergleich zur Region beträgt der vorstehende Unterschied ca. 5 %.

In der Altergruppe über 65 Jahre liegt der prozentuale Anteil der Bevölkerung im Untersuchungsgebiet um ca. 10 % höher als in Zapfendorf; im Vergleich zur Region beträgt der vorstehende Unterschied ca. 6 %.

SANIERUNGSZIEL

Für das Gebiet der Vorbereitenden Untersuchungen kann demzufolge festgehalten werden, dass die Altersstruktur deutlich ungünstiger als in Zapfendorf bzw. der Vergleichsregion ist: Die jungen, nachwachsenden Altersschichten sind schwächer vertreten und der ältere Teil der Bevölkerung überwiegt. Das allgemein zu konstatierende gesellschaftliche Problem der Überalterung der Innenstadt- und Kernbereiche trifft also auch auf das Untersuchungsgebiet zu.

Um einer weiteren einseitigen Entwicklung der Altersstruktur und der Abnahme der Einwohnerzahl entgegenzuwirken, muss mit den zukünftigen Sanierungsmaßnahmen die Attraktivität des Gebietes generell und vor allem für junge Familien gestärkt werden.

3.4.3 HAUSHALTSGRÖSSEN

Mit Hilfe der statistischen Daten aus der Gemeindeverwaltung konnten für das Untersuchungsgebiet die Haushaltsgrößen (Einwohner pro Wohneinheit) im Vergleich der Jahre 1980 und 2001 ermittelt werden.

Einwohner pro Wohneinheit / Haushaltsgrößen **1980 / VU**											
	0- Pers. Haushalt Leer!	1- Pers. Haushalt	2– Pers. Haushalt	3– Pers. Haushalt	4– Pers. Haushalt	5– Pers. Haushalt	6– Pers. Haushalt	7– Pers. Haushalt	8– Pers. Haushalt	Gesamt	Durchschnitt
absolut	5	47	96	55	50	28	17	2	4	304 WE	2,9 EW/WE
Prozent	1,64	15,45	31,57	18,09	16,45	9,21	5,59	0,65	1,31	100	

Die Statistik zeigt, dass 1980 die 2 – Personen Haushalte deutlich überwiegen und dass ein vergleichsweise hoher Anteil von 3- und 4 – Personen Haushalten festzustellen ist. Die Zahl der 1 – Personen Haushalte ist im Vergleich zum Bundes- und Landesdurchschnitt gering. Bemerkenswert sind Haushaltsgrößen und deren prozentualer Anteil ab 5 Personen und mehr.

Einwohner pro Wohneinheit / Haushaltsgrößen **2001 / VU**											
	0- Pers. Haushalt Leer!	1- Pers. Haushalt	2– Pers. Haushalt	3– Pers. Haushalt	4– Pers. Haushalt	5– Pers. Haushalt	6– Pers. Haushalt	7– Pers. Haushalt	8– Pers. Haushalt	Gesamt	Durchschnitt
absolut	22	91	99	51	43	15	3	1	0	325 WE	2,2 EW/WE
Prozent	6,77	28,0	30,46	15,69	13,23	4,62	0,92	0,31	0	100	

Die Tabelle macht deutlich, dass der Wohnungsleerstand im Plangebiet im Vergleich zu 1980 signifikant zugenommen hat und dass die Zahl der 2- Personen Haushalte immer noch deutlich überwiegt (wenngleich mit einem kleinen Rückgang). Gleiches gilt für die

3- und 4 – Personen Haushalte. Die Zahl der Haushalte mit 5 und mehr Personen hat dagegen abgenommen. Die Zahl der 1 – Personen Haushalte ist bemerkenswert gestiegen.

SANIERUNGSZIEL

Um einer weiteren Zunahme des Wohnungsleerstandes entgegenzuwirken, muss die zukünftige Sanierung zu einer Attraktivitätssteigerung des Gebietes beitragen. Des weiteren ist eine nachfrageorientierte und bedarfsgerechte Umgestaltung des Wohnraumes im Untersuchungsgebiet in der Sanierungsplanung zu berücksichtigen.

Die sonstigen Zahlen zur Haushaltsgröße weichen nicht soweit vom statistischen Durchschnitt ab, dass sich daraus eine zwingende Sanierungsstrategie ergeben würde; es gilt vielmehr das allgemeine Ziel: Stabilisierung der Haushaltsgrößen und Förderung familiengerechten Wohnens.

Ein Vergleich mit der Gesamtsituation in Zapfendorf ist aufgrund der Datenlage leider nur für das Jahr 1980 möglich:

Einwohner pro Wohneinheit / Haushaltsgrößen **1980 / Zapfendorf**											
	0- Pers. Haushalt Leer!	1- Pers. Haushalt	2– Pers. Haushalt	3– Pers. Haushalt	4– Pers. Haushalt	5– Pers. Haushalt	6– Pers. Haushalt	7– Pers. Haushalt	8– Pers. Haushalt	Gesamt	Durchschnitt
absolut	16	69	163	125	125	57	41	7	11	614 WE	3,2 EW/WE
Prozent	2,60	11,24	26,55	20,36	20,36	9,28	6,68	1,14	1,79	100	

Im Vergleich zum Untersuchungsgebiet kann für 1980 ein noch größerer prozentualer Anteil der Haushalte mit 4 und mehr Personen festgehalten werden; somit ergibt sich zwangsläufig eine insgesamt höhere Belegungsdichte.

3.4.4 AUSLÄNDERANTEIL

Daten zum Ausländeranteil liegen in der Gemeindeverwaltung nur für die Jahre ab 1999 vor und sind nachfolgenden aufgeführt.

Ausländerstatistik					
30.06.01	Ausländer	Deutsche	**31.12.99**	Ausländer	Deutsche
Zapfendorf	62	2.957	Zapfendorf	69	2.748
VU - Bereich	20	714	VU - Bereich	25	712

Im Jahr 2001 liegt der Anteil der Ausländer an der Zapfendorfer Bevölkerung bei ca. 2 %, im Untersuchungsgebiet bei knapp 3 % und damit jeweils weit unter dem in Bayern durchschnittlichen Anteil der Ausländer an der Bevölkerung.

SANIERUNGSZIEL

Im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen dient diese Erhebung nur der Vollständigkeit. Zukünftige Planungen und / oder Maßnahmen sind nicht beeinflusst.

3.4.5 WOHNUNGEN UND WOHNGEBÄUDE

Die anschließende Tabelle gibt einen Überblick über die Entwicklung des Bestandes an Wohngebäuden und Wohnungen. Die Datenbasis ist leider lückenhaft und für Teilbereiche dünn.

	Zapfendorf		Untersuchungsgebiet	
Jahr	Wohngebäude	Wohnungen	Wohngebäude	Wohnungen
1980		614		304
1988	1.003	1.398		
1993	1.122	1.618		
1997	1.217	1.794		
2000	1.280	1.872		
2001			ca. 206	325

In Zapfendorf ist eine kontinuierliche Steigerung der Wohngebäude und Wohnungen zu verzeichnen. Für das Untersuchungsgebiet lässt sich eine geringfügige Zunahme der Wohneinheiten festhalten.

Ein Vergleich mit Hilfe von Planunterlagen, die ungefähr den Planstand des Jahres 1970 widerspiegeln, zeigt auf, dass von 1970 bis heute die Zahl der Wohngebäude im Untersuchungsgebiet um ca. 40 zugenommen hat.

Demzufolge kann festgehalten werden, dass innerhalb des Untersuchungsgebietes keine gravierenden Veränderungen bei der Gebäudezahl stattgefunden haben. Dies ist auch nach örtlicher Inaugenscheinnahme so. Die Zunahme von ca. 40 Gebäuden während gut 30 Jahren ist als natürliche und harmonische Entwicklung durch Ersatz, Umnutzung und Nachverdichtung zu bezeichnen.

SANIERUNGSZIEL

Zukünftige Planungen und / oder Maßnahmen sind durch vorstehende Ergebnisse nicht beeinflusst.

3.4.6 EIGENTUMSVERHÄLTNISSE

Die Besitzstrukturen und Eigentumsverhältnisse sind für Sanierungsmaßnahmen von Bedeutung. Kommunaler Grundbesitz kann auf sehr kurzem und direkten Weg in Sanierungsmaßnahmen einbezogen werden. Eigentümer, die auf ihren Grundstücken oder zumindest in der Ortschaft wohnen, haben durchschnittlich ein stärkeres Interesse an der Sanierung und Pflege ihres Anwesens als weit entfernt wohnende Grundstückseigentümer.

Aus vorstehenden Gründen sind unter Zuhilfenahme der Statistiken des Marktes Zapfendorf die Eigentumsverhältnisse (alle bebauten und unbebauten Grundstücke) im Gebiet der Vorbereitenden Untersuchungen erhoben worden.

Grundstückseigentümer	absolut	prozentual
Privatbesitz	210	76,64 %
davon auf dem Grundstück wohnend	*152*	*72,38 %*
davon in Zapfendorf wohnend	*45*	*21,43 %*
davon außerhalb Zapfendorf wohnend	*13*	*6,19 %*
Markt Zapfendorf	47	17,15 %
Kirche	4	1,46 %
Gesellschaften (inkl. Banken)	5	1,82 %
Deutsche Bahn AG	5	1,82 %
Freistaat Bayern	1	0,37 %
Landkreis Bamberg	2	0,73 %
davon Eigentümergemeinschaften *mit mehr als 2 Eigentümer*	*10*	*3,65 %*
Gesamt	274	100 %

Wie die Tabelle zeigt, befinden sich ca. 76 % der Grundstücke im Privatbesitz. Davon wohnen ca. 72 % der Eigentümer auf dem eigenen Grundstück und ca. 21 % der Eigentümer in Zapfendorf; insgesamt wohnen also ca. 93 % der Grundstücksbesitzer in Zapfendorf. Der Anteil der außerhalb Zapfendorfs wohnenden Grundstücksbesitzer ist mit ca. 6 % sehr niedrig.

Der Markt Zapfendorf besitzt mit ca. 17 % einen nicht unerheblichen Grundstücksanteil im Gebiet der Vorbereitenden Untersuchungen.

Die vorstehend aufgeführten Faktoren erleichtern die Sanierungsabsichten.

SANIERUNGSZIEL

Größter "sonstiger" Grundstückseigentümer – und deshalb auch separat aufgeführt – ist die Deutsche Bahn AG. Schon alleine daraus wird deutlich, dass der Deutschen Bahn AG eine besondere Rolle zukommen könnte. Diese Vermutung wird durch die Lage und Größe des Grundbesitzes ("Raiffeisenstraße") noch gestützt. Wegen der später beschriebenen Planungsabsichten sind gesonderte Verhandlungen zu führen.

3.5 WIRTSCHAFTSSTRUKTUR UND GEBÄUDENUTZUNG

3.5.1 GEBÄUDENUTZUNG

Nachfolgend wird die Art der baulichen Nutzung im Untersuchungsgebiet dargestellt. Die Einstufung erfolgt nach äußerer Inaugenscheinnahme im Rahmen der Bestandserhebung und schließt somit kleine Ungenauigkeiten, die für das Gesamtergebnis aber nicht von Bedeutung sind, ein.

	Hauptgebäude		Nebengebäude		HG+NG	
Nutzung	**abs.**	**in %**	**abs.**	**in %**	**abs.**	**in %**
Wohnen	165,25	80,2	16	3,5	181,25	27,2
Ladengeschäft	6,0	2,9	8,5	1,8	14,5	2,2
Dienstleistungen	10,25	5,0	1,5	0,3	11,75	1,8
Handwerk	2,5	1,2	12,0	2,6	14,5	2,2
Brauerei	0	0,0	5,0	1,1	5,0	0,7
Gastronomie	6,5	3,2	4,0	0,9	10,5	1,6
Landwirtschaft	4,0	1,9	41,0	8,9	45,0	6,7
kommunale Einr.	3,5	1,7	5,0	1,1	8,5	1,3
Kirche	1,0	0,5	0	0,0	1,0	0,1
Garage, Carport	1,75	0,9	142	30,8	143,75	21,5
Lager	0	0,0	8,5	1,8	8,5	1,3
Sonstiges	0,25	0,1	214,5	46,5	214,75	32,2
Leerstand	5,0	2,4	3,0	0,7	8,0	1,2
	206	100	**461**	100	**667**	100

Bei den absoluten Zahlen resultieren die Stellen hinter dem Komma aus Mehrfachnutzungen einzelner Geschosse (v. a. Erdgeschoss). Beispielsweise schlägt sich eine Erdgeschossnutzung mit Gaststätte, Laden und Wohnen zahlenmäßig wie folgt nieder: 0,25, 0,25 und 0,5.

Bezogen auf die Hauptgebäude dominiert- wie zu erwarten - eindeutig die Wohnnutzung. Der prozentuale Anteil gewerblicher Nutzungen liegt bei den Hauptgebäuden zusammen bei ca. 14 %, bei den Nebengebäuden zusammen bei ca. 17,5 %.

Insgesamt spiegeln die Zahlen des örtliche Bild eines Wohnstandortes im ländlichen Raum wider. Ebenso geht die Nahversorgungsfunktion von Zapfendorf aus den Zahlen hervor: Gewerbliche Nutzungen bzw. vertikale Nutzungsmischungen sind - vor allem entlang der "Bamberger Straße" und der "Hauptstraße" – im erforderlichen Umfang vorhanden.

Der Leerstand von Haupt- und Nebengebäuden ist aus den Zahlen abzulesen, aber noch nicht besorgniserregend hoch. Kombiniert man diese Zahlen mit den Werten leerstehender Wohneinheiten gemäß Kapitel 3.4.3 ist aber dennoch ein dringender Handlungsbedarf zu erkennen.

SANIERUNGSZIEL

Erhalt der Nutzungsmischungen und Entwicklung von Konzepten zur Behebung des Gebäudeleerstands bzw. zur weiteren Unterstützung der "Wohnfunktion" im Untersuchungsgebiet.

3.5.2 WIRTSCHAFTSSTRUKTUR

In Zapfendorf sind folgende Bereiche des Handwerks- und Dienstleistungsgewerbes z.T. mehrfach vorhanden:
Bäcker, Konditor, Metzger, Friseur, Schlosser, Elektro-, Heizungs- und Sanitärinstallateur, Maler, Zimmerer, Fliesenleger, Gärtner, Schreiner, Steinmetz, Maurer, Werkzeugmacher, Landmaschinenmechaniker, Berufe im Kfz-Bereich.

Nach einer Auflistung der Gemeindeverwaltung aus dem März 2001 gibt es in Zapfendorf 38 Betriebe mit jeweils mehr als 5 Beschäftigten; insgesamt stellen diese Betriebe nach der o. a. Ermittlung 726 Arbeitsplätze. Bei den kleineren Betrieben geht der Markt Zapfendorf nach einer groben Ermittlung von weiteren ca. 470 Arbeitsplätzen aus, so dass in Zapfendorf insgesamt ca. 1200 Arbeitsplätze (bei einer Einwohnerzahl von ca. 5000 Personen) zur Verfügung stehen.

Nach einer Statistik des Landesarbeitsamtes Bayern betrug im Jahr 1998 die Einpendlerquote 53,6 % und die Auspendlerquote 79,4 %. Somit liegt – nach der gleichen Statistik – die Einpendlerquote in Zapfendorf unter dem Durchschnitt des Landkreises Bamberg (59,8 %); die Auspendlerquote liegt ebenfalls unter dem Landkreisdurchschnitt (84,1%). Bei der Quote der Auspendler gehört Zapfendorf zu den ganz wenigen Gemeinden im Landkreis, die unter dem Landkreisdurchschnitt liegen. Es kann also festgehalten werden, dass es in Zapfendorf für die ortsansässige Bevölkerung geringfügig mehr Arbeitsplatzmöglichkeiten oder Arbeitsplatzangebote gibt als in den anderen Gemeinden im Landkreis. Obwohl die Arbeitsmarktsituation auch in Zapfendorf sicher verbesserungsbedürftig ist, kann die Zapfendorfer Ausstattung mit Arbeitsplätzen im Vergleich zum umgebenden Raum als durchschnittlich gut bezeichnet werden.

Außerhalb des Gebietes der Vorbereitenden Untersuchungen liegen in Zapfendorf mehrere größere Betriebe mit einer nennenswerten Zahl an Arbeitsplätzen. Zu erwähnen sind hier Unternehmen aus den Bereichen Holz- (Parkett- und Palettenfertigung, Fenster- und Türenherstellung sowie Verwertung) und Milchverarbeitung (Bayerische Milchindustrie und Bay. Milchunion) und Betonbau, die qualifizierte, handwerklich geschulte Arbeitskräfte beschäftigen (Stand Frühjahr 2001: ca. 300 Arbeitsplätze). Die beeinträchtigenden Auswirkungen dieser Betriebe auf das Untersuchungsgebiet betreffen den Untersuchungsbereich Verkehr: Der Liefer- und Schwerverkehr für Teile dieser Betriebe berührt das Untersuchungsgebiet.
Insgesamt waren im Gemeindegebiet von Zapfendorf 1998 798 sozialversicherungspflichtige Arbeitnehmer beschäftigt, davon 548 im produzierenden Gewerbe und 159 im Handel- und Dienstleistungsbereich.

Im Anhang zu diesem Bericht ist eine "Schallschutzberechnung Gewerbelärm" – erstellt durch das unterzeichnende Büro – abgedruckt. Der Berechnung kann entnommen werden, dass die Orientierungsrichtwerte nach der DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau) tags eingehalten und nachts nur im Bereich des Bahnhofes geringfügig überschritten werden.

Der Markt Zapfendorf hat im Sommer 2001 die existierenden Gewerbeanmeldungen ermittelt. Auf Grund der Adressen der Anmelder konnte die Zahl der Gewerbeanmeldungen auf das Gebiet der Vorbereitenden Untersuchungen heruntergebrochen werden; diese statische Herangehensweise deckt sich nahezu komplett mit den Ergebnissen der Bestandserhebungen. Die Diskrepanz zur Statistik der Gebäudenutzung erklärt sich durch die Tatsache, dass einige der Nutzungen von außen nicht erkennbar sind, da die Nutzung z. B. nur Büroräume benötigt und diese durchaus auch in der Wohnung liegen können.

Demzufolge können für das Untersuchungsgebiet die nachfolgenden gewerblichen Nutzungen festgehalten werden:

Gewerbe	Anzahl	Gewerbe	Anzahl
Lebensmittel / Groß- u. Einzelh.	2	Drogeriemarkt	1
Bäckerei	2	Apotheke	1
Getränkevertrieb	2	Kosmetik, Fußpflege	1
Metzgerei	3	Änderungsschneiderei	1
Gaststätten / Cafe / Eisdiele	10	Sonnenstudio	1
Sparkassen und Banken	3	Fuhrunternehmen, Baustoffh.	1
Versicherung, Bausparen	4	Steinmetzbetrieb	1
Elektrohandel	3	Pflasterarbeiten	1
Friseur	3	Maler u. Lackierer	1
Boten- u. Kurierdienst	2	Heimwerkerbedarf	1
Kerzen und Bilder	2	Deutsche Bahn	1
Werbe- u. Geschenkartikel	1	Fahrzeuge Gebrauchthandel	1
Zeitschriften, Tabak	1	Kleinmöbelhandel	1
Imbiss	1	Textilien	1
Gärtnerei	1	Massagepraxis	1
Viehhandel	2	Heizungsbau u. Installation	1
Versandhausagentur	1	Sonstige	3
Fahrschule	2		

Im Gebiet der Vorbereitenden Untersuchungen sind also 64 Gewerbeanmeldungen zu verzeichnen.

Aus dieser Übersicht wird auch deutlich, dass der Ortskern von Zapfendorf alle Einrichtungen zur Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs vorhält. Neben der Grundversorgung werden in Teilen auch Güter des gehobenen Bedarfs angeboten.

SANIERUNGSZIEL

Erhalt und Entwicklung der Funktion des Marktes Zapfendorf als Arbeitsplatzstandort.
Entwicklung eines Verkehrskonzeptes, das den Liefer – und Schwerverkehr berücksichtigt.

4. STÄDTEBAULICHE BESTANDSAUFNAHME UND ANALYSE

4.1 ORTSBILD

In die Wahrnehmung eines Ortsbildes fließen die verschiedensten Faktoren - von der landschaftlichen Umgebung bis hin zu Baudetails – ein. Das daraus entstehende spezifische Ortsbild wird nachfolgend beschrieben und analysiert.



Ortsansicht von Norden



Ortsansicht von Norden mit Bahnlinie und den im Westen liegenden gewerblichen Flächen

4.1.1 ORTSRÄNDER UND LANDSCHAFTLICHE UMGEBUNG

Zapfendorf liegt im Maintal zwischen Bamberg und Lichtenfels und gehört naturräumlich zum Vorland der nördlichen Frankenalb bzw. zur naturräumlichen Untereinheit Main – Regnitz - Aue. Überwiegend östlich der Bahnlinie befinden sich die Terrassenstufen des Maintales. Dieser Bereich ist aufgrund der günstigen Bedingungen – vergleichsweise ebene Lage und überwiegend hochwasserfrei - bevorzugter Siedlungsraum (Zapfendorf, Unterleiterbach).

Die freie Flur außerhalb der bebauten Ortslagen ist durch eine intensive landwirtschaftliche und forstwirtschaftliche Nutzung geprägt.



Ortsansicht von Süden mit Staatsstraße und Bahnlinie

Die bebaute Ortslage von Zapfendorf wird im Westen durch die Bahnlinie begrenzt; westlich der Bahnlinie findet lediglich gewerbliche und industrielle Nutzung statt. In nördlicher und südlicher Richtung findet die Bebauung keinen natürlichen oder vorgegebenen Abschluss und hat sich so in den letzten Jahrzehnten weiter in die ehemalige Feldflur entwickelt. In östlicher Richtung mit dem leicht ansteigenden Gelände bildet die vierspurige Bundesstraße B 173 mit den dazugehörigen Schallproblemen die Grenze der baulichen Entwicklung.

Am östlichen Ortsausgang – Richtung Anschluss zur B 173 – haben sich weitere gewerbliche und industrielle Nutzungen angesiedelt. Am südöstlichen Ortsrand liegt ein großes Warmwasser Freibad mit Sportanlagen. Weitere Sportanlagen sind am nördlichen Ortsausgang anzutreffen.

Zapfendorf ist demnach im Westen und im Osten durch Verkehrstrassen hart und geradlinig von der umgebenden Flur abgegrenzt. Mit dieser Abgrenzung sind auch gravierende schalltechnische Probleme verbunden.



Ortsansicht von Osten mit trennender B 173 / Hangbrücke



"Kanalisierter" Teil des Mühlbaches

Von Osten bzw. von Südosten kommend fließen der Aspach bzw. der Laufer Bach durch die bebaute Ortslage Richtung Main. Der Aspach – auch Mühlbach genannt – ist im Untersuchungsgebiet erlebbar. Hier bieten sich gute Möglichkeiten zu einer ökologischen und gestalterischen Aufwertung. Der Laufer Bach ist mit Ausnahme eines ganz kurzen Stückes – von der Bamberger Straße bis zur Bahnlinie – im Untersuchungsgebiet verrohrt. Das Sanierungspotenzial ist demnach sehr hoch.

Das eigentliche Untersuchungsgebiet geht ohne erkennbaren oder trennenden Übergang in die restliche bebaute Ortslage über.



4.1.2 ORTSSTRUKTUR

Die weithin sichtbare städtebauliche Dominante Zapfendorfs ist der Kirchturm der katholischen Pfarrkirche. Aber auch die gewerbliche Prägung Zapfendorfs ist aus der Ferne durchaus noch sichtbar.



Ortsansicht von Süden mit Pfarrkirche



Ortsansicht von Süden mit gewerblicher Nutzung

Das Zentrum von Zapfendorf wird heute eindeutig durch die katholische Kirche, das Pfarrhaus und das renovierte und vergrößerte Rathaus geprägt. Die Gebäude sind ohne Platzanlage um eine groß dimensionierte Straßenkreuzung angeordnet. In diesem unmittelbaren Kirchenumfeld waren früher auch die Schule angesiedelt. Dieser Bereich wurde vormals insgesamt durch den ummauerten Kirchhof dominiert.

Heute ist hier allerdings der für die Zeit des Wiederaufbaus nach dem 2. Weltkrieg typische Gestaltungswille erkennbar: Die Gebäude wurden von den Verkehrsflächen abgerückt und erhielten einen grünen Vorbereich.

Von hier aus ist auch der Bahnhof – gestalterisch eine unbefriedigende Lösung – einsehbar. Zum Bereich des Rathauses gehören auch gegenüberliegend die Zweckbauten der Feuerwehr und des Bauhofes mit den davor angeordneten Parkplätzen.



Bahnhof



Bauhof

Eine weitere Dominante im Untersuchungsgebiet stellt der Aspach / Mühlbach mit den begleitenden und dazugehörigen Straßenzügen – "Mühlbach", "Freiberg" und "Alte Landstraße" dar. Die versteckte Lage erlaubt ein Erkennen erst auf den zweiten Blick, gewährleistet aber andererseits ein hohes Gestaltungspotenzial und eine große Bedeutung für die Bevölkerung.



"Mühlbach" aus Richtung Westen



"Mühlbach" aus Richtung Osten mit der Überbauung durch die Obstkelter

Nachhaltig prägt sich auch der Hauptstraßenzug – "Bamberger Straße" und "Hauptstraße" – mit den Geschäften und Läden ein. Die wichtige Versorgungsfunktion von Zapfendorf als Kleinzentrum wird hier deutlich, gleichzeitig sind aber auch funktionelle Mängel im Straßenraum zu erkennen.

Insgesamt ist Zapfendorf stark durch seine Lage an Transportwegen - früher der Main und eine Landstraße, dann später die Bahn – geprägt. Der Einfluss dieser Transportwege spiegelt sich noch heute wider bzw. die heutigen Transportwege prägen Zapfendorf erneut, aber in anderer Form (z. B. schalltechnische Probleme). Tatsächlich stellt der fließende und ruhende Verkehr – zumindest bezogen auf die Hauptachsen "Bamberger Straße", "Hauptstraße" und "Herrngasse" – einen Schwerpunkt im Erleben des Zapfendorfer Ortsbildes dar.

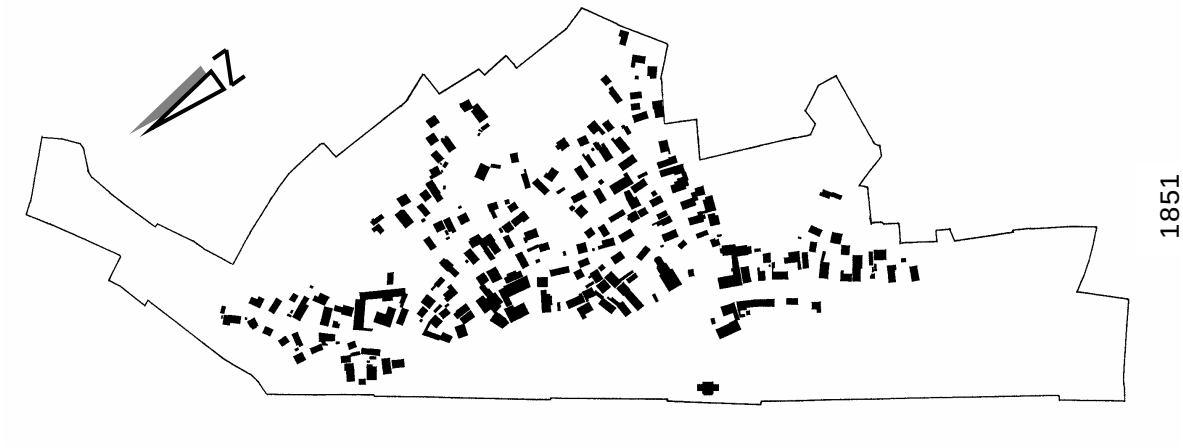
Abgesehen von kleinen Ausnahmen ist im Untersuchungsgebiet keine große oder zentrale Platzanlage anzutreffen.

Aufgrund der historischen Siedlungsentwicklung – die Parzellenstruktur wurde auch nach der Zerstörung am Ende des 2. Weltkrieges weitgehend beibehalten - ist Zapfendorf als stark verdichtetes Haufendorf zu bezeichnen. Räumlich erstreckt sich dieser Bereich vor allem von der "Herrngasse" bis zur "Oberleiterbacher Straße". Der Extraditionsplan zeigt im Vergleich zur Struktur der umliegenden Gemeindeteile eine verdichtete Siedlungsstruktur auf. Das Grundmuster dieses historischen Siedlungskernes ist bis heute im wesentlichen noch zu erkennen.

Auf der nachfolgenden Seite sind drei Schemaskizzen abgedruckt, die den Gebäudebestand zum Zeitpunkt des Urkatasters (ca. 1851), im Zeitraum ca. 1932 und den heutigen Gebäudebestand wiedergeben.


N
2001


N
1932


N
1851

Aus den Skizzen wird deutlich, dass sich die räumliche Grundstruktur im Kernbereich des Untersuchungsgebietes ("Herrngasse" bis "Oberleiterbacher Straße") nicht geändert hat sowie dass die allermeisten Gebäude aus der Zeit des Urkatasters durch Neubauten (2. Weltkrieg!) ersetzt worden sind.

Weiterhin lässt sich aus den Skizzen die bauliche Entwicklung ablesen. Zum Zeitpunkt des Urkatasters begann die Bebauung im Süden ungefähr auf der Höhe des heutigen Edekamarktes und endete im Norden ungefähr auf Höhe der Straße "Am Breiten Rain". Dabei war der Kernbereich des "Haufendorfes" bereits damals besiedelt, während westlich des Hauptstraßenzuges nur wenige Gebäude standen: Der Bahnhof, wenige Gebäude im Bereich der Kirche und eine größere Siedlungsinsel im Bereich des heutigen "Fährweg" (wohl eine Fährleute- und Fischersiedlung). Wie älteren Karten zu entnehmen ist, reichte der Verlauf des Maines im Westen in weiten Teilen auch bis an den Hauptstraßenzug, so dass das Fehlen einer Bebauung hier auch erklärlich ist.



Siedlung Fährweg



Cäcilienstraße

Ein Vergleich mit einem Planstand, der ungefähr dem Jahr 1932 zuzuordnen ist, macht deutlich, dass der Bereich westlich des Hauptstraßenzuges zwischenzeitlich annähernd so bebaut ist, wie er heute anzutreffen ist. Die Siedlungserweiterung im Bereich der "Cäcilienstraße" ist weitestgehend vollzogen bzw. zur Gänze bereits parzelliert; gleiches gilt für die Siedlungserweiterung am südlichen Ortsausgang in der Straße "Rosengarten".

Der Vergleich mit dem Jahr 1932 macht aber auch deutlich, dass die damals anzutreffende Bebauung im Kernbereich des Untersuchungsgebietes zum allergrößten Teil noch der Situation zu Zeiten des Urkatasters entspricht.

Ein Planstand von ca. 1965 zeigt die nachfolgenden Ortserweiterungen auf: Die Bebauung des "Breiten Raines" und erste weitere Entwicklungen in nordöstlicher Richtung, erste Anfänge einer baulichen Verdichtung im Bereich des "Gäßchens" und den Beginn der Siedlungsentwicklung im Süden von Zapfendorf.

Im Planstand von 1932 bzw. 1965 zeichnen sich bereits die heute ansässigen gewerblichen und industriellen Nutzungen ab.

SANIERUNGSZIEL	Behebung gestalterischer und funktioneller Mängel im eigentlichen Ortsmittelpunkt. Ökologische und gestalterische Aufwertungen an den beiden Bächen. Beseitigung funktioneller Mängel am Hauptstraßenzug unter Berücksichtigung und Sicherung der Versorgungssituation. Sicherung der historisch überlieferten räumlichen Grundstruktur und Berücksichtigung der Siedlungsentwicklungen – Zapfendorfer Spezifika - unmittelbar vor und nach dem 2. Weltkrieg.

4.1.3 STRASSEN- UND PLATZRÄUME

Neben der Bebauung wird das Ortsbild auch durch die einzelnen Straßen- und Platzräume bestimmt, die nachfolgend einzeln beschrieben und bewertet werden. Der stichpunktartige Beschrieb entwickelt sich dabei von Süd nach Nord und umfasst auch einige wenige Straßen, die nicht im Untersuchungsgebiet liegen, aber sinnvollerweise in das Sanierungsgebiet aufzunehmen wären.

Bamberger Straße

- ohne besondere Gestaltqualität, zusätzlich mit Mängeln im funktionalen Bereich
- optisches "Signal" zur Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit ist am Ortseingang nicht vorhanden
- mit der Annäherung an den Ortsmittelpunkt nimmt die Bedeutung und Qualität der an den Straßenraum angrenzenden Bauten zu; diese beginnen den Straßenraum zu fassen (Raumkante)
- reichlich dimensionierte Fahrbahnbreiten



Bamberger Straße, südlicher Eingang

Rosengarten

- in der jüngeren Vergangenheit neu gestaltete Anliegerstraße ohne gestalterische oder funktionale Mängel

Raiffeisenstraße

- derzeit Privatstraße ohne öffentliche Widmung (Voraussetzung für eine öffentliche Gestaltung sind also erst zu schaffen)
- ohne besondere Gestaltqualität, zusätzlich mit Mängeln im funktionalen Bereich
- Erscheinungsbild durch angrenzende Nutzungen deutlich beeinträchtigt



Raiffeisenstraße von Süden

Cäcilienstraße

- hohe Gestaltqualität, Straßenraum durch Baukörper gefasst, einheitliches Siedlungsbild
- in der jüngeren Vergangenheit neu gestaltete Anliegerstraße ohne gestalterische oder funktionale Mängel
- gute Begrünung und Mischung der verschiedenen Verkehrsarten auf einer Fläche können als Vorbild für weitere Anliegerstraßen dienen

Bahnhofsplatz

- ohne besondere Gestaltqualität, zusätzlich mit Mängeln im funktionalen Bereich
- optisches "Signal" zur Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit nicht vorhanden
- reichlich dimensionierte Fahrbahnbreiten

Laufer Straße

- ohne besondere Gestaltqualität, zusätzlich mit geringen Mängeln im funktionalen Bereich

Weinberg

- ohne besondere Gestaltqualität und ohne funktionale Mängel
- ist Bestandteil der wichtigen Fußwegeverbindung über das Gäßchen

Gäßchen (als Verkehrsfläche nur zu Teilen im Untersuchungsgebiet)

- ohne besondere Gestaltqualität und ohne funktionale Mängel im Gesamtverlauf
- Bedeutung im Fußwegenetz
- Gefahrenstelle an der Fußgängerquerung Herrngasse

Herrngasse

- gute Gestaltqualität durch die Fassung des Straßenraumes mit Baukörpern
- hohes Verkehrsaufkommen verhindert Erleben der Gestaltqualität
- funktionelle Mängel

Schulstraße

- ohne besondere Gestaltqualität, zusätzlich mit Mängeln im funktionalen Bereich

Ortsmittelpunkt

- kleine Grünanlage vor dem Rathaus mit Gestaltqualität
- stellt Verbindung zwischen Rathaus und Kirche her und schließt an den ummauerten Kirchhof an
- gestalterische Mängel im rückwärtigen Bereich des ummauerten Kirchhofs
- gestalterische Mängel (Vielfalt der Oberflächen) im gesamten Bereich (Vom Kirchhof über Rathauseingang bis zu gegenüberliegenden Parkplatz)



Ortsmittelpunkt in Blickrichtung Rathaus

Kirchgasse

- Straßenraum durch Baukörper gefasst, bietet somit Voraussetzungen für hohe Gestaltqualität, Siedlungsbild der früheren dörflichen Nutzung
- Mischung der verschiedenen Verkehrsarten auf einer Fläche
- Bedeutung im Fußwegenetz, fußläufige Anbindung der Kirche
- funktionelle Mängel



Kirchgasse in Richtung Osten

Alte Landstraße

- Straßenraum durch Baukörper gefasst, bietet somit Voraussetzungen für hohe Gestaltqualität, Siedlungsbild der früheren dörflichen Nutzung
- Mischung der verschiedenen Verkehrsarten auf einer Fläche
- Bedeutung im Fußwegenetz
- funktionelle Mängel

Mühlbach

- Straßenraum durch Baukörper und Bachlauf gefasst, bietet somit Voraussetzungen für hohe Gestaltqualität, Siedlungsbild der früheren dörflichen Nutzung
- Mischung der verschiedenen Verkehrsarten auf einer Fläche
- Bedeutung im Fußwegenetz
- funktionelle Mängel



Mühlbach in Richtung Osten

Freiberg

- Straßenraum durch Baukörper und Bachlauf gefasst, bietet somit Voraussetzungen für hohe Gestaltqualität, Siedlungsbild der früheren dörflichen Nutzung
- Mischung der verschiedenen Verkehrsarten auf einer Fläche
- Bedeutung im Fußwegenetz
- funktionelle Mängel



Freiberg in Richtung Nordwesten

Oberleiterbacher Straße

- in der jüngeren Vergangenheit neu gestaltete Sammelstraße ohne gestalterische oder funktionale Mängel

Am Breiten Rain (als Verkehrsfläche nur zu Teilen im Untersuchungsgebiet)

- durch einheitliches Siedlungsbild gefasster Straßenraum bietet Ansatz für besondere Gestaltqualität
- zusätzlich mit geringen Mängeln im funktionalen Bereich

Hauptstraße

- ohne besondere Gestaltqualität, zusätzlich mit Mängeln im funktionalen Bereich
- optisches "Signal" zur Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit ist am Ortseingang nicht vorhanden
- einzelne Abschnitte mit Bedeutung und Qualität der an den Straßenraum angrenzenden Bauten (z.B. Aufweitung vor den Gaststätten bei der Einmündung Oberleiterbacher Straße); diese beginnen den Straßenraum zu fassen (Raumkante)
- reichlich dimensionierte Fahrbahnbreiten

Weidenweg

- durch Siedlungsbild gefasster Straßenraum bietet Ansatz für Gestaltqualität
- Bedeutung im Fußwegenetz
- zusätzlich mit geringen Mängeln im funktionalen Bereich

Mainstraße

- ohne besondere Gestaltqualität, zusätzlich mit Mängeln im funktionalen Bereich
- reichlich dimensionierte Fahrbahnbreiten

Fährweg

- ohne besondere Gestaltqualität, zusätzlich mit Mängeln im funktionalen Bereich
- nordöstlicher Teil des Fährweges: Bedeutung im Fußwegenetz

Der vorstehende Beschrieb macht deutlich, dass es in Zapfendorf keine größeren Platzbereiche gibt. Lediglich zwischen Kirche und Rathaus liegt eine kleine öffentliche Grünfläche. Das gegenüberliegende Pendant vor dem Pfarrhaus ist nicht öffentlich zugänglich und wird demnächst durch ein kirchliches Gemeinschaftshaus überbaut.
Diese Anordnung der Bebauung zeigt die Ideale des Städtebaus aus der Zeit des Wiederaufbaus; die notwendige Bedeutung wird ihnen heute leider noch nicht zugemessen.

Der öffentliche Stadtboden – umfasst im wesentlichen die gesamten Verkehrsflächen – ist nahezu komplett asphaltiert. Geringe Ausnahmen bilden die Randbereiche (Fußwege und Stellplätze), der in der jüngeren Vergangenheit ausgebauten Ortsstraßen. Die "Oberleiterbacher Straße" ist in den Kreuzungsbereichen durch den Einbau von Granitpflaster gestaltet. Die "Raiffeisenstraße" (ohne öffentliche Widmung) ist in Teilbereichen noch mit altem Granitpflaster bzw. mit einer wassergebundenen Decke ausgebaut.
Vorbereiche vor öffentlichen Gebäuden sind mit unterschiedlichsten Arten von Betonsteinpflaster mit verschiedenen Granitvorsätzen und in verschiedener Farbigkeit hergestellt.

SANIERUNGSZIEL

Die vorstehend beschriebenen gestalterischen und funktionellen Mängel sind zu beheben.
Dabei ist ein durchgehendes Konzept zur Gestaltung des Stadtbodens zu entwickeln.

4.2 BAUSUBSTANZ

4.2.1 BAUZUSTAND UND DENKMALWERT

Um die erforderlichen Erneuerungsmaßnahmen an den Gebäuden im Untersuchungsgebiet beurteilen zu können, wurde eine Bewertung der Gebäudesubstanz (von außen!) durchgeführt. Die gebäudebezogenen Ergebnisse sind in einem Gebäudedatenblatt festgehalten und wurden im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen der Gemeinde als komplette Sammlung aller Gebäudedatenblätter übergeben.

Die Bausubstanz ist dabei in die vier nachfolgenden Bewertungsgruppen eingeordnet:

gut	• Neubauten und sanierte Gebäude; keine Maßnahmen erforderlich
mittel	• Geringe Modernisierungsmaßnahmen bzw. Renovierungen erforderlich (z. B. Fenstererneuerung, Fassadenanstriche, Ausbesserungen etc.)
schlecht	• Umfassende Modernisierungsmaßnahmen bzw. Renovierungen erforderlich, z. T. aufgrund konstruktiver Probleme (statische Mängel, Dachdeckung, Feuchteschäden, Putzschäden etc.)
gefährdet	• Sofortmaßnahmen zur Sicherung bzw. Sanierung erforderlich (unbewohnte und einsturzgefährdete Gebäude)

Die Bestandsaufnahme hat die nachfolgenden Ergebnisse erbracht:

Bauzustand	Hauptgebäude		Nebengebäude		Haupt- u. Nebengeb.	
	Absolut	Prozent	Absolut	Prozent	Absolut	Prozent
gut	152	73,8	206	44,7	358	53,7
mittel	49	23,8	203	44,0	252	37,8
schlecht	4	1,9	50	10,9	54	8,1
gefährdet	1	0,5	2	0,4	3	0,4
Gesamt	206	100	461	100	667	100

Wie aufgrund der baulichen Zapfendorfer Besonderheit – nahezu die komplette Bausubstanz innerhalb des Untersuchungsgebietes stammt aus der Zeit nach 1945 – zu erwarten war, überwiegt bei den Hauptgebäuden der "gute" und "mittlere" Bauzustand eindeutig; lediglich ca. 2,5 % der Hauptgebäude sind hinsichtlich des Bauzustandes als "schlecht" oder "gefährdet" einzuordnen. Bei den Nebengebäuden zeichnet sich mit einer graduellen Verschiebung die gleiche Situation ab; hier liegt der Anteil der "schlechten" oder "gefährdeten" Bausubstanz bei ca. 11,5 %.

Der etwas höhere, vorstehend beschriebene prozentuale Anteil bei den Nebengebäuden weist auch darauf hin, dass für Teile der Nebengebäude keine Nutzungen mehr vorhanden sind, und somit verringerte Unterhaltsleistungen zu einem schlechteren Bauzustand führen.

Baudenkmäler

Historische Gebäude und Baudenkmäler überliefern als Zeitzeugen wichtige Informationen sowie eine hohe städtebaulich – architektonische Qualität und sind zudem auch Identifikationselemente für die Ortschaft.

Im Untersuchungsgebiet ist die Denkmalpflege unter zwei Gesichtspunkten zu betrachten. Einerseits ist durch die nahezu komplette Zerstörung der Ortschaft am Ende des 2. Weltkrieges der Bestand an Baudenkmälern aus der Zeit vor dem Krieg zwangsläufig gering, andererseits gibt es in Zapfendorf nennenswerte Beispiele für Architektur und Städtebau aus der Zeit des "Wiederaufbaus".

Zunächst sollen die Baudenkmäler nach dem Verzeichnis des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege aufgeführt werden; entsprechende Eintragungen finden sich auch in den Planunterlagen:

- Alte Landstraße, Wegkapelle mit vier Holzsäulen, 18. Jhd
- Alte Landstraße 2, Aufsatz eines Bildstocks, 1. Hälfte 18. Jhd
- Hauptstr. 2, Kath. Pfarrkirche St. Peter und Paul, 1734 – 36, 1948 – 49 erweitert, mit Ausstattung, Ummauerung des Kirchhofs mit Abstützungen, 18. Jhd.
- Hauptstraße, gegenüber Nr. 15, Barockmarter, 1. Hälfte 18. Jhd.
- Hauptstr. 16, Wohnhaus, Sandsteinquader, Mitte 19. Jhd.
- Hauptstr. 18, Gasthaus, Sandsteinquaderbau, um 1870
- Herrngasse, bei Nr. 12, Bildstock, bez. 1741



Hauptstraße 16 und 18

Städtebau und Architektur aus der Zeit des Wiederaufbaus bzw. kurz vor dem 2. Weltkrieg – derzeit ohne Eintragung in eine Denkmalliste – findet sich vor allem in folgenden Bereichen:

- Die Siedlungserweiterung im Bereich der "Cäcilienstraße"
- Die Siedlungserweiterung am südlichen Ortsausgang in der Straße "Rosengarten"
- Die Bebauung des "Breiten Raines"
- Ansätze der Bebauung im Bereich des Ortsmittelpunkts (Rücknahme der Baufluchten von der Straßenkante).

SANIERUNGSZIEL	Zur Nutzung und demzufolge Sicherung der Bausubstanz bei Nebengebäuden sind beispielhafte Nutzungskonzepte (Vorbildfunktion) anzustreben. Fragen der Denkmalpflege sind auch vor dem Zeithintergrund "Wiederaufbau" zu betrachten.

4.2.2 BAUDICHTE

Die Erhebungen vor Ort ermöglichen eine Berechnung der Grund- und Geschossflächenzahl für die einzelnen Grundstücke. Die Berechnung erfolgt nach den Vorschriften der BauNVO.

Grundflächenzahl GRZ	Anzahl absolut	Anzahl in Prozent
bis 0,2	11	5,6 %
bis 0,4	55	27,6 %
bis 0,6	46	23,1 %
bis 0,8	44	22,1 %
bis 1,0	43	21,6 %
über 1,0	0	0 %
Gesamt	199	100 %

56,3 % der Grundstücke weisen eine GRZ bis maximal 0,6 auf und entsprechen somit den Ausnutzungsdaten eines Mischgebietes laut BauNVO. Bei den restlichen 43,7 % der Grundstücke liegt die GRZ zwischen 0,6 und 1,0.

Geschossflächenzahl GFZ	Anzahl absolut	Anzahl in Prozent
bis 0,2	32	17,1 %
bis 0,4	78	41,7 %
bis 0,6	35	18,7 %
bis 0,8	22	11,8 %
bis 1,0	12	6,4 %
über 1,0	8	4,3 %
Gesamt	187	100 %

Die unterschiedliche Gesamtzahl der Grundstücke in beiden Tabellen ist dadurch bedingt, dass manche Grundstücke nur mit Nebengebäuden bebaut sind und somit für diese keine GFZ ermittelt wurde.

Hinsichtlich der Geschossflächenzahl entsprechen alle Grundstücke den Ausnutzungsdaten eines Mischgebietes laut BauNVO. Die Gruppe mit einer GFZ bis 0,4 (58,8 %) dominiert.

Die Grundstücke mit einer GRZ zwischen 0,6 und 1,0 liegen vornehmlich im Kernbereich des Untersuchungsgebietes zwischen der "Oberleiterbacher Straße" und der "Herrngasse". Es handelt sich somit häufig um Grundstücke mit landwirtschaftlich genutzter Bausubstanz; d. h. die Vielzahl der Nebengebäude erhöht die GRZ. Bestätigt wird dies auch durch eine vergleichsweise niedrige Geschossflächenzahl in diesem Bereich.

Weitere Grundstücke mit einer hohen GRZ liegen in der "Cäcilienstraße". Bedingt durch den städtebaulichen Charakter dieser Siedlung ist hier auch eine vergleichsweise hohe GFZ gegeben.

SANIERUNGSZIEL

Trotz einiger dicht bebauter Bereiche bzw. hoch ausgenutzter Grundstücke leitet sich aus dieser Erhebung kein städtebaulicher Handlungsbedarf ab, da Zapfendorf als eine Gemeinde im ländlichen Raum genügend Ausgleichs- und Freiflächen in unmittelbarer Nähe aufzuweisen hat. Zudem würden planmäßige "Entkernungen" das typische örtliche Erscheinungsbild im verdichteten Kernbereich – Wohnhaus mit landwirtschaftlichen Nebengebäuden – beeinträchtigen. Bei Modernisierungen oder Umnutzungen zu Wohnzwecken bei den o. a. Gebäuden spricht aber im Einzelfall auch nichts gegen eine Erhöhung der grundstücksbezogenen Freiflächen, um so den zukünftigen Wohnwert zu steigern.

4.2.3 GESTALTUNG DER BAUKÖRPER UND BAULICHE BESONDERHEITEN

Die Qualität des Ortsbildes ist nicht nur Lebensqualität für alle Bürger, sondern auch Standortqualität für das heimische Gewerbe und den Handel. Demzufolge ist die Qualität des Ortsbildes zu erhalten und zu verbessern, zumal gerade in den 60er und 70er Jahren aufgrund anderer Leitbilder heute als störend empfundene Veränderungen an Fassaden und Baukörpern vorgenommen wurden.

Die für das Untersuchungsgebiet im allgemeinen typische historische Form der Baukörper ist schlicht und rechteckig, ohne große Vor- und Rücksprünge und / oder Vorbauten. Bei landwirtschaftlichen Anwesen ist der Eingangsbereich an der Hauslängsseite manchmal hervorgehoben. Entsprechend schlicht ist im Regelfall auch die Gestaltung der Fassaden.

Im Kernbereich des Untersuchungsgebietes ist noch eine größere Anzahl (ehemaliger) landwirtschaftlicher Hofstellen anzutreffen. Es handelt sich dabei in der Regel um sogenannte Zwei- und Dreiseithöfe, die für das heutige Ortsbild von großer Bedeutung sind. Die Anwesen sind durch stattliche landwirtschaftliche Nebengebäude geprägt, bei denen die Gestaltqualität oftmals höher als bei den Hauptgebäuden ist. Dies ist sicher auch durch das Fehlen eines vermeintlichen Modernisierungsdrucks – im Gegensatz zu den Hauptgebäuden – bestimmt. Insofern sind Erhaltungs- und damit Nutzungskonzepte für diese Gebäude im Rahmen der Sanierung von besonderer Bedeutung.

Die Einzelheiten der baulichen Gestaltung sind den Gebäudedatenblättern zu entnehmen, die im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen erstellt und der Gemeinde übergeben wurden. Eine wertende gestalterische Einordnung der Gebäude ist den Planunterlagen zu entnehmen.

Nachfolgend sind einige ausgewählte bauliche Besonderheiten im Zapfendorfer Ortsbild gesondert erwähnt; die Reihenfolge der Aufzählung entspricht keiner Wertigkeit. Bei möglichen Ordnungs- und Sanierungsmaßnahmen ist in diesem räumlichen Umfeld besondere Aufmerksamkeit auf die Baukörper zu legen:

- Katholische Pfarrkirche
- Wegkapelle an der "Alten Landstraße"
- "Fabrikantenvilla" der Holzwerke (außerhalb des Untersuchungsgebietes)
- Bahnhofsplatz 1 ("Heimatstil")
- Bamberger Straße 11
- Bamberger Straße 13 ("Natursteinfassade")
- Bamberger Straße 34 ("Natursteinfassade")
- Hauptstraße 9, Rückgebäude (Weidensiederei)
- Hauptstraße 12 ("Natursteinfassade")

- Hauptstraße 16 ("Sandsteinquaderbau")
- Hauptstraße 18 ("Sandsteinquaderbau")
- Hauptstraße 26, Rückgebäude ("Eishaus" der Brauerei)
- Hauptstraße 29 ("Natursteinfassade")
- Hauptstraße 30 ("Natursteinfassade")
- Herrngasse 2 ("Pfarrhaus")
- Herrngasse 6 ("Natursteinfassade")
- Kirchgasse 9 ("Natursteinfassade")



"Fabrikantenvilla"



Eishaus der Brauerei



Weidensiederei



Bahnhofsplatz 1



Kirchgasse 9

Bei der vorstehenden Aufstellung ist auffällig, dass in Zapfendorf eine größere Anzahl von Wohngebäuden mit Natursteinfassaden vorzufinden sind; es handelt sich dabei um einen meist grob behauenen Stein aus dem "Sassendorfer Bruch". Die Bauzeit dieser Gebäude ist ungefähr dem Jahr 1930 zuzuordnen.

Insgesamt gilt, dass die ortsgestalterischen Anforderungen auch ihren Niederschlag in der Fassadengestaltung, Materialwahl und den Baudetails nicht nur der o. a. Einzelgebäude finden müssen. Dies sollte über eine umfassende Beratung der Bau- und Modernisierungsinteressenten im Rahmen eines kommunalen Förderprogramms gewährleistet werden.

Im Untersuchungsgebiet sind die Gebäude im Regelfall mit roten Tonziegeln gedeckt; in Ausnahmefällen ist auch eine Deckung mit dunklen Ziegeln und dunklem Welleternit vorzufinden. Soweit die Bausubstanz im wesentlichen unverändert geblieben ist, überwiegt das Satteldach mit einer Dachneigung um 45 °. Bei diesem Gebäudetypus ist der Dachüberstand an Traufe und Ortgang sehr gering gehalten und unterstreicht die gute Gestaltqualität.

Soweit an Gebäuden größere Erhaltungs- und / oder Modernisierungsmaßnahmen vorgenommen wurden, sind die o. a. beschriebenen schlüssigen Proportionen und der harmonische Eindruck durch die Verwendung ortsunüblicher und vorgefertigter Baueinzelheiten bzw. Baumaterialien (z. B. Fenster, Türen, Balkone, Einfriedungen, Wetterschutzverkleidungen) leider öfter gestört. Diese Gebäude sind in den Planeinträgen kenntlich gemacht und werden demzufolge hier nicht einzelnen aufgezählt.

Bei der Sanierung und Modernisierung privater Gebäude bzw. bei öffentlichen Maßnahmen, die an private Gebäudevorbereiche angrenzen, ist der Übergangsbereich zwischen privatem und öffentlichem Grund und gestalterischen Gesichtspunkten einzubeziehen. Tore, Türen, Zäune, Mauersockel etc. sind mit der Neugestaltung abzustimmen.

SANIERUNGSZIEL

Die für das Ortsbild besonderen Gebäude sind zu erhalten. Bei einer möglichen Modernisierung ist ein entsprechend sensibler Umgang mit der bedeutsamen Bausubstanz angezeigt; gleiches gilt für die Nebengebäude. Hier ist die Entwicklung von Nutzungskonzepten von besonderer Bedeutung für den anzustrebenden Erhalt.
Nicht explizit erwähnte, aber nahezu unverändert erhalten gebliebene Beispiele kleinbäuerlicher Architektur sind mit besonderer Aufmerksamkeit zu erhalten und weiterzuentwickeln.
Die Zeugen der industriellen Architektur sind zu erhalten.

4.3 VERKEHR

4.3.1 VERKEHRSNETZ

Zapfendorf und somit auch das Untersuchungsgebiet ist sehr gut an das überörtliche Verkehrsnetz angeschlossen. Über die "Herrngasse" (Kreisstraße BA 1) besteht ein Anschluss an die vierspurig ausgebaute Bundesstraße B 173, die zukünftige Bundesautobahn BAB A 73. Weiterhin verläuft durch das Untersuchungsgebiet als "Hauptstraßenzug" die Staatsstraße 2197.

Von der St 2197 zweigen innerörtlich und im Bereich des Untersuchungsgebietes die nachfolgenden Straßen ab: Die Kr BA 1 ("Herrngasse"), von der außerhalb des Untersuchungsgebietes die Kr BA 47 Richtung Kirchschletten abzweigt; weiterhin die Gemeindeverbindungsstraßen nach Lauf ("Laufer Straße") und Richtung Rattelsdorf ("Mainstraße").

Zapfendorf liegt an der als Verkehrsprojekt Deutsche Einheit konzipierten Ausbaustrecke der Bahn München – Nürnberg – Erfurt – Berlin; die derzeitige Bahnlinie Bamberg – Hof. Das Planfeststellungsverfahren für die Maßnahmen der ABS Nürnberg – Ebensfeld im Planungsabschnitt Hallstadt – Zapfendorf ist noch nicht abgeschlossen. Über diese Linie bestehen gute Verbindungen nach Bamberg und Lichtenfels.

Die gute und ortsnahe Anbindung an das überörtliche Verkehrsnetz und die damit einhergehende Auslastung bedingt für Zapfendorf und das Untersuchungsgebiet neben den augenscheinlichen Vorteilen z. T. gravierende schalltechnische Probleme. Aus diesem Grund wurde durch das beauftragte Büro eine rechnergestützte Schallschutzberechnung durchgeführt; die entsprechenden Rasterausdrucke sind dem Bericht im Anhang beigefügt.

Eine Auswertung dieser Berechnungen zeigt die nachfolgenden Ergebnisse:
Bezogen auf die Orientierungsrichtwerte der DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau) kann für den Bereich von der Bahnlinie bis zur ersten Bauzeile östlich des "Hauptstraßenzuges" tags eine Überschreitung der Richtwerte sowohl im "Mischgebiet" als auch im "Allgemeinen Wohngebiet" festgehalten werden. Für den innenliegenden Bereich der "Cäcilienstraße" und des "Rosengarten" werden die Richtwerte für ein "Mischgebiet" tags in Teilen eingehalten. Für die Nachtstunden gilt eine analoge Aussage.
Die Situation im Bereich der "Herrngasse" ist vergleichbar; auch hier ist eine Überschreitung der Richtwerte für die Tages – und Nachtzeit festzuhalten.

Bei dem geplanten Ausbau der Hochgeschwindigkeitsstrecke sind entlang der Bahnlinie aktive Schallschutzmaßnahmen vorgesehen, die in die Berechnung des derzeitigen Ist – Zustandes nicht eingeflossen sind. Bezogen auf den Bahnlärm sind dadurch geringfügige Verbesserungen in den Bereichen unmittelbar hinter den Schallschutzwänden zu erwarten.

Im Jahr 1994 hat der Markt Zapfendorf ein Verkehrsgutachten erstellen lassen. Dieses kommt hinsichtlich der Auslastung und damit auch hinsichtlich der Bedeutung der einzelnen Straßen als Lärmquelle schon damals zu vergleichbaren Aussagen: Der "Hauptstraßenzug" und die "Herrngasse" weisen die stärksten Belastungen auf, da hier die Verbindungen zum überörtlichen Verkehrssystem hergestellt werden. In diesem



Gutachten wird auch festgestellt, dass ein wesentlicher Teil der durchaus nennenswerten LKW – Fahrten durch das Ortszentrum führt; aufgrund der Lage der gewerblich genutzten Bauflächen war das auch so zu erwarten. Subjektive Betrachtungen im Rahmen der Planungsarbeit stärken diesen Eindruck: Die Zapfendorfer Hauptverkehrsachsen sind permanent durch LKW befahren.

Im Verkehrsgutachten aus dem Jahr 1994 werden die einzelnen Verkehrsarten wie folgt ermittelt: Quell- und Zielverkehr mit 54 % aller Fahrten, der Durchgangsverkehr überraschend stark mit 28 % aller Fahrten und einen beachtenswerter Binnenverkehr mit 18 % aller Fahrten.

Schon 1994 wurde in der Zusammenfassung des Gutachtens festgestellt, dass "das Ortsbild von Zapfendorf vom motorisierten Individualverkehr dominiert wird". Durch die Zunahme des Verkehrs gilt diese Aussage heute in verstärktem Maße. Dabei weist der Straßenzug "Bamberger Straße" / "Hauptstraße" die stärkste Belastung auf, danach folgen die Straßen "Herrngasse", "Laufer Straße" und "Schulstraße". Bei den vorstehenden Straßen handelt es sich mit Ausnahme der "Schulstraße" (Sammelstraße) immer um Hauptverkehrsstraßen.

Der "Raiffeisenstraße", die als Umfahrung und Ergänzung zum "Hauptstraßenzug" dienen könnte, fehlt die öffentliche Widmung. Diese Verkehrsfläche befindet sich im Privatbesitz der Bahn und ist nur in Teilen ausgebaut; dennoch wird sie geduldet zu Erschließungszwecken verwendet.

Eine Verkehrsregelung durch Ampelanlagen ist in Zapfendorf nicht vorhanden. Sogenannte Zebrastreifen bilden Querungshilfen für Fußgänger an der Einmündung des "Gäßchen" in die "Herrngasse" und vor der Kirche.

SANIERUNGSZIEL

Die vorstehend beschriebenen, funktionellen und belästigenden Mängel – Überschreitung der schalltechnischen Richtwerte - sind durch die Entwicklung eines Gesamtverkehrskonzeptes zu beheben.
Die "Raiffeisenstraße" ist in diesem Zusammenhang öffentlich zu widmen und auszubauen.
Die nahezu ausschließliche Orientierung des Straßenraumes auf den motorisierten Individualverkehr ist aufzubrechen.

4.3.2 STRASSENRAUM



"Hauptstraße" aus Richtung Süden im Kreuzungsbereich "Herrngasse"

Im Untersuchungsgebiet dominiert der Straßenzug "Bamberger Straße" / "Hauptstraße". Der Straßenraum ist hier mit einer durchschnittlichen Fahrbahnbreite von 8,50 m überaus reichlich bemessen und wird wie vorstehend beschrieben, auch intensiv durch den motorisierten Individualverkehr genutzt.

Im Bereich der Kreuzungen "Mainstraße", "Herrngasse" und "Laufer Straße" erfährt dieser breite Straßenraum durch Linksabbiegespuren, die möglicherweise nicht an allen entsprechend ausgewiesenen Kreuzungen notwendig sind, noch eine deutliche Aufweitung.

Diese Dimensionierung verbunden mit mangelnder Gliederung und der in Teilen unübersichtlichen Situation durch parkende Fahrzeuge lässt den Straßenraum des "Hauptstraßenzuges" als trennendes Element erscheinen. Notwendige Querungen werden durch Fußgänger als gefährdend empfunden, zumal die breite Fahrbahn höhere Fahrgeschwindigkeiten begünstigt. Neben den Querungshilfen fehlen Fahrbereiche für Radfahrer. Der Straßenraum wird somit eindeutig durch PKW und LKW dominiert.

Bedingt durch das hohe Verkehrsaufkommen gilt auch für die "Herrngasse" die vorstehend beschriebene trennende Wirkung bzw. die Dominanz von PKW und LKW. Auch hier fehlt ein Radweg; vor allem, weil die Schule auch über die "Herrngasse" an das Ortszentrum angebunden ist.

Den vorstehend beschriebenen Straßenzügen fehlt die Aufenthaltqualität.

Im Bereich der Ortseinfahrten fehlen im Verlauf des "Hauptstraßenzuges" bauliche oder optische Hinweise, die zu einer Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit führen würden. Gleiches gilt für die Ortseinfahrt im Verlauf der "Herrngasse".



Südliche Ortseinfahrt



Nördliche Ortseinfahrt

Ein weiteren Problembereich stellt, vor allem in den Sommermonaten wegen der Zufahrt zum Schwimmbad, die "Laufer Straße" dar. Da diese, durch ein Wohngebiet führende Sammelstraße dann eine höhere Auslastung erfährt, sind entsprechende Nutzungskonflikte und Gefährdungen festzuhalten.

Der Zustand der Straßen ist tendenziell als befriedigend bis gut zu bezeichnen. Jedoch gibt die Ausbauart der Oberflächen der Verkehrswege im Regelfall keinerlei Hinweise auf die Funktion. Das gilt nicht für die "Oberleiterbacher Straße", die in der jüngeren Vergangenheit durch die Gemeinde so gestaltet wurde, dass ihre Funktion als Sammelstraße ablesbar ist; weitere positive Beispiele sind die "Cäcilienstraße" und der "Rosengarten", die von der Gemeinde eindeutig erkennbar als Anliegerstraßen ausgebaut wurden.

SANIERUNGSZIEL

Die trennende Wirkung der Hauptverkehrsachsen ist durch gestaltende und die Aufenthaltsqualität fördernde Maßnahmen zu minimieren.
Die Straßen sollen entsprechend ihrer Funktion im Verkehrsnetz ausgebaut und gestaltet werden.

4.3.3 RUHENDER VERKEHR

Unsere allgemeine gesellschaftliche Entwicklung – zunehmender individueller Motorisierungsgrad und die steigende Tendenz, auch kurze Fahrstrecken mit dem eigenen PKW zurückzulegen – führt nicht nur zu einer stärkeren Be- und Auslastung der Straßen, sondern auch zu einem steigenden Bedarf an Stellplätzen.

Soweit sich dieser Bedarf in Zapfendorf auf private Stellplätze und Garagen bezieht, sind keinerlei Probleme erkennbar. Die Grundstücke im Untersuchungsgebiet sind ausreichend groß, so dass auf nahezu jedem Grundstück Stellflächen für die privaten Fahrzeuge vorhanden sind.

Für die Stellplätze auf öffentlichem Grund stellt sich die Situation jedoch anders dar: Im Bereich der Vorbereitenden Untersuchungen manifestiert sich der steigende Bedarf an Stellplätzen vor allem im Straßenzug Bamberger Straße und Hauptstraße. Der häufige Wunsch direkt vor den hier liegenden Geschäften und Dienstleistungseinrichtungen zu parken, führt zu einem erhöhten Parksuchverkehr und zu einem erhöhten Stellplatzbedarf. Dabei engen – wie durch verschiedenste Momentaufnahmen vor Ort belegt - parkende Fahrzeuge oftmals den Gehweg ein und behindern und / oder gefährden die Fußgänger.

Die Anzahl und Lage der offiziell ausgewiesenen und inoffiziell - und damit zum Teil auch entgegen der Straßenverkehrsordnung - genutzten Stellplätze im öffentlichen Straßenraum ist der Bestandserhebung (Karte Verkehr) zu entnehmen.

Um die Auslastung dieser Stellplätze zu überprüfen bzw. zu dokumentieren, wurden im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen die drei nachfolgenden Momentaufnahmen – Tag und Uhrzeit in Absprache mit der Verwaltung und in Abhängigkeit von einer erwarteten typischen Auslastung – durchgeführt. Die Momentaufnahmen haben sich auf das gesamte Gebiet der Vorbereitenden Untersuchungen bezogen; die wesentlichen Parkvorgänge konzentrierten sich auf den "Hauptstraßenzug". Die Karten zu den Momentaufnahmen sind im Anhang zu diesem Bericht abgedruckt.



Parksituation im Ortsmittelpunkt

- Freitag, 13.07.2001, 16.oo Uhr – 16.3o Uhr
- Dienstag, 17.07.2001, 11.oo Uhr – 11.3o Uhr
- Samstag, 21.07.2001, 10.3o – 11.oo Uhr.

Für die Aufnahme am Samstag ist im unmittelbaren Umfeld der Kirche eine extreme Auslastung der Stellplätze, bedingt durch ein kirchliches Fest, festzuhalten. Die Auswertung der einzelnen Momentaufnahmen zeigt folgende Ergebnisse:

FREITAG, 13.07.2001, NACHMITTAG:

Insgesamt wurden rund 210 parkende PKW gezählt. Eine stärkere Konzentration parkender Fahrzeuge war an der Gaststätte an der "Hauptstraße" (Hs. – Nr. 26) und an der Straße "Bahnhofsplatz" sowie im gesamten unmittelbaren Umfeld des Bahnhofs festzustellen. Die Stellplätze des Lebensmittelmarktes an der "Bamberger Straße" (Hs. – Nr. 20) waren gut ausgelastet.

Offiziell im Straßenraum ausgewiesene Parkplätze und inoffizielle Stellflächen waren annähernd hälftig genutzt; demzufolge war ein guter Teil der offiziellen Parkplätze nicht benutzt.

DIENSTAG, 17.07.2001, VORMITTAG:

Insgesamt wurden rund 180 parkende PKW gezählt. Eine stärkere Konzentration parkender Fahrzeuge gab es im gesamten unmittelbaren Umfeld des Bahnhofs. Die Stellplätze des Lebensmittelmarktes an der "Bamberger Straße" (Hs. – Nr. 20) waren gut ausgelastet.
Offiziell im Straßenraum ausgewiesene Parkplätze und inoffizielle Stellflächen waren annähernd hälftig genutzt; demzufolge war ein guter Teil der offiziellen Parkplätze nicht benutzt.

SAMSTAG, 21.07.2001, VORMITTAG:

Insgesamt wurden rund 260 parkende Fahrzeuge – darunter einige wenige LKW - gezählt. Eine stärkere Konzentration parkender Fahrzeuge war an der Gaststätte an der Hauptstraße (Hs. – Nr. 26). Die Stellplätze des Lebensmittelmarktes an der "Bamberger Straße" (Hs. – Nr. 20) waren gut ausgelastet. Ein sehr hohe Konzentration parkender Fahrzeuge ist für das unmittelbare Kirchenumfeld ("Firmung") festzuhalten; die Straßen "Kirchgasse" und "Herrngasse" waren zum Teil zugeparkt. Insgesamt ist festzustellen, dass in dieser Ausnahmesituation alle offiziellen Parkplätze im Bereich des Ortsmittelpunktes belegt waren.
Die inoffiziellen Stellflächen waren aber noch nicht komplett ausgenutzt.

Für den Untersuchungsbereich "Ruhender Verkehr" können die nachfolgenden Ergebnisse festgehalten werden.

Die Parkplatzproblematik erstreckt sich nicht auf das gesamte Untersuchungsgebiet. Sie konzentriert sich vielmehr und vor allem auf die Straßenzüge "Hauptstraße", "Bamberger Straße", "Bahnhofsplatz" incl. Bahnhofsvorbereich; die Straßenzüge "Herrngasse", "Kirchgasse" sowie "Weidenweg" (hier aber nur im unmittelbaren Einmündungsbereich) sind noch am Rande betroffen.

Zur Überprüfung der Momentaufnahme ist für die Straßenzüge "Bamberger Straße" und "Hauptstraße" die folgende überschlägige Bedarfsberechnung durchgeführt:

Anzahl	Nutzung	Bedarf	Summe
23	Laden, Büro, Verwaltung	x 2 Stellplätze	46
5	Praxen	x 3 Stellplätze	15
10	Gastronomiebetriebe	x 8 Stellplätze	80
1	Kirche	pauschal	20
3	Handwerksbetriebe	x 2 Stellplätze	6
Gesamt			167

Der überschlägig ermittelte Gesamtbedarf beträgt also 167 Stellplätze im o. a. Straßenzug; die in diesem Bereich vorhandenen 132 Wohneinheiten (x 2 Stellplätze = 264 Stellplätze) sind nicht gerechnet, da auf den Privatgrundstücken ausreichend Stellplätze zur Verfügung stehen.
Da die Bestandserhebung für den o. a. Straßenzug ca. 245 Stellplätze – offizielle und inoffizielle Stellplätze sowie Kundenparkplätze – ergeben hat, ergibt sich rechnerisch somit ein Überangebot an Stellplätzen.

Die überschlägige Berechnung wird auch durch die Momentaufnahmen belegt. Es hat sich ergeben, dass die durchschnittliche Belegung der Parkmöglichkeiten im gesamten Gebiet der Vorbereitenden Untersuchungen zwischen 180 und 260 Fahrzeugen schwankt.

Die Momentaufnahmen haben weiterhin ergeben, dass selbst im Falle einer sehr hohen Auslastung (Samstag und kirchliches Fest) die offiziellen und inoffiziellen Park- und Stellflächen im Straßenraum ausreichen. Zusätzliche Parkplätze – über die offiziellen und inoffiziellen hinaus - werden also nur dann erforderlich, wenn durch Maßnahmen der Städtebauförderung oder andere Maßnahmen die Zahl der bisherigen offiziellen oder inoffiziellen Parkplätze verringert wird.

Es bleibt jedoch die Beeinträchtigung oder Gefährdung der Fußgänger durch die inoffiziellen und zum Teil entgegen der Straßenverkehrsordnung genutzten Stellplätze festzuhalten. Hier ist Handlungsbedarf angezeigt. Die inoffiziellen Stellplätze gegenüber der Einmündung der Mainstraße und im Bereich des Ortsmittelpunktes sind wegen der Beeinträchtigung der Verkehrsübersicht besonders kritisch zu beurteilen.

Weiterhin ist auffallend, dass für die offiziellen Parkplätze so gut wie keine begleitenden Gestaltungsmaßnahmen durchgeführt sind. Die Parkplätze sind nur farblich auf der Fahrbahn bzw. den Verkehrsflächen markiert. Eine Gestaltung und Durchgrünung der Parkflächen im öffentlichen Straßenraum fehlt.

In der "Hauptstraße" – zwischen Aspach und der Einmündung "Oberleiterbacher Straße" ist eine unklare Parksituation zu regeln; hier riegeln straßenbegleitende Längsparker auf offiziellen Parkplätzen dahinter parkende Fahrzeuge ab. Diese Situation kann vorläufig – bis zur Neugestaltung dieses Bereiches - über Zwischenlösungen geregelt werden.

Auch das im März 1994 für den Markt Zapfendorf erstellte Verkehrskonzept kommt zu der Schlussfolgerung, dass die gegenwärtig im Ortskern bestehenden Parkmöglichkeiten ausreichend sind und keinesfalls erweitert werden sollten. So kann auch im Sinne einer verkehrlichen Entlastung der Binnenverkehr und der kleinräumliche Quell- und Zielverkehr eingedämmt werden.

SANIERUNGSZIEL

Die Probleme im Zusammenhang mit Stellplätzen konzentrieren sich vor allem auf den "Hauptstraßenzug" und den "Bahnhofsplatz". Die Zahl der Stellplätze muss nicht erhöht werden, wenn die "inoffiziellen" Stellplätze verkehrssicher zu offiziellen umgewandelt werden.
Eine begleitende Gestaltung und Durchgrünung ist zu entwickeln.

4.3.4 FUSS- UND RADWEGE



Behinderung durch parkende Fahrzeuge in der "Herrngasse"

Die Gehwege an den Hauptverkehrsstraßen und am "Bahnhofsplatz" sind durch einen Hochbord von der Fahrbahn getrennt. Auf den Gehwegen parkende Fahrzeuge verursachen teilweise Behinderungen. Diese funktionellen Mängel sind im Rahmen der Ordnungsmaßnahmen zu verbessern; in Einzelbereichen kann nach genauerer Untersuchung zukünftig auf den trennenden Hochbord verzichtet werden.

An den Hauptverkehrsstraßen fehlen – auch und vor allem in Anbetracht des Verkehrs-

aufkommen - sichere Querungshilfen für Fußgänger. Es gibt derzeit lediglich zwei Zebrastreifen im Untersuchungsgebiet: Einen vor der Kirche und den zweiten an der Einmündung des "Gäßchen" in die "Herrngasse".

In den Sammel- und Anwohnerstraßen gibt es keine offiziell ausgewiesenen Gehwege; hier stehen die niveaugleich gehaltenen Randbereiche den Fußgängern zur Verfügung. Dieses Konzept ist in Anbetracht des geringen Verkehrsaufkommens in diesen Bereichen sinnvoll und soll im Rahmen der Sanierungsmaßnahme beibehalten und weiterentwickelt werden, so dass sichere und attraktive Randbereiche bzw. Flächen für gleichberechtigte Nutzungen für die Fußgänger entstehen. In diesem Zusammenhang ist ab der "Schulstraße" besonderes Augenmerk auf den Schulweg Richtung innerorts zu legen.

Eigenständige Gehwege ohne Verbindung zum eigentlichen Straßenraum, die kurze und nutzerfreundliche Verbindungen herstellen, existieren an den folgenden Stellen:

- das sogenannte "Gäßchen" mit der anschließenden gefährlichen Überquerung der "Herrngasse" (durch Schülerlotsen und Schulweghelfer gesicherter Zebrastreifen)
- ein offizieller und ein geduldeter (Verlauf über Privatgrund) Fußweg im südlichen Teil der "Bamberger Straße" Richtung Osten zu den Wohngebieten
- die Verbindung entlang des Aspaches von der "Alten Landstraße" zur "Hauptstraße"
- die Anbindung des Festplatzes an die "Hauptstraße" am nördlichen Ortsausgang
- ein geduldeter (Verlauf über Privatgrund) Fußweg zwischen der "Oberleiterbacher Straße" und der "Hauptstraße" über das ehemalige Brauereigrundstück

Eine früher existierende Fußwegeverbindung zwischen der "Oberleiterbacher Straße" und dem "Freiberg" ist inzwischen nicht mehr nutzbar.

Die vorhandenen eigenständigen Fußwege sind zu sichern. Wo möglich, ist dieses System zu ergänzen. Dies gilt für eine kürzere Anbindung des Festplatzes an den Ortskern über eine eigenständige Fußwegeverbindung entsprechend des rechtskräftigen Bebauungsplanes "Am Fährweg". Denkbar wäre auch die (Wieder)herstellung eines Fußwegesystems durch die Grünflächen am östlichen Rand des Untersuchungsgebietes.

Die im Rahmen des Ausbaus der Bahnlinie zur ICE – Strecke geplanten Fußgängerunterführungen – im Bereich des Bahnhofes und am südlichen Rand des Untersuchungsgebietes – sind in das innerörtliche Fußwegesystem einzubinden.

Eine Radwegesystem ist im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden. Zur Eindämmung des motorisierten Individualverkehrs und zur sicheren Abwicklung des Radverkehrs ist die Errichtung eines Radweges im "Hauptstraßenzug" anzustreben.

SANIERUNGSZIEL	Behebung funktioneller Mängel an den Gehwegen entlang der Hauptverkehrsachsen und Entwicklung von Fußgängerbereichen in den untergeordneten Straßen. Erhalt und Weiterentwicklung des separaten Fußwegesystems. Einbindung der neuen Fußgängerunterführungen im Bahnbereich. Schaffung eines Radweges entlang des "Hauptstraßenzuges".

4.3.5 ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR

Zapfendorf wird durch zwei Linienpaare des "Omnibusverkehr Franken" bedient; es handelt sich dabei um die Linien 8228 (Bamberg – Lichtenfels) und 8225 (Oberhaid – Scheßlitz). Dabei wird die Linie Bamberg – Lichtenfels wochentags pro Fahrtrichtung einmal täglich bedient; am Samstag gibt es eine Fahrt aus Richtung Bamberg. Auf der Linie Oberhaid – Scheßlitz gibt es wochentags pro Fahrtrichtung täglich dreimal eine Andienung.

Zusätzlich gibt es ein Schulbussystem innerhalb des Zapfendorfer Gemeindegebietes.

In der jüngsten Vergangenheit hat der Markt Zapfendorf an zwei Wochentagen mit jeweils zwei Rundfahrten innerhalb des Gemeindegebietes einen "Bürgerbus" eingerichtet.

Zudem besteht über den Bahnhof in Zapfendorf ein äußerst effizienter Anschluss an den Öffentlichen Personennahverkehr. Hier bestehen Anschlüsse in Fahrtrichtung Bamberg und Lichtenfels, zum Teil mit einer direkten Verbindung zu räumlich weit darüber hinaus gehenden Fahrtzielen. Ohne tagesbezogene Differenzierung beträgt die Andienungshäufigkeit täglich 25 Fahrten nach Lichtenfels und täglich 28 Fahrten nach Bamberg.

Die Haltestellen für die einzelnen ÖPNV – Systeme sind an verschiedenen Stellen angeordnet: Schulbushaltestelle vor der Schule, "Omnibusverkehr Franken" - Haltestellen im Verlauf des Hauptstraßenzuges, Bahn und Bürgerbus am Bahnhof.

SANIERUNGSZIEL	Die für den ländlichen Raum vergleichsweise gute Anbindung an den ÖPNV ist zu erhalten und weiterzuentwickeln. Die Haltestellen der einzelnen Systeme sind zu koordinieren.

4.4 GRÜN- UND FREIFLÄCHEN

Die Grünflächen des Untersuchungsgebietes stellen sich hauptsächlich als typisches Siedlungsgrün dar. Ausnahmen bilden die weiter unten beschriebenen Reste eines Streuobstgürtels sowie eine kleine öffentliche Grünfläche an der "Bamberger Straße".

Die übrigen Freiflächen sind durch einen hohen Versiegelungsgrad geprägt. Es überwiegen Asphalt- und Betonpflasterflächen. "Bamberger Straße" und "Hauptstraße" durchziehen das Plangebiet als Asphaltband mit versiegelten Straßenrandbereichen aus Betonpflaster und Asphalt. Die anschließenden privaten Hofflächen sind meist mit Betonpflaster, die Wege mit Betonplatten versiegelt. Diese Daten sind im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen erhoben worden und in den Karten abgedruckt.

Vegetationsstrukturen im Untersuchungsgebiet:

Öffentliche Grünflächen

- Vor dem Rathaus, der Kirche und dem Feuerwehrhaus wurden kleinere Außenanlagen gestaltet.
- An der "Bamberger Straße", Abzweigung "Rosengarten" wurde der Laufer Bach geweitet und es schließt sich eine kleinere Freifläche an, die mit heimischen Laubgehölzen bepflanzt wurde.
- Am Ende des "Rosengartens" liegt auf einer Verkehrsinsel ein Grünbereich mit Baum- und Strauchbepflanzung und einer kleinen Wasserfläche.

Private Zier- und Nutzgärten

Im Untersuchungsgebiet finden sich diese Vegetationsstrukturen in den Wohngebieten, die außerhalb der Kernzone der Vorbereitenden Untersuchungen liegen. Dorfuntypische Pflanzengemeinschaften aus Ziersträuchern, Nadelgehölzen und Zierrasenflächen dominieren das Erscheinungsbild.

An den alten Ortskern schließen sich die Nutzgärten der bäuerlichen Hofstellen an. Diese Nutzgärten gehen in die nachfolgend beschriebene Vegetationsstruktur über.



Übergang Nutzgarten - Obstwiese



Wiese und Obstwiese

Wiesen und Obstwiesen

Diese Struktur stellt einen wertvollen Standort der dorftypischen Vegetation dar. Ausgedehnte Obstwiesen finden sich im Osten des Untersuchungsgebietes. Sie bilden hier den Übergang von der traditionellen Flächennutzung "Bauernhof" zu den Wohngebieten.

Kennzeichnende Pflanzengesellschaften sind ausdauernde Hochstaudenfluren und ruderalisierte Wiesen. Die Obstbäume sind in ihrer Wuchsform hauptsächlich als Hochstamm vertreten. Als Strauchgesellschaften findet man Himbeer-Brombeer-Gestrüpp.

Diese Pflanzengemeinschaften stellen einen wertvollen Lebensraum für Insekten, Vögel und Heil- und Gewürzpflanzen dar. Sie haben sich in enger Abhängigkeit von bäuerlicher Bewirtschaftungsweise entwickelt und besitzen auch eine historische Bedeutung für das Ortsbild und die menschlich geprägte Kulturlandschaft. Sie dienen dem Ausgleich von Umweltbelastungen (Luftverunreinigung, Temperaturausgleich, u.a.) im gesamten Siedlungsbereich.

Brachen

Brachen kommen im Untersuchungsgebiet nur selten vor. Erwähnenswert erscheinen die Beifuß-Rainfarn-Hochstauden-Gesellschaften in unmittelbarer Nähe des Bahnhofes. Hier ist der Nutzungsdruck zurückgegangen, so dass sich die Bestände ungestört entwickeln können. Auch sie besitzen eine hohe Bedeutung als Lebensraum für die Tierwelt im Dorf.

Wasserflächen

Der Bachlauf des Mühlgrabens (Aspach) ist im gesamten Untersuchungsgebiet begradigt worden. Lediglich im Osten ist ein kurzes Stück naturnah erhalten geblieben. Hier findet man, knapp außerhalb des Untersuchungsgebietes eine bachbegleitende Vegetation, die früher den gesamten Bachlauf begleitete. Als Unterpflanzung sind hier auf Privatgrund nicht standortgerechte Nadelgehölze eingebracht worden.

Im begradigten Abschnitt haben sich entlang der befestigten Uferzone Flutrasengesellschaften entwickelt. Natürliche Vegetationskomplexe wie Röhricht oder Mädesüß-Wiesen fehlen völlig.

Der Laufer Bach ist nur in einem kurzen Stück am "Rosengarten" erlebbar. Diese Offenlegung bedeutet trotz der wenigen Meter eine Aufwertung für die anschließende Freifläche.



Bachsohle des Aspaches



Offenlegung des Laufer Baches

Einzelgehölze (bestehende Bäume)
In den einzelnen Anwesen (meist landwirtschaftlich geprägt) stehen oftmals Nuß-, Roßkastanien- und Lindenhochstämme als Hofbäume. Sie prägen auf Grund ihrer Größe das Ortsbild. Auch deshalb, weil entlang der Bamberger Strasse und Hauptstrasse keine Straßenbäume zu finden sind.

Den Kirchvorplatz dominieren zwei Linden. Sie sind jedoch durch zu kleine Baumscheiben stark beeinträchtigt, obwohl das umgebende Pflaster wasserdurchlässig ist.

SANIERUNGSZIEL	Erhalt und Pflege der Streuostwiesen. Ökologische und gestalterische Aufwertungen am Aspach und Laufer Bach. Gestaltung der "Bamberger Straße" und "Hauptstraße" durch Entsiegelung und Durchgrünung. Aufwertung der öffentlichen Grünflächen durch Entsiegelung und entsprechende neue Freiflächengestaltung.

4.5 GEMEINBEDARFS- UND INFRASTRUKTUREINRICHTUNGEN

Alle notwendigen Gemeinbedarfseinrichtungen sind vorhanden. Für die öffentliche Verwaltung steht in Zapfendorf ein Rathaus (neuer Erweiterungsbau) zur Verfügung., daneben gibt es den gemeindlichen Bauhof. Weitere in Zapfendorf vorhandene Dienstleistungs- und Infrastruktureinrichtungen sind Banken, eine Poststelle, eine Tankstelle, eine Heizölfirma, Versicherungsbüros, Architektur- bzw. Planungsbüros und mehrere Gasthäuser (z. T. mit Beherbergung).

In Zapfendorf befindet sich sowohl eine katholische als auch eine evangelische Kirche, ebenso ein Friedhof für beide Konfessionen.
Die katholische Kirchenstiftung hält Räume für kulturelle Zwecke vor; im Untersuchungsgebiet (neben dem Pfarrhaus) ist zudem ein entsprechender Neubau geplant.

Die schulpflichtigen Kinder gehen in die Grund- und Hauptschule Zapfendorf. Die Schülerzahlen der letzten Jahre sind annähernd konstant (im Jahr 2000 428 Schüler). Weiterführende Schulen sind u. a. in Scheßlitz und in Bamberg vorhanden.

In Zapfendorf gibt es 2 Kindergärten mit 4 bzw. 5 Gruppen in Trägerschaft der Katholischen Kirche. Die Zahl der betreuten Kinder ist in den letzten Jahren annähernd konstant (im Kindergartenjahr 2000 / 2001 215 Kinder).

Da im Gemeindegebiet lediglich im Gemeindeteil Lauf im Keller der Schule ein offener Jugendtreff existiert, wäre zu prüfen, ob in Zapfendorf im Untersuchungsgebiet die Realisierung eines offenen Jugendtreffs sinnvoll und möglich ist. Zumindest von Seiten der Jugendlichen wird immer wieder Bedarf angemeldet. Nach der Errichtung des katholischen Pfarr- und Jugendheimes können die derzeitigen kirchlichen Jugendräume in der "Herrngasse" 4 (im gemeindlichen Eigentum) entsprechend umgebaut werden.

Eine Versorgung über niedergelassene Ärzte ist in Zapfendorf gewährleistet: Zur Zeit gibt es vier Allgemeinärzte in drei Praxen, zwei Zahnärzte sowie zwei Heilpraktiker. Darüber hinaus ist noch eine Massagepraxis, eine Praxis für Krankengymnastik, eine Praxis für Psychotherapie und eine Apotheke vorhanden. Das nächste Kreiskrankenhaus der Grundversorgung ist in Scheßlitz; ein Krankenhaus der Spezialversorgung in Bamberg. Die Altenpflege wird durch die Caritas Sozialstation Breitengüßbach, die Sozialstationen der AWO Rattelsdorf, der Diakonie Sozialstation Staffelstein - Zapfendorf und einer privaten Sozialstation betrieben. In Zapfendorf gibt es ein Seniorenheim mit 56 Plätzen.

Die Freiwillige Feuerwehr Zapfendorf ist eine Stützpunktfeuerwehr und entsprechend gut ausgerüstet.

Neben dem Warmwasser- und Freizeitbad "Aquarena", das in den letzten Jahren grundlegend saniert wurde, gibt es in Zapfendorf weitere ausreichende Sportmöglichkeiten (Tennisanlage, Fußballplätze).

SANIERUNGSZIEL	Errichtung eines offenen Jugendtreffs.

4.6 TECHNISCHE INFRASTRUKTUR

Die unter der Oberfläche verlegte technische Infrastruktur ist im Gebiet der Vorbereitenden Untersuchungen neu bzw. saniert; das gilt für die erdverkabelten Telefon- und Stromleitungen, für die Gasversorgung und für die Kanäle zur Abwasserentsorgung.

Lediglich das Wasserversorgungsnetz ist in Teilen noch auszutauschen. Außerdem wird derzeit ein neuer Hochbehälter errichtet, der die bisherige Druckerhöhungsanlage in Zapfendorf dann überflüssig macht. Hier ist bei eventuellen Maßnahmen im Rahmen der Städtebauförderung eine entsprechende Koordinierung erforderlich.

Die Stellplätze für die Container (Blech, Glas etc. und Grüngut) im Bereich des Schulparkplatzes bzw. des Zuganges zum Friedhof, sind so ungünstig angeordnet, dass die Abfuhr mit erheblichen Schwierigkeiten verbunden ist bzw. die Nutzung des Parkplatzes beeinträchtigt. Aus diesem Grund, aber auch aus Gründen des Ortsbildes ist eine Verlagerung bzw. eine Optimierung der Andienung anzustreben.

SANIERUNGSZIEL	Verlagerung bzw. Optimierung der Andienung Containerstandort Schulparkplatz.

5. RAHMENPLANUNG

5.1 AUFGABEN UND ÜBERGEORDNETE ZIELE

Die Rahmenplanung ist das langfristige Konzept, in der die allgemeinen Zielsetzungen für das Untersuchungsgebiet festgehalten werden. Bedingt durch den langfristigen Charakter können die einzelnen Planungsziele nur stufenweise und gemäß den jeweiligen Erfordernissen und Möglichkeiten der Gemeinde umgesetzt werden. Die Rahmenplanung folgt nicht statisch den einmal vorgegebenen Zielen; eine wiederkehrende Überprüfung der gesetzten Planungsziele erfordert eine prozesshafte und dynamische Herangehensweise und unter Umständen auch eine Aktualisierung.

Die zu entwickelnden Sanierungsmaßnahmen sind mit dem Leitbild

> Nutzung und Identität des Ortskernes unter Berücksichtigung und Sicherung der Nahversorgungsfunktion und unter Vermeidung weiterer Belastungen stärken und weiterentwickeln

abzugleichen. Eine Aufschlüsselung des Leitbildes ergibt die nachfolgenden übergeordneten Zielsetzungen für die Rahmenplanung.

Den im Rahmen der Untersuchung festgestellten Veränderungen in der Altersstruktur ist durch die Sicherung und Weiterentwicklung der Wohnnutzung entgegen zu wirken. Dazu bedarf es der Förderung und Entwicklung familiengerechter und kinderfreundlicher Wohnungen mit einem nutzerorientierten Umfeld. Die beabsichtigten Nutzungen dienen gleichzeitig der Sicherung der Bausubstanz.

Ein attraktiver Wohnstandort mit einer intakten Bausubstanz und einem intakten Wohnumfeld stärkt die Identifikation der Bewohner mit der Ortschaft und macht die Ortschaft auch für Besucher attraktiv. Demzufolge sind Sanierungsvorschläge zur Aufwertung und Verbesserung des Ortsbildes wichtige Bestandteile des Rahmenplans.

Die hohe Bedeutung der Nahversorgungsfunktion von Zapfendorf - mit einem guten Teil der Einrichtungen direkt im Untersuchungsgebiet – konnte durch die Untersuchungen belegt werden. Der Rahmenplan stützt mit flankierenden Maßnahmen die Nahversorgungsfunktion. Die funktionierende Versorgung mit Gütern des täglichen und gehobenen Bedarfs trägt zur Sicherung und Weiterentwicklung des Wohnstandortes bei.

Die in Zapfendorf angesiedelten gewerblichen und industriellen Nutzungen, die für die Ortschaft wichtig sind, verursachen Belastungen vor allem im Bereich des ruhenden und fließenden Verkehrs. In der Rahmenplanung wird festgeschrieben, wie diese Belastungen zu minimieren oder zu vermeiden sind bzw. wie funktionelle Schwächen in diesem Handlungsfeld behoben werden können.

Die Untersuchungen haben insgesamt ergeben, dass Zapfendorf eine eigene und spezifische Qualität besitzt. Diese und das Ortsbild sowie angrenzende Freiflächen und der Naturraum bieten ein Potenzial zur weiteren Entwicklung. Die Ziele des Rahmenplans orientieren sich daran.

Im Anschluss werden die einzelnen Untersuchungsbereiche des vierten Kapitels im Hinblick auf die Zielsetzung der Rahmenplanung genauer betrachtet. Die Ausführungen sind entlang der Fragen Zielsetzung, Planungsgrundsätze und Maßnahmen aufgebaut.

5.2 ZIELE ORTSBILD UND BAUSUBSTANZ

5.2.1 ORTSSTRUKTUR

Die Ortsstruktur im Untersuchungsgebiet ist durch drei Teilbereiche geprägt:

- das Haufendorf mit seiner nahezu ungestörten Parzellenstruktur im Kernbereich zwischen "Herrngasse" und "Oberleiterbacher Straße"
- die städtebaulichen Erweiterungen und der Wiederaufbau aus der Zeit nach dem 2. Weltkrieg; bezogen auf die Formensprache gehören zum "Wiederaufbau" auch die ersten Siedlungserweiterungen aus der Zeit unmittelbar vor dem 2. Weltkrieg
- Transport- und Verkehrswege.

Die einzelnen Teilbereiche sind erkennbar abgegrenzt und räumlich eigenständig erlebbar.

Der Kernbereich des alten Dorfes und der Bereich des Städtebaus kurz vor und nach dem 2. Weltkrieg sind jeweils durch eine eigenständige Architektur- und Planungssprache geprägt; beide besitzen einen hohen städtebaulichen Wert und sind wichtige Identifikationsträger für die gesamte Ortschaft. Diese Strukturen sind mit ihren Einzelbestandteilen (Gebäudestellung, Gebäudeausrichtung, Beziehung der Gebäude untereinander etc.) zu sichern. Die Erlebbarkeit dieser Strukturen hat eine große Bedeutung für das spezifische Ortsbild.

Soweit die Transport- und Verkehrswege trennend wirken, muss dieser Beeinträchtigung der Lebensumstände entgegen gewirkt werden. Weitere Ausführungen dazu sind in dem Kapitel "Ziele Verkehr und Straßenraum" niedergeschrieben.

Neben den vorstehenden "Großstrukturen" ist auffallend, dass im Untersuchungsgebiet keine größere oder zentrale Platzanlage vorzufinden ist. Lediglich zwischen Rathaus und Kirche gibt es eine Freifläche, in der sich bei Betrachtung des gesamten Umfeldes der Kreuzung "Hauptstraße" / "Herrngasse" – alle Gebäude im Kreuzungsbereich rücken von der Verkehrsfläche ab – der Gestaltungswille der 50er Jahre widerspiegelt. Die Lage des geplanten Neubaus des Pfarr- und Jugendheimes ignoriert diesen Gestaltungswillen. Dennoch ist anzustreben, diese zeitlich zuordenbare Planungssprache zu sichern. Auch die Erlebbarkeit dieser Struktur dürfte – zumindest für die künftigen Generationen – eine große Bedeutung für das spezifische Ortsbild haben.


Freifläche zwischen Kirche und Rathaus

Außerdem sind zwei Bachläufe – im Moment durch starke technische Verbauung geprägt - innerhalb der Ortsstruktur von hoher Bedeutung. Weitere Ausführungen dazu sind dem Kapitel "Ziele Grün- und Freiflächen" zu entnehmen.

MASSNAHMEN

- Erhalt und Sicherung der spezifischen "Großstrukturen"
- Trennende Funktion der Verkehrswege aufheben
- Erhalt und Sicherung der "Kleinstrukturen"
- Ökologische Aufwertung der Wasserläufe

5.2.2 STRASSEN- UND PLATZRÄUME

Mit Ausnahme einiger positiver Beispiele ("Rosengarten", "Cäcilienstraße" und "Oberleiterbacher Straße"), die durch den Markt Zapfendorf in der jüngeren Vergangenheit umgestaltet wurden, dient der Straßenraum im Untersuchungsgebiet und zum Teil auch die Platzräume vornehmlich der Nutzung durch den fahrenden und ruhenden Verkehr. Im Umkehrschluss hat bei den Straßen- und Platzräumen im Untersuchungsgebiet die Nutzung durch Fußgänger nur eine nachrangige Bedeutung.



Platz ohne Aufenthaltsqualität
Hauptstraße, vor den Gaststätten

Diese Flächen bieten für Fußgänger demzufolge keine hohe Aufenthaltsqualität bzw. soweit Platzräume vorhanden sind, fehlt die Erlebbarkeit. Diese monofunktionale Ausrichtung ist zu beheben. Demzufolge müssen langfristig nahezu alle Straßenräume unter städtebaulichen Gesichtspunkten neu gestaltet werden. Bei den zukünftigen Veränderungen muss in den Randbereichen die Aufenthaltsqualität und die Möglichkeit zur Kommunikation im Vordergrund stehen; soweit die Straßenflächen von untergeordneter Bedeutung sind, kann auf das Prinzip der Mischnutzung zurückgegriffen werden, um die vorstehend formulierten Ziele zu erreichen.

Bei der Neugestaltung ist auch Augenmerk auf die Möblierung mit Sitzgelegenheiten und sonstigen erforderlichen Ausrüstungsgegenständen, die Anlage von Grün- und Pflanzflächen, die punktuelle Bepflanzung des Straßenraumes und die Beleuchtung zu legen. In diesen Gestaltungszusammenhang sind auch die Übergänge zwischen öffentlichem und privatem Raum einzuordnen.

Bei der Umgestaltung sind die Planungsgrundsätze für die wenigen vorhandenen Platzräume mit besonders hohem Gestaltungsanspruch umzusetzen. Es handelt sich dabei um die folgenden Flächen:

- Ortsmittelpunkt
- Aufweitung zwischen Kirche und Gaststätte
- Aufweitung vor den Gaststätten (Hauptstraße 16 – 20) mit Querung des Mühlbaches
- Randbereich am südlichen Ortseingang ("Bamberger Straße") mit dem verrohrten Laufer Bach.

Neben den vorstehenden Flächen weisen die nachfolgenden Straßenzüge aufgrund ihres jeweiligen spezifischen Potenzials große Gestaltungsmöglichkeiten auf:

- Bamberger Straße
- Bahnhofsplatz, Ortsmittelpunkt, Herrngasse
- Hauptstraße
- Kirchgasse
- Alte Landstraße, Mühlbach, Freiberg
- Am Breiten Rain.

Bei einem Verkehrsweg im Zapfendorfer Straßensystem wird eine öffentliche Nutzung ohne öffentliche Widmung als Verkehrsfläche geduldet; es handelt sich dabei um die Raiffeisenstraße. Hier ist vor der Neugestaltung eine rechtliche Regelung erforderlich.

Da für den öffentlichen Stadtboden kein durchgängiges Gestaltungskonzept existiert, ist dies in Abhängigkeit von den jeweiligen Nutzungen und Funktionen noch zu entwickeln und bei der zukünftigen Umsetzung der Maßnahmen zu berücksichtigen.



Nicht abgestimmte Oberflächengestaltung

MASSNAHMEN

- Neugestaltung der Straßen– und Platzräume unter Berücksichtigung der Aspekte Aufenthaltsqualität und Kommunikation
- Öffentliche Widmung der Raiffeisenstraße sicherstellen
- Entwicklung Stadtbodenkonzept

5.2.3 BAUSUBSTANZ

Im Rahmen der städtebaulichen Erneuerung soll bei allen baulichen Maßnahmen der Erhalt alter Bausubstanz und historischer Baudetails Vorrang vor einem möglichen Abriss besitzen, da die historische Bausubstanz als Zeitzeuge wichtige Informationen überliefert und meist eine hohe städtebauliche und architektonische Qualität gewährleistet. Ein Abriss und anschließende Neubebauung sollten erst nach einer intensiven Prüfung unter Einbeziehung des mit der Städtebauförderung beauftragten Planungsbüros erfolgen. Sollte der anzustrebende Gebäudeerhalt nicht möglich sein, ist durch eine Beratung durch das Planungsbüro sicherzustellen, dass der Neubau sich verträglich in die bestehende Bausubstanz einfügt.

Die Bausubstanz im Untersuchungsgebiet befindet sich zum größten Teil in Privatbesitz; zudem wohnt die große Mehrzahl der Eigentümer auf ihrem eigenen Grundstück. Insofern sind die Voraussetzungen zur Förderung baulicher Einzelmaßnahmen auf Grundlage einer vorher erfolgten Beratung günstig. Ein kommunales Förderprogramm, das auch das unmittelbare private Wohnumfeld einschließt, bietet dazu die rechtlichen und finanziellen Voraussetzungen. Darüber hinaus ist die Erstellung von Modernisierungsgutachten, soweit erforderlich, denkbar und sinnvoll.

Die Untersuchungen zur Baudichte haben einige dicht- bzw. hochausgenutzte Bereiche erkennen lassen. Städtebaulicher Handlungsbedarf ist daraus jedoch nicht abzuleiten, da genügend Ausgleichs- und Freiflächen in unmittelbarer Nähe zur Verfügung stehen, zudem Entkernungen das gewachsene Ortsbild beeinträchtigen würden. Zurückhaltende Ausnahmen sind im Einzelfall bei untergeordneten Gebäuden denkbar, um so den grundstücksbezogenen Freiflächenanteil zu erhöhen und den Wohnwert zu steigern.

Von besonderer Bedeutung ist die Bausubstanz im Kernbereich des Untersuchungsgebietes: Ehemalige landwirtschaftliche Hofstellen mit stattlichen und ortsbild-prägenden Scheunen. Auch hier gilt unter Einschluss der vorstehend beschriebenen Ausnahme, dass ein Erhalt einem Abriss vorzuziehen ist. Im Zusammenhang mit den Nebengebäuden ist für den sinnvollen Erhalt die Entwicklung von Nutzungskonzepten von herausragender Bedeutung. Hier ist die Entwicklung beispielhafter und nachahmenswerter Nutzungskonzepte anzustreben.



Ortsbildprägende Scheune



Ortsbildprägende Scheune

Neben erhaltenswerten Beispielen sogenannter "kleinbäuerlicher Architektur" sind in der Untersuchung bauliche Besonderheiten in Zapfendorf festgehalten. Beiden "Bautypen" ist mit besonderer Aufmerksamkeit zu begegnen, um so den Erhalt der Zapfendorfer Spezifika zu gewährleisten.

Bei Veränderungen an der sichtbaren Gebäudehülle ist auf Baudetails (wie z. B. Fenster, Türen, Balkone, Vordächer, Putz, Dachdeckung) besonderes Augenmerk zu legen. Die Verwendung regionaltypischer Materialien und Formen trägt im Regelfall zu einer Verbesserung des Ortsbildes bei und ist somit wünschenswert. In diesem Zusammenhang wird auch Wert auf die Entfernung ortsuntypischer Materialien und Baudetails gelegt. Geeignetes Instrument ist das kommunale Förderprogramm.

MASSNAHMEN

- Erhaltung historischer Bausubstanz; sollte ein Neubau unumgänglich sein, ist das Einfügen in den Bestand sowie eine entsprechende Bauweise zu gewährleisten
- Erstellung eines kommunalen Förderprogramms und eventueller Modernisierungsgutachten
- Entwicklung von beispielhaften Nutzungskonzepten für Nebengebäude
- Besondere Berücksichtigung architektonischer Spezifika wie kleinbäuerliche Architektur und Industriegebäude

5.3 ZIELE BEVÖLKERUNGSSTRUKTUR UND WOHNUNGSWESEN

Die im Untersuchungsgebiet festgestellte, im Vergleich zum Gesamtort etwas höhere Einwohnerdichte verursacht keine besonderen städtebaulichen Probleme; eine Einflussnahme über planerische Maßnahmen ist demzufolge nicht angezeigt.

Bei der Altersstruktur stellt sich die Situation anders dar. Um einer weiteren einseitigen Entwicklung der Altersstruktur (Überalterung!) und der generellen Abnahme der Einwohnerzahl im Untersuchungsgebiet entgegen zu wirken, sind Maßnahmen erforderlich.

Durch gezielte und flankierende Maßnahmen im Wohnumfeld ist die Attraktivität des Gebietes so zu steigern, dass der Verbleib und vor allem der Zuzug von jungen Familien mit Kindern unterstützt wird. Mit diesen Maßnahmen kann auch dem beginnenden Wohnungsleerstand im Gebiet begegnet werden.

MASSNAHMEN	
	• Sicherung und Schaffung von Wohnraum für junge Familien mit Kindern • Entwicklung eines Wohnumfeldes, das den spezifischen Interessen der o. a. Bevölkerungsgruppe gerecht wird (z. B. Anlage eines Spielplatzes) • Erhöhung des "Wohnwertes" im Kernbereich des Untersuchungsgebietes durch flankierende Maßnahmen (z. B. Neugestaltung Bereich Mühlbach)

5.4 ZIELE WIRTSCHAFTSSTRUKTUR UND GEBÄUDENUTZUNG

Gebäudenutzung

Im Zusammenhang mit der Gebäudenutzung lassen sich im Untersuchungsgebiet verschiedene Zonen feststellen:

- Im Kernbereich ist die typische Gemengelage – Landwirtschaft, Wohnen und Kleingewerbe - historischer Ortskerne anzutreffen
- Entlang der "Bamberger Straße" und der "Hauptstraße" liegt bei einer großen Zahl der Gebäude eine vertikale Nutzungsmischung vor; gewerbliche Nutzungen im Erdgeschoss und Wohnnutzung in den darüber liegenden Geschossen
- Im restlichen Untersuchungsgebiet dominiert die Wohnnutzung.



Gemengelage im Kernbereich



Vertikale Nutzungsmischung an der Hauptstraße

Die Wohnnutzung nimmt zwar zahlenmäßig den stärksten Anteil ein, ist aber dennoch nicht die einzige und ausschlaggebende Nutzung im Untersuchungsgebiet. In der Rahmenplanung wird vielmehr festgeschrieben, dass die im "Hauptstraßenzug" vorhandene Nutzungsmischung unbedingt zu erhalten ist, um so die Nahversorgungsfunktion von Zapfendorf weiter zu stützen und zu entwickeln. In den restlichen Zonen des Untersuchungsgebietes kann der Wohnfunktion eine Vorrangstellung eingeräumt werden.

Dies gilt auch, wie bereits im Kapitel 5.3 beschrieben, für den Kernbereich des Untersuchungsgebietes. Neben der Sicherung der vorhandenen Wohnnutzung ist die Entwicklung beispielhafter Umnutzungskonzepte und die Wiederbelegung leerstehender Gebäude von Bedeutung.

Wirtschaftsstruktur

Die vorhandenen Gewerbebetriebe vor allem entlang der "Bamberger Straße " und der "Hauptstraße" gewährleisten die Deckung des täglichen und zum Teil auch des gehobenen Bedarfs. Wie bereits beschrieben, sind diese Nutzungen zu erhalten. Ein weiterer Ausbau dieser Nutzungen soll vorzugsweise auch im o. a. Straßenzug konzentriert werden. Dabei ist darauf zu achten, dass keine größeren Nutzungskonflikte entstehen. Es sei darauf hingewiesen, dass zum Zeitpunkt der Untersuchung keine nennenswerten Nutzungs- oder Nachbarschaftskonflikte bekannt sind.

Die günstige Lage der vorstehenden Einrichtungen unterstützt – zumindest für Teile der Bevölkerung - ein Einkaufen ohne PKW; durch die Steigerung der Aufenthaltsqualität in diesem Bereich kann dieses Verhalten noch gefördert werden.

Weitere größere Einrichtungen zur Deckung des täglichen Bedarfs sind südöstlich an das Untersuchungsgebiet angrenzend vorhanden. Unmittelbar südlich an der Grenze des Untersuchungsgebietes liegt das Gebäude eines derzeit leerstehenden Lebensmittelmarktes. Wegen der exponierten Lage und der Möglichkeit zur weiteren Absicherung der Nahversorgungsfunktion ist hier eine Nachfolgenutzung erstrebenswert; die Fläche wurde demzufolge auch in das Sanierungsgebiet aufgenommen.

Im Untersuchungsgebiet ist eine nicht unerhebliche Anzahl von Gaststätten (10 Stück) angesiedelt. Diese Einrichtungen haben nicht nur für die Zapfendorfer, sondern auch für Naherholungssuchende aus dem Umland Bedeutung. Das Angebot ist mit der vorliegenden Planung zu sichern bzw. durch flankierende Maßnahmen (Freischankflächen, Stellplätze etc.) weiter zu entwickeln.

Für Zapfendorf kann festgehalten werden, dass es geringfügig mehr Arbeitsplatzangebote gibt als in den anderen Gemeinden im Landkreis Bamberg; die Auspendlerquote unter dem Landkreisdurchschnitt ist ein Indiz dafür. Größere Betriebe, die Arbeitsplätze in nennenswertem Umfang anbieten, liegen nicht innerhalb des Untersuchungsgebietes. Das Untersuchungsgebiet wird aber durch den Liefer- und Schwerverkehr zu den Gewerbebetrieben berührt.

Mit der nun vorliegenden Planung soll langfristig erreicht werden, dass die Standortgunst für die Betriebe und somit die Arbeitsplätze erhalten bleiben, während die negativen Auswirkungen – z. B. Belästigungen durch Verkehr – zu reduzieren sind. Dazu wird auf die Ausführungen im Kapitel "Ziele Verkehr und Straßenraum" verwiesen.

MASSNAHMEN

- Erhalt der Nutzungsmischung im "Hauptstraßenzug"
- Erhalt und Entwicklung der Wohnnutzung im restlichen Untersuchungsgebiet
- Erhalt und Entwicklung der Nahversorgungsfunktion
- Weiterer Ausbau der Funktion im Naherholungsbereich
- Sicherung des Arbeitsplatzangebotes unter Minimierung der damit zusammenhängenden Belastungen

5.5 ZIELE VERKEHR UND STRASSENRAUM

Wie im Untersuchungsteil herausgearbeitet, dominiert der Verkehr den öffentlichen Raum. Demzufolge ordnet sich die Gestaltung dieses Bereiches, wie ebenfalls ausgeführt, den Anforderungen des fließenden und ruhenden Verkehrs unter. Der zunehmende individuelle Motorisierungsgrad und die steigende Tendenz, auch kurze Fahrstrecken mit dem PKW zurückzulegen, verschärft die vorstehend beschriebene Situation. Es ist sicher nicht möglich, mit den Maßnahmen im Rahmen der Sanierung diese allgemeine gesellschaftliche Entwicklung umzukehren, aber es ist vertretbar, im jeweiligen Einzelfall abzuwägen, welchen Nutzungsansprüchen – z. B. Verkehr oder Aufenthaltsqualität – die höhere Präferenz einzuräumen ist.

Diese Abwägung muss grundlegender Bestandteil aller beabsichtigten Maßnahmen sein. Weiterhin muss bei der Neugestaltung des öffentlichen Straßenraums im Ortskern von Zapfendorf die städtebauliche Situation immer Berücksichtigung finden. Die alleinige Beachtung der verkehrsbezogenen Nutzungsanforderungen wäre nicht ausreichend.

5.5.1 VERKEHRSNETZ UND STRASSENRAUM



Hauptstraße in Blickrichtung Süden

Die hohe Auslastung der Hauptachsen des Zapfendorfer Verkehrsnetzes führt zu Einschränkungen der Lebensqualität der Bürger. Die durch die Verkehrsachsen verursachte Verlärmung und trennende Wirkung wurde dargestellt.

Eine Lösung dieses Problems ist nur über eine geänderte Trassenführung mit geänderter Anbindung an die zukünftige Autobahn BAB A 73 möglich. Diese ist südlich von Zapfendorf neu herzustellen und auf den neuen Knotenpunkt in Höhe des Kieswerk Porzner zu leiten. Hier beginnt die neue Westtangente (Westumfahrung von Zapfendorf), die erst nördlich von Zapfendorf wieder auf die Staatsstraße St 2197 mündet. Der Verlauf ist im Rahmenplan "Verkehr" festgehalten. Diese Maßnahme entlastetet den kompletten "Hauptstraßenzug" und die "Herrngasse" nachhaltig und gewährleistet eine Anbindung der Industrie- und Gewerbegebiete an das überörtliche Verkehrssystem ohne Belastung des Ortskernes. Erst nach Realisierung dieser Maßnahme kann der betroffene Teil des innerörtlichen Straßennetzes mit der beabsichtigten Erhöhung der Aufenthaltsqualität umgestaltet werden.

Der Bau der Westtangente steht im Zusammenhang mit dem geplanten Ausbau der Bahnstrecke und berücksichtigt die geplanten kreuzungsfreien Querungen der Bahn – Hochgeschwindigkeitsstrecke. Der momentane Planungsstand ist mit allen betroffenen Fachbehörden abgestimmt. Derzeit wird von einer abschließenden Realisierung der Westtangente inklusive aller Kreuzungsbauwerke bis zum Jahr 2010 ausgegangen.

Der geplante Ausbau zur Hochgeschwindigkeitsstrecke hat für den Ortsbereich von Zapfendorf die Errichtung von Lärmschutzwänden zur Folge. Dadurch ist eine Verbesserung der Lärmsituation zu erwarten.

Der "Raiffeisenstraße", die als Ausgleich und Ergänzung zum "Hauptstraßenzug" genutzt wird, fehlt die öffentliche Widmung als Verkehrsfläche. Hier ist durch eine Veränderung

der Besitzverhältnisse auch die rechtliche Voraussetzung für eine Neugestaltung zu schaffen.



Überdimensionierte und aufgeweitete Straßenfläche im Ortsmittelpunkt

Wie in der Untersuchung festgestellt, ist der "Hauptstraßenzug" reichlich dimensioniert und durch Linksabbiegespuren in Teilen noch zusätzlich aufgeweitet. Zudem verursacht die momentane Auslastung der Hauptverkehrsachsen und das fast vollständige Fehlen von Querungshilfen für Fußgänger Gefahrensituationen. Daneben fehlt diesen Räumen eine Aufenthaltsqualität. Erst nach der Realisierung der Westtangente können die vorstehend beschriebenen Probleme durch Neugestaltungsmaßnahmen und Rückbau behoben werden; die Auslastung der Verkehrsflächen lässt eine vorherige Neugestaltung nicht sinnvoll erscheinen. Bei der Neugestaltung dieser Flächen ist den verschiedenen Ansprüchen – attraktive Randbereiche, fließender und ruhender Verkehr – Rechnung zu tragen. In den allermeisten Fällen dürfte die Beibehaltung einer harten Trennung (Hochbord) sinnvoll sein.

Von der Westtangente nicht unmittelbar berührte Teile des Verkehrssystems können vorher neu gestaltet werden. In fast all diesen Bereichen kann von einer Mischnutzung ausgegangen werden, so dass auf baulich harte Trennungen der einzelnen Funktionen verzichtet werden kann. Ein niveaugleicher Ausbau der Verkehrsfläche – eventuell mit einem durch eine gestaltende Rinne abgesetzten Fußgängerbereich – dient natürlich auch der gewünschten Verkehrsberuhigung.

Im Bereich der Ortseinfahrten sind Maßnahmen vorzusehen, die zu einer deutlichen Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit führen. An der nördlichen Ortseinfahrt kann diese Maßnahme mit der neuen Anbindung der Westtangente kombiniert werden, an der südlichen Ortseinfahrt ist eine gestalterische Verbindung mit der in Teilbereichen geplanten Wiederöffnung des Laufer Bachs denkbar.

MASSNAHMEN

- Bau der Westtangente mit neuem Autobahnanschluss
- Öffentliche Widmung der "Raiffeisenstraße"
- Rückbau und Neugestaltung der innerörtlichen Straßen
- Beseitigung von Gefahrenpotenzialen für Fußgänger
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Straßenraum
- Wo möglich und sinnvoll ist der Mischnutzung der Verkehrsflächen der Vorzug zu geben

5.5.2 RUHENDER VERKEHR

In den Bereichen der Wohnnutzung kann der Stellplatzbedarf im Regelfall auf den privaten Grundstücken gedeckt werden. Somit besteht für diesen Bereich kein besonderer Handlungsbedarf.

Im "Hauptstraßenzug" mit der Konzentration der Geschäftsnutzungen ist ein erhöhter Stellplatzbedarf im öffentlichen Straßenraum festzustellen; dies kann auf die unmittelbaren Einmündungsbereiche der kreuzenden Straßen erweitert werden. Da

insgesamt die zur Verfügung stehenden Flächen für die erforderlichen Stellplätze ausreichend sind, ist nur eine durchgehende und städtebaulich sinnvolle Regelung erforderlich, die Beeinträchtigungen oder Gefährdungen der Fußgänger und Beeinträchtigungen des fließenden Verkehrs ausschließt.

Der Bahnhofsplatz inklusive dem unmittelbaren Bahnhofsvorbereich ist wegen seiner Bedeutung für parkende Fahrzeuge von Pendlern einer gesonderten Betrachtung zu unterziehen. Zumal hier zukünftig eine Verknüpfung von Haltestellen vorgehen ist. In diesem räumlichen Umfeld ist eine komplette Neugestaltung unter Berücksichtigung aller Verkehrsarten anzustreben.

Grundsätzlich ist es erforderlich und auch erstrebenswert, die Abstellmöglichkeiten für Fahrzeuge im "Hauptstraßenzug" prinzipiell zu erhalten, um so auch weiterhin den Liefer- und Ladeverkehr und Kundenbesuche mit PKWs zu ermöglichen; der Wunsch zur PKW – Nutzung ist mit Mitteln der Städtebauförderung nicht grundsätzlich zu unterbinden. Dennoch ist im jeweiligen Einzelabschnitt abzuwägen, wie viel öffentliche Stellplätze in welchem Einzelbereich erforderlich sind. Möglicherweise können Umgestaltungen in dem einen oder anderen Bereich das Nutzerverhalten doch verändern; dies sollte jedenfalls als Zielrichtung Bestandteil der Neugestaltungsvorschläge sein.

Bisher fehlende begleitende Gestaltungsmaßnahmen, die zu einer Erhöhung der Aufenthaltsqualität führen, sind in jedem Fall mit den Neugestaltungen zu verbinden. Das gilt auch und vor allem für Maßnahmen der Grüngestaltung.



Fehlende Straßenraumbegrünung in der Hauptstraße

Im Bereich des Schulparkplatzes ist eine Umgestaltung und Erweiterung des Parkplatzes erforderlich, um zukünftig die Andienung der Wertstoffcontainer ohne Beeinträchtigung des Parkplatzes zu ermöglichen.

MASSNAHMEN

- Erhalt und Ausbau der erforderlichen Stellplätze im "Hauptstraßenzug"
- Anordnung der Stellplätze unter Vermeidung von Gefährdungen und mit Erhöhung der Aufenthaltsqualität
- Neugestaltung der Stellplatzsituation im Bahnhofsbereich
- Gestaltung der Stellplätze
- Umgestaltung und Erweiterung Schulparkplatz

5.5.3 FUSS- UND RADWEGE

Im Bereich der Hauptverkehrsachsen behindern auf den Gehwegen parkende Fahrzeuge die Fußgänger bzw. gefährden deren Sicherheit. Dies ist durch eindeutige Nutzungszuweisungen vor allem im Sinne der schwächeren Verkehrsteilnehmer zu regeln. An diesen Straßen dürfte die Beibehaltung der Hochborde sinnvoll sein.

Fehlende sichere Querungshilfen für Fußgänger sind an den Hauptverkehrsachsen im Rahmen der Neugestaltungsmaßnahmen mit vorzusehen.

In den Sammel- und Anwohnerstraßen kann mit abnehmender Bedeutung des Fahrverkehrs dem Prinzip der Mischnutzung ein Vorrang eingeräumt werden. Auch hier gilt es, die Flächen vorrangig für die Nutzung durch die schwächeren Verkehrsteilnehmer auszulegen.

Das Fußwegesystems ist insbesondere auch auf die Fußwegebeziehungen von Kindern und Senioren zu untersuchen. Hier sind nochmals erhöhte Anforderungen an die Verkehrssicherheit zu stellen. Das gilt vor allem für den Fußweg über die "Schulstraße" und "Herrngasse" Richtung innerorts mit den Abzweigen in die "Alte Landstraße" und das "Gäßchen".


Eigenständiger, geduldeter Fußweg

Attraktive und sichere Fußwegebeziehungen sind eigenständige, von den Verkehrswegen abgesetzte Flächen. Die vorhandenen eigenständigen Fußwege sind zu erhalten und in ihrer Nutzung zu sichern – eventuell auch öffentlich widmen - und wo möglich und sinnvoll zu ergänzen. Dies gilt insbesondere für den Grünbereich am östlichen Rand des Untersuchungsgebietes und den Zugang zum Festplatz.

Im Zusammenhang mit dem Ausbau der Bahnstrecke entstehen zwei Fußgänger-unterführungen, von denen eine unmittelbar südlich des Untersuchungsgebietes liegt. Um eine schlüssige Einbindung beider Unterführungen in das Fußwegesystem zu gewährleisten, ist das Sanierungsgebiet im Süden entsprechend zu erweitern.

Zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs kann auch auf das Fahrrad als Verkehrsmittel zurückgegriffen werden. Dazu ist die Nutzung der Straßenräume auch für Radfahrer sicherer zu gestalten. In den Sammel- und Anliegerstraßen ist das kein Problem. Im "Hauptstraßenzug" ist die Anlage eines Radweges zu überprüfen.

MASSNAHMEN

- Schaffung von sicheren Fußwegen und Querungshilfen
- Erhalt und Ausbau eines eigenständigen Fußwegesystems
- Einbindung der Bahnunterführungen in das Fußwegenetz
- Schaffung von sicheren Fahrstreifen für Radfahrer

5.5.4 ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR

Das existierende ÖPNV – System, das für den ländlichen Raum als gut bis sehr gut einzustufen ist, soll gesichert und durch flankierende Maßnahmen unterstützt werden.



Parkplätze im Bahnhofsbereich mit Bahngebäude im Hintergrund

In diesem Zusammenhang scheint die Schaffung einer "Haupt"haltestelle für alle vorhandenen Systeme im Bereich des Bahnhofes sinnvoll. Umsteigebeziehungen würden erleichtert und die notwendige Infrastruktur könnte kostengünstig und attraktiv für alle Teilnehmer geschaffen werden.

Die Haltestelle für den Schulbus ist unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit für die Schulkinder umzugestalten; der Haltebereich des Schulbusses soll zumindest mit einer Teilfläche innerhalb der Fahrbahn liegen.

MASSNAHMEN

- Schaffung einer zentralen Haltestelle am Bahnhof
- Umbau der Haltefläche für den Schulbus

5.6 ZIELE GRÜN- UND FREIFLÄCHEN

Neben den baulichen und sozialen Belangen, sowie den Zielen von Wirtschaft und Verkehr sind die ökologischen Belange ein wichtiger Bestandteil bei der Erhaltung und Entwicklung der Strukturen im Untersuchungsgebiet.

Die wichtigsten Gesichtspunkte der ökologischen Ausrichtung des Rahmenplanes liegen in der Berücksichtigung der orts- und landschaftsbezogenen sowie naturräumlichen Gegebenheiten. Fließgewässer, Vegetationsstrukturen und Oberflächengestaltung sind unter dem Gesichtspunkt der gestalterischen Verbesserung und ökologischen Aufwertung zu betrachten.

Ziel der Freiraumplanung ist die Verbesserung des Ortsbildes, die Erhaltung der historisch gewachsenen Strukturen und eine Attraktivitätssteigerung der Grün- und Freiflächen.

Wichtige Teilbereiche bilden im Plangebiet u.a. die Bachläufe, die Streuobstwiesen und der öffentliche Straßenraum. Hier soll durch eine entsprechende Freiraumgestaltung die Qualität gesteigert und das dorfökologische Potential erhalten und weiterentwickelt werden.

Die öffentlichen Freiflächen im Kernbereich sind in hohem Maße versiegelt. Entwicklungsziel für diese Bereiche ist es, die Versiegelung auf das dringend notwendige Maß zu reduzieren und durch einen hohen Grünanteil die Attraktivität des Ortskernes deutlich zu steigern.

Der Bachlauf des Mühlgrabens (Aspach) ist fast im gesamten Untersuchungsgebiet begradigt und verläuft in einem technischen Bauwerk. Östlich außerhalb des Untersuchungsgebietes gibt es nicht standortgerechte Nadelgehölze als Unterpflanzung der bachbegleitenden Vegetation. Hier ist eine ökologische Aufwertung durch die Öffnung des Gerinnes und durch Anpflanzungen im Sohlbereich vorgesehen; bachbegleitend sind standortgerechte Bepflanzungen geplant. Durch den Einbau von Wasserbausteinen kann die Fließgeschwindigkeit verringert werden.



Nicht standortgerechte Unterpflanzung am Mühlgraben

Der Laufer Bach ist im Verlauf der "Bamberger Straße" bis zum Abzweig "Rosengarten" verrohrt. Für diesen Bereich ist eine Wiederöffnung des Wasserlaufes zwischen Straße und Fußgängerbereich angestrebt. Im weiteren Verlauf ist der Laufer Bach in einem kurzen Stück am "Rosengarten" erlebbar. Diese Offenlegung bedeutet trotz der wenigen Meter eine Aufwertung für die anschließende Freifläche.

Die privaten Frei- und Hofflächen sind in weiten Teilen versiegelt. Im Rahmen der Sanierungsmaßnahmen auf Privatgrund ist hier – wo möglich – eine Entsiegelung bzw. ein naturnaher Ausbau anzustreben. Die privaten Grünflächen weisen in der Gestaltung Mängel auf. Ziergärten mit dorfuntypischen Pflanzungen oder monotonen Rasenflächen wirken sich störend auf das Ortsbild und die Grünstruktur aus. Eine Verwendung heimischer Pflanzen trägt zur Attraktivität des Ortsbildes bei und stellt außerdem eine ökologische Aufwertung dar.

MASSNAHMEN

- Ökologische Aufwertung der Bachläufe
- Erhalt und Sicherung der Streuobstwiesen
- Neugestaltung des öffentlichen Straßenraumes
- Reduzierung des Versiegelungsgrades

5.7 ZIELE GEMEINBEDARF UND (TECHNISCHE) INFRASTRUKTUR

Gemeinbedarf

Da die notwendigen Gemeinbedarfseinrichtungen für eine Gemeinde im ländlichen Raum im wesentlichen vorhanden sind, bedarf es neben der Sicherung dieser Einrichtungen keiner weiteren Zielsetzung.

Es fehlt lediglich ein offener Jugendtreff, der nach dem Neubau des katholischen Pfarr- und Jugendheimes in den jetzigen Räumen dieser Einrichtung (im gemeindlichen Besitz) vorgesehen ist.

Technische Infrastruktur

Außer den beschriebenen Problemen im Bereich der Wertstoffcontainer gibt es im Zusammenhang mit der technischen Infrastruktur keinen Handlungsbedarf.

Durch eine Neuorganisation und Erweiterung des Schulparkplatzes ist die zukünftige Andienung der Wertstoff- und Grüngutcontainer zu optimieren.

5.8 ZUSAMMENFASSUNG

Die zeichnerische Darstellung des Rahmenplanes ist im Kartenteil abgedruckt. Dabei werden einzelne, besonders komplexe Bereiche durch eigene Themenkarten abgedeckt.

Ergänzend werden folgende Maßnahmen – als sogenannte weiche Maßnahmen - angeregt:

- Die Auflage eines kommunalen Förderprogramms, das finanzielle Anreize für die Eigentümer zur fachgerechten Renovierung und Sanierung von Gebäuden bietet
- sowie Diskussions- und Gesprächsrunden zu Einzelaspekten der zukünftigen Sanierung (z. B. Gebäudeleerstand, Grünzug Obstbaumwiesen).

6. MASSNAHMENPLANUNG

Entsprechend den vorstehend formulierten Sanierungszielen erfolgt nun die Umsetzung in konkrete Einzelmaßnahmen. Diese Maßnahmen werden nachfolgend grob skizziert und flächenmäßig abgegrenzt. Diese Skizzierung ist für eine spätere konkrete Umsetzung natürlich noch nicht ausreichend.

Nach Beschluss der Sanierungssatzung und der Aufnahme in das Städtebauförderungsprogramm ist es Aufgabe einer Detailplanung, den ersten planerischen Entwurf bis zur Baureife weiter auszuarbeiten.

Bei der nachfolgenden Auflistung wird in Ordnungsmaßnahmen, Baumaßnahmen und Empfehlungen für sonstige Maßnahmen unterschieden.

Bei der Neugestaltung von öffentlichen Flächen werden im folgenden drei verschiedene Stufen von Gestaltqualität – in Abhängigkeit vom räumlichen Umfeld und von der Bedeutung der Maßnahme - zugrunde gelegt:

- einfache Gestaltqualität; meist Asphalt und durch Hochbord abgesetzte und gepflasterte Randbereichen (Betonsteinpflaster in Grautönen)
- mittlere Gestaltqualität; meist niveaugleicher Ausbau in Betonsteinpflaster mit gestalterischem Vorsatz (dominierende Farbe im Graubereich, behauene Kanten, verschiedene Steingrößen)
- hochwertige Gestaltqualität; niveaugleicher Ausbau mit gestalterisch hochwertigem Betonsteinpflaster mit gestalterischem Vorsatz (Muschelkalk oder Granit mit entsprechenden Farben, behauenen oder gebrochenen Kanten und vielfältigsten Steinformaten) oder mit Granitpflaster.

Um ein einheitliches Bild des neuen Stadtbodens zu gewährleisten, sollen bisher verwendete unpassende Steinfarben (z. B. Rot) bzw. Steinformen (nicht quadratische oder rechteckige Vielecksteine) langfristig durch die o. a. Materialien ersetzt werden.

Auf die gewählte Gestaltqualität wird bei der Beschreibung der einzelnen Maßnahmen jeweils hingewiesen. Dieser Hinweis ist somit ausreichend, um die vorgeschlagene Ausbauart darzustellen. Weitere Einzelheiten, wie z. B. die Verwendung von Schotterrasen oder Einstreuasphalt werden im Rahmen der späteren Detailplanung festgelegt. Besonderheiten in der Materialwahl, die nicht direkt den vorherigen Kategorien zuzuordnen sind, werden erwähnt. Die Möblierung bleibt der späteren Detailplanung vorbehalten; wo erforderlich beinhaltet die zukünftige Möblierung auch die Anlage von Abstellmöglichkeiten für Fahrräder.

6.1 ORDNUNGSMASSNAHMEN

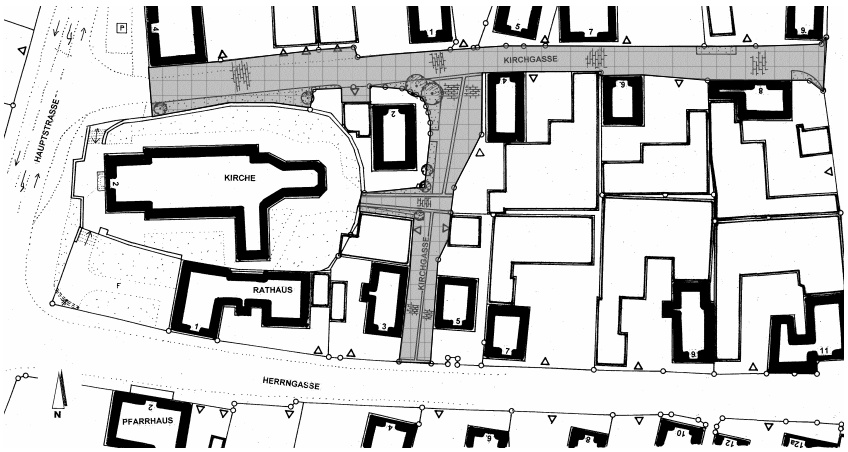
Die gestalterische Verbesserung der öffentlichen Straßen-, Platz- und Freiräume ist für die Entwicklung eines einheitlichen Ortsbildes und für die Umsetzung der Sanierungsziele von herausragender Bedeutung. Diese Flächen prägen den öffentlichen Raum und bilden zudem einen Teil des Wohnumfeldes. Eine höhere Gestaltqualität in diesen Bereichen steigert die Attraktivität der Ortschaft und erhöht die Identifikation der Bewohner mit ihrer Ortschaft. Die Realisierung der nachfolgenden Ordnungsmaßnahmen ist durch den kommunalen Grundbesitz bzw. die kommunale Zuständigkeit zügig zu gewährleisten, in Einzelfällen ist ein Flächenerwerb erforderlich.

Der Verflechtungsbereich der öffentlichen Ordnungsmaßnahmen mit den unmittelbar angrenzenden privaten Flächen ist bei der späteren Detailplanung zu berücksichtigen.

Die Gemeinde misst der Neugestaltung im öffentlichen Raum auch eine Initialwirkung für private Sanierungsmaßnahmen bei.

1 KIRCHGASSE

Maßnahmenumfang ca. 1.400 m²



Die Kirchgasse ist Bestandteil des historischen Siedlungskernes (verdichtetes Haufendorf) und spiegelt das Siedlungsbild der früheren dörflichen Nutzung wider. Sie liegt ruhig und vom Durchgangsverkehr abgeschieden nördlich und östlich der Kirche und wird durch die dicht an den Straßenraum angrenzenden Baukörper gut gefasst. Bei der Kirchgasse handelt es sich um eine Anliegerstraße, bei der bereits jetzt das Prinzip der Mischnutzung der Verkehrsflächen vorliegt. Der Straßenraum hat eine hohe Bedeutung im innerörtlichen Fußwegenetz, da über die Kirchgasse eine Anbindung an die Kirche und deren unmittelbares Umfeld erfolgt.

Wegen der Bedeutung des räumlichen Umfeldes ist dieser Bereich der höchsten Gestaltpriorität zuzuordnen. Der Ausbau erfolgt entsprechend dem Prinzip der Mischnutzung und räumt den Nutzungen durch Fußgänger und andere schwächere Verkehrsteilnehmer optisch den Vorrang ein; demzufolge ist eine niveaugleiche Neugestaltung beabsichtigt.

Ziel der Neugestaltung ist neben der Behebung von Funktionsschwächen (z. B. ungenügende Einbindung des Kirchhofes) eine optische und gestalterische Aufwertung, die die Aufenthaltsqualität dieses Straßenzuges in den Vordergrund stellt.

Der Baubeginn der Maßnahme ist im Einmündungsbereich in die Hauptstraße; hier soll der künftige Fahrbahnbereich 7,0 m breit ausgebaut werden, um so ohne offizielle Ausweisung den erhöhten Stellplatzbedarf entlang der Kirchhofmauer zu decken. Entlang der Kirchhofmauer kann eine Grünfläche entstehen, die am Anfang und am Ende mit zwei kleinkronigen Bäumen abgeschlossen wird. Die Mauer kann mit Kletterpflanzen begrünt werden.

Im weiteren Verlauf Richtung Osten werden die derzeit vorhandenen Straßenbreiten beibehalten. Im Einmündungsbereich zur Alten Landstraße weitet sich die Kirchgasse auf, so dass hier an den Rändern Grünflächen mit Anpflanzungen möglich sind.

Der in Nord – Süd – Richtung verlaufende Teil der Kirchgasse stellt den rückwärtigen Kirchzugang her und soll deshalb nur noch von den unmittelbaren Anliegern zum Fahren benutzt werden. Demzufolge wird im Bereich des Kirchenzuganges eine Grünfläche, die an den Ecken mit kleinkronigen Bäumen bepflanzt wird, in die Fahrbahn gezogen. Auch

vor dem Haus Nr. 2 kann eine Grünfläche – wegen des vorhandenen Platzes hier mit großkronigen Bäumen – entstehen, die den überaus großen Einmündungstrichter verkleinert. Der Fahrbahnbereich erhält eine mittige Entwässerungsrinne und wird durch weitere Rinnen an den Anschlusspunkten der angrenzenden Straßen abgetrennt. Der direkte Zugang zum Kirchhof wird durch eine über die Fahrbahn herausgezogene Rinne betont.

Eine spätere Detailplanung muss die wünschenswerte Möblierung beachten und räumlich festlegen. Das Beleuchtungskonzept ist entsprechend der hochwertigen Gestaltungsqualität auszuwählen und kann sich durchaus von anderen Maßnahmenbereichen im Erscheinungsbild absetzen.

Die Kirchgasse ist mit den Maßnahmen Hauptstraße, Herrngasse sowie Ortsmittelpunkt und Alte Landstraße räumlich verbunden.

2 ALTE LANDSTRASSE, MÜHLBACH UND FREIBERG MIT DEM MÜHLGRABEN / ASPACH

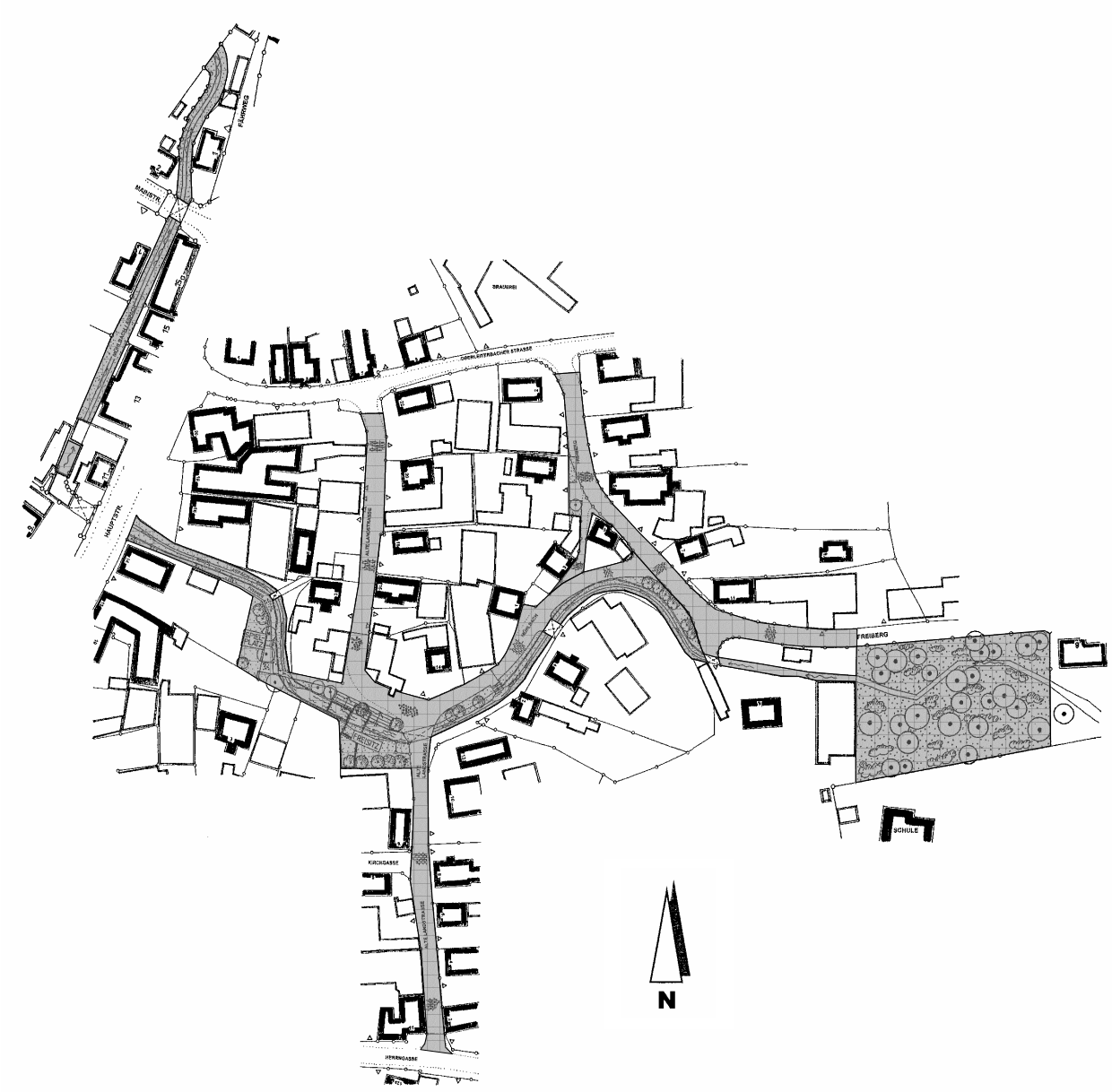
Maßnahmenumfang ca. 9.800 m²

Die Verkehrs- und Freiflächen Alte Landstraße, Mühlbach und Freiberg sowie der Mühlgraben bzw. der weitere Verlauf des Aspaches liegen innerhalb des historischen Siedlungskernes (verdichtetes Haufendorf). Die Bebauung an den Verkehrsflächen spiegelt in weiten Teilen das Siedlungsbild der früheren dörflichen Nutzung wider. Der Sanierungsbereich liegt ruhig und vom Durchgangsverkehr abgeschieden im Zentrum des historischen Siedlungskernes und wird durch ehemalige landwirtschaftliche Hofstellen mit mächtigen Scheunen geprägt. Bei den Verkehrsflächen handelt es sich um Sammel- und Anliegerstraßen, bei denen bereits jetzt das Prinzip der Mischnutzung der Verkehrsflächen vorliegt. Der Straßenraum hat eine hohe Bedeutung im innerörtlichen Fußwegenetz.

Der Mühlgraben begleitet die Straße Mühlbach und ist hier in einem technischen Bauwerk gefasst. Dies gilt auch für den weiteren Verlauf bis zur Hauptstraße, in dem der Mühlgraben einen Fußweg begleitet. Nach Querung der Hauptstraße verläuft der Aspach westlich hinter den Häusern, auch hier in einem technischen Bauwerk eingefasst.

Wegen der Bedeutung des räumlichen Umfeldes ist dieser Bereich der höchsten Gestaltpriorität zuzuordnen. Der Ausbau erfolgt entsprechend dem Prinzip der Mischnutzung und räumt den Nutzungen durch Fußgänger und andere schwächere Verkehrsteilnehmer optisch den Vorrang ein; demzufolge ist eine niveaugleiche Neugestaltung beabsichtigt. Vor allem im Straßenzug Mühlbach unter Einbeziehung des Mühlgrabens soll ein Bereich mit hoher Aufenthaltsqualität geschaffen werden, der durchaus auch für örtliche Feste und Veranstaltungen genutzt werden kann.

Ziel der Neugestaltung ist neben der gestalterischen Aufwertung, die die Aufenthaltsqualität dieser Straßenzüge in den Vordergrund stellt, eine Erhöhung der Qualität des Wohnumfeldes, um somit die Wohnnutzung in diesem Bereich zu unterstützen und zu fördern. Daneben ist eine ökologische Aufwertung der Wasserflächen beabsichtigt.



Die Baumaßnahme erstreckt sich auf die o. a. innerörtlichen Straßenzüge und deren Randbereiche und hat im Kreuzungsbereich Alte Landstraße und Mühlbach ihr Zentrum; hier soll ein "zweiter Ortsmittelpunkt" entstehen.

Durch den Abriss der Bachüberbauung – "Obstpresse / Kelteranlage" und privates Lagergebäude – werden die Voraussetzungen geschaffen, den Mühlgraben an dieser Stelle zugänglich und erlebbar zu machen. Gestalterische und konzeptionelle Gründe machen den Abriss einer angrenzenden privaten Garage (neuer Zweckbau) sinnvoll. Die notwendige Substanzwertentschädigung bzw. der Grunderwerb für alle drei Gebäude muss im Rahmen der Maßnahme gewährleistet werden; gleiches gilt für die erforderlichen Ersatzbauten. Hier bietet sich eine entsprechende Umnutzung leerstehender Scheunen mit vorhergehender Sanierung an.

Der erlebbare Wasserlauf wird an dieser Stelle gegenüber dem Baudenkmal "Wegkapelle" durch eine stufenartige Tribüne, die sich vom Oberflächenmaterial und der Gestaltung nahtlos in die umgebende Platzfläche ohne erkennbare Fahrbahnen einfügt, zugänglich. Die Freifläche auf der gegenüberliegenden Seite, gefasst durch eine neu zu errichtende Stützmauer aus Sandstein, dient als Freisitz und wird entsprechend bepflanzt und

möbliert; für diesen Bereich und das Umfeld der ehemaligen Garage ist Grunderwerb erforderlich. Östlich dieses Bereiches ist ausreichend Fläche für die Fahrbeziehungen vorhanden, so dass hier die Einfassungsmauer des Baches durch eine bepflanzte Böschung ersetzt werden kann. Den östlichen Abschluss der zentralen Einheit bildet ein weiterer treppenartiger Abgang zum Mühlgraben. Im Westen findet der zentrale Bereich seinen Abschluss an der Fußwegbrücke Richtung Hauptstraße.

Westlich daran anschließend ist zur Erhöhung der Qualität des Wohnumfeldes die Errichtung eines Spielplatzes geplant; dazu ist ein Erwerb des bisher privaten Grundstückes erforderlich. Der Spielplatz ist durch eine zu sanierende Mauer vom Fußweg abgegrenzt und wird mit entsprechenden Anpflanzungen und Ausstattungen versehen. Der verbindende Fußweg zur Hauptstraße erhält eine wassergebundenen Decke.

Für den gesamten Bachlauf im Bereich der Maßnahme gilt, dass die Bachsohle in möglichst weiten Teilen ihres Verlaufes naturnah ausgebaut werden soll und eine begleitende standortgerechte Bepflanzung erhält; dabei kann die Bachsohle auch mit Wasserbausteinen strukturiert werden. Die Stütz- und Einfassungsmauern des Bachlaufes sind im inneren Bereich der Maßnahme (von der Hauptstraße bis zur Mühle) zu sanieren und der aufwändigen Gestaltung des Umfeldes anzupassen; im weiteren Verlauf bleiben sie unbelassen. Am östlichen Rand der Maßnahme (östlich der Mühle) ist eine standortgerechte Unterpflanzung der bachbegleitenden Vegetation herzustellen.

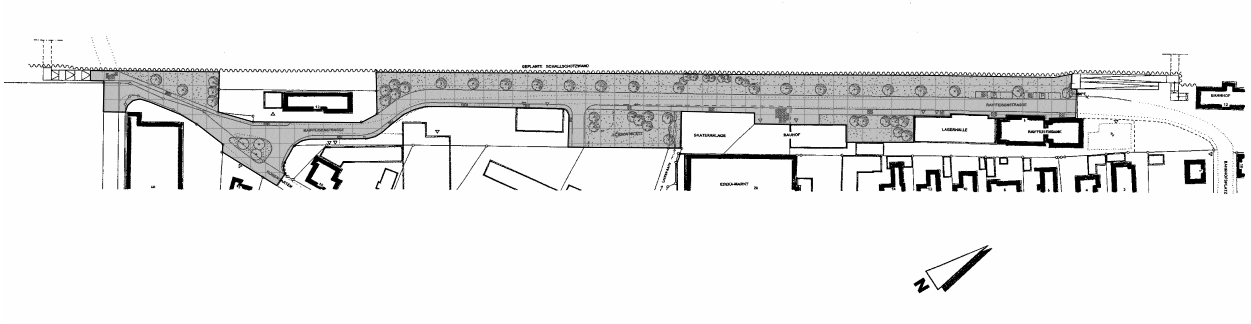
Im restlichen Verlauf der Maßnahme werden die Fahrbahnen in der erforderlichen Breite (ca. 5,0 m) mit Pflaster ausgebaut; verbleibende Randbereiche werden begrünt und bepflanzt. Die Anlage von expliziten Stellplätzen ist nicht erforderlich.

Eine spätere Detailplanung muss die wünschenswerte Möblierung und die erforderliche Neugestaltung der Bachgeländer beachten und räumlich festlegen. Das Beleuchtungskonzept ist entsprechend der hochwertigen Gestaltungsqualität auszuwählen und kann sich durchaus von anderen Maßnahmenbereichen im Erscheinungsbild absetzen.

Die vorstehende Planung ist mit den Maßnahmen Hauptstraße, Herrngasse sowie Kirchgasse und Platz vor den Gaststätten an der Hauptstraße räumlich verbunden.

3 RAIFFEISENSTRASSE / BAHNPARALLELE ORTSSTRASSE

Maßnahmenumfang ca. 7.800 m²



Die Raiffeisenstraße liegt am westlichen Rand des Untersuchungsgebietes direkt an der Bahnlinie bzw. der zukünftigen Lärmschutzwand der Bahn – Ausbaustrecke. Die Nutzung der bestehenden Verkehrsfläche ist geduldet; die Fläche befindet sich in Bahnbesitz und ist nicht öffentlich gewidmet. Die Verkehrsfläche ist nur an der Ostseite, und da auch nur spärlich bebaut. Der Straßenraum hat zukünftig eine hohe Bedeutung im innerörtlichen

Fußwegenetz, da hier die beiden neuen Bahnunterführungen anbinden. Teile der Neugestaltungsflächen liegen außerhalb des Untersuchungsgebietes und sind neu in das Sanierungsgebiet aufzunehmen.

Aufgrund der Lage im Zapfendorfer Verkehrssystem ist dieser Bereich der einfachen Gestaltpriorität zuzuordnen. Der Ausbau erfolgt entsprechend dem Prinzip der getrennten Nutzungen und sichert die Nutzungen durch Fußgänger und andere schwächere Verkehrsteilnehmer durch einen Hochbord. In den Randbereichen ist bei der Neugestaltung grünordnerischen Maßnahmen besondere Aufmerksamkeit zu widmen.

Ziel der Neugestaltung ist die Behebung von Funktionsschwächen im bisherigen Straßenverlauf und in den Randbereichen. Der momentane Straßenverlauf ist weitgehend ohne erkennbare Trennung mit der angrenzenden baulichen Nutzung vermischt; es fehlt eine klare Linienführung. Zudem gibt es derzeit keinen gesicherten Bereich für die Fußgänger, was insbesondere bei der zukünftigen Bedeutung im Fußwegesystem als Missstand einzustufen ist.

Die in Asphalt auszubauende Raiffeisenstraße verbindet zukünftig den Bahnhofsplatz mit dem Rosengarten bzw. weiter südlich mit der Bamberger Straße. Die neu auszubauende Straße erhält einen begleitenden Gehweg aus Betonsteinpflaster, der eine vom Fahrverkehr abgesetzte Verbindung zwischen den beiden o. a. Punkten bzw. den beiden neuen Fußgängerunterführungen herstellt. Im Bereich der Raiffeisenbank ist die Anordnung von straßenbegleitenden Längsstellplätzen sinnvoll. Zwischen der Skater – Anlage und dem Steinmetzbetrieb wird über den Parkplatz des Einkaufsmarktes ein weiterer Anschluss an die Bamberger Straße hergestellt; diese Anbindung kann auch der Anlieferung des Marktes dienen.

Im Bereich der Skater – Anlage wird der Laufer Bach bis zur neuen Straße geöffnet; daran angrenzend ist die Anlage einer größeren Grünfläche mit Anpflanzungen möglich. Weitere Grünflächen mit Anpflanzungen entstehen zwischen dem Bauhof und den Raiffeisengebäuden, im Bereich der südlichen Bahnunterführung und straßenbegleitend entlang der Schallschutzwand. Die Anpflanzungen in diesem Bereich begleiten die neue Straße (Allee – Charakter) und bilden somit eine neue Raumkante bzw. schaffen im Bereich der Skater – Anlage einen Rückzugsbereich für die Jugendlichen.

Das Beleuchtungskonzept ist entsprechend der einfachen Gestaltungsqualität auszuwählen und mit den anderen Maßnahmenbereichen im Erscheinungsbild abzustimmen. Eine Möblierung ist gegenüber der Skater – Anlage vorgesehen.

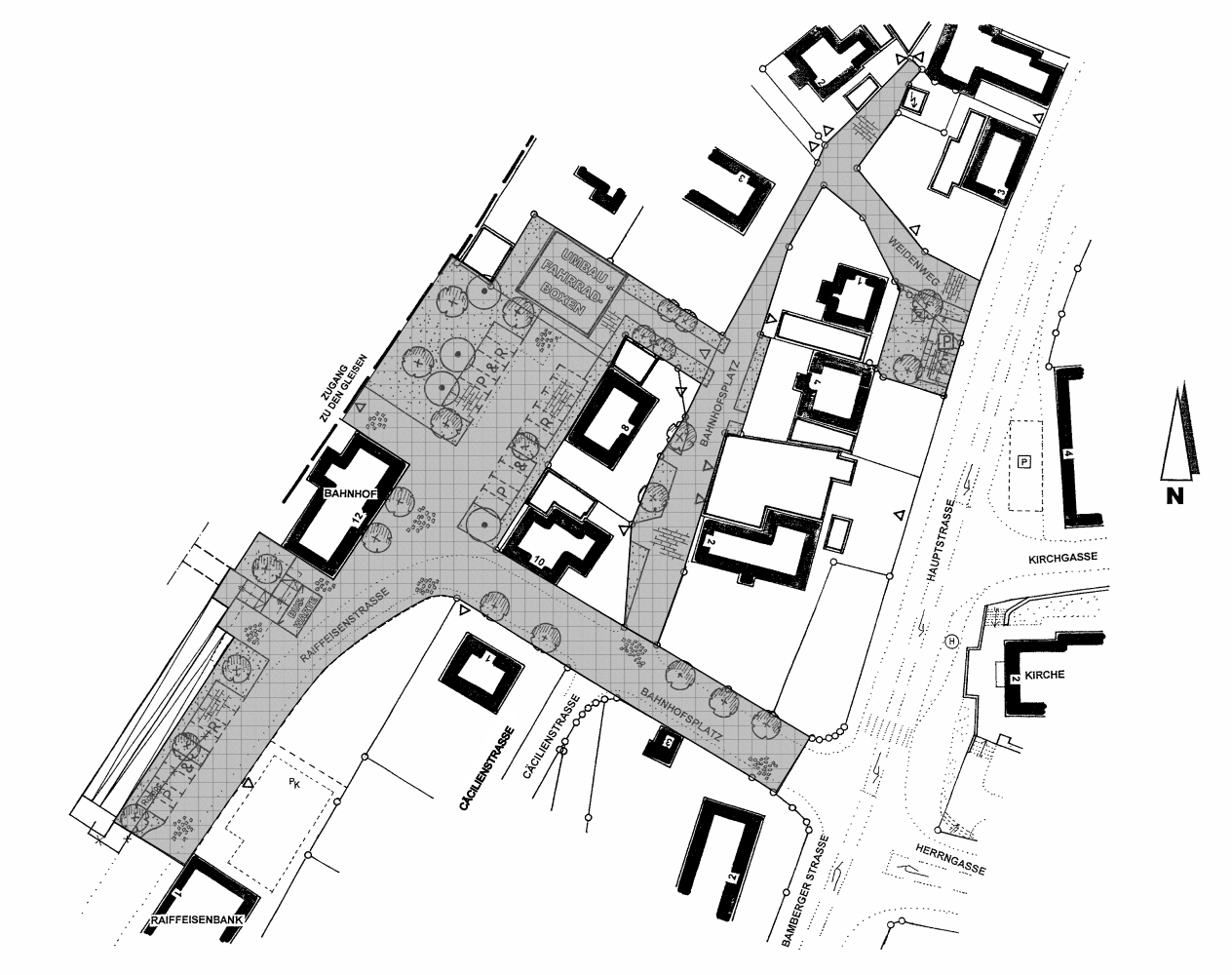
Die Raiffeisenstraße ist mit der Maßnahme Bahnhofsvorplatz räumlich verbunden.

4 BAHNHOFSVORBEREICH, BAHNHOFSPLATZ UND WEIDENWEG

Maßnahmenumfang ca. 3.600 m²

Die Verkehrs- und Freiflächen liegen am westlichen Rande des Untersuchungsgebietes und grenzen an die Bahnlinie an. Sie umfassen das Bahnhofsgebäude und den dazugehörigen Parkplatz und über den Bahnhofsplatz und den Weidenweg die Anbindungen an den Ortsmittelpunkt. Bedingt durch den Bahnhof weist der Bereich nennenswerten Zielverkehr auf und ist demzufolge auch durch parkende Fahrzeuge bestimmt. Der Bahnhofsplatz und der Bahnhofsvorbereich gehören zu den innerörtlichen Sammelstraßen, der Weidenweg ist eine Anliegerstraße bei der bereits jetzt das Prinzip der Mischnutzung der Verkehrsflächen vorliegt. Der Straßenraum hat eine hohe Bedeutung im innerörtlichen Fußwegenetz; über die Flächen erfolgt die fußläufige Anbindung an den Bahnhof und die zukünftigen Bahnunterführungen.

Aufgrund der Nähe zum Ortsmittelpunkt und aufgrund der Bedeutung dieses Bereiches als Verknüpfungspunkt des Öffentlichen Personennahverkehrs sind die Flächen der höchsten Gestaltpriorität zuzuordnen. Der Ausbau erfolgt entsprechend dem Prinzip der Mischnutzung und räumt den Nutzungen durch Fußgänger und andere schwächere Verkehrsteilnehmer optisch eine gleichwertige Position ein; demzufolge ist eine niveaugleiche Neugestaltung beabsichtigt. Im gesamten Maßnahmenumfeld ist bei der Neugestaltung grünordnerischen Maßnahmen besondere Aufmerksamkeit zu widmen.



Ziel der Neugestaltung ist die Behebung von Funktionsschwächen im bisherigen Straßenverlauf und in den Randbereichen. Den unterschiedlichen Nutzungen fehlen klare Flächenzuweisungen. Weiterhin ist die Gestalt- und Aufenthaltsqualität zu verbessern, um so dem geplanten ÖPNV – Verknüpfungspunkt höchste Attraktivität beizumessen. Alle Verkehrsteilnehmer und Verkehrsmittel sind unter Berücksichtigung des fahrenden und ruhenden Verkehrs einzubeziehen.

Der Bahnhofsplatz leitet als breit und durchgehend gepflasterte Fläche auf den eigentlich Bahnhofsvorplatz hin; dies wird durch die seitliche Anpflanzung von großkronigen Bäumen unterstützt. Die axiale Pflanzung der Bäume wird durch 2 neu zu pflanzende Bäume unmittelbar vor dem Bahnhofsgebäude aufgenommen.

Zwischen Bahnhofsgebäude und dem Abgang zur Bahnunterführung ist die zentrale Haltestelle mit Unterstellmöglichkeit in ausreichender Größe (Neubau) für den öffentlichen Personennahverkehr vorgesehen. Nördlich und südlich des Bahnhofsgebäudes sind die neuen park – and – ride Stellplätze angeordnet. Die Einbindung des Bahnhofsgebäudes in die vorstehend beschriebenen Nutzungen mit den

dazugehörigen Grünflächen mit Anpflanzungen "fängt" das Gebäude räumlich ein bzw. nimmt dessen Dominanz zurück.

Nördlich der Stellplätze ist die Gemeindescheune zu einer abschließbaren Unterstellmöglichkeit für Fahrräder umzubauen; bei der Sanierung ist der Scheunencharakter zu erhalten. Zugangsmöglichkeiten sind zum Bahnhofsplatz und zum Weidenweg zu gewährleisten.

Der östlich angrenzende Bereich des Bahnhofsplatzes und des Weidenweges sind in die Neugestaltung einbezogen. Wo möglich, werden die Fahrbahnbreiten der Anliegerstraße durch begleitende Grünflächen mit Anpflanzungen reduziert.

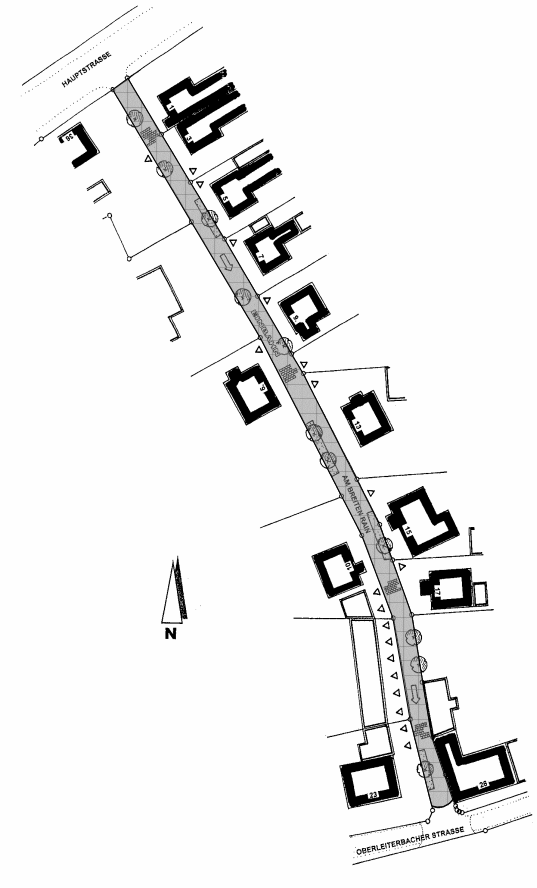
Das bisherige Buswartehäuschen im Kreuzungsbereich Weidenweg / Hauptstraße kann abgerissen werden, so dass die dort vorhandenen Parkplätze zukünftig gedreht und nutzerfreundlicher direkt über die Hauptstraße erschlossen werden können.

Eine spätere Detailplanung muss die wünschenswerte und erforderliche Möblierung beachten und räumlich festlegen. Das Beleuchtungskonzept ist entsprechend der hochwertigen Gestaltungsqualität auszuwählen und mit den besonderen Nutzungsansprüchen abzugleichen.

Die vorstehende Planung ist mit den Maßnahmen Ortsmittelpunkt, Raiffeisenstraße und Hauptstraße räumlich verbunden.

5 AM BREITEN RAIN

Maßnahmenumfang ca. 800 m²



Die vorstehende Verkehrsfläche liegt am nordöstlichen Rand des Untersuchungsgebietes und stellt eine Verbindung zwischen der Hauptstraße und dem innerörtlichen, historischen Siedlungskern her. Die Verkehrsfläche ist durch die sogenannte Holzwerkersiedlung baulich gefasst. Die Verkehrsfläche ist eine Anliegerstraße, die bereits jetzt gemischt genutzt wird, und die eine Fußwegeverbindung in den historischen Siedlungskern gewährleistet. Teile der Flächen liegen außerhalb des Untersuchungsgebietes und sind in das Sanierungsgebiet aufzunehmen.

Wegen der Bedeutung im Fußwegesystem und wegen dem geplanten Ausbau als Mischsystem ist die Fläche der mittleren Gestaltqualität zuzuordnen. Die Neugestaltung erfolgt ohne Niveauunterschiede und sichert optisch die schwächeren Verkehrsteilnehmer.

Ziel der Neugestaltung ist die Behebung von gestalterischen Schwächen und Mängeln im bisherigen Straßenverlauf und in den Randbereichen. Die Gestaltungsmöglichkeiten und die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer sollen durch eine Einbahnregelung in südliche Richtung erhöht werden.

Durch die zukünftige Einbahnregelung ist es ausreichend an den Engstellen eine Maximalbreite für die Fahrbahn von 3,0 m vorzuhalten. Dadurch können, in Abhängigkeit von den Grundstückszufahrten, im Versatz wechselnd Grünflächen im Straßenverlauf vorgesehen werden.

Diese Grünflächen sind mit kleinkronigen Laubbäumen zu bepflanzen. An Stellen, an denen keine Grünflächen möglich sind, können die Anpflanzungen mit Baumschutzgittern vorgenommen und gesichert werden. Stellflächen sind im Straßenraum somit weiterhin ausreichend vorhanden und werden aus gestalterischen Gründen nicht explizit ausgewiesen.

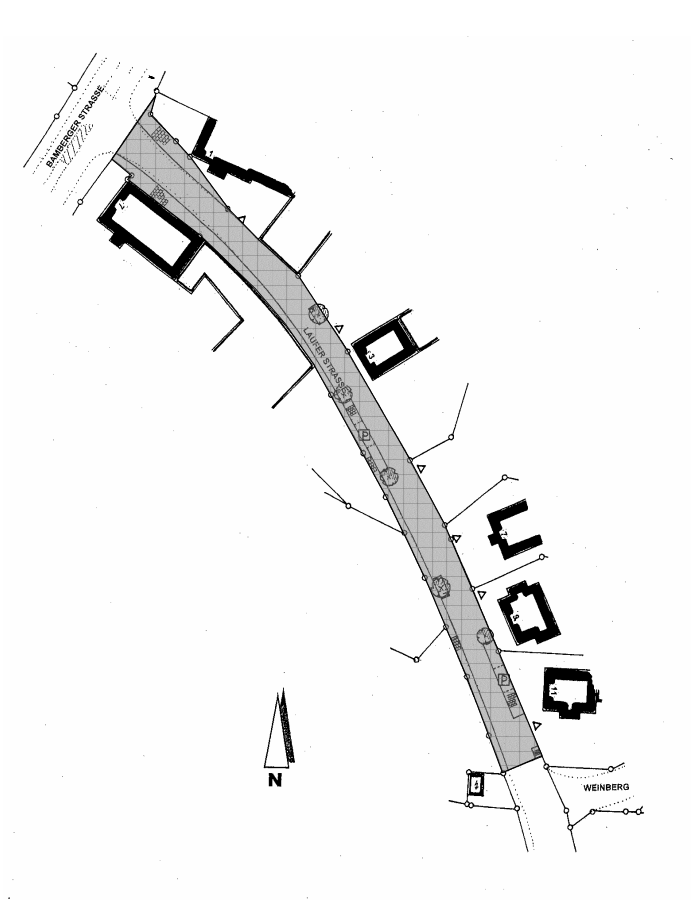
Das Beleuchtungskonzept ist entsprechend der Gestaltungsqualität auszuwählen und mit den angrenzenden Maßnahmenbereichen abzugleichen.

Die vorstehende Planung ist mit den Maßnahme Hauptstraße räumlich verbunden.

6 GÄSSCHEN UND LAUFER STRASSE

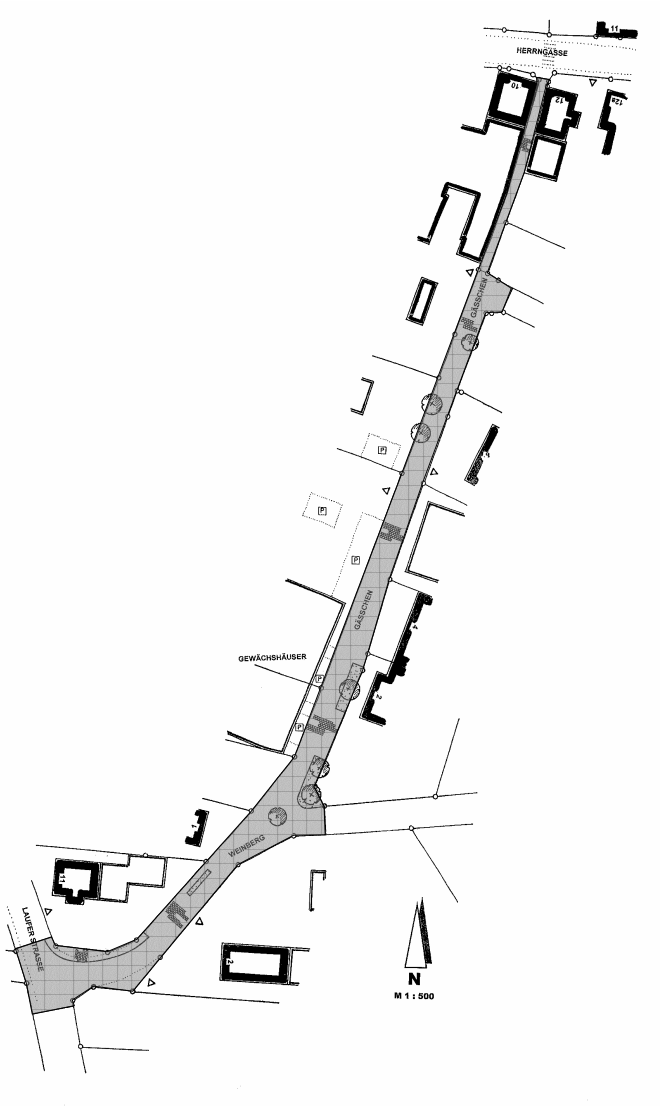
Maßnahmenumfang ca. 2.600 m²

Die Verkehrsflächen liegen am südöstlichen Rand des Untersuchungsgebietes und stellen eine Verbindung zwischen der Bamberger Straße und dem innerörtlichen, historischen Siedlungskern bzw. den zentralen Einrichtungen an der Herrngasse her. Die Laufer Straße ist eine Hauptverkehrsstraße, das Gäßchen ist eine Anliegerstraße. Teile der Flächen liegen außerhalb des Untersuchungsgebietes und sind in das Sanierungsgebiet aufzunehmen.



In der Laufer Straße ist aufgrund der Bedeutung im Verkehrssystem der Gehweg durch einen Hochbord von der Fahrbahn abgetrennt; dieses Prinzip der getrennten Nutzung wird beibehalten. Die funktionellen Mängel in den Randbereichen sind zu beheben und durch eine neue Grüngestaltung zu unterstützen. Dieser Maßnahmenbereich ist der einfachen Gestaltqualität zuzuordnen.

Das Gäßchen, das eine hohe Bedeutung im innerörtlichen Fußwegesystem besitzt wird als Anliegerstraße bereits jetzt durch das Prinzip der Mischnutzung bestimmt. Ein zukünftiger niveaugleicher Ausbau behält dieses Prinzip bei und räumt der Fußgängernutzung einen optischen Vorrang ein und erhöht durch begleitende Maßnahmen die Aufenthaltsqualität. Wegen der Bedeutung im Fußwegesystem und wegen des geplanten Ausbaus im Mischsystem ist die Fläche der mittleren Gestaltqualität zuzuordnen



Die Fahrbahn der Laufer Straße wird aufgrund ihrer Funktion im Verkehrssystem mit Asphalt ausgebaut und durch Parkbuchten und Grünbereiche mit Anpflanzungen gegliedert. Die so entstehenden Engstellen sind noch für den Begegnungsverkehr ausreichend und erhöhen durch die Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit die Verkehrssicherheit. Die Gehwege werden mit einfachem, grauen Betonsteinpflaster ausgebildet.

Im Bereich der Einmündung Gäßchen wird die gemischte Nutzung der Verkehrsflächen als "gestalterische Bremse" in die Laufer Straße gezogen. Diese Mischnutzung wird im weiteren Verlauf beibehalten und durch Grünbereiche mit Anpflanzungen gegliedert. Die Kreuzung Weinberg / Gäßchen wird durch eine Baumpflanzung in der Kreuzungsmitte optisch aufgewertet. In Teilstücken kann die Fahrbahn verschmälert werden.

Das Beleuchtungskonzept ist entsprechend der Gestaltungsqualität auszuwählen und mit den angrenzenden Maßnahmenbereichen abzugleichen.

Die vorstehende Planung ist mit den Maßnahmen Bamberger Straße und Herrngasse räumlich verbunden.

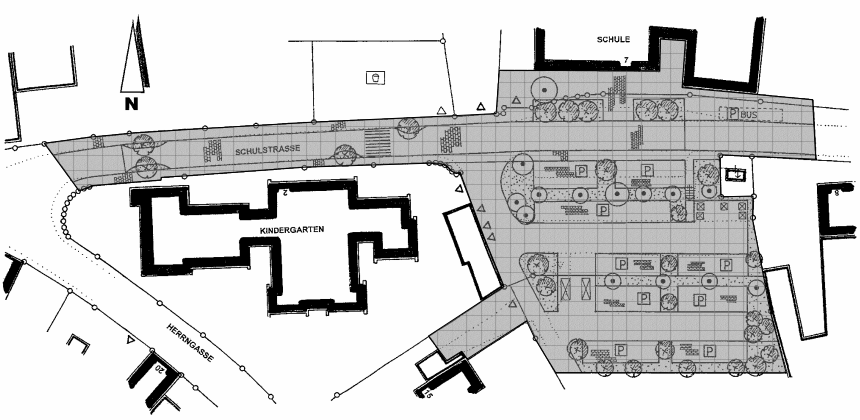
7 BUSHALT UND STELLPLÄTZE AN DER SCHULE MIT DER NEUORDNUNG DER WERTSTOFFCONTAINER

Maßnahmenumfang ca. 4.160 m²

Die Verkehrs- und Freiflächen liegen am östlichen Rand außerhalb des Untersuchungsgebietes und werden in das Sanierungsgebiet aufgenommen. Die Flächen umfassen den Bushalt am Kindergarten und an der Schule sowie die gegenüberliegenden Stellplätze sowie die Wertstoffcontainer mit ihren Zufahrten.

Die Fläche kann aufgrund ihrer Lage und Funktionen der einfachen Gestaltqualität zugeordnet werden.

Ziel der Neugestaltung ist die Behebung von funktionellen Mängeln im Bereich der Bushaltestellen und der Containerandienung. Am jeweiligen Bushalt ist die Verkehrssicherheit für die Kinder zu erhöhen. Die Containerandienung ist zukünftig ohne Beeinträchtigung der Stellplätze zu ermöglichen. Dazu ist eine Neuordnung und Vergrößerung der Stellplatzfläche erforderlich. Gleichzeitig kann der Zugang zum Friedhof gestalterisch deutlich aufgewertet werden.



Die Haltestelle des Schulbusses wird aus einer Haltebucht vor der Schule unmittelbar auf die Fahrbahn verlegt, so dass der haltende Bus den restlichen Verkehr zum Stehen bringt; gleiches gilt für die Bushaltestelle vor dem Kindergarten. Die Halteflächen sind durch Betonsteinpflaster von der asphaltierten Fahrbahn abzusetzen. Der Flächengewinn vor der Schule wird für Grünflächen mit Anpflanzung von großkronigen Laubbäumen verwandt bzw. bietet Fläche für den länger parkenden Schulbus. Im Bereich des Kindergartens bzw. des Spielplatzes verringern Grünflächen mit Anpflanzungen die Fahrgeschwindigkeit bzw. schafft eine zusätzliche Querungshilfe Sicherheit.

Die Wertstoffcontainer unmittelbar gegenüber der Schule werden in die zweite Parkreihe hinter das Trafohäuschen verlagert. Die Grüngutcontainer für den Friedhof, die derzeit nur mangelhaft zu bedienen sind, werden zwischen der dritten und vierten Parkreihe angeordnet. So kann eine deutliche optische und funktionale Verbesserung erreicht werden.

Die bestehende erste Parkreihe wird durch eine Grüninsel mit Anpflanzung unterbrochen und aufgelockert. Der zukünftige Fußweg wird benutzerfreundlich entlang der Fahrbahn geführt. Auch die bestehende dritte Parkreihe wird durch eine Grüninsel mit Anpflanzungen unterbrochen und aufgewertet. Wegen des Bedarfs und der Reduzierung der bisherigen Stellplätze durch Umgestaltungen wird eine vierte und fünfte Parkreihe angefügt, die durch grünordnerische Maßnahmen gestaltet und von der angrenzenden Bebauung bzw. dem Übergangsbereich zum Friedhof abgesetzt wird.

Das Beleuchtungskonzept ist entsprechend der Gestaltungsqualität auszuwählen und mit den angrenzenden Maßnahmenbereichen abzugleichen. Eine spätere Detailplanung muss die wünschenswerte Möblierung beachten und räumlich festlegen.

Die vorstehende Planung ist mit den Maßnahme Herrngasse räumlich verbunden.

0 BAU DER WESTTANGENTE

Obwohl der Bau der Westtangente nicht aus Mittel der Städtebauförderung bezuschusst werden kann, wird diese Maßnahme hier aufgeführt, da ihre Realisierung Voraussetzung für die nachfolgenden Sanierungsmaßnahmen ist. Die Maßnahme findet demzufolge auch keinen Eingang in die Kostenschätzung. In der Rahmenplanung ist die Maßnahme dargestellt.

Die Westtangente bietet zukünftig die Möglichkeit zur westlichen Umfahrung des Zapfendorfer Ortskerns mit einer geänderter Anbindung an die zukünftige Autobahn BAB A 73. Diese Anbindung ist südlich von Zapfendorf neu herzustellen und auf den neuen Knotenpunkt in Höhe des Ebinger Bahnhofs zu leiten. Hier beginnt die neue Westtangente, die erst nördlich von Zapfendorf wieder auf die heutige Staatsstraße St 2197 mündet. Der Verlauf ist im Rahmenplan "Verkehr" festgehalten. Diese Maßnahme entlastetet den kompletten "Hauptstraßenzug" und die "Herrngasse" nachhaltig und gewährleistet eine Anbindung der Industrie- und Gewerbegebiete an das überörtliche Verkehrssystem ohne Belastung des Ortskernes. Erst nach Realisierung dieser Maßnahme kann der betreffende Teil des nachfolgend beschriebenen innerörtlichen Straßennetzes mit der beabsichtigten Erhöhung der Aufenthaltsqualität umgestaltet werden.

Der Bau der Westtangente steht im Zusammenhang mit dem geplanten Ausbau der Bahnstrecke und berücksichtigt die geplanten kreuzungsfreien Querungen der Bahn – Ausbaustrecke.

Nach dem Bau muss die Westtangente optisch zur bevorrechtigten Straße werden. Neben der optischen Hervorhebung ist auch die Abstufung der Staatsstraße im innerörtlichen Bereich anzustreben.

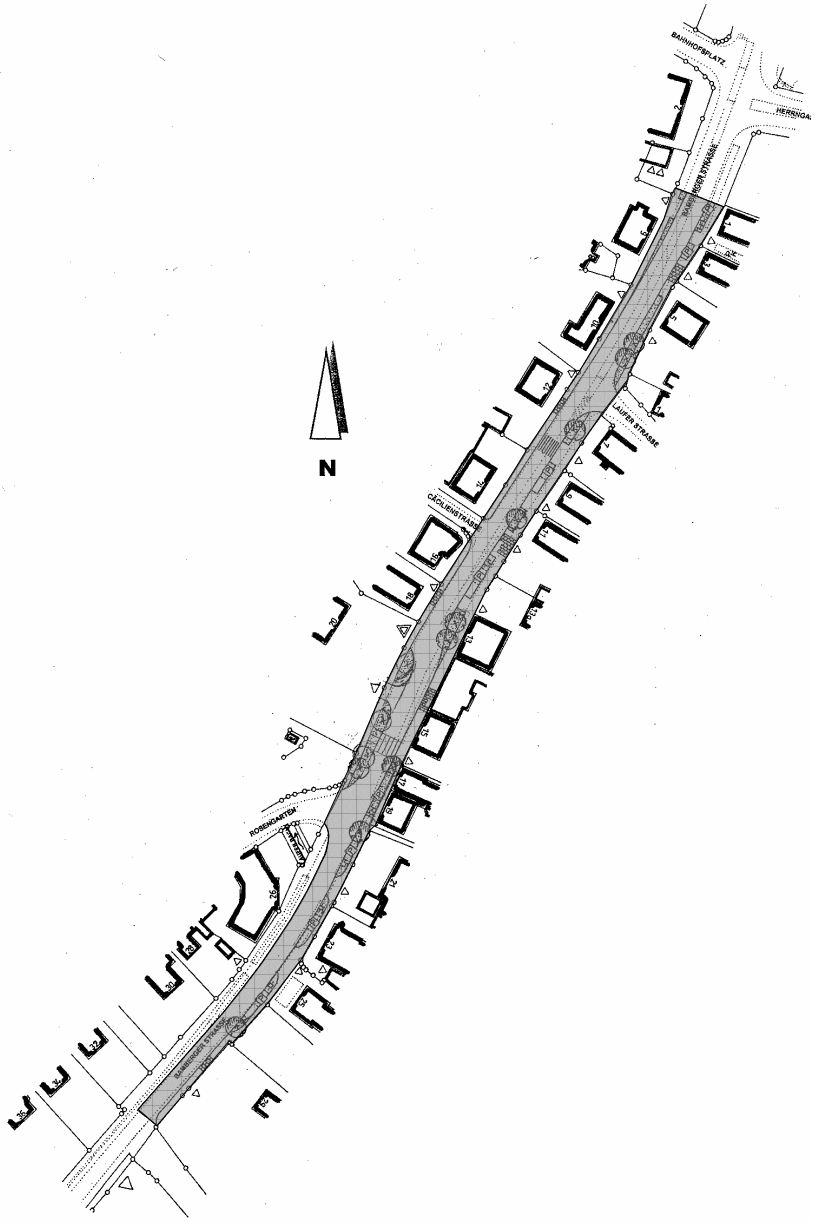


8 BAMBERGER STRASSE UND HAUPTSTRASSE

Maßnahmenumfang ca. 10.800 m²

Bei der Bamberger Straße und bei der Hauptstraße handelt es sich um die heutige Hauptverkehrsachse für den innerörtlichen Verkehr und den Durchgangsverkehr. Die Trasse verläuft von Südwesten nach Nordosten durch die westliche Hälfte des Untersuchungsgebietes und berührt mit ihrem Mittelstück den westlichen Rand des historischen Siedlungskernes. Der Straßenzug ist dicht bebaut und durch die Bebauung im wesentlichen räumlich gut gefasst. Im Straßenverlauf konzentrieren sich wichtige öffentlichen Einrichtungen und fast alle privaten Dienstleister und Geschäfte; entsprechend hoch ist der Parkplatzbedarf.

Auch nach dem Bau der Westtangente wird im Straßenverlauf ein höheres Verkehrsaufkommen als in den anderen innerörtlichen Sammelstraßen zu verzeichnen sein. Das Prinzip der räumlich getrennten Nutzungen durch verschiedene Verkehrsteilnehmer wird demzufolge auch zukünftig beibehalten. Wegen der Bedeutung ist die Fläche der mittleren Gestaltqualität zuzuordnen. Wichtige Teilbereiche werden durch gesonderte Maßnahmen erfasst und einer höheren Gestaltungspriorität zugeordnet.



Ziel der Neugestaltung ist die Behebung von gestalterischen Schwächen und Mängeln – z. B. gefährdendes Parken - im bisherigen Straßenverlauf und in den Randbereichen. Neben der Mängelbeseitigung steht die Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Vordergrund. Dies ist nach der Reduzierung das LKW – Verkehrs (Bau Westtangente!) und nach der geplanten Umwidmung zur Ortsstraße sinnvoll und möglich.

Die Beschreibung der Maßnahme erfolgt von Süden in Richtung Norden. Für den gesamten Maßnahmenbereich gilt, dass die Fahrbahnbreite zukünftig auf ca. 6,0 m reduziert wird und der daraus resultierende Flächengewinn der Neugestaltung der Randbereiche zugeschlagen wird. Wo möglich und sinnvoll wird die zukünftige Trasse zur Verringerung der Fahrgeschwindigkeit verschwenkt bzw. verdrückt. Dabei wird auch die zukünftige Fahrbahn asphaltiert sein, die Gehwege und Stellflächen werden mit Betonsteinpflaster ausgebaut. Die räumliche Anordnung der Stellflächen erfolgt in Abhängigkeit vom Bedarf. Bei Baumpflanzungen werden großkronige heimische Laubbäume verwendet.

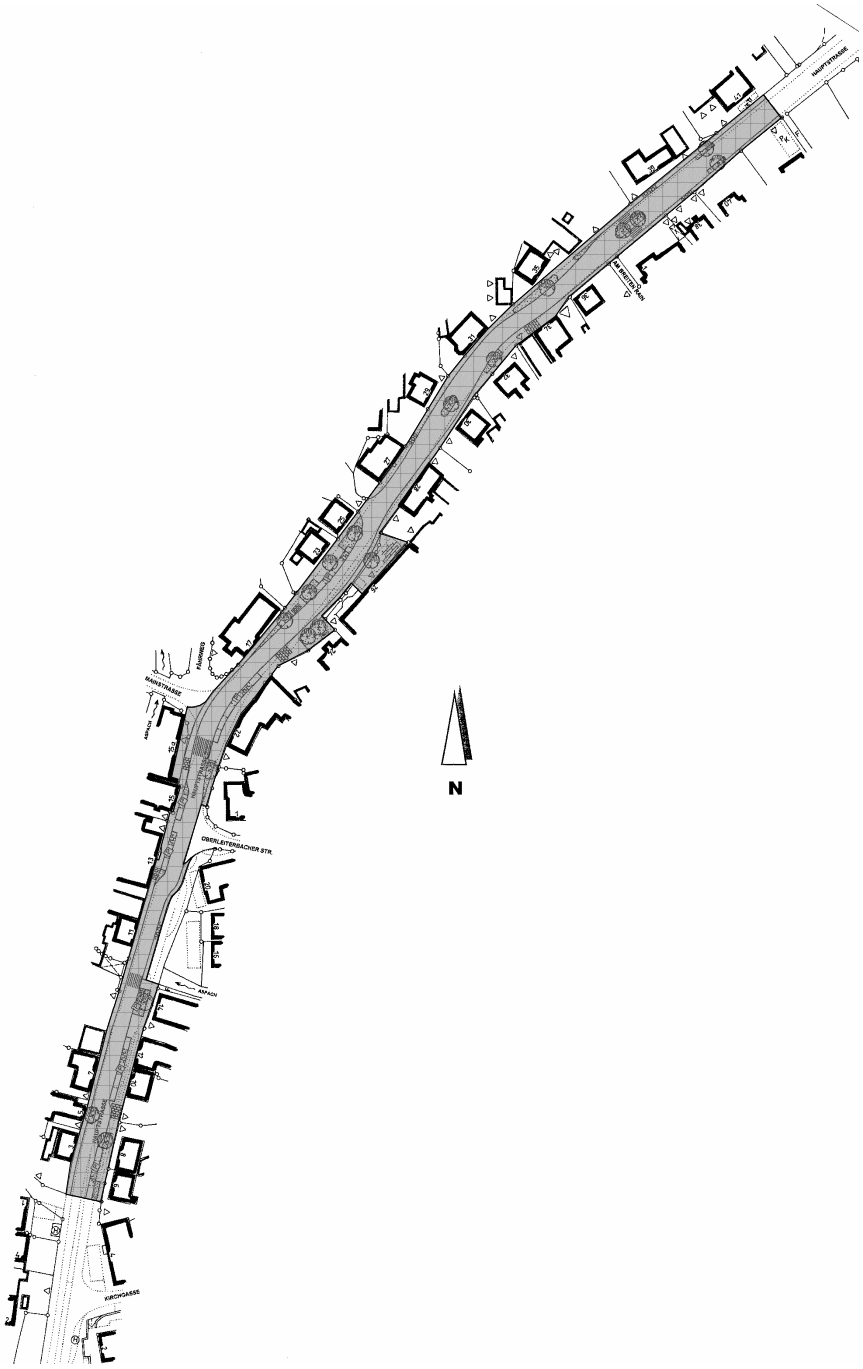
Die eigentliche südliche Ortseinfahrt bildet die Maßnahme "Wiederöffnung des Laufer Baches". Daran anschließend, bis zur Einmündung Rosengarten, sind auf der östlichen Fahrbahnseite Stellplätze mit entsprechender Durchgrünung bzw. mit Pflanzung von großkronigen heimischen Bäumen vorgesehen.

Im Bereich des Supermarktes wird die Parkplatzeinfahrt verschoben, so dass hier eine breite, zusammenhängende und in den Straßenraum reichende Grünfläche mit Baumpflanzungen erstellt werden kann. Eine notwendige Fußgängerquerung mit Berücksichtigung der Verbindung zur Raiffeisenstraße ist hier geplant.

Der restliche Verlauf bis zum Ortsmittelpunkt gewährleistet eine kleine, aber erforderliche Aufweitung der Fahrbahn für Linksabbieger in die Laufer Straße. Ansonsten werden auf der östlichen Straßenseite Stellplätze mit entsprechender Durchgrünung bzw. mit Pflanzung von Bäumen vorgesehen. Hier ist auch die Errichtung einer weiteren Querungshilfe beabsichtigt.

Im Anschluss an den Ortsmittelpunkt sind wiederum auf der Ostseite Stellplätze mit entsprechender Durchgrünung und Anpflanzungen geplant. Auf der Westseite stellt eine Grünfläche mit Anpflanzungen einen Straßenversatz her. Im Verknüpfungsbereich zur Maßnahme "Alte Landstraße" orientiert sich eine neue Querungshilfe am einmündenden Fußweg.

Im Anschluss daran sind Stellplätze vor den Geschäften auf der Westseite beabsichtigt; diese dienen gleichzeitig als Versatz im Straßenverlauf. Im Einmündungsbereich Mainstraße kann die neue Fahrbahn nach Westen verdrückt werden, so dass auf der Ostseite Platz für die Anordnung von Stellflächen geschaffen wird. Hier ist eine weitere Querungshilfe vorgesehen. Gleichzeitig führt der neue Verlauf in einen Gegenbogen bis zur Gaststätte. Dieser Bogen bietet weiteren Raum für die Anlage neuer Stellflächen und Grünflächen mit Anpflanzungen und reduziert die Fahrgeschwindigkeit.



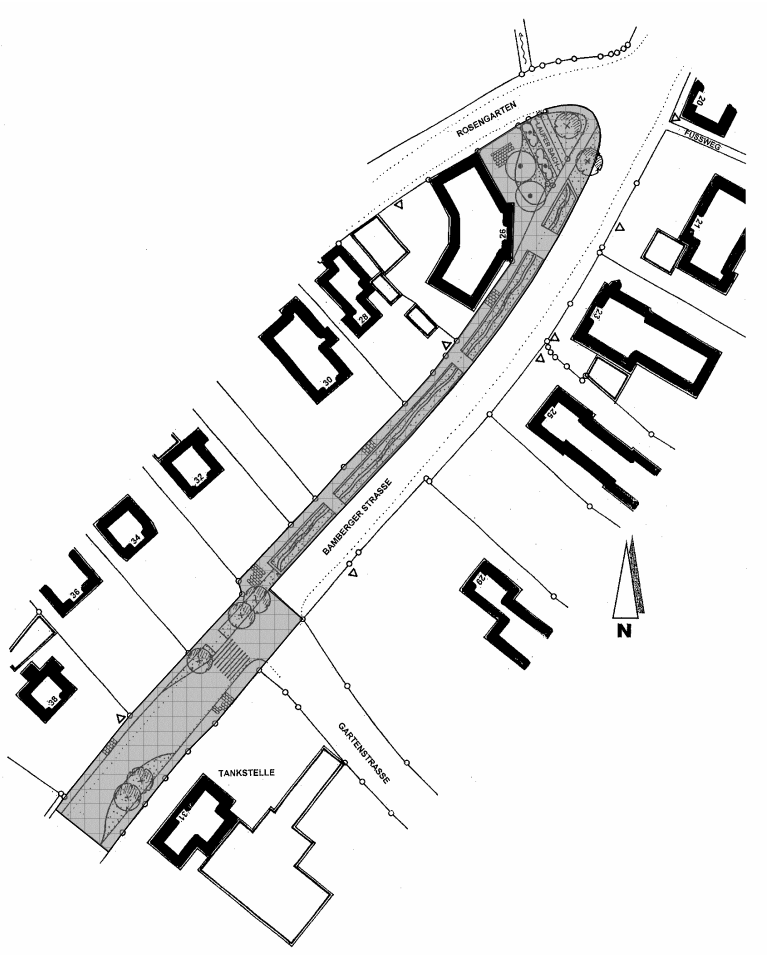
Der restliche Verlauf bis zum Ortsausgang wird durch zwei mittige Pflanzinseln, davon eine mit Querungshilfe und Grünflächen in den Randbereichen gestaltet.

Das Beleuchtungskonzept ist entsprechend der Gestaltungsqualität auszuwählen und mit den angrenzenden Maßnahmenbereichen abzugleichen. Eine spätere Detailplanung muss die wünschenswerte Möblierung beachten und räumlich festlegen.

Die vorstehende Planung ist mit fast allen anderen Maßnahmen räumlich verbunden.

9 LAUFER BACH AM SÜDLICHEN ORTSEINGANG

Maßnahmenumfang ca. 1.500 m²



Der verrohrte Laufer Bach liegt am südlichen Ortseingang auf der Westseite der Bamberger Straße im Bereich des derzeitigen Gehweges. Die hier zur Verfügung stehenden Flächen sind ausreichend groß, so dass der Bach unter Wahrung aller erforderlichen Verkehrsfunktionen ohne Probleme wieder erlebbar werden kann.

Wegen der Bedeutung der Maßnahme wird sie der höchsten Gestaltungspriorität zugeordnet.

Ziel der Neugestaltung ist der Rückbau einer Bachverrohrung. Somit wird neben dem Erlebniswert und der gesteigerten Aufenthaltsqualität eine spürbare ökologische Verbesserung durchgeführt. Daneben dient die Bachöffnung der Schaffung einer neuen Eingangssituation, die auch den Fahrverkehr zu erhöhter Aufmerksamkeit zwingt.

Südlich der Einmündung Gartenstraße kann durch die Anlage zweier seitlicher Grünflächen mit Anpflanzungen (großkronige Laubbäume) ein Versatz im Fahrbahnverlauf eingebaut werden, der die Fahrgeschwindigkeit am Ortseingang reduziert. Im Bereich der einen Grünfläche ist die Anordnung einer Querungshilfe sinnvoll.

Danach beginnt auf der Westseite der Bamberger Straße der momentan verrohrte Laufer Bach. Dieser kann ab hier bis zur Einmündung Rosengarten wieder geöffnet werden. Aufgrund der Tiefenlage ist die Ausbildung eines technischen Bauwerkes ("Troglage" mit Stützmauern und Geländer) erforderlich. Der zur Verfügung stehende Querschnitt beträgt dabei mindestens 3,5 m. Fußgängerstege schaffen an drei Stellen zusätzliche

Querungsmöglichkeiten. Die Ausbildung der Bachsohle hängt von der erforderlichen Tiefenlage ab.

Am Nordende der Baumaßnahme wird an den bereits geöffneten Laufer Bach angebunden. Die verbleibenden Flächen im Einmündungsbereich werden als Grünflächen mit Anpflanzungen hergestellt bzw. unmittelbar vor dem Bankgebäude als Pflasterfläche in den Fußgängerbereich einbezogen.

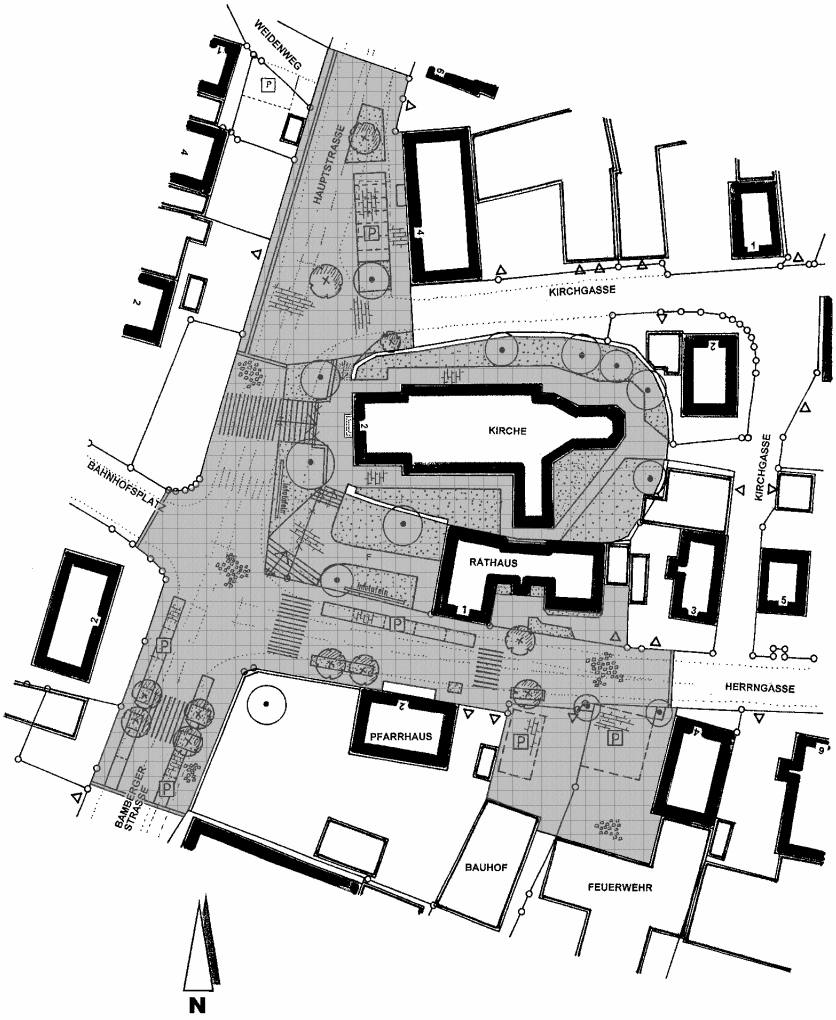
Eine spätere Detailplanung muß die wünschenswerte Möblierung beachten und räumlich festlegen.

Die vorstehende Planung ist mit der Maßnahme Bamberger Straße räumlich verbunden.

10 ORTSMITTELPUNKT

Maßnahmenumfang ca. 5.000 m²

Der Ortsmittelpunkt liegt im Kreuzungsbereich Bamberger Straße / Hauptstraße / Herrngasse / Bahnhofsplatz und umfasst neben dem Rathaus, die Kirche, das Pfarrhaus und den Bauhof sowie weitere an den Straßenraum angrenzende Privatgebäude. Die aktuelle Anordnung der öffentlichen und einiger privater Gebäude im zentralen Kreuzungsbereich spiegelt den städtebaulichen Gestaltungswillen der 50er Jahre wieder. Die Verbindung zwischen Rathaus und Kirche wird durch eine kleine Grünanlage hergestellt. Der zum Ortsmittelpunkt gehörende ummauerte Kirchhof liegt versteckt zwischen Rathaus und Kirche bzw. umfasst die Kirche. Insgesamt konzentrieren sich in diesem Bereich alle wichtigen öffentlichen Einrichtungen; des weiteren schließt die Fläche fast unmittelbar der Bahnhof an.



Der Neugestaltungsbereich ist derzeit durch den Verkehr äußerst stark dominiert und besitzt demzufolge, trotz seiner wichtigen Funktion keine hohe Aufenthaltqualität. Überdimensionierte Straßenbreiten mit Abbiegespuren machen den Straßenraum zum bestimmenden Element.

Wegen der Bedeutung im örtlichen Leben ist der Bereich der höchsten Gestaltungspriorität zuzuordnen.

Wenn möglich soll zukünftig dem Prinzip der gemischten Nutzungen der Vorrang eingeräumt werden, um so die Zielsetzung "Erhöhung der Aufenthaltsqualität" zu erreichen bzw. den schwächeren Verkehrsteilnehmern zumindest optisch eine gleichberechtigte Funktion einzuräumen. Eine weiteres Ziel liegt in der Behebung gestalterischer Mängel – Reduzierung der Materialvielfalt und Materialfarbigkeit im Stadtboden – bzw. funktioneller Mängel (Parksituation verbessern). Daneben ist der für Zapfendorf wichtige Verknüpfungspunkt aller öffentlicher Verkehrssysteme mit der Gestaltung optisch zu verbinden.

Der komplette Neugestaltungsbereich wird im bisherigen Verkehrsraum niveaugleich ausgebaut, wird aber durch die Verlegeart bzw. eventuell Materialwahl des Pflasters in zwei Teile getrennt: Der Bereich zwischen Kirche, Rathaus und neuem Pfarr- und Jugendheim wird als Platzfläche ohne erkennbare Verlegerichtung bzw. ohne erkennbare Fahrstreifen ausgebaut, während im nördlich angrenzenden Teil als Übergang zum weiteren Verlauf der Hauptstraße der Fußgängerbereich zumindest durch eine Rinne von der gepflasterten und bereits erkennbaren Fahrbahn abgesetzt wird.

Das Reststück Bamberger Straße im Süden des Platzbereiches erhält beidseits offiziell ausgewiesene Stellplätze, die durch Grüninseln mit Baumpflanzungen jeweils in zwei Bereiche aufgeteilt sind. Zwischen den Grüninseln wird eine hervorgehobene Querungshilfe realisiert. Danach verliert sich die Linienführung des Verkehrs in einer Platzfläche, die bis zur nördlichen Kirchenhofmauer reicht. In der einmündenden Herrngasse reicht die durchgehende Platzfläche vom Rathaus bis zum Bauhof und wird lediglich durch Grüninseln mit Anpflanzungen strukturiert; vor dem Rathaus werden zusätzliche Stellflächen gestalterisch abgesetzt. Gleiches gilt für die bereits vorhandenen Stellplätze vor dem Bauhof und der Feuerwehr.

Das Kirchenvorfeld wird in westliche Richtung vergrößert. Ein Teilabriss der Kirchhofmauer ermöglicht wieder einen direkten Treppenzugang zum Hauptportal der Kirche und bindet die Kirche somit enger in den Platzbereich ein. Seitlich dieses Zuganges sichern neue Grünflächen die bestehenden ortsbildprägenden Bäume. Durch die Vergrößerung des Kirchenvorfeldes kann auch im Südwesten der Kirche ein breiterer Zugang über die bestehende Grünfläche zur Kirche geschaffen werden. Der zur Verfügung stehende Platz erlaubt die Errichtung einer "Freitreppe". Die angrenzende Grünfläche bietet Platz für die gemeindlichen und kirchlichen Informationen (Anschlagtafeln). Der Abschluss des neuen Vorfeldes bezieht sich in seiner Flucht auf das neue Pfarr- und Jugendheim und löst die Verkehrsfläche zugunsten einer Platzfläche auf.

Die nördlich angrenzende Fläche orientiert mit gestalterisch abgesetzten Stellplätzen und Grünflächen mit Anpflanzungen in ihren neuen Flucht auf den nördlichen Kirchhofzugang. Eine weitere Baumpflanzung im Verkehrsraum (Baumschutzgitter) nimmt die Flucht der Kirchgasse bzw. die räumliche Orientierung der beiden bestehenden ortsbildprägenden Linden auf.

Das Beleuchtungskonzept ist entsprechend der hohen Gestaltungsqualität auszuwählen und kann von den angrenzenden Maßnahmenbereichen abweichen. Eine spätere Detailplanung muss die wünschenswerte Möblierung beachten und räumlich festlegen.

Die vorstehende Planung ist mit den Maßnahmen Bamberger Straße, Hauptstraße, Herrngasse, Kirchgasse und Bahnhofsplatz räumlich verbunden.

11 NÖRDLICHE ORTSEINFAHRT UND ÜBERWEG UND ZUGANG FESTPLATZ

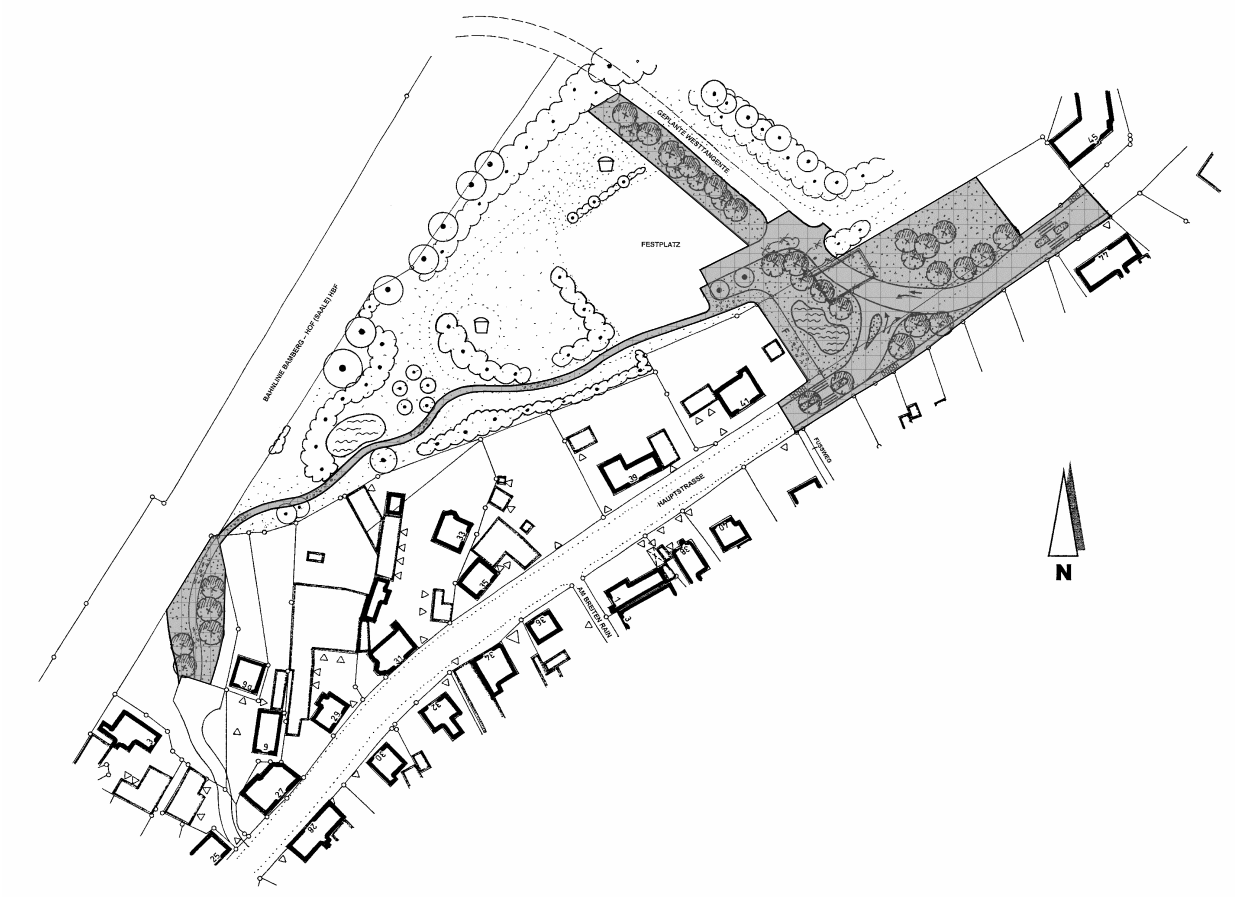
Maßnahmenumfang ca. 6.120 m²

Die neu zu gestaltende Fläche liegt an der nördlichen Ortseinfahrt im Verlauf der Hauptstraße bzw. nordwestlich daran angrenzend. Die vorstehenden Verkehrs- und Freiflächen liegen zum Teil außerhalb des Untersuchungsgebietes und werden in das Sanierungsgebiet aufgenommen. Die Flächen werden durch die neu zu bauende Westtangente berührt und umfassen in Teilen auch den Festplatz mit seinen Zugängen.

Der Neugestaltungsbereich ist derzeit durch den Verkehr geprägt und besitzt demzufolge keine hohe Aufenthaltqualität.

Die Maßnahme ist hinsichtlich ihrer gestalterischen Bedeutung der einfachen Gestaltungspriorität zuzuordnen.

Zielsetzung der Neugestaltung ist es, im Rahmen der Anbindung der Westtangente die Fahrgeschwindigkeit zu reduzieren bzw. den Ortseingang räumlich erlebbar zu machen; dies geschieht auch durch Maßnahmen im Bereich der Grünordnung. Daneben soll der bestehende Festplatz mit Fußwegen abseits von Verkehrsflächen und auf kurzem Weg an das Ortszentrum angebunden werden.



Von Norden kommend knickt die zukünftige Hauptfahrbeziehung und Vorfahrtsstraße nach Westen Richtung Westtangente ab. Zwischen dem Sportheim und dem Abknick ist eine Querungshilfe vorgesehen, um so den wieder beginnenden Gehweg auf der Nordseite der Hauptstraße anzubinden; die Südseite kann einen durchgehenden Gehweg erhalten.

Im Bereich der abknickenden Vorfahrt wird die bisher gerade durchgehende Fahrbeziehung durch eine Grünfläche mit Anpflanzungen unterbrochen und zwingt somit

zum Anhalten, Abbiegen und Einfahren in die Ortschaft. Unmittelbar nach der Kreuzung ermöglicht eine weitere Querungshilfe eine gefahrlose Fußwegeanbindung des Festplatzes.

Neben der vorstehenden Fußwegeanbindung wird der Festplatz im Süden über einen Fußweg an die Straße "Am Fährweg" angeschlossen. Beide Fußwege sind mit einer wassergebundenen Decke auszubauen.

Im Kreuzungsbereich der Straßen entstehen weitere Freiflächen, die als Grünflächen gestaltetet und bepflanzt werden, wobei die Baumpflanzungen die Linienführungen der Straßen betonen. Auf der Festplatzseite wird durch die Anlage einer Feuchtfläche eine weitere ökologische Aufwertung erzielt. Der bisherige Festplatz wird durch eine geschlossene Pflanzreihe von der neuen Umgehungsstraße abgegrenzt.

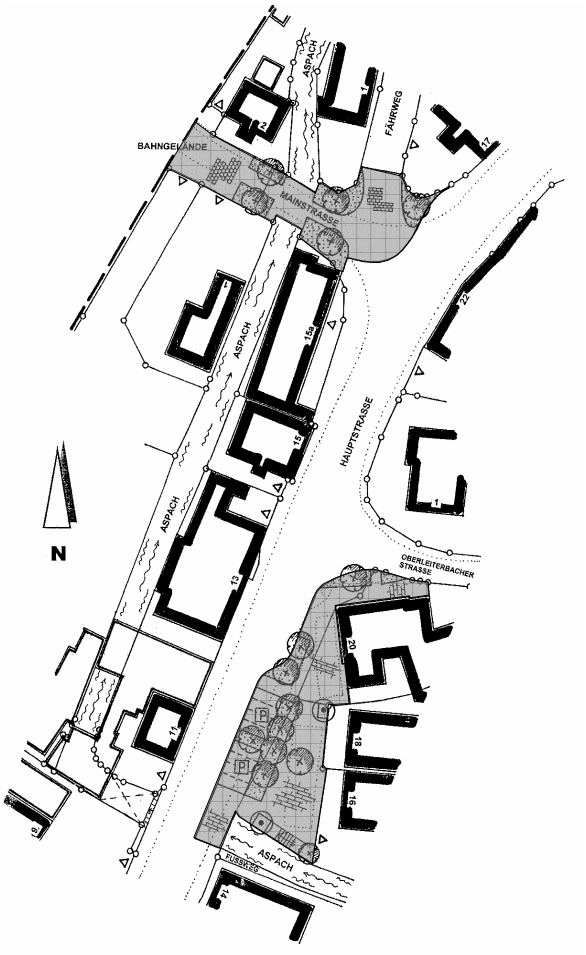
Eine mögliche und sinnvolle Anbindung des Radweges Richtung Unterleiterbach ist im vorstehenden Kreuzungsbereich zu prüfen und einzuarbeiten.

Das Beleuchtungskonzept ist mit den angrenzenden Maßnahmenbereichen abzustimmen. Eine spätere Detailplanung muss eine eventuell mögliche Möblierung beachten und räumlich festlegen.

Die vorstehende Planung ist mit den Maßnahme Hauptstraße räumlich verbunden.

12 PLATZFLÄCHE VOR DEN GASTSTÄTTEN AN DER HAUPTSTRASSE UND MAINSTRASSE

Maßnahmenumfang ca. 1.200 m²



Die Platzfläche vor den Gaststätten liegt am Rand des historischen Siedlungskernes (verdichtetes Haufendorf) im Verlauf der Hauptstraße und spiegelt das Siedlungsbild der früheren dörflichen Nutzung wider. Es gibt Hinweise auf die Abhaltung eines Marktes an dieser Stelle. Die derzeit fast ausschließlich zum Parken genutzte Fläche wird von ortsbildprägenden Gebäuden gut gefasst. Die Fläche besitzt derzeit keinerlei Aufenthaltsqualität.

Wegen der Bedeutung der Platzfläche für das Ortsbild ist sie der höchsten Gestaltungspriorität zuzuordnen.

Die neu zu gestaltende Verkehrsfläche der Mainstraße mit ihren Randbereichen zweigt von der Hauptstraße Richtung Westen zur Bahnlinie ab und schließt nördlich an die Platzfläche vor den Gaststätten an. Die Mainstraße ist derzeit die Gemeindeverbindungsstraße nach Rattelsdorf; nach dem Bau der ICE – Strecke wird diese Verkehrsbeziehung aufgelassen. Teile der Neugestaltungsfläche befinden sich im Grundbesitz der Bahn AG und sind vor der Neugestaltung zu erwerben. Dieser

Neugestaltungsbereich ist derzeit ausschließlich durch den Verkehr geprägt und besitzt keinerlei Aufenthaltsqualität.

Wegen der geringeren Bedeutung für das Ortsbild ist der Bereich der Mainstraße der einfachen Gestaltungspriorität zuzuordnen.

Zielsetzung der Neugestaltung ist es, Randbereiche im Verlauf des Zuges der Hauptstraße gestalterisch aufzuwerten bzw. ihnen überhaupt eine Aufenthaltsqualität zuzuweisen. Im Gaststättenbereich sollen mit der Sanierungsmaßnahme zudem funktionelle Mängel (Parksituation) behoben werden. Die Mainstraße erfährt später ab der Einmündung Fährweg eine völlig neue Funktionszuweisung (Auflassung als Gemeindeverbindungsstraße).

Die Platzfläche vor den Gaststätten erhält wegen des großen Bedarfs Parkplätze in Senkrechtaufstellung, die durch eine Grünfläche mit Baumpflanzungen räumlich gefasst bzw. geteilt sind. Dabei wird die trennende Bepflanzung in die eigentliche Platzfläche verlängert. Im Bereich des Aspaches wird über Treppenstufen ein Bachzugang hergestellt und so die Wasserfläche in den Platz einbezogen. Der Kreuzungsbereich zur Oberleiterbacher Straße wird durch Grünflächen mit Anpflanzungen aufgewertet. Die Neuordnung der Stellplätze und die offene Platzgestaltung ermöglicht zukünftig auch eine Nutzung als Freischankfläche.

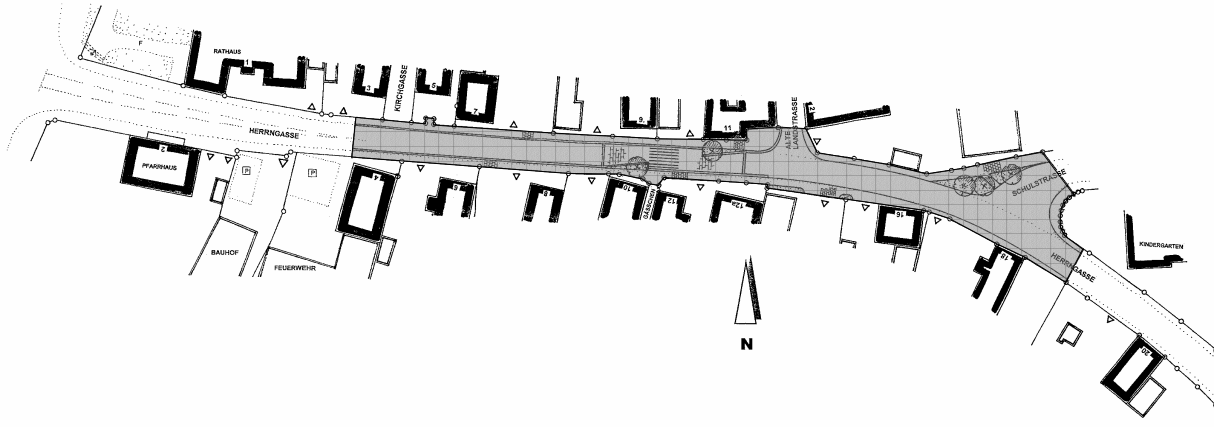
Die Mainstraße wird bis zur Einmündung Fährweg wegen des Fahrverkehrs in ihrer Breite beibehalten und mit einfachen Betonsteinpflaster ausgebaut. Die verbleibenden Randbereiche im Einmündungsbereich und vor und nach der Brücke werden als Grünflächen mit Baumpflanzungen gestaltet. Abgesehen von den Grundstückszufahrten wird der befahrbare Bereich auf 3,0 m verschmälert.

Das Beleuchtungskonzept ist mit den angrenzenden Maßnahmenbereichen abzustimmen. Eine spätere Detailplanung muss eine eventuell mögliche Möblierung beachten und räumlich festlegen.

Die vorstehende Planung ist mit den Maßnahmen Hauptstraße und Alte Landstraße / Mühlbach räumlich verbunden.

13 HERRNGASSE

Maßnahmenumfang ca. 1.780 m²



Die Herrngasse liegt am südlichen Rand des historischen Siedlungskernes (verdichtetes Haufendorf) und spiegelt somit auf ihrer Nordseite das Siedlungsbild der früheren dörflichen Nutzung wider. Der Straßenraum ist durch die angrenzenden Baukörper sehr

gut gefasst, aber aufgrund des großen Verkehrsaufkommens (Kreisstraße und Hauptverkehrsstraße) nicht erlebbar. Der Straßenraum hat wegen mehrerer angrenzender öffentlicher Nutzungen eine hohe Bedeutung im innerörtlichen Fußwegenetz (Verbindung zu Schule und Kindergarten) und muss bei der Fußwegeverbindung vom Altort zur südlichen Erweiterung gequert werden. Die einzelnen verkehrlichen Nutzungen sind räumlich getrennt.

Wegen der Bedeutung für das Fußwegesystem und das Ortsbild ist der Bereich der Herrngasse der mittleren Gestaltungspriorität zuzuordnen.

Zielsetzung der Neugestaltung ist es, Randbereiche gestalterisch aufzuwerten bzw. ihnen überhaupt eine Aufenthaltsqualität zuzuweisen. Dabei wird im östlichen Bereich der Herrngasse noch auf das Prinzip der Nutzungstrennung zurückgegriffen; mit der Annäherung an den Ortsmittelpunkt kann die sogenannte Mischnutzung den Vorzug erhalten. Die Nutzung für die Fußgänger muss sicherer und attraktiver gestaltet werden. Die Neugestaltung ist erst nach der geplanten Umwidmung zur Ortsstraße sinnvoll. Insgesamt ist dem Aspekt einer guten Durchgrünung Rechnung zu tragen.

Im Anschluss an die Neugestaltung des Ortsmittelpunktes erfolgt der Ausbau der Herrngasse bis zur Einmündung Alte Landstraße niveaugleich; die jetzige Fahrbahnbreite von ca. 5,5 m wird beibehalten. Die gepflasterten Fußgängerbereiche (beidseitig) sind durch wasserführende Rinnen von der asphaltierten Fahrbahn abgesetzt. Im Bereich der Verknüpfung zum Gäßchen wird eine Querungshilfe geschaffen, die durch eine Fahrbahnverengung optisch unterstützt wird. Hier sind die Randbereiche als Grünflächen mit Baumpflanzungen auszubilden. Die Fahrbahn wird im Bereich der Querungshilfe gepflastert.

Im weiteren Verlauf wird der beidseitige Gehweg durch ein Hochbord von der Fahrbahn abgesetzt; die gewählten Materialien werden beibehalten. Im Einmündungsbereich zur Schulstraße kann eine größere Grünfläche mit Baumpflanzungen vorgesehen werden, um somit ein Signal für die Einfahrt in den dichter bebauten Bereich der Ortschaft zu geben.

Weitere Grünflächen mit Anpflanzungen sind wünschenswert, erfordern aber geringfügige Grundabtretungen bei den direkt angrenzenden Privatgrundstücken.

Das Beleuchtungskonzept ist mit den angrenzenden Maßnahmenbereichen abzustimmen. Eine spätere Detailplanung muss eine eventuell mögliche Möblierung beachten und räumlich festlegen.

Die vorstehende Planung ist mit den Maßnahmen Ortsmittelpunkt, Kirchgasse, Gäßchen und Alte Landstraße / Mühlbach räumlich verbunden.

6.2 BAUMASSNAHMEN

1 ERSATZBAUTEN GEBÄUDEABRISSE MASSNAHME ALTE LANDSTRAßE

Maßnahmenumfang Doppelgarage ca. 90 m³
Maßnahmenumfang "Obstpresse" ca. 100 m³
Maßnahmenumfang Lagergebäude ca. 170 m³

Bei der Realisierung der Maßnahme Alte Landstraße ist der Abriss von drei Gebäuden – Doppelgarage, "Obstpresse" und Lagergebäude – beabsichtigt; dafür sind im Rahmen der Städtebauförderung Ersatzbauten zur Verfügung zu stellen. Die genaue Lage und Größe der Ersatzbauten ist momentan nicht absehbar; insofern wird bei der groben Kostenschätzung die bisherige Kubatur zugrunde gelegt.

Um den Zielen der Städtebauförderung zu entsprechen, ist aber eine Umnutzung bestehender und leerstehender Bausubstanz eindeutig zu befürworten. Nach derzeitigem Kenntnisstand scheint es möglich, die Doppelgarage auf dem entsprechenden Privatgrundstück (evtl. in einer Scheune) unterzubringen. Für die "Obstpresse" / Obstkelter und das Lagergebäude sollten sich ohne Schwierigkeiten derzeit leerstehende Gebäude – vornehmlich Scheunen oder andere landwirtschaftliche Nebengebäude - umnutzen und sanieren lassen. Insofern könnte von der vorstehenden Maßnahme eine Initialwirkung ausgehen, was für den weiteren Verlauf der Sanierungsmaßnahmen wünschenswert wäre.

2 UMBAU SCHEUNE FÜR FAHRRADPARKER

Maßnahmenumfang Gemeindescheune ca. 500 m³
Maßnahmenumfang Sanierung Ersatzbau ca. 500 m³

Im Rahmen der Neugestaltung des Bahnhofsvorbereiches bzw. des Bahnhofsplatzes wurde bereits der Umbau der Gemeindescheune zu einer abschließbaren Unterstellmöglichkeit für Fahrräder aufgeführt. Bei der Sanierung ist der Scheunencharakter zu erhalten (untergeordnetes Nebengebäude mit Holzschalung). Die Zugangsmöglichkeiten sind zum Bahnhofsplatz und zum Weidenweg zu gewährleisten. Im Rahmen der Detailplanung ist die Sicherung der untergestellten Fahrräder – z. B. Einbau von Boxen - zu klären.

Da sich derzeit in der Gemeindescheune ein Materiallager für verschiedene Zapfendorfer Vereine befindet, ist bei der Realisierung der Maßnahme entsprechender Ersatz zu gewährleisten. Auch hier gilt, dass der Ersatz ohne Schwierigkeiten in momentan leerstehenden landwirtschaftlichen Nebengebäuden nach einer entsprechenden Sanierung möglich sein sollte. In Abhängigkeit von den flächenmäßigen Nutzungsansprüchen und der Kubatur der zu sanierenden Scheune ist eine räumliche Zusammenlegung mit der vorstehenden Maßnahme Nr. 1 zu prüfen.

3 UMBAU UND SANIERUNG OFFENER JUGENDTREFF

Maßnahmenumfang ca. 115 m³

Nach dem Neubau des kirchlichen Jugendheimes können die jetzt genutzten Räume zu einem offenen Jugendtreff umgestaltet werden. Dazu sind die entsprechenden Räume im Erdgeschoss der Herrngasse 4 umzubauen und zu sanieren.

6.3 VORSCHLÄGE FÜR (PRIVATE) MASSNAHMEN

Der Umfang und die Zuordnung der nachfolgend beschriebenen Maßnahmen ist derzeit noch nicht abschließend festgelegt. Insofern kann im weiteren Verlauf der Sanierung sich auch noch eine klare Zuordnung zu Ordnungs- und / oder Baumaßnahmen ergeben. Da die Maßnahmen aber sinnvoll und erforderlich sind, werden sie bereits jetzt im Rahmenplan dargestellt.

Weiterhin enthält die nachfolgende Aufzählung auch sogenannte weiche und wünschenswerte Maßnahmen, deren mögliche Realisierung derzeit noch nicht absehbar ist.

Da Art und Umfang der nachfolgenden Maßnahmen im Detail noch nicht bestimmt ist, wird auf eine Kostenschätzung verzichtet.

1 WIEDERHERSTELLUNG DER BAUFLUCHT IM BEREICH DES EINKAUFSMARKTES AN DER BAMBERGER STRASSE

Der Betreiber beabsichtigt eine Erweiterung des Einkaufsmarktes und will das südwestlich angrenzende Grundstück mit den leerstehenden Industriegebäuden erwerben und als Erweiterungsfläche (Gebäude und Parkplatz) in den Einkaufsmarkt einbeziehen. Dies wird – auch wegen der Umnutzung des ehemaligen Gewerbegrundstückes mit seinen leerstehenden Gebäuden – grundsätzlich befürwortet.

Im Rahmen der ersten planerischen Überlegungen konnte in Gesprächen mit dem Betreiber vereinbart werden, dass der Einkaufsmarkt auch Richtung Bamberger Straße vergrößert wird, um somit die Bauflucht entlang der Straße optisch zu schließen. In diesem Zusammenhang wird auch die momentane Zufahrtssituation incl. Warenanlieferung optimiert.

Im Rahmen der Erweiterung wird auch eine Verbindung zwischen der neu geplanten Raiffeisenstraße und der Bamberger Straße hergestellt.

Bei der Erweiterung Richtung Südwesten wird die geplante Überbauung des Laufer Baches aus Gründen des Ortsbildes und des Naturschutzes als äußerst problematisch angesehen. Zudem entspricht die Gestaltqualität der geplanten Gebäude leider nur den heute üblichen Standards bei Einkaufsmärkten.

Auch und vor allem aus diesen beiden Gründen sind weitere Abstimmungsgespräche zwischen dem Bauherrn, den betroffenen Fachbehörden, der Gemeinde und dem unterzeichnenden Büro beabsichtigt.

2 GESTALTERISCHE UND FUNKTIONELLE ZWISCHENLÖSUNGEN FÜR DEN HAUPTSTRASSENZUG

Da die Neugestaltung der Bamberger Straße und der Hauptstraße wegen der Abhängigkeit von der Realisierung der Westtangente erst in einigen Jahren erfolgen kann, ist es erstrebenswert, bereits jetzt kostengünstige Zwischenlösungen zur Verbesserung der gestalterischen und funktionellen Mängel anzustreben.

Dazu finden momentan Abstimmungsgespräche mit dem zuständigen Straßenbaulastträger (Straßenbauamt Bamberg) statt, in denen es vor allem um die funktionelle Verbesserung der Parksituation im Ortszentrum geht. Mit der räumlichen Abgrenzung weiterer offizieller Stellplätze sollen Gefahrenbereiche und die Dominanz des Straßenraumes minimiert werden.

Nach Aussage der Regierung von Oberfranken sind diese Zwischenlösungen im Rahmen der Städtebauförderung nicht förderfähig.

3 Entwicklung beispielhafter Nutzungskonzepte für leerstehende Gebäude

Maßnahmen in diesem Bereich dienen neben der Sicherung des Ortsbildes auch dem schonenden Umgang mit der Ressource Boden. Die Nutzungskonzepte sind für Haupt- und Nebengebäude zu entwickeln.

Denkbar ist die Unterstützung und begleitende Beratung eines beispielhaften Umbaus, der dann zur Nachahmung anregen kann. Dazu werden bereits im jetzigen Stadium der Sanierung Gespräche mit den Besitzern leerstehender Bausubstanz geführt, um Interessen und Möglichkeiten ausloten zu können.

Bei den Nebengebäuden (stattliche Scheunen) ist hinsichtlich möglicher Folgenutzungen eine große Bandbreite zu entwickeln bzw. aufzuzeigen.

Am Südrand des Untersuchungsgebietes liegt ein leerstehender Lebensmittelmarkt, der aus den o. a. Gründen in das Sanierungsgebiet einbezogen werden soll.

4 "Kriegsdenkmal" an der Oberleiterbacher Strasse

Im Kreuzungsbereich Freiberg / Oberleiterbacher Straße weist eine private Gartenmauer bzw. das dazugehörige Hoftor noch Einschusslöcher aus dem 2. Weltkrieg auf; der private Grundstücksbesitzer hat diese "Mahntafel" bis heute erhalten.

Im Rahmen der Städtebauförderung kann ihm der weitere Erhalt und die Umfeldgestaltung (bis zur Hinweistafel) als private Baumaßnahme gefördert werden.

5 Sanierung Bahnhofsgebäude

Wegen der zukünftigen Bedeutung des Bahnhofsvorfeldes und der räumlichen Einbeziehung in die Neugestaltung des Ortsmittelpunktes ist eine gestalterische Verbesserung des Bahnhofsgebäudes wünschenswert. Die gesonderte Erwähnung dieser möglichen privaten Baumaßnahme ist der "halböffentlichen " Funktion des Gebäudes geschuldet.

Im Rahmen der Städtebauförderung könnte die gestalterische Verbesserung als private Baumaßnahme gefördert werden.

6 Berücksichtigung weiterer ortbildprägender Gebäude

Wegen der Bedeutung für die Identität und das Ortsbild von Zapfendorf sind Teile der Industrie- und Gewerbebauten westlich der Bahnlinie in das Sanierungsgebiet aufgenommen. Die Gebäude lagen bisher außerhalb des Untersuchungsgebietes.

Im Rahmen der Städtebauförderung könnten die gestalterische Verbesserungen bzw. bauliche Umnutzungen als private Baumaßnahme gefördert werden.

In diesem Zusammenhang wird auch nochmals explizit auf die Bebauung entlang der Cäcilienstraße und ihre Bedeutung für das Ortsbild hingewiesen.

7 Mögliche Neugestaltung im Kreuzungsbereich Mühlbach / Hauptstrasse

Die nachfolgende Maßnahme wird gesondert erwähnt, weil die ehemalige Weidensiederei als Zeitzeuge der Zapfendorfer Industriegeschichte eine herausragende Bedeutung hat. Dies wird auch durch die noch vorhandene Bausubstanz unterstützt.

Andererseits ist eine Maßnahme in diesem Bereich momentan nicht konkret absehbar, da die derzeitigen privaten Nutzungen – Wohnen und Gewerbe im Zweckbau vor der Weidensiederei – verlagert werden müssten. Vor einem konkreten Weiterbetreiben der Planung wären also umfangreiche Gespräche erforderlich. Gebäudlichkeiten für die erforderlichen Verlagerungen wären in Zapfendorf, auch im Ortszentrum, vorhanden.

Sollte eine Realisierungschance bestehen, wären die nachfolgenden Veränderungen und Planungen unter Berücksichtigung der Ersatzbauten bzw. Ausweichflächen für die derzeitigen Nutzungen denkbar:
Der gestalterisch wenig befriedigende Zweckbau Hauptstraße 9 wäre abzureißen, um so die ehemalige Weidensiederei in den öffentlichen Raum einzubeziehen. Die dabei entstehende Baulücke bedarf einer genauen gestalterischen Betrachtung. Die Weidensiederei wäre dann in Abhängigkeit vom neuen Nutzungskonzept (Gewerbe, öffentliche Einrichtung etc.) zu sanieren. Die Gestaltung und Funktionszuweisung der neuen Freiflächen zwischen Weidensiederei und Hauptstraße hätte dann im Zusammenhang mit der neuen Gebäudenutzung zu erfolgen. Die räumliche Einbindung des Mühlgrabens bzw. der neuen Platzfläche vor den Gaststätten wäre angezeigt und sinnvoll. Inwieweit angrenzende Nebengebäude in die Maßnahmen einbezogen werden könnten, wäre noch zu prüfen.

8 Erhalt der Obstwiesen

Die Funktion und Bedeutung dieses nahezu durchgehenden Grünzuges am Ostrand des Untersuchungsgebietes wurde in der Bestandserhebung herausgestellt; gleiches gilt für das Ziel, diesen Grünzug ohne weitere Bebauung zu erhalten.

Der Markt Zapfendorf und der Planer stimmen aber auch darin überein, dass dieses Ziel nur mit Unterstützung und Zustimmung der privaten Grundstücksbesitzer erreicht werden kann. Demzufolge ist die Initiierung einer Gesprächsrunde mit den Grundstücksbesitzern beabsichtigt, in der die Realisierungschancen der gesetzten Ziele überprüft werden.

Bei Übereinstimmung wäre eine planungsrechtliche Sicherung möglich und denkbar. Neben der Sicherung einer Grünfläche sollte aber auch die Anlage einer durchgehenden Fußwegeverbindung – wie früher in Teilen bestehend - angestrebt werden. Dazu wurde in diesem Bereich das Sanierungsgebiet vorsorglich gegenüber dem Untersuchungsgebiet vergrößert.

9 VERLAGERUNG DES SCHROTTPLATZES AN DER RAIFFEISENSTRASSE

Es handelt sich hier um eine durch den privaten Pächter der Fläche geduldete Nutzung, die das Ortsbild erheblich beeinträchtigt und möglicherweise auch mit rechtlichen Problemen behaftet ist.

Die wiederholte Diskussion dieser Problematik im Marktgemeinderat hat zwischenzeitlich zu einer Auflassung der Nutzung geführt. Bei Bedarf wird die Zielsetzung weiter verfolgt.

6.4 SONSTIGE MASSNAHMEN

Kommunales Förderprogramm

Über die vorgestellten Ordnungs- und Baumaßnahmen hinausgehend, soll über ein kommunales Förderprogramm die private Sanierungstätigkeit im Gebiet unterstützt werden. Dabei sollen private Baumaßnahmen, die dem Erhalt und der städtebaulichen Entwicklung des Ortskernes und Ortsbildes dienen, finanziell gefördert werden. Das Fördergebiet dieses Programmes ist identisch mit dem zukünftigen Sanierungsgebiet "Ortskern Zapfendorf". Im Kapitel 6.3 wurden einige der möglichen Maßnahmen bereits aufgeführt.

Das kommunale Förderprogramm stellt Mittel zur Aufwertung der Baukörper und des Ortsbildes zur Verfügung. Förderfähige Maßnahme betreffen sowohl das Gebäude (Dach, Fassade, Putz, Fenster, Türen etc.) als auch das Umfeld (Entsiegelung, ortstypische Einfriedungen etc.).

Voraussetzung für die sinnvolle Durchführung des kommunalen Förderprogramms ist die Erstellung einer sogenannten "Beratungsfibel", in der die Gestaltungsgrundsätze für die Gebäude und die dazugehörigen privaten Freiflächen festgehalten sind. Der privaten Antragstellung auf Förderung einer Maßnahme muss ein Beratungsgespräch vorausgehen; die Ergebnisse des Beratungsgespräches sind mit dem Zuschussgeber abzustimmen. Nach der baulichen Realisierung ist die Maßnahme abzunehmen.

Der Markt Zapfendorf hat bereits seine Absicht bekundet, ein Kommunales Förderprogramm zur Durchführung privater Fassadengestaltungs- und Sanierungsmaßnahmen im Rahmen der Ortskernsanierung Zapfendorf aufzulegen.

Konkretisierungen – wie z. B. Grundsätze der Förderung, Förderhöchstsätze in Abhängigkeit von den geplanten Vorhaben, Verfahren – werden noch im Detail festgelegt.

Bürgerbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit

Die Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbeteiligung ist über den gesamten Sanierungszeitraum Grundlage einer erfolgreichen Durchführung der Sanierung. Die anzuwendenden Methoden sind vielfältig und reichen von der Pressemitteilung über Einzelgespräche, Bürgerversammlungen bis zu Diskussionsrunden und Arbeitskreisen.

Die bisher angewandten Formen der Zusammenarbeit sind beizubehalten. Es ist in Bürgerinformationen regelmäßig über Entwicklungen und Planungsabsichten zu unterrichten. Begonnene Gesprächskreise – mit den Gewerbetreibenden, mit den Besitzern leerstehender Bausubstanz und mit den Grundstücksbesitzern der Obstbaumwiesen – sind bei Interesse seitens der Bürger fortzusetzen. Die bisherigen Kontakte zu den Arbeitskreisen im Rahmen der kommunalen Agenda 21 sind weiterzuentwickeln.

7. REALISIERUNG

7.1 KOSTENSCHÄTZUNG

7.1.1 KALKULATIONSBASIS

Ordnungsmaßnahmen

Die erste überschlägige Kostenschätzung für die geplanten Ordnungsmaßnahmen basiert auf der Größe der jeweiligen Sanierungsfläche und einem Mischpreis. Der Mischpreis bezieht sich dabei auf den m² Sanierungsfläche und ist ohne Mehrwertsteuer veranschlagt.

Der Mischpreis beinhaltet jeweils grünordnerische Maßnahmen – soweit sie integraler Bestandteil der Maßnahme sind – und die erforderliche Möblierung.

Bei der Mischpreiskalkulation wird von den nachfolgenden durchschnittlichen Preisen in Abhängigkeit vom Gestaltungsaufwand ausgegangen:

- Gestalterisch hochwertiger Ausbau mit Naturstein- oder aufwändigem Betonsteinpflaster mit Vorsatz und mit Gestaltung der Randbereiche
- 150,--€ pro m²

- Gestalterisch einfacherer / mittlerer Ausbau mit Betonsteinpflaster mit Vorsatz und mit Gestaltung der Randbereiche
- 90,-- € pro m²

- Gestalterisch einfacher Ausbau mit Asphalt und mit Gestaltung der Randbereiche
- 70,-- € pro m²

- Herstellung von Grünflächen mit Anpflanzungen
- 30,-- € pro m²

- Herstellung von Wassergebundenen Oberflächen
- 40,-- € pro m²

Erforderlicher Grunderwerb ist in der Kalkulation berücksichtigt.

Baumaßnahmen

Bei öffentlichen Baumaßnahmen wird bei einer Sanierung von einem Mischpreis von 200,-- € pro m³ umbauten Raum ausgegangen.

Für private Sanierungsmaßnahmen ist im Moment keine Kostenschätzung möglich, da Umfang und Art der Sanierung nicht absehbar sind.

7.1.2 ZUSAMMENSTELLUNG DER SCHÄTZKOSTEN

Ordnungsmaßnahme	Fläche in m²	Mischpreis in € / m²	Geschätzte Kosten
Kirchgasse	1.400	150	210.000,-- €
Alte Landstraße incl. pauschaler Zuschlag Substanzwertentschädigung und Grunderwerb	9.800	150	1.550.000,-- €
Bahnparallele Ortsstraße / Raiffeisenstraße zuzüglich Grunderwerb	7.800 7.300	70 20	550.000,-- € 146.000,-- € 696.000,-- €
Bahnhofsvorplatz, Bahnhofsplatz und Weidenweg incl. Neubau Buswartehäuschen	3.600	150	540.000,-- € 15.000,-- € 555.000,-- €
Am Breiten Rain	800	90	72.000,-- €
Laufer Straße und Gäßchen	1.130 1.470	70 90	79.000,-- € 132.000,-- € 211.000,-- €
Bushalt und Stellplätze an der Schule mit Neuordnung Wertstoffcontainer	4.160	70	291.000,-- €
Bamberger Straße und Hauptstraße	10.800	90	972.000,-- €
Öffnung Laufer Bach	1.500	150	225.000,-- €
Ortsmittelpunkt	5.000	150	750.000,-- €
Nördliche Ortseinfahrt mit Zugang und Überweg Festplatz	6.120	70	428.000,-- €
Platzfläche vor den Gaststätten an der Hauptstraße und Mainstraße zuzüglich Grunderwerb	710 490 140	150 70 20	107.000,-- € 34.000,-- € 3.000,-- € 144.000,-- €
Herrngasse	1.780	90	160.000,-- €
Gesamt Ordnungsmaßnahmen			**6.264.000,-- €**

Baumaßnahme	Kubatur in m³	Mischpreis in € / m³	Geschätzte Kosten
Ersatzbauten Alte Landstraße			
Doppelgarage	90	100	9.000,-- €
"Obstpresse"	100	200	20.000,-- €
Lagergebäude	170	200	34.000,-- €
			63.000,-- €
Umbau Gemeindescheune zu Fahrradboxen	500	200	100.000,-- €
mit Ersatzbau (Umnutzung) für "Vereinslager"	500	100	50.000,-- €
			150.000,-- €
Umbau und Sanierung Offener Jugendtreff	115	200	23.000,-- €
Gesamt Baumaßnahmen			**236.000,-- €**

7.2 PRIORITÄTEN UND ZEITPLAN

Die Einordnung der Maßnahmen in eine zeitliche Prioritätenliste hat bereits Eingang in die Beschreibung der Maßnahmen und in die Zusammenstellung der Schätzkosten gefunden. Insofern wird auf die dort aufgezählte Reihenfolge verwiesen, die die gewählten Prioritäten wiedergibt.

Die Einordnung der Sanierungsprioritäten ist in Zapfendorf vorrangig durch die Realisierung der Westtangente geprägt, da erst nach dem Bau dieser Westumgehung der "Hauptstraßenzug" derart umgestaltet werden kann, dass er den Ansprüchen bzw. Zielen der Sanierung gerecht werden kann. Derzeit wird von einer abschließenden Realisierung der Westtangente bis zum Jahr 2010 ausgegangen. Maßnahmen, die nicht den innerörtlichen "Hauptstraßenzug" betreffen sind also zeitlich davor eingeordnet, der Rest danach. Insofern umfasst die Maßnahmenliste einen Zeitraum von ca. 15 Jahren.

Ergänzend zur gewählten Prioritätenfolge sollten durch den Markt Zapfendorf – zunächst für die kommenden fünf Jahre – im Jahresantrag Mittel für das Kommunale Förderprogramm beantragt werden. Der inhaltliche Umfang ist im Kapitel 6.4 beschrieben und sollte der Antragstellung zugrunde gelegt werden.

Natürlich kann die vorstehende Prioritätenliste, bedingt durch örtliche Gegebenheiten oder die kommunale Finanzlage, aktualisiert und fortgeschrieben werden. Dies geschieht durch die jeweiligen Jahresanträge zur Städtebauförderung.

Die Haushaltsplanung der Gemeinde ist auf den gewählten Rahmen abzustimmen.

7.3 ABGRENZUNG SANIERUNGSGEBIET

7.3.1 VERFAHRENSWAHL

Mit dem Abschluss der "Vorbereitenden Untersuchungen" billigt der Markt Zapfendorf deren Ergebnisse einschließlich der Ziele und Gründe der Sanierung und schafft somit die Voraussetzung für die nachfolgende Beschlussfassung über die förmliche Festlegung eines Sanierungsgebietes.

Mit dem Satzungsbeschluss nach § 142 Abs. 3 BauGB über die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes (Sanierungssatzung) schafft der Gemeinderat die Grundlage für die finanzielle Förderung der Sanierungsmaßnahmen mit Mitteln der Städtebauförderung. Mit der Bekanntmachung des Beschlusses und der Satzung wird die Sanierungssatzung rechtsverbindlich. Die Förderung kann sich dabei auf die nachfolgenden Aufgabenfelder erstrecken:

- Ordnungsmaßnahmen
- Baumaßnahmen
- Sonstige Maßnahmen (z. B. kommunale Förderprogramme, Satzungen etc.).

In der Sanierungssatzung wird die Abgrenzung des förmlich festgelegten Sanierungsgebietes, das gewählte Sanierungsverfahren und der Umfang der Genehmigungspflichten festgelegt.

Im § 142 Abs. 4 BauGB ist die Möglichkeit vorgesehen, ein Sanierungsgebiet im "vereinfachten" oder "umfassenden" Verfahren festzusetzen.

Im "umfassenden" Verfahren finden die nachfolgenden besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften nach § 152 bis § 156a BauGB Anwendung:

- § 153 Bemessung von Ausgleichs- und Entschädigungsleistungen
- § 154 Ausgleichsbetrag des Eigentümers
- § 155 Anrechnen auf den Ausgleichsbetrag, Absehen
- § 156 Überleitungsvorschriften zur förmlichen Festlegung
- § 156a Kosten und Finanzierung der Sanierungsmaßnahme

Entsprechend § 142 Abs. 4 BauGB wird für den Ortskern von Zapfendorf

die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes "Ortskern Zapfendorf" im "vereinfachten" Verfahren

vorgeschlagen, da die Anwendung der Vorschriften des dritten Abschnittes (o. a. Paragrafen) für die Durchführung der Sanierung nicht erforderlich ist, und so das Verfahren entsprechend dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit der Mittel auch einfacher gestaltet werden kann. Die genehmigungspflichtigen Vorhaben und Rechtsvorgänge nach § 144 werden explizit ausgeschlossen, da sich die Sanierung voraussichtlich weitestgehend auf den öffentlichen Raum und gemeindliche Grundstücke beschränkt.

Die Bestandserhebungen im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen haben ergeben, dass die städtebaulichen Missstände über das gesamte Untersuchungsgebiet gestreut sind, und somit die Ausweisung eines zusammenhängenden, flächenhaften Sanierungsgebietes geboten ist.

Im wesentlichen werden Ordnungs- und Baumaßnahmen zur Verbesserung des Ortsbildes und des Wohnumfeldes bzw. zur Behebung von Funktionsschwächen vorgeschlagen; dies beinhaltet auch die Sicherung der Besonderheiten im Zapfendorfer Ortsbild.

Bodenordnerische Maßnahmen im großem Umfang sind nicht erforderlich. Der große Anteil eigengenutzter Bausubstanz lässt einen hohen Grad an Privatinitiative erwarten, den die Gemeinde steuernd begleiten will.

Mögliche Bodenwertsteigerungen im Zusammenhang mit Ordnungsmaßnahmen werden sich in einem geringen Rahmen bewegen, so dass Spekulationsabsichten ausgeschlossen werden können.

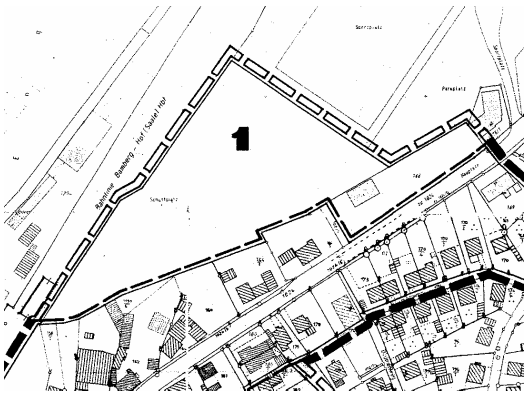
Abschließend wird noch auf die privaten steuerlichen Abschreibungsmöglichkeiten nach den §§ 10f i. V. m. 7h EStG hingewiesen: Es gelten erhöhte steuerliche Abschreibungsmöglichkeiten innerhalb förmlich festgelegter Sanierungsgebiete für die Eigentümer von Gebäuden.

7.3.2 ABGRENZUNGSVORSCHLAG ZUM UMGRIFF DES SANIERUNGSGEBIETES

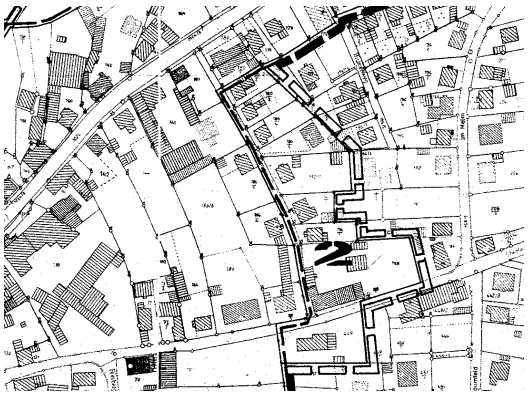
Gemäß dem § 142 Abs. 1 BauGB hat der Markt Zapfendorf über die Abgrenzung des Sanierungsgebietes zu beschließen.

Das Sanierungsgebiet "Ortskern Zapfendorf" umfasst eine Fläche von 29,76 ha und ist somit geringfügig größer als das Untersuchungsgebiet mit 24,36 ha. Die flächenmäßige Erweiterung bezieht sich auf einige Randbereiche, deren Problemlagen im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen augenfällig wurden.

Soweit das vorgeschlagene Sanierungsgebiet nicht dem Untersuchungsgebiet entspricht, wird das im Einzelnen nachfolgend mit einem Planausschnitt dargestellt und begründet. Bei einer Neuaufnahme von Verkehrsflächen ist die unmittelbar angrenzende Bebauung immer einbezogen, um so auch den Übergangsbereich von öffentlicher zu privater Fläche in die Neugestaltung einbeziehen zu können.

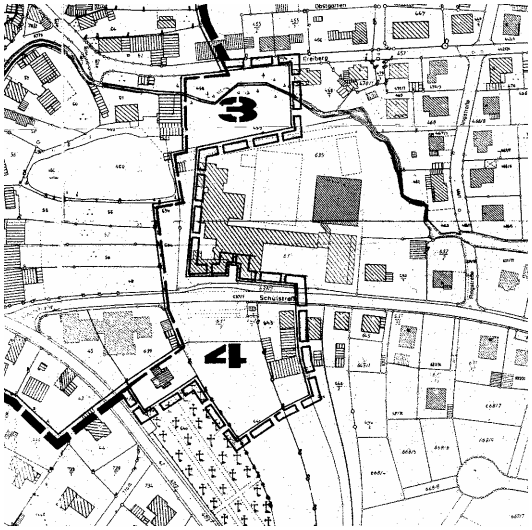
Fläche Nr.	Planausschnitt	Begründung
1		Die Fläche ist für die Nordanbindung der Westtangente sowie für die Neugestaltung der Ortseinfahrt Nord mit Verkehrsberuhigung und gestalterischer Einbindung der Westtangente im Bereich Festplatz erforderlich; die Fläche wird weiterhin für die in Teilen erforderliche Verlagerung des Festplatzes benötigt. Zudem soll über die Fläche die Anbindung Festplatz über das Bebauungsplangebiet Fährweg realisiert werden.

2



Hier ist eine Neugestaltung der Verkehrsfläche mit Einbahnregelung Richtung Süden angestrebt.
Zudem ist der Städtebau der 60er Jahre ("Holzwerkersiedlung") für das Ortsbild von Bedeutung und soll gesichert werden.

3

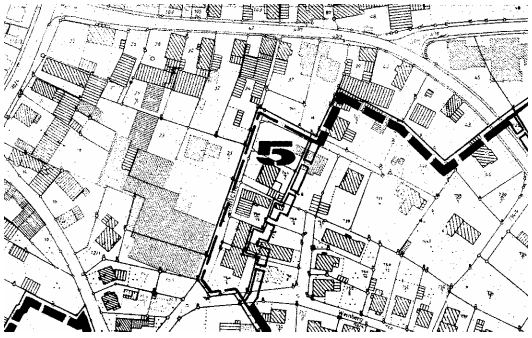


Langfristig ist hier die Realisierung eines Grünzuges und eines Durchgangsweges westlich der Schule und östlich der Mühle anzustreben bzw. diesen öffentlich nutzbar zu machen.
Zudem ist für den Bachlauf mit angrenzender Bepflanzung eine ökologische Aufwertung wünschenswert.

4

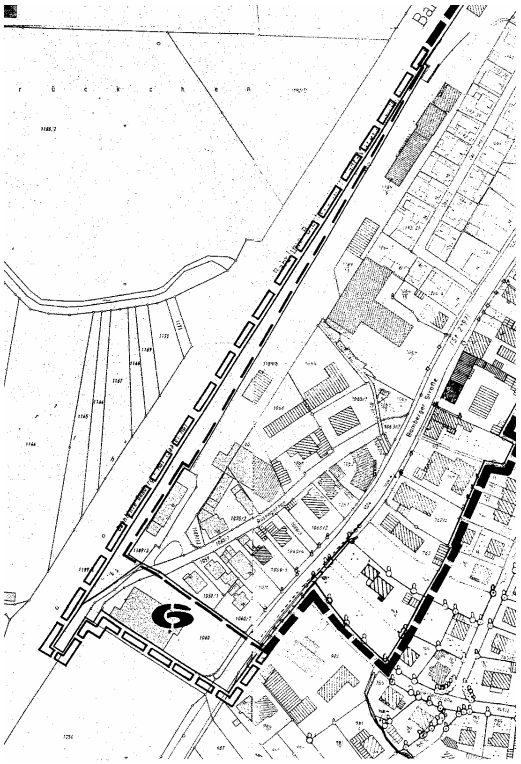
Hier ist eine gestalterische Aufwertung und eine Beseitigung von Funktionsmängeln im Bereich Bushalt Schule in Verbindung mit den dortigen Stellplätzen und der Containerbelieferung und Entleerung geplant.

5



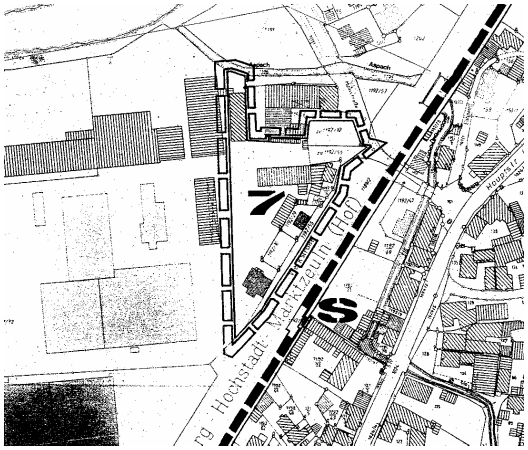
Die gestalterische Aufwertung der Verkehrsfläche "Gäßchen" ist erforderlich; zudem handelt es sich um eine wichtige Fußwegeanbindung in den Ortskern.

6



Hier ist eine Entwicklung und Förderung von Nutzungskonzepten für eine "Brache" am südlichen Ortseingang angestrebt.
Außerdem ist über diese Fläche das Fußwegesystem an die neue Bahnunterführung anzubinden.
Des weiteren berücksichtigt diese Erweiterung die Neugestaltung der Randbereiche der Raiffeisenstraße.

7



Die Sicherung baulicher Zeitzeugen der industriellen Nutzung in Zapfendorf, die im Bereich der Erweiterung angesiedelt sind, ist ein wichtiges Sanierungsziel.

8

Notwendige Vergrößerung um eine kleine Teilfläche, auf der Teile des Gebäudes der ehemaligen Weidensiederei stehen.

7.3.3 SATZUNG ÜBER DIE FÖRMLICHE FESTLEGUNG EINES SANIERUNGSGEBIETES

In der öffentlichen Sitzung des Marktgemeinderates Zapfendorf vom 01. August 2002 wurde der im Kapital 7.3.2 dargestellte Umgriff des Sanierungsgebietes als Satzung beschlossen; dem Beschluss liegt die in Kapital 7.3.1 vorgeschlagene Verfahrenswahl zugrunde.

Satzung des Marktes Zapfendorf über die förmliche Festlegung eines Sanierungsgebietes "Ortskern Zapfendorf" vom 01.08.2002

Aufgrund des § 142 Abs. 3 BauGB erlässt der Markt Zapfendorf folgende Satzung:

§ 1 Festlegung des Sanierungsgebietes

Im nachfolgend näher beschriebenen Gebiet liegen städtebauliche Missstände vor, zu deren Behebung das Gebiet durch Sanierungsmaßnahmen wesentlich verbessert oder umgestaltet werden soll. Das insgesamt 29,76 ha umfassende Gebiet wird hiermit förmlich als Sanierungsgebiet festgelegt und erhält die Bezeichnung "Ortskern Zapfendorf".

Das Sanierungsgebiet umfasst alle Grundstücke und Grundstücksteile innerhalb der im Lageplan M 1:1000 des Büro für Städtebau und Bauleitplanung, Wittmann, Valier und Partner, Bamberg vom 01.08.2002 abgegrenzten Fläche. Der Plan ist Bestandteil dieser Satzung und als Anlage beigefügt.

Werden innerhalb des Sanierungsgebietes durch Grundstückszusammenlegungen Flurstücke aufgelöst und neue Flurstücke gebildet oder entstehen durch Grundstücksteilungen neue Flurstücke, sind auf diese insoweit die Bestimmungen dieser Satzung ebenfalls anzuwenden.

§ 2 Verfahren

Die Sanierungsmaßnahme wird im Vereinfachten Verfahren durchgeführt. Die Anwendung der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften der §§ 152 bis 156a BauGB ist ausgeschlossen.

§ 3 Genehmigungspflichten

Die Vorschriften des § 144 BauGB über genehmigungspflichtige Vorhaben und Rechtsvorgänge finden keine Anwendung.

§ 4 Inkrafttreten

Diese Satzung wird gemäß § 143 Abs. 1 BauGB mit ihrer Bekanntmachung rechtsverbindlich.

8. BETEILIGUNG FACHBEHÖRDEN

Die nachfolgenden Fachbehörden wurden am Verfahren beteiligt. Die im Rahmen des Beteiligungsverfahrens vorgebrachten Stellungnahmen wurden vom Marktgemeinderat Zapfendorf durch Beschluss behandelt.

1. Regierung von Oberfranken, Bayreuth
2. Landratsamt Bamberg
3. Regionaler Planungsverband Oberfranken-West, Bamberg
4. Straßenbauamt Bamberg
5. Autobahndirektion Nordbayern, Bayreuth
6. Wasserwirtschaftsamt Bamberg
7. Vermessungsamt Bamberg
8. Landesamt für Denkmalpflege - Außenstelle Nordbayern, Memmelsdorf
9. Amt für Landwirtschaft, Bamberg
10. Deutsche Post AG - Immobilienservice GmbH, Nürnberg
11. Planungsgesellschaft Bahnbau Deutsche Einheit GmbH, Nürnberg
12. Deutsche Bahn - Immobiliengesellschaft mbH, Bayreuth
13. Deutsche Telekom AG, Bamberg
14. E.on Netz GmbH, Bamberg
15. Erzbischöfliches Ordinariat, Bamberg
16. Evangelische Gesamtkirchenverwaltung, Bamberg
17. Bayerischer Bauernverband, Bamberg
18. Fernwasserversorgung Oberfranken, Kronach
19. PLE doc GmbH, Nürnberg
20. Fränkische Gaslieferungsgesellschaft, Bayreuth
21. Omnibusverkehr Franken, Nürnberg

Da die abschließende Beteiligung der Fachbehörden (und auch der Bürger) keine wesentlichen Planänderungen erbracht hat, wird auf die Wiedergabe der Stellungnahmen und der dazugehörigen Beschlüsse im Abschlussbericht verzichtet. Diese Unterlagen liegen bei der Gemeinde und bei der Regierung von Oberfranken vor.

Aufgestellt: Bamberg, 05. April 2002

BÜRO FÜR STÄDTEBAU UND BAULEITPLANUNG
WITTMANN, VALIER UND PARTNER GBR
Hainstr. 12, 96047 Bamberg, Tel 0951/59393, Fax 0951/59593
e-mail: wittmann.valier@staedtebau-bauleitplanung.de

Datum der Billigung: 01. August 2002

BÜRO FÜR STÄDTEBAU UND BAULEITPLANUNG
WITTMANN, VALIER UND PARTNER GBR
Hainstr. 12, 96047 Bamberg, Tel 0951/59393, Fax 0951/59593
e-mail: wittmann.valier@staedtebau-bauleitplanung.de

LITERATUR UND QUELLEN

Markt Zapfendorf, Verkehrskonzept, 3 Heftungen, März 1994, Arbeitsgemeinschaft Höhnen und Partner GmbH und V-PLAN Dr.- Ing. G. Stucke GmbH

2001 Statistik kommunal, Markt Zapfendorf, Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, München

Statische Daten aus dem Internet, Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, München

Statistische Angaben aus der Gemeindeverwaltung des Marktes Zapfendorf, Eigenerhebung

Statistische Angaben zur Arbeitsplatzsituation durch das Landesarbeitsamt Bayern bzw. die Wirtschaftsförderung beim Landratsamt Bamberg

Zapfendorf, Landschaft – Geschichte – Kultur, Heimatbuch zum 300jährigen Jubiläum der Pfarrei Zapfendorf, Herausgegeben von Thomas Gunzelmann, Zapfendorf 1986

Städtebauförderung in Bayern, Arbeitsblatt Nr. 1, Förmliche Festlegung von Sanierungsgebieten, Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Inneren, München, 1999

Amtliche Lagepläne und Urkataster: Vermessungsamt Bamberg

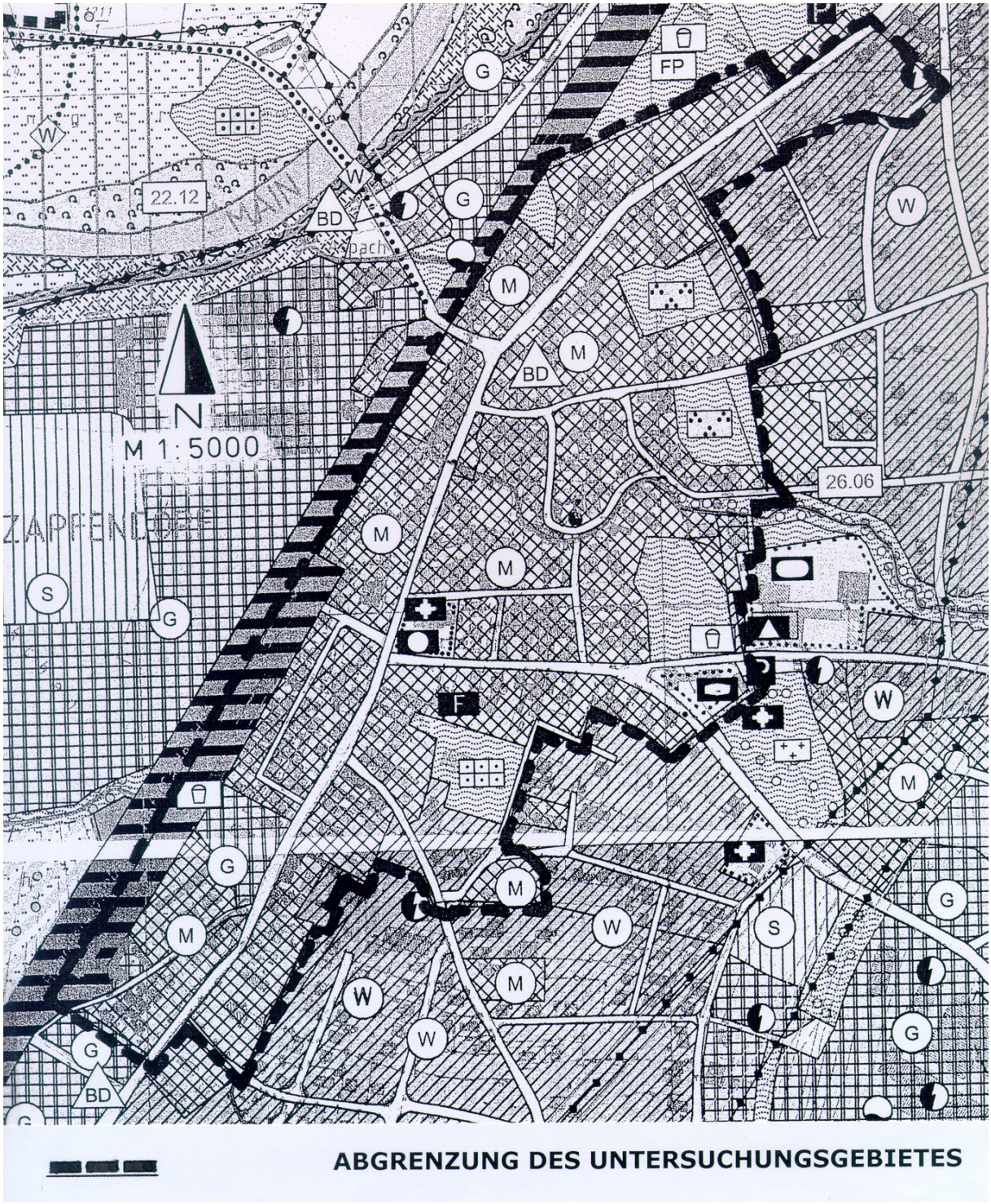
Flächennutzungs- und Landschaftsplan Zapfendorf

Photos: Büro für Städtebau und Bauleitplanung, Bamberg, L. Valier

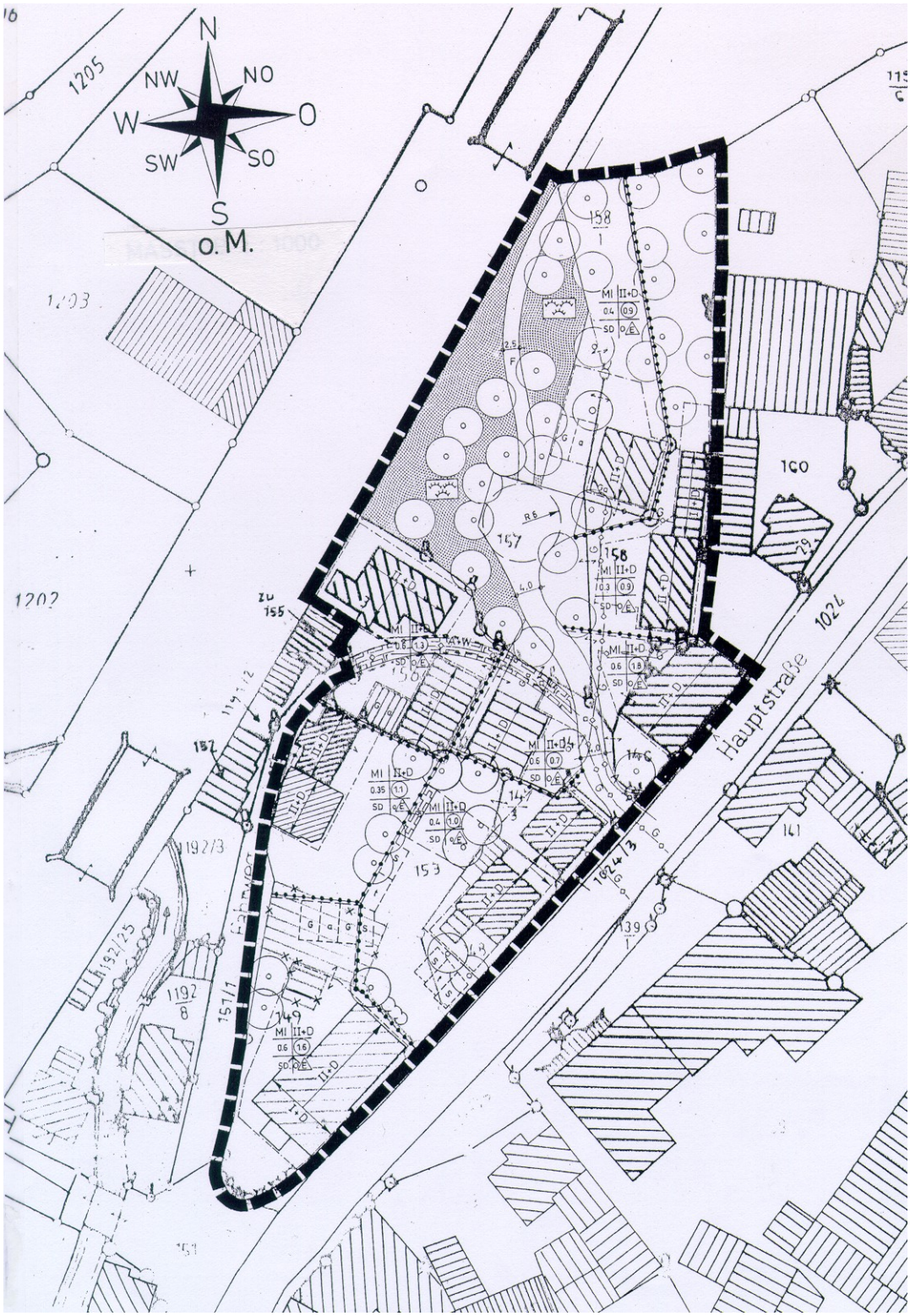
ANHANG

Auszug aus dem Flächennutzungsplan
Auszug aus dem Bebauungsplan "Am Fährweg"
Auszug aus dem Bebauungsplan "West"
Schallschutzberechnung Verkehrslärm
Schallschutzberechnung Gewerbelärm

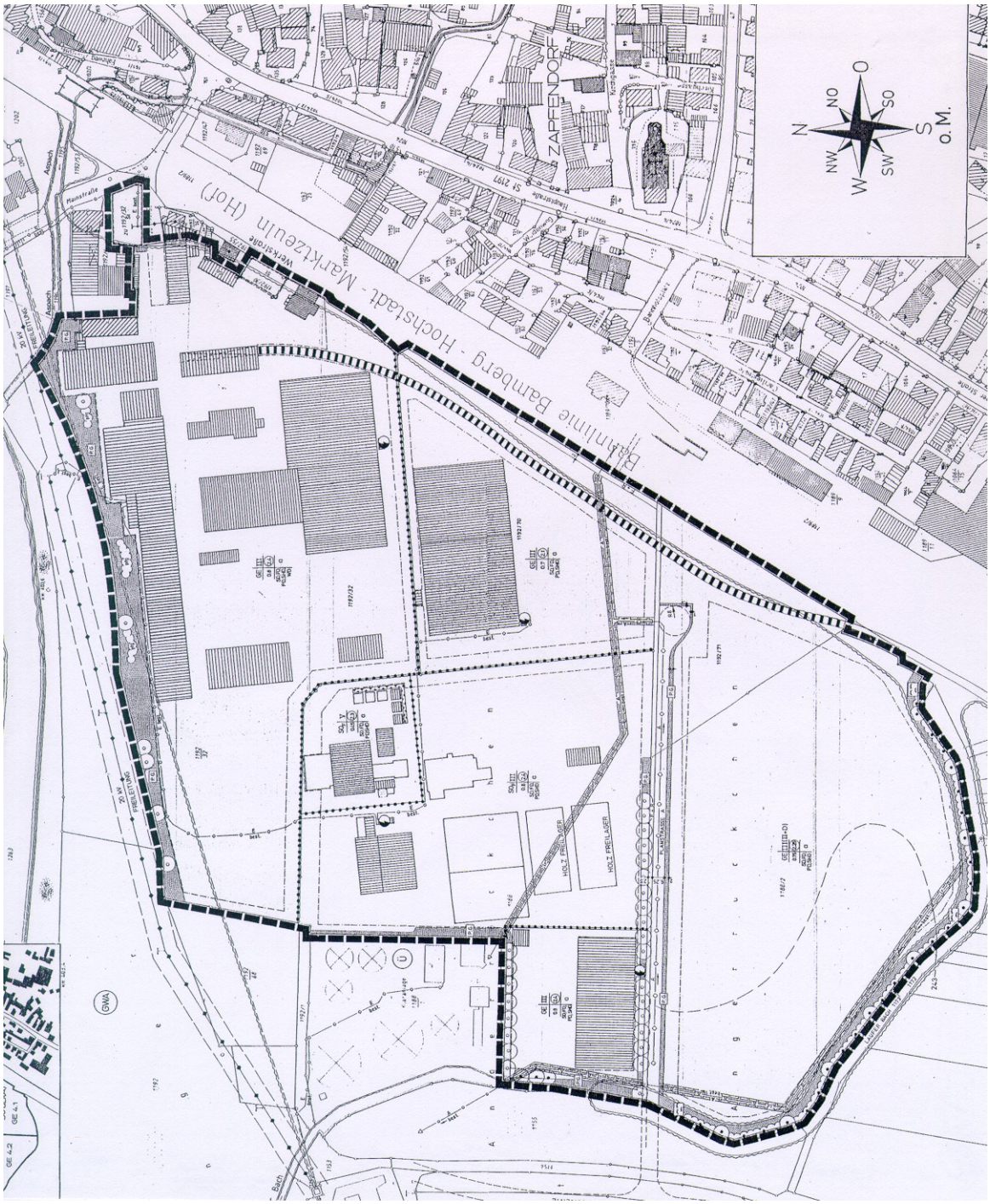
AUSZUG AUS DEM FLÄCHENNUTZUNGSPLAN MIT INTEGRIERTEM LANDSCHAFTSPLAN ZAPFENDORF



AUSZUG AUS DEM BEBAUUNGSPLAN "AM FÄHRWEG"



AUSZUG AUS DEM BEBAUUNGSPLAN "ZAPFENDORF-WEST"



VORBEREITENDE UNTERSUCHUNG ZUR STÄDTEBAUFÖRDERUNG

MARKT ZAPFENDORF

SCHALLSCHUTZBERECHNUNG VERKEHRSLÄRM

(RECHNERGESTÜTZTE LÄRMPROGNOSE)

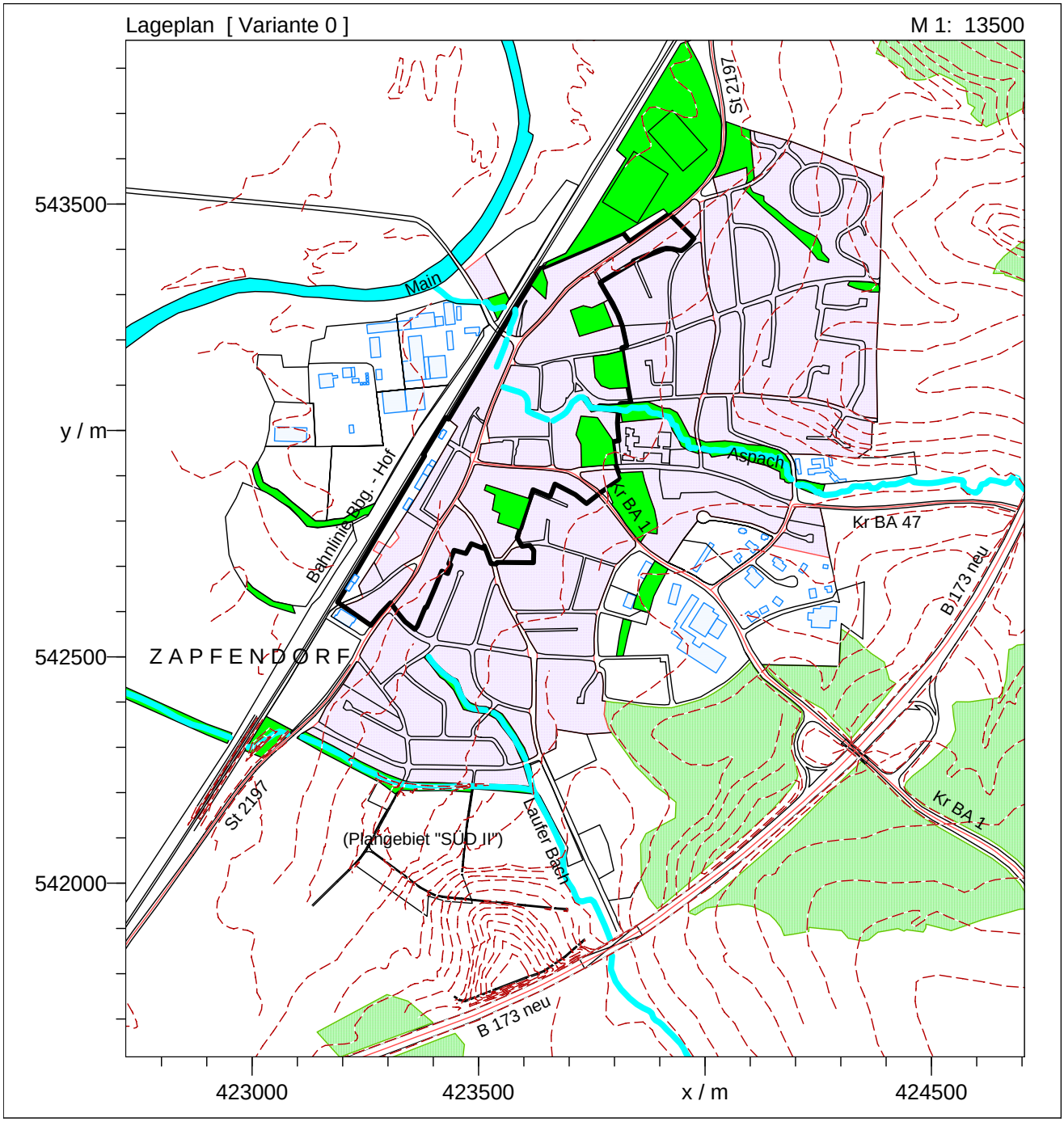
- ÜBERSICHTSLAGEPLAN
- RASTERAUSDRUCKE TAGS / NACHTS
  (JEW. EG, NÖRDLICHER + SÜDLICHER BEREICH)

AUFGESTELLT: BAMBERG, 08.01.2002

BÜRO FÜR STÄDTEBAU UND BAULEITPLANUNG
WITTMANN, VALIER UND PARTNER GBR
Hainstr. 12, 96047 Bamberg, Tel. 0951/59393, Fax 59593
e-mail: wittmann.valier@staedtebau-bauleitplanung.de

Vorbereitende Untersuchungen zur Städtebauförderung, Markt Zapfendorf

Schallschutzberechnung Verkehrslärm / Übersichtslageplan



Firma:	Büro für Städtebau, Bamberg
Bearbeiter:	Dworschak
Projekt:	VU, Markt Zapfendorf
Datum:	15.01.02
Betrachtung:	Verkehrslärm (DIN 18005)
	(Bahn, B 173 neu, St 2197, Kr BA 1+47)
	(Zählwerte 2000 / Prognose für 2015)

Berechnungsvoraussetzungen:

- B 173 neu:

  Verkehrsbelastung/Prognose für das Jahr 2010 für den Ausbau zur BAB A 70:

  DTV: 34.000 Kfz/24h

  LKW-Anteil: tags 30 %, nachts 45 %

  Geschwindigkeit: v = 120 km/h

  (gem. Verkehrsgutachten Prof. Dr. Kurzak vom 19.11.1997)

- St 2197:

  Verkehrszählung 2000: DTV: 3958 Kfz/24h

	tags:	nachts:
	M = 228 Kfz/h	M = 40 Kfz/h
	LKW-Anteil: 6,0 %	LKW-Anteil: 12,6 %
Prognose für 2015: (Faktor: 1,107)	M = 252 Kfz/h	M = 44 Kfz/h

  Geschwindigkeit: v = 50 km/h (innerorts) bzw. 100 km/h (außerorts)

- Kr BA 1:

  Verkehrszählung 2000: DTV: 4218 Kfz/24h

	tags:	nachts:
	M = 243 Kfz/h	M = 42 Kfz/h
	LKW-Anteil: 7,1 %	LKW-Anteil: 16,8 %
Prognose für 2015: (Faktor: 1,107)	M = 269 Kfz/h	M = 47 Kfz/h

  Geschwindigkeit: v = 50 km/h (innerorts) bzw. 70 km/h (außerorts/bis zur Anschluss-stelle der B 173 neu)

- Kr BA 47:

  Verkehrszählung 2000: DTV: 318 Kfz/24h

	tags:	nachts:
	M = 18 Kfz/h	M = 3 Kfz/h
	LKW-Anteil: 10,4 %	LKW-Anteil: 17,2 %
Prognose für 2015: (Faktor: 1,107)	M = 20 Kfz/h	M = 3 Kfz/h

  Geschwindigkeit: v = 50 km/h (innerorts) bzw. 100 km/h (außerorts)

- Bahnlinie Bamberg - Hochstadt/Marktzeuln (Hof):

  Zugdaten gemäß den Angaben der igi-Niedermeyer-Institute, Westheim, von März 1996

  gewählt: **Ist-Zustand** für die bestehende Bahnstrecke

  resultierende Projektdaten für die Schallschutzberechnung:

Schiene /DIN — Variante 0

Element	Bezeichnung	Elementgruppe	ZA	Geräusch-typ	Schienen-bonus	Lm25 /dB(A) Tag	Lm25 /dB(A) Nacht		Länge /m
SCHa001	Bahnlinie Hof - Bbg.	Gruppe 0	0	Schiene	+	87,1	85,5		2521,64
SCHa002	Bahnlinie Bbg. - Hof	Gruppe 0	0	Schiene	+	87,1	85,1		2528,33

Schiene /DIN — Variante 0

Element	Bezeichnung	Emiss.-Var.	Zugart	Züge pro h	Länge /m	v /(km/h)	p /%	DFz /dB	Dl /dB	Dv /dB	DD /dB	Lm25 /dB(A)
SCHa001	Bahnlinie Hof - Bbg.	Tag	IC	0,4375	340	160	100,0	0,0	1,7	4,1	0,0	74,4
			IR	0,1250	205	160	100,0	0,0	-5,9	4,1	0,0	66,8
			E	1,1250	205	140	20,0	0,0	3,6	2,9	8,2	83,3
			N/Lr	0,7500	150	120	20,0	0,0	0,5	1,6	8,2	78,9
			Sg	0,1875	500	100	0,0	0,0	-0,3	0,0	9,0	77,3
			Dg/Gag	0,3125	500	100	0,0	0,0	1,9	0,0	9,0	79,5
			Ng	0,5000	200	90	0,0	0,0	0,0	-0,9	9,0	76,7
SCHa002	Bahnlinie Bbg. - Hof	Tag	IC	0,5000	340	160	100,0	0,0	2,3	4,1	0,0	75,0
			IR	0,1250	205	160	100,0	0,0	-5,9	4,1	0,0	66,8
			E	1,0000	205	140	20,0	0,0	3,1	2,9	8,2	82,8
			N/Lr	0,8125	150	120	20,0	0,0	0,9	1,6	8,2	79,2
			Sg	0,1250	500	100	0,0	0,0	-2,0	0,0	9,0	75,6
			Dg/Gag	0,5000	500	100	0,0	0,0	4,0	0,0	9,0	81,6
			Ng	0,2500	200	90	0,0	0,0	-3,0	-0,9	9,0	73,7

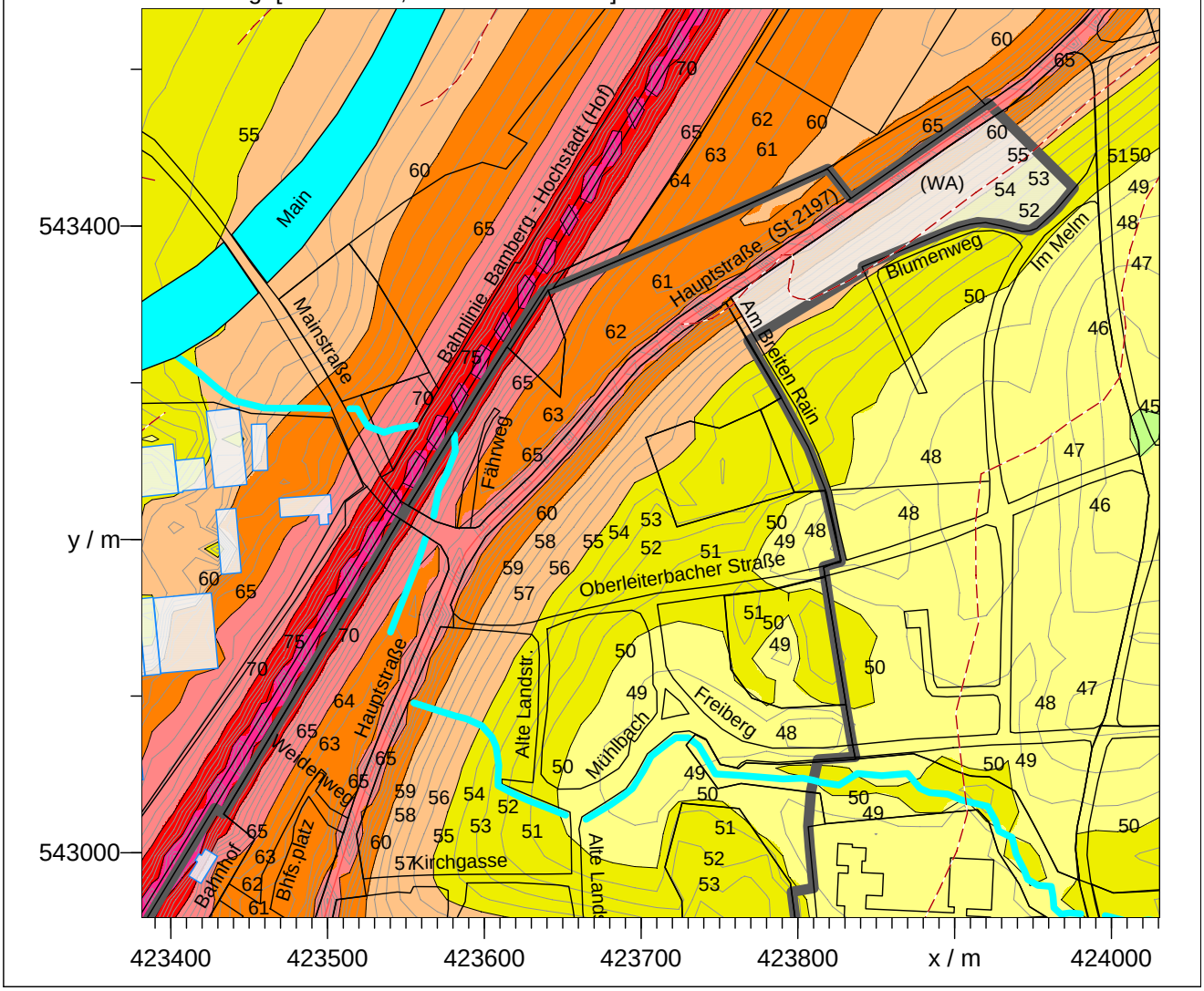
Schiene /DIN — Variante 0

Element	Bezeichnung	Emiss.-Var.	Zugart	Züge pro h	Länge /m	v /(km/h)	p /%	DFz /dB	Dl /dB	Dv /dB	DD /dB	Lm25 /dB(A)
SCHa001	Bahnlinie Hof - Bbg.	Nacht	IC	0,1250	340	160	100,0	0,0	-3,7	4,1	0,0	69,0
			E	0,1250	205	140	20,0	0,0	-5,9	2,9	8,2	73,8
			N/Lr	0,2500	150	120	20,0	0,0	-4,3	1,6	8,2	74,1
			Sg	0,2500	500	100	0,0	0,0	1,0	0,0	9,0	78,6
			Dg/Gag	0,7500	500	100	0,0	0,0	5,7	0,0	9,0	83,3
			Ng	0,1250	200	90	0,0	0,0	-6,0	-0,9	9,0	70,7
SCHa002	Bahnlinie Bbg. - Hof	Nacht	N/Lr	0,3750	150	120	20,0	0,0	-2,5	1,6	8,2	75,9
			Sg	0,3750	500	100	0,0	0,0	2,7	0,0	9,0	80,3
			Dg/Gag	0,5000	500	100	0,0	0,0	4,0	0,0	9,0	81,6
			Ng	0,3750	200	90	0,0	0,0	-1,2	-0,9	9,0	75,4

Vorbereitende Untersuchungen zur Städtebauförderung, Markt Zapfendorf

Schallschutzberechnung Verkehrslärm / tags (nördlicher Bereich)

Raster Tag [Variante 0, Rel. Höhe 2.50m] M 1: 4400



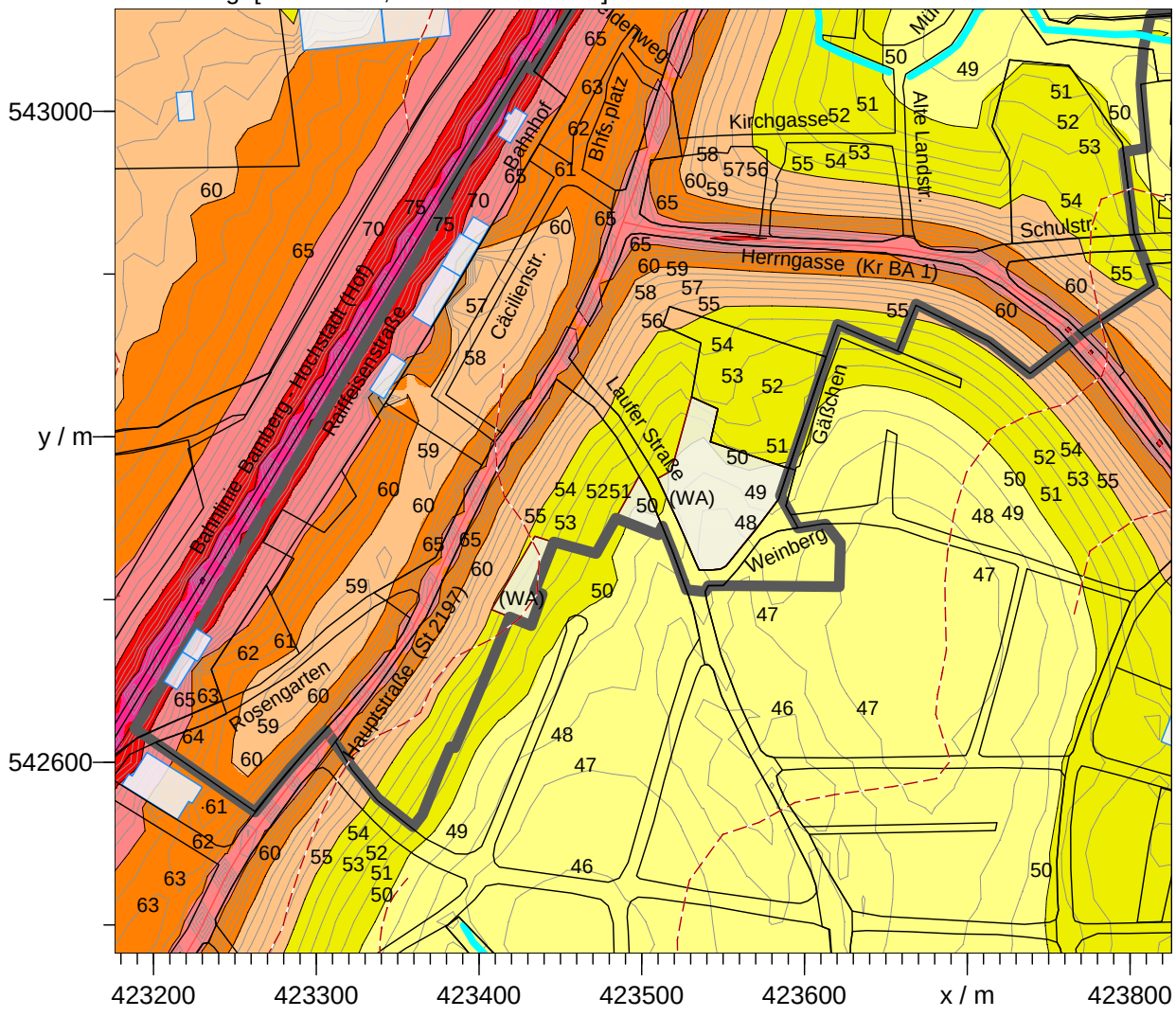
Tag Pegel dB(A)	
	>....-35.0
	>35.0-40.0
	>40.0-45.0
	>45.0-50.0
	>50.0-55.0
	>55.0-60.0
	>60.0-65.0
	>65.0-70.0
	>70.0-75.0
	>75.0-80.0
	>80.0-....

Firma:	Büro für Städtebau, Bamberg
Bearbeiter:	Dworschak
Projekt:	VU, Markt Zapfendorf
Datum:	15.01.02
Betrachtung:	Verkehrslärm
	(Bahn, B 173 neu, St 2197, Kr BA 1+47)
Berechnung:	DIN 18005 / H rel. = 2.50 m (EG)
Orient.werte:	WA: tags 55 dB(A), nachts 45 dB(A)
	MI: tags 60 dB(A), nachts 50 dB(A)

Vorbereitende Untersuchungen zur Städtebauförderung, Markt Zapfendorf

Schallschutzberechnung Verkehrslärm / tags (südlicher Bereich)

Raster Tag [Variante 0, Rel. Höhe 2.50m] M 1: 4400



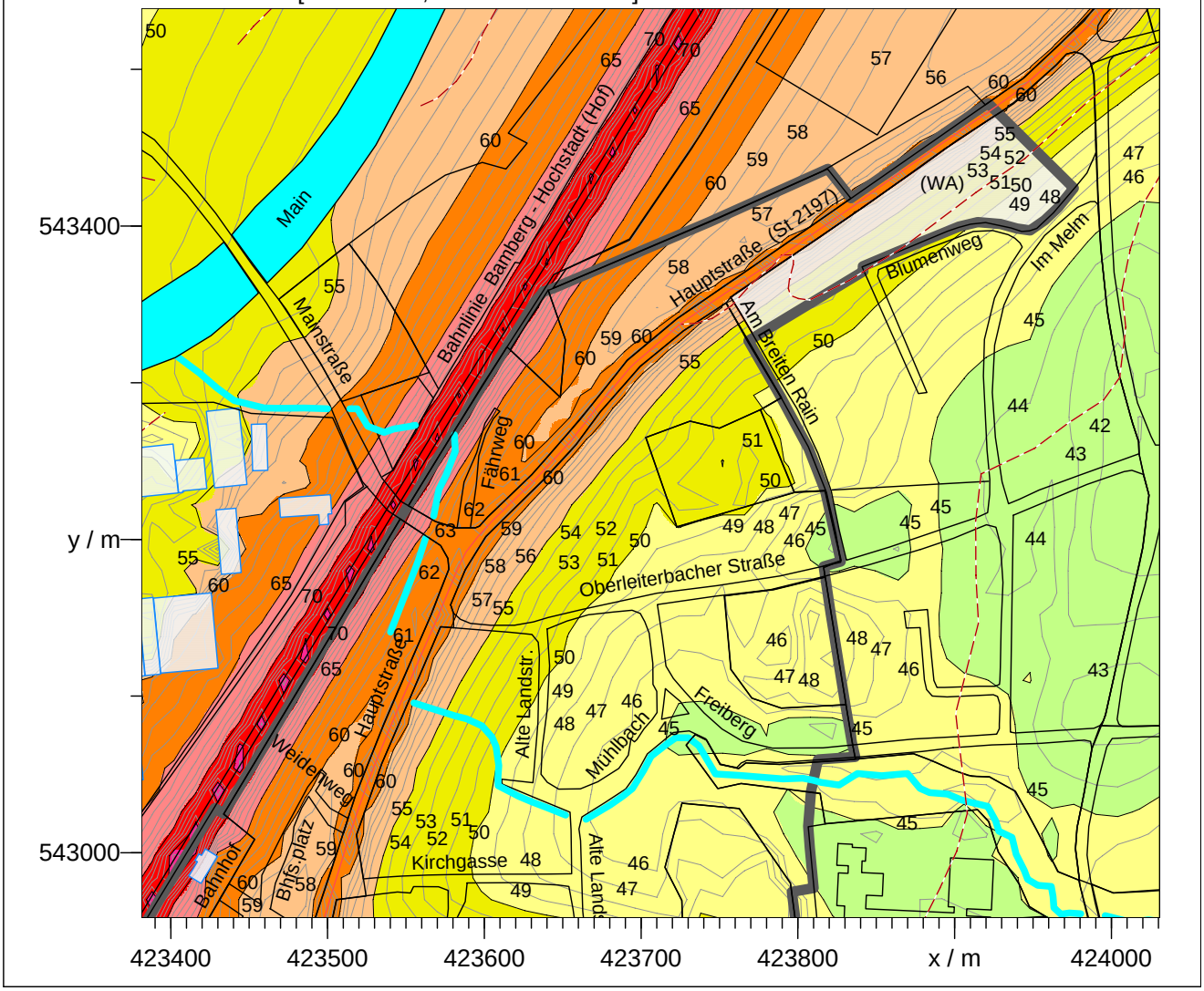
Tag Pegel dB(A)	
	>....-35.0
	>35.0-40.0
	>40.0-45.0
	>45.0-50.0
	>50.0-55.0
	>55.0-60.0
	>60.0-65.0
	>65.0-70.0
	>70.0-75.0
	>75.0-80.0
	>80.0-....

Firma:	Büro für Städtebau, Bamberg
Bearbeiter:	Dworschak
Projekt:	VU, Markt Zapfendorf
Datum:	15.01.02
Betrachtung:	Verkehrslärm
	(Bahn, B 173 neu, St 2197, Kr BA 1+47)
Berechnung:	DIN 18005 / H rel. = 2.50 m (EG)
Orient.werte:	WA: tags 55 dB(A), nachts 45 dB(A)
	MI: tags 60 dB(A), nachts 50 dB(A)

Vorbereitende Untersuchungen zur Städtebauförderung, Markt Zapfendorf

Schallschutzberechnung Verkehrslärm / nachts (nördlicher Bereich)

Raster Nacht [Variante 0, Rel. Höhe 2.50m] M 1: 4400



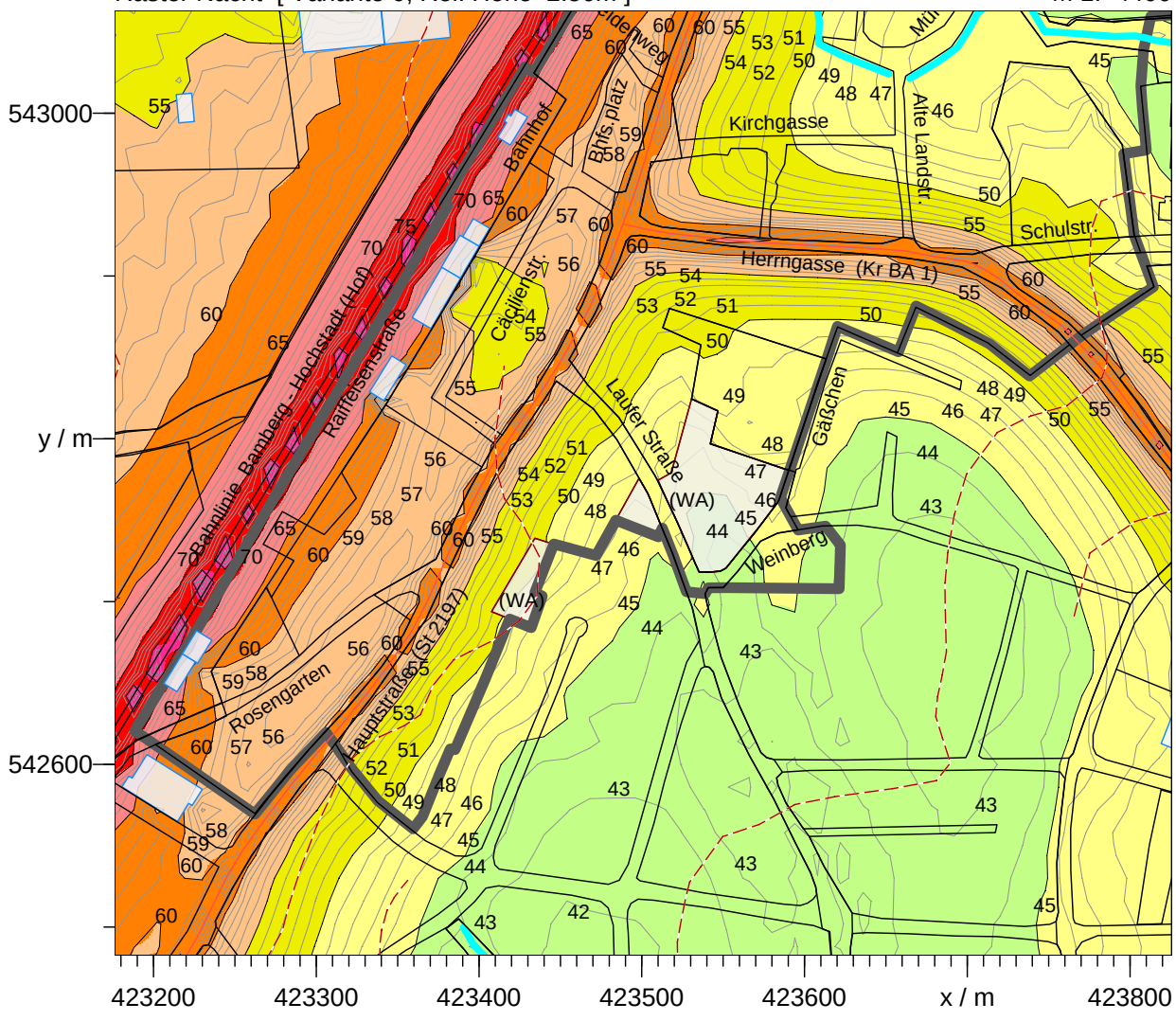
Nacht Pegel dB(A)	
	>....-35.0
	>35.0-40.0
	>40.0-45.0
	>45.0-50.0
	>50.0-55.0
	>55.0-60.0
	>60.0-65.0
	>65.0-70.0
	>70.0-75.0
	>75.0-80.0
	>80.0-....

Firma:	Büro für Städtebau, Bamberg
Bearbeiter:	Dworschak
Projekt:	VU, Markt Zapfendorf
Datum:	15.01.02
Betrachtung:	Verkehrslärm
	(Bahn, B 173 neu, St 2197, Kr BA 1+47)
Berechnung:	DIN 18005 / H rel. = 2.50 m (EG)
Orient.werte:	WA: tags 55 dB(A), nachts 45 dB(A)
	MI: tags 60 dB(A), nachts 50 dB(A)

Vorbereitende Untersuchungen zur Städtebauförderung, Markt Zapfendorf

Schallschutzberechnung Verkehrslärm / nachts (südlicher Bereich)

Raster Nacht [Variante 0, Rel. Höhe 2.50m] M 1: 4400



Nacht Pegel dB(A)	
	>....-35.0
	>35.0-40.0
	>40.0-45.0
	>45.0-50.0
	>50.0-55.0
	>55.0-60.0
	>60.0-65.0
	>65.0-70.0
	>70.0-75.0
	>75.0-80.0
	>80.0-....

Firma:	Büro für Städtebau, Bamberg
Bearbeiter:	Dworschak
Projekt:	VU, Markt Zapfendorf
Datum:	15.01.02
Betrachtung:	Verkehrslärm
	(Bahn, B 173 neu, St 2197, Kr BA 1+47)
Berechnung:	DIN 18005 / H rel. = 2.50 m (EG)
Orient.werte:	WA: tags 55 dB(A), nachts 45 dB(A)
	MI: tags 60 dB(A), nachts 50 dB(A)

VORBEREITENDE UNTERSUCHUNG ZUR STÄDTEBAUFÖRDERUNG

MARKT ZAPFENDORF

SCHALLSCHUTZBERECHNUNG GEWERBELÄRM

(RECHNERGESTÜTZTE LÄRMPROGNOSE)

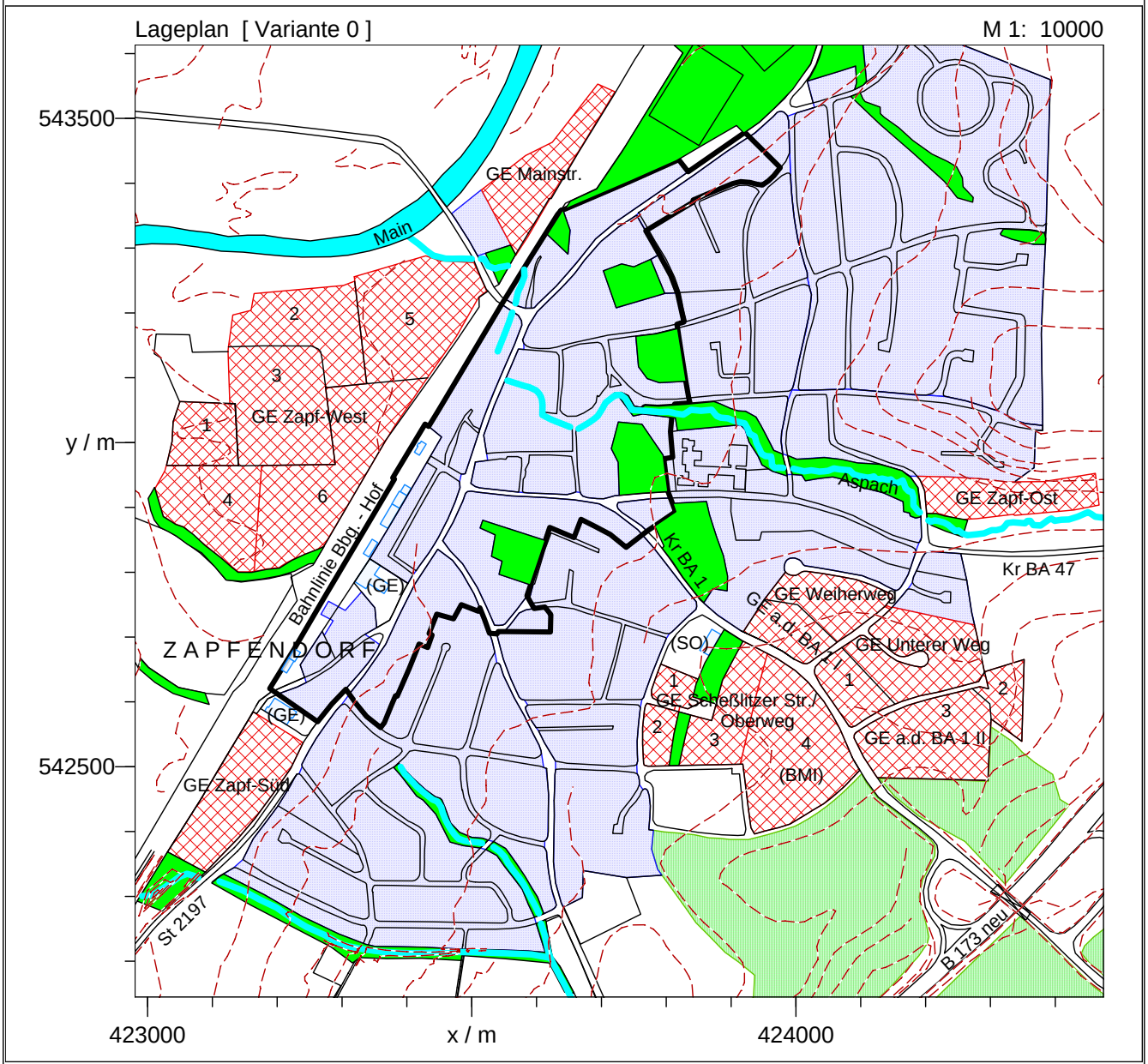
- ÜBERSICHTSLAGEPLAN
- BERECHNUNGSVORAUSSETZUNGEN + PROJEKTDATEN
- RASTERAUSDRUCKE TAGS / NACHTS
  (JEW. EG, NÖRDLICHER + SÜDLICHER BEREICH)

AUFGESTELLT: BAMBERG, 15.01.2002

BÜRO FÜR STÄDTEBAU UND BAULEITPLANUNG
WITTMANN, VALIER UND PARTNER GBR
Hainstr. 12, 96047 Bamberg, Tel. 0951/59393, Fax 59593
e-mail: wittmann.valier@staedtebau-bauleitplanung.de

Vorbereitende Untersuchungen zur Städtebauförderung, Markt Zapfendorf

Schallschutzberechnung Gewerbeärm / Übersichtslageplan



Firma:	Büro für Städtebau, Bamberg
Bearbeiter:	Dworschak
Projekt:	VU, Markt Zapfendorf
Datum:	15.01.02
Betrachtung:	Gewerbelärm
	(VDI 2571)

Berechnungsvoraussetzungen:

- Gewerbegebiete "Zapfendorf-West":

  maximal zulässige Emissionspegel lt. Bebauungsplan (6 Teilflächen gemäß Schallschutzberechnung mit Lärmkontingentierung / siehe auch Übersichtslageplan):

  1.) maximal zulässiger Emissionspegel tags/nachts: 70 dB(A) / 50 dB(A)

  2.) maximal zulässiger Emissionspegel tags/nachts: 65 dB(A) / 50 dB(A)

  3.) maximal zulässiger Emissionspegel tags/nachts: 65 dB(A) / 60 dB(A)

  4.) maximal zulässiger Emissionspegel tags/nachts: 65 dB(A) / 50 dB(A)

  5.) maximal zulässiger Emissionspegel tags/nachts: 60 dB(A) / 47 dB(A)

  6.) maximal zulässiger Emissionspegel tags/nachts: 60 dB(A) / 50 dB(A)

- Gewerbegebiet "Mainstraße":

  Annahme: keine Nachtarbeit
  ⇒ angenommener Emissionspegel tags/nachts: 60 dB(A) / -

- Gewerbegebiet "Zapfendorf-Ost":

  Annahme: keine Nachtarbeit
  ⇒ angenommener Emissionspegel tags/nachts: 60 dB(A) / -

- Gewerbegebiet "Weiherweg":

  lt. Bebauungsplan Nachtarbeitsverbot bei allen Bauvorhaben im Plangebiet
  ⇒ angenommener Emissionspegel tags/nachts: 60 dB(A) / -

- Gewerbegebiet "Unterer Weg":

  lt. Bebauungsplan keine Nachtarbeit zulässig
  ⇒ angenommener Emissionspegel tags/nachts: 60 dB(A) / -

- Gewerbegebiet "An der BA 1 I":

  Annahme: keine Nachtarbeit
  ⇒ angenommener Emissionspegel tags/nachts: 60 dB(A) / -

- Gewerbegebiet "An der BA 1 II":

  lt. Bebauungsplan 3 Teilflächen:

  1.) +2.) keine Nachtarbeit zulässig,
  maximal zulässiger Emissionspegel lt. BBP tags/nachts: 60 dB(A) / -

  3.) Nachtarbeit zulässig,
  maximal zulässiger Emissionspegel lt. BBP tags/nachts: 60 dB(A) / 45 dB(A)

S011ImmiVorausG

- Gewerbegebiet "Scheßlitzer Straße / Oberweg":

  lt. Bebauungsplan 4 Teilflächen:

  1.) +2.) maximal zulässiger Emissionspegel lt. BBP tags/nachts: 55 dB(A) / 40 dB(A)
  nordwestlicher Bereich mittlerweile als Sondergebiet (Supermarkt) im FNP dargestellt

  3.) maximal zulässiger Emissionspegel lt. BBP tags/nachts: 60 dB(A) / 45 dB(A)

  4.) (Industriegebiet Bayerische Milchindustrie) keine Einschränkung
  ⇒ angenommener Emissionspegel tags/nachts: 65 dB(A) / 65 dB(A)

- Gewerbegebiet "Zapfendorf-Süd":

  Annahme: keine Nachtarbeit
  ⇒ angenommener Emissionspegel tags/nachts: 60 dB(A) / -

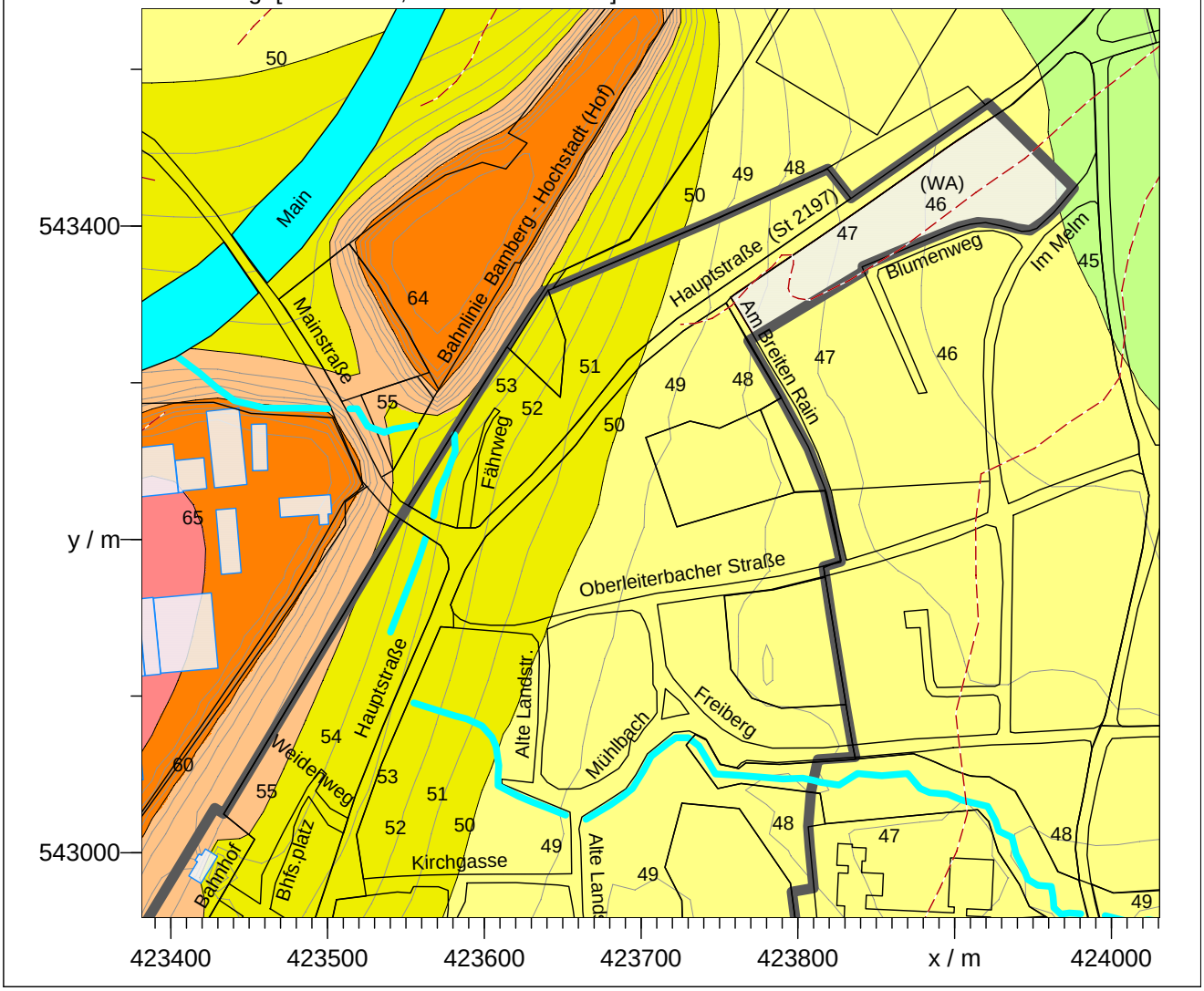
- Zwei im FNP als Gewerbegebiete dargestellte Flächen, die ausschließlich mit Supermärkten bebaut sind, wurden bei der Schallschutzberechnung vernachlässigt:

  - GE im Süden des Geltungsbereiches des VU-Gebietes (im Kreuzungsbereich Bamberger Str./Rosengarten)
  - GE südlich des Geltungsbereiches des VU-Gebietes (direkt an das VU-Gebiet angrenzend)

Vorbereitende Untersuchungen zur Städtebauförderung, Markt Zapfendorf

Schallschutzberechnung Gewerbelärm / tags (nördlicher Bereich)

Raster Tag [Variante 0, Rel. Höhe 2.50m] M 1: 4400

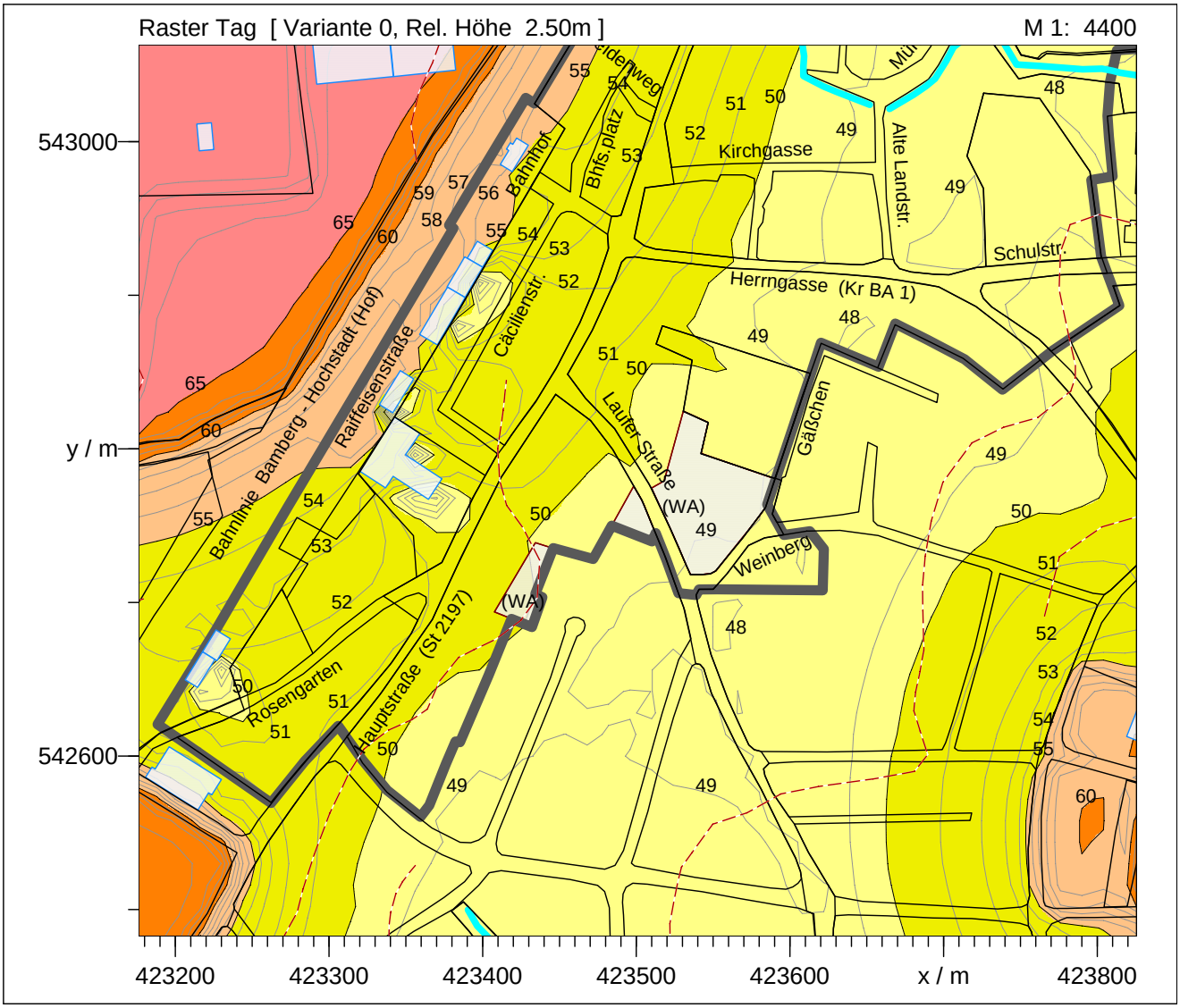


Tag Pegel dB(A)	
	>....-35.0
	>35.0-40.0
	>40.0-45.0
	>45.0-50.0
	>50.0-55.0
	>55.0-60.0
	>60.0-65.0
	>65.0-70.0
	>70.0-75.0
	>75.0-80.0
	>80.0-....

Firma:	Büro für Städtebau, Bamberg
Bearbeiter:	Dworschak
Projekt:	VU, Markt Zapfendorf
Datum:	15.01.02
Betrachtung:	Gewerbelärm
Berechnung:	VDI 2571 / H rel. = 2.50 m (EG)
Orient.werte:	WA: tags 55 dB(A), nachts 40 dB(A)
	MI: tags 60 dB(A), nachts 45 dB(A)

Vorbereitende Untersuchungen zur Städtebauförderung, Markt Zapfendorf

Schallschutzberechnung Gewerbelärm / tags (südlicher Bereich)



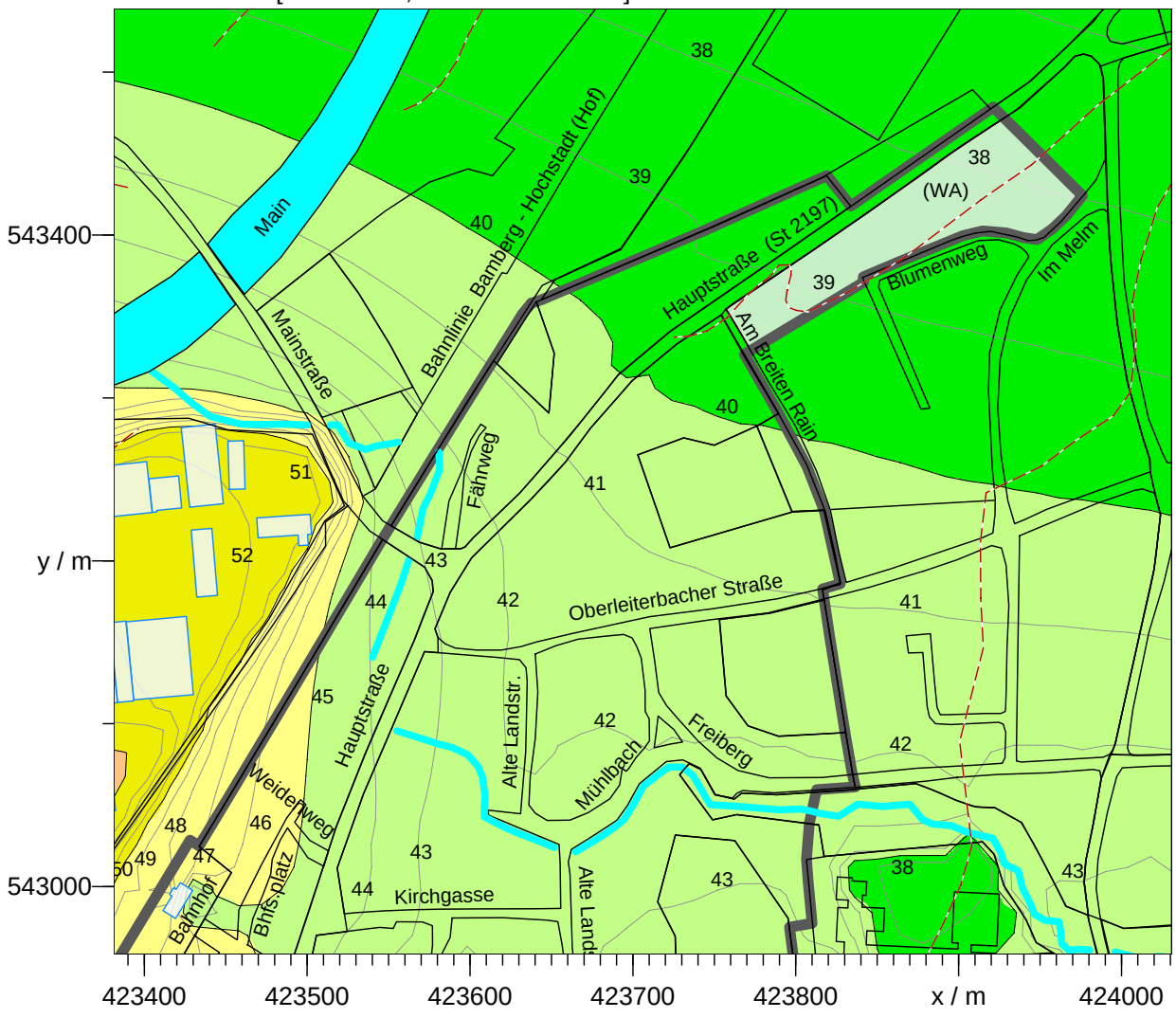
Tag Pegel dB(A)	
	>....-35.0
	>35.0-40.0
	>40.0-45.0
	>45.0-50.0
	>50.0-55.0
	>55.0-60.0
	>60.0-65.0
	>65.0-70.0
	>70.0-75.0
	>75.0-80.0
	>80.0-....

Firma:	Büro für Städtebau, Bamberg
Bearbeiter:	Dworschak
Projekt:	VU, Markt Zapfendorf
Datum:	15.01.02
Betrachtung:	Gewerbelärm
Berechnung:	VDI 2571 / H rel. = 2.50 m (EG)
Orient.werte:	WA: tags 55 dB(A), nachts 40 dB(A)
	MI: tags 60 dB(A), nachts 45 dB(A)

Vorbereitende Untersuchungen zur Städtebauförderung, Markt Zapfendorf

Schallschutzberechnung Gewerbelärm / nachts (nördlicher Bereich)

Raster Nacht [Variante 0, Rel. Höhe 2.50m] M 1: 4400



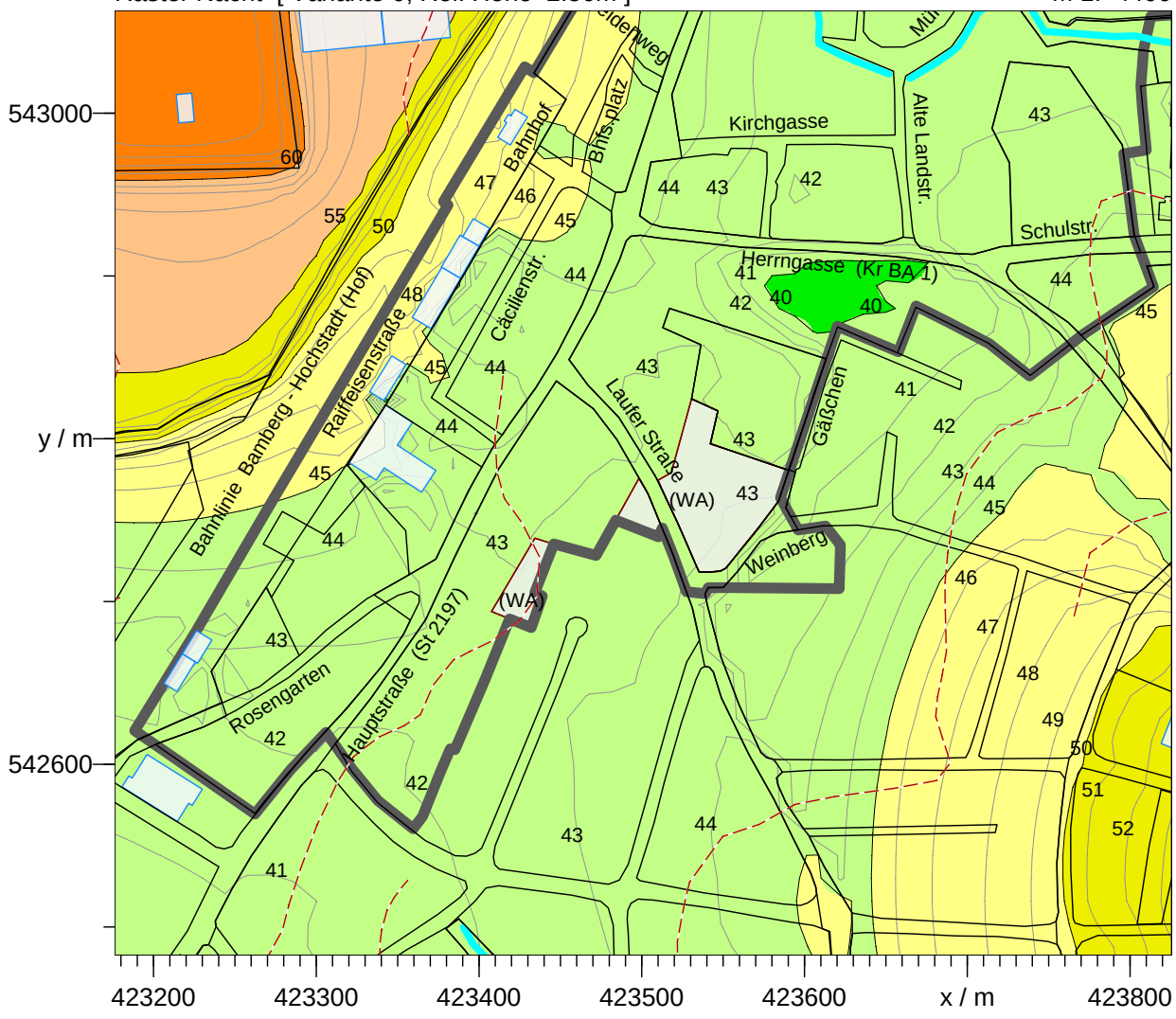
Nacht Pegel dB(A)	
	>....-35.0
	>35.0-40.0
	>40.0-45.0
	>45.0-50.0
	>50.0-55.0
	>55.0-60.0
	>60.0-65.0
	>65.0-70.0
	>70.0-75.0
	>75.0-80.0
	>80.0-....

Firma:	Büro für Städtebau, Bamberg
Bearbeiter:	Dworschak
Projekt:	VU, Markt Zapfendorf
Datum:	15.01.02
Betrachtung:	Gewerbelärm
Berechnung:	VDI 2571 / H rel. = 2.50 m (EG)
Orient.werte:	WA: tags 55 dB(A), nachts 40 dB(A)
	MI: tags 60 dB(A), nachts 45 dB(A)

Vorbereitende Untersuchungen zur Städtebauförderung, Markt Zapfendorf

Schallschutzberechnung Gewerbelärm / nachts (südlicher Bereich)

Raster Nacht [Variante 0, Rel. Höhe 2.50m] M 1: 4400



Nacht Pegel dB(A)	
	>....-35.0
	>35.0-40.0
	>40.0-45.0
	>45.0-50.0
	>50.0-55.0
	>55.0-60.0
	>60.0-65.0
	>65.0-70.0
	>70.0-75.0
	>75.0-80.0
	>80.0-....

Firma:	Büro für Städtebau, Bamberg
Bearbeiter:	Dworschak
Projekt:	VU, Markt Zapfendorf
Datum:	15.01.02
Betrachtung:	Gewerbelärm
Berechnung:	VDI 2571 / H rel. = 2.50 m (EG)
Orient.werte:	WA: tags 55 dB(A), nachts 40 dB(A)
	MI: tags 60 dB(A), nachts 45 dB(A)