Maxhütte Haidhof
Eine Stadt zeigt Gesicht.

MX2030

ISEK Maxhütte 2030

Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) Maxhütte 2030 (Fortschreibung), Stadt Maxhütte-Haidhof

ums
STADTSTRATEGIEN

Stadt Maxhütte-Haidhof

Rudolf Seidl, Erster Bürgermeister
Stadtverwaltung Maxhütte-Haidhof
Regensburger Straße 18
93142 Maxhütte-Haidhof

Inhaltliche ISEK-Erarbeitung

|u|m|s| STADTSTRATEGIEN

Jens Gerhardt-Strahl
Hanna Strahl
Leibnizstraße 15
04105 Leipzig
Telefon +49 (0)341 97 50 3 76
E-Mail info@um-systems.de
Web www.um-systems.de

Textpassagen ISEK 2011

Architekt Rainer Heinz
Nikolaistr. 10
83022 Rosenheim

iq-Projektgesellschaft
Luisenstraße 37
80333 München

Textpassagen Verkehrs- und Mobilitätskonzept

BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRS-PLANUNG GMBH
Hanbrucher Strasse 9
52064 Aachen

Lektorat

Textwarte KUS

Katja Utermöller-Staege

Spargelweg 4
06116 Halle (Saale)
Telefon +49 (0) 345 1350161
E-Mail kus@textwarte.de
Web www.textwarte.de

Förderung und Mitarbeit

Regierung der Oberpfalz
Sachgebiet 34
Emmeramsplatz 8
93047 Regensburg

Maxhütte-Haidhof | Leipzig, 02. August 2023

|u|m|s|
STADTSTRATEGIEN

Inhaltsverzeichnis

Einleitung 5

Aufgabe und Zielsetzung des Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK) 7

Erarbeitungsprozess 7

Untersuchungsgebiet 9

Beteiligung am ISEK 11

Rahmenbedingungen der Stadt Maxhütte-Haidhof 17

Raumstrukturelle Rahmenbedingungen 19

Analyse Demografie 21

SWOT-Analyse Demografie 23

Analyse Wirtschaft 25

SWOT-Analyse Wirtschaft 25

Analyse Einzelhandel 26

SWOT-Analyse Einzelhandel 27

Analyse Wohnen 27

SWOT-Analyse Wohnen 28

Analyse Bildung und Soziales 28

SWOT-Analyse Bildung und Soziales 29

Mikrostandort Maxhütte 31

Analyse Siedlungsentwicklung und Nutzungsstruktur 32

SWOT-Analyse Siedlungsentwicklung und Nutzungsstruktur 35

Analyse Verkehr 35

SWOT-Analyse Verkehr 45

Analyse Grünstrukturen 47

SWOT-Analyse Grünstrukturen 47

Analyse Städtebau 49

SWOT-Analyse Städtebau 51

Leitbild für den Hauptort Maxhütte 54

Fazit der Bestandsanalyse 55

Grundlagen 55

Gesamtstädtisches Leitbild 56

Thematisches Leitbild – Zielsystem 56

Raumstrukturelles Leitbild 60

Umsetzungsstrategie | Maßnahmenkonzept 65

Projekte im Handlungsfeld Städtebau & Wohnen 67

Projekte im Handlungsfeld Freiraum & Landschaft 79

Projekte im Handlungsfeld Mobilität 83

Projekte im Handlungsfeld Versorgung 88

Projekte im Handlungsfeld Infrastruktur 89

Maßnahmenkatalog und -plan 97

Umsetzung und Monitoring 108

Organisationsstruktur 109

Dokumentation, Monitoring und Evaluierung 110

Einleitung

ISEK Maxhütte 2030 ?

Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept

- Siedlungsentwicklung
- Wohnen
- Wirtschaft & Einzelhandel
- Soziale Infrastruktur
- Technische Infrastruktur

- Kurzfristige Projekte
- Mittelfristig Projekte
- Langfristige Projekte

Abb. 1 Untersuchungsgebiet, Betrachtungsthemen und Zeithorizonte des ISEK Maxhütte 2030 (Quelle: |u|m|s| STADTSTRATEGIEN)

Abb. 2 Arbeitsergebnisse der ISEK-Ideenwerkstatt (Quelle: |u|m|s| STADTSTRATEGIEN)

Aufgabe und Zielsetzung des Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK)

Stadtentwicklung bedeutet für die kommunalen Entscheidungsträger, sich den vielfältigen örtlichen und überörtlichen Herausforderungen, denen sich eine Stadt als dynamische Siedlungsform gegenübersieht, aktiv zu stellen. Ziel muss es sein, die sich wandelnden Rahmenbedingungen, aber auch die sich verändernden Nutzungsansprüche aufzugreifen und nachhaltige Stadtstrukturen zu entwickeln. Eine in diesem Sinne verstandene zielgerichtete und langfristig angelegte Stadtentwicklungsplanung erfordert ein Stadtentwicklungskonzept als strategische Grundlage. Darin sind sowohl die Ziele der Stadtentwicklung als auch der Umsetzungsprozess mit entsprechenden Maßnahmen und Projekten dokumentiert. Diese können schrittweise abgearbeitet werden, ohne die damit verbundene Zielsetzung aus den Augen zu verlieren. Hierdurch wird es möglich, den mehrjährigen Prozess der Umsetzung entsprechend zielgerichtet im Sinne des Gesamtkonzeptes zu absolvieren. Gleichzeitig lassen sich auch situativ neu aufkommende Maßnahmen und Projekte anhand des ISEK hinsichtlich ihrer Zielkonformität beurteilen und können ggf. unterstützt oder unterbunden werden.

Das vorliegende ISEK baut auf der ersten Fassung aus dem Jahr 2010 auf, schreibt dieses fort und verwendet weiterhin gültige Textpassagen aus der 2010er-Fassung. Dabei hat die Grobsichtung des Umsetzungsstandes des Maßnahmenkataloges vom ISEK 2010 ergeben, dass der überwiegende Teil der Maßnahmen noch nicht umgesetzt wurde.

Das Stadtentwicklungskonzept für den Hauptort Maxhütte definiert dementsprechend auf der Grundlage der Ausgangssituation sowie den spezifischen Stärken und Schwächen der Stadt Maxhütte-Haidhof bzw. des Hauptortes Maxhütte eine Gesamtkonzeption für die nächsten 10 Jahre. So sind für die relevanten Themenfelder der Stadtentwicklung Leitlinien formuliert sowie darauf aufbauende Maßnahmen und Projekte beschrieben. Dies gibt der Stadt in den kommenden Jahren die Möglichkeit:

- Ressourcen durch Fokussierung auf eine übergeordnete Zielsetzung zu bündeln. So können sowohl Investitionen mit öffentlichen Fördermitteln als auch privatwirtschaftliche Investitionen und kommunale Investitionen zielkonform getätigt werden;
- konterkarierende Maßnahmen und Projekte zu unterlassen. Mit der Festlegung von Leitlinien (Ziele) und ihrer Anwendung als dauerhafte Bewertungsgrundlage von Vorhaben werden Zielabweichungen sichtbar und können ausgeschlossen werden;
- durch langfristig angelegtes, strategisches Handeln die eigene Profilierung voranzutreiben, da Investitionssicherheit herrscht und keine Einzelfallentscheidungen getroffen werden, die nicht der übergeordneten Zielsetzung dienen.

Mit dem Stadtentwicklungskonzept für den Hauptort Maxhütte verfolgt die Stadt Maxhütte-Haidhof zwei Zielsetzungen. Zum einen sollen nachhaltige städtebauliche und funktionale Strukturen am Hauptort Maxhütte geschaffen werden. Zum anderen sollen auch die Lebenssituation, das Zusammenleben und das Gemeinschaftsgefühl der Menschen am Hauptort verbessert werden. Vor dem Hintergrund sozial vergleichsweise autarker Ortsteile soll aber nicht nur die örtliche, sondern darüber hinaus auch die gesamtstädtische Identifikation der Bevölkerung mit dem Hauptort verbessert werden.

Erarbeitungsprozess

Die Erarbeitung des ISEK erfolgte in diesen drei Arbeitsphasen:

Bestandsaufnahme und -analyse

☐ Grobanalysen (Rahmenbedingungen der Stadt Maxhütte-Haidhof) mit SWOT-Analyse

- Aufnahme der vorliegenden Unterlagen und sekundärstatistischer Daten zum Makrostandort
- Expertengespräche
- Gebietsbegehung und Abgrenzung des Untersuchungsgebietes

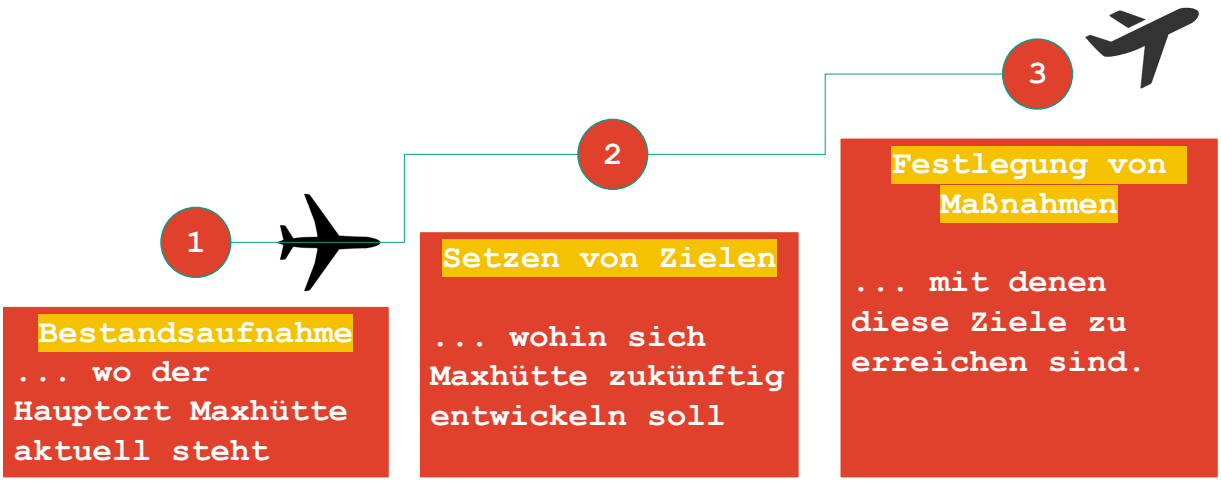


Abb. 3 Erarbeitungsschritte des ISEK Maxhütte 2030 (Quelle: |u|m|s| STADTSTRATEGIEN)

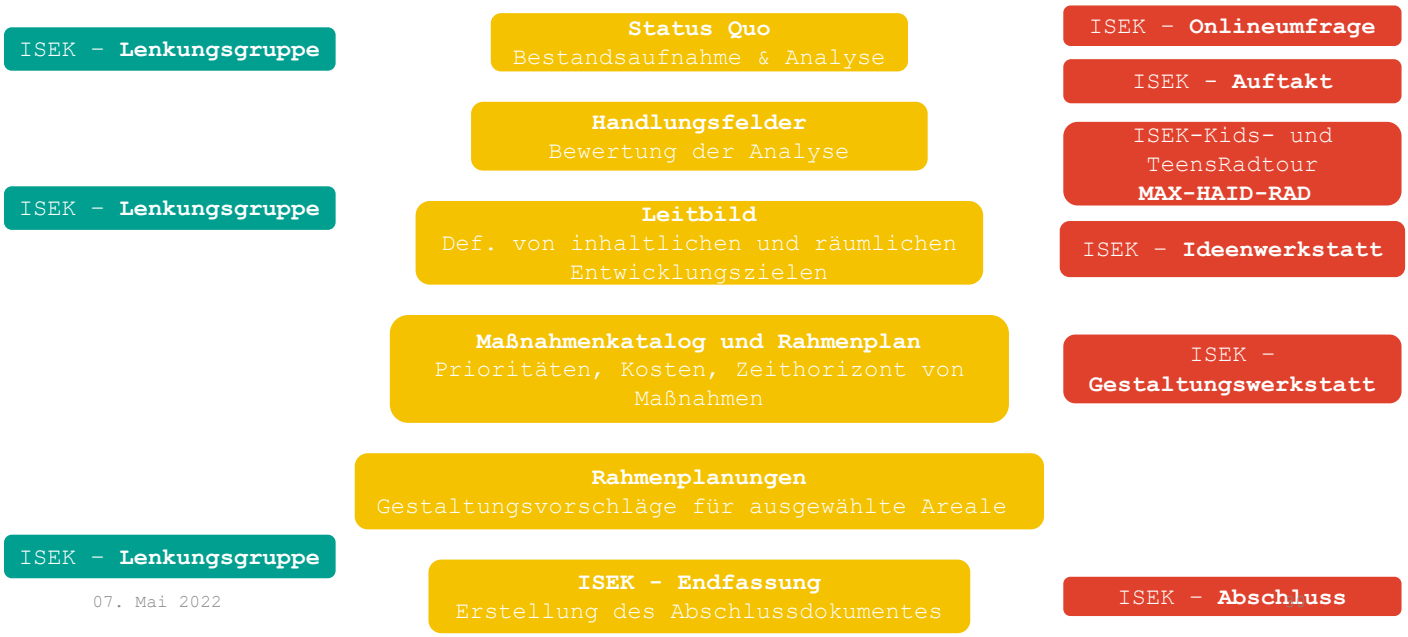


Abb. 4 Erarbeitungsschritte des ISEK Maxhütte 2030 (Quelle: |u|m|s| STADTSTRATEGIEN)

Abb. 5 Eindrücke vom ISEK-Lenkungsgruppe bzw. des Projektausschusses der Stadt Maxhütte-Haidhof (Quelle: |u|m|s| STADTSTRATEGIEN)

☐ Feinanalyse (Mikrostandort Maxhütte) mit SWOT-Analyse

- Gebäudenutzungskartierung und städtebauliche Bestandsanalyse
- Darstellung der Ausgangsbedingungen sowie der örtlichen Problemlagen zum Mikrostandort Maxhütte-Haidhof bzw. Maxhütte

☐ Dazugehörige Beteiligung

- Lenkungsgruppentreffen am 22.02.2022
- Online-Haushaltsbefragung am Hauptort Maxhütte
- Auftaktveranstaltung am 07.05.2022
- Kids-&-Teens-Radtour am 07.05.2022

☐ Strategieentwicklung

- strategisches Fazit
- Herausforderungen und Handlungsbedarfe als Ausgangspunkt für die künftige Positionierung der Stadt bzw. des Hauptortes

Leitbild der Stadtentwicklung am Hauptort Maxhütte

☐ Thematisches Leitbild (Zielsystem)

☐ Raumstrukturelles Leitbild mit räumlichen Leitstrukturen

☐ Dazugehörige Beteiligung

- Ideenwerkstatt am 14.07.2022
- Variantendiskussion zur Neuen Mitte
- Lenkungsgruppensitzungen zur Strategieentwicklung

Konzeptentwicklung

☐ Leitprojekte

☐ Ziele

☐ Entwicklungsbedarfe und Umsetzungsschritte

☐ Umsetzungsphase

- Zeit- und Kostenplan sowie
- Organisationsstruktur
- Dokumentation, Evaluierung und Fortschreibung

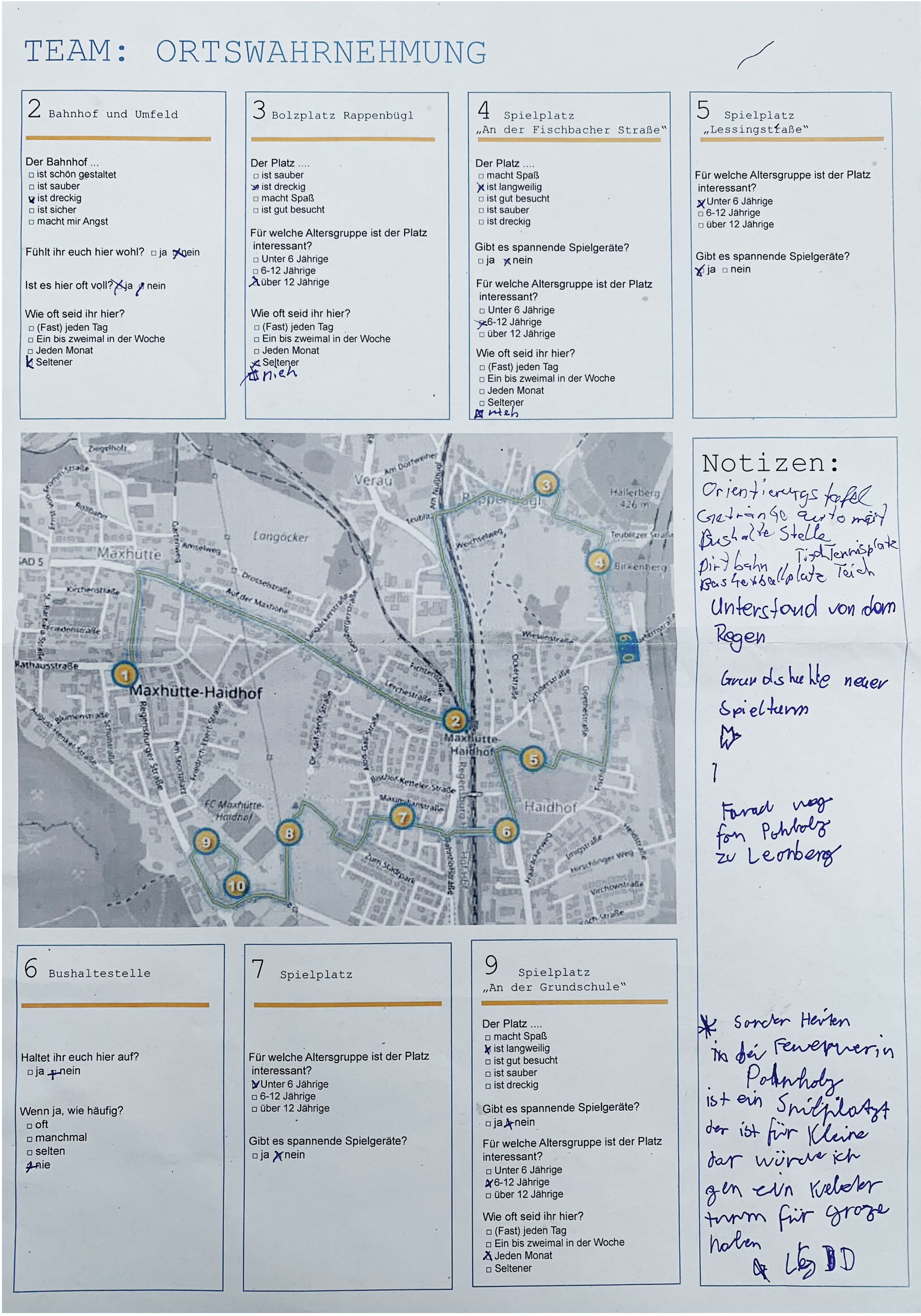
☐ Dazugehörige Beteiligung

- Lenkungsgruppensitzungen zur Konzeptentwicklung
- Gestaltungswerkstatt am 28.02.2023
- Abschlussveranstaltung am 11.07.2023
- Ergebnispräsentation im Stadtrat und Stadtratsbeschluss

Untersuchungsgebiet

Ist zur Einordnung der Entwicklung vom Hauptort Maxhütte eine Gesamtbetrachtung der Stadt Maxhütte-Haidhof und die Positionierung von Maxhütte-Haidhof in der Region erforderlich, erfolgen die Analysen auf regionaler und gesamtstädtischer Ebene. Nähere Untersuchungen zum Makrostandort gehen auf den Hauptort ein. Die städtebauliche Detailuntersuchung widmet sich ausschließlich dem Mikrostandort, dem Projektgebiet des ISEK.

Abb. 6 Erarbeitungsschritte des ISEK Maxhütte 2030 (Quelle: |u|m|s| STADTSTRATEGIEN)



TEAM: ORTSWAHRNEHMUNG

2 Bahnhof und Umfeld

Der Bahnhof ...
- ☐ ist schön gestaltet
- ☐ ist sauber
- ☒ ist dreckig
- ☐ ist sicher
- ☐ macht mir Angst

Fühlt ihr euch hier wohl? ☐ ja ☒ nein

Ist es hier oft voll? ☒ ja ☒ nein

Wie oft seid ihr hier?
- ☐ (Fast) jeden Tag
- ☐ Ein bis zweimal in der Woche
- ☐ Jeden Monat
- ☒ Seltener

3 Bolzplatz Rappenbügl

Der Platz ....
- ☐ ist sauber
- ☒ ist dreckig
- ☐ macht Spaß
- ☐ ist gut besucht

Für welche Altersgruppe ist der Platz interessant?
- ☐ Unter 6 Jährige
- ☐ 6-12 Jährige
- ☒ über 12 Jährige

Wie oft seid ihr hier?
- ☐ (Fast) jeden Tag
- ☐ Ein bis zweimal in der Woche
- ☐ Jeden Monat
- ☒ Seltener
- ☒ nieh

4 Spielplatz „An der Fischbacher Straße"

Der Platz ....
- ☐ macht Spaß
- ☒ ist langweilig
- ☐ ist gut besucht
- ☐ ist sauber
- ☐ ist dreckig

Gibt es spannende Spielgeräte?
☐ ja ☒ nein

Für welche Altersgruppe ist der Platz interessant?
- ☐ Unter 6 Jährige
- ☒ 6-12 Jährige
- ☐ über 12 Jährige

Wie oft seid ihr hier?
- ☐ (Fast) jeden Tag
- ☐ Ein bis zweimal in der Woche
- ☐ Jeden Monat
- ☐ Seltener
- ☒ nieh

5 Spielplatz „Lessingstraße"

Für welche Altersgruppe ist der Platz interessant?
- ☒ Unter 6 Jährige
- ☐ 6-12 Jährige
- ☐ über 12 Jährige

Gibt es spannende Spielgeräte?
☒ ja ☐ nein

Notizen:

Orientierungs tafel
Getränge auto mat
Bushalte Stelle
Dirtbahn Tischtennisplatte
Basketballplatz Teich
Unterstand von dem Regen
Grundschule neuer Spielturm
Farad weg fon Pohnholz zu Leonberg

6 Bushaltestelle

Haltet ihr euch hier auf?
☐ ja ☒ nein

Wenn ja, wie häufig?
- ☐ oft
- ☐ manchmal
- ☐ selten
- ☒ nie

7 Spielplatz

Für welche Altersgruppe ist der Platz interessant?
- ☒ Unter 6 Jährige
- ☐ 6-12 Jährige
- ☐ über 12 Jährige

Gibt es spannende Spielgeräte?
☐ ja ☒ nein

9 Spielplatz „An der Grundschule"

Der Platz ....
- ☐ macht Spaß
- ☒ ist langweilig
- ☐ ist gut besucht
- ☐ ist sauber
- ☐ ist dreckig

Gibt es spannende Spielgeräte?
☐ ja ☒ nein

Für welche Altersgruppe ist der Platz interessant?
- ☐ Unter 6 Jährige
- ☒ 6-12 Jährige
- ☐ über 12 Jährige

Wie oft seid ihr hier?
- ☐ (Fast) jeden Tag
- ☐ Ein bis zweimal in der Woche
- ☒ Jeden Monat
- ☐ Seltener

* Sonder Herten in der Feuerwerin Pohnholz ist ein Spielplatz der ist für Kleine dar würde ich gen ein Kelder turm für große haben

Abb. 7 Beispielhafter Erhebungsbogen eines Teams „Ortswahrnehmung" (Quelle: |u|m|s| STADTSTRATEGIEN)

Beteiligung am ISEK

Online-Haushaltsbefragung am Hauptort Maxhütte

Im Zeitraum vom 04.03.2022 bis 23.05.2022 wurde im Rahmen der ISEK-Erstellung eine Online-Haushaltsbefragung durchgeführt. Dazu waren die Fragen gegliedert in die Themenbereiche Leben und Wohnen; Versorgung, Angebot und Zustand; Verkehr und Mobilität; Ehrenamt und Nachbarschaft und zukünftige Entwicklung von Maxhütte-Haidhof.

Von den gut 12.000 Bewohnenden der Stadt Maxhütte-Haidhof antworteten 287 vollständig. 110 der Fragebögen wurden von Bewohnenden des Hauptortes Maxhütte beantwortet, in dem ca. 3060 Menschen leben.

Auffällig bei der Umfrage ist der nicht sehr hohe Altersdurchschnitt, da 40 % der Teilnehmenden zwischen 0 und 16 und 30 % zwischen 26 und 45 Jahren sind. Mit Verweis auf diese verhältnismäßig geringe Anzahl der eingegangenen Fragebögen ist die Umfrage zwar nicht repräsentativ, lässt aber leichte Trends erkennen, die im Rahmen der ISEK-Auswertung aufgegriffen wurden.

Abb. 9 Start der Kids&Teens-Radtour durch den 2. Bürgermeister, Franz Brunner (Quelle: |u|m|s| STADTSTRATEGIEN)

Auftaktveranstaltung

Als Auftakt für die Beteiligung der Anwohnenden wurde am 7. Mai von 18:00 bis 20:30 Uhr eine Veranstaltung durchgeführt, in der eine kurze Einleitung mit Informationen zum Grund und Ablauf der ISEK-Erstellung gegeben sowie erste Ergebnisse der Analyse präsentiert wurden. Des Weiteren wurde ein Plakatspaziergang organisiert, an dem die Besuchenden sich an vier Stationen (Demografische Entwicklung, Siedlungsstruktur & Wohnen, Öffentlicher Raum, Freiraum, Landschaft und Mobilität & soziale Infrastruktur) informieren und Anregungen teilen konnten. Anschließend wurde ein kurzer Überblick über die neuen Erkenntnisse in großer Runde gegeben.

Kids-&-Teens-Radtour

Um die Kinder und Jugendlichen des Ortes in die ISEK-Erstellung miteinzubeziehen, wurde am 7. Mai um 14 Uhr eine Kids-&-Teens-Radtour durchgeführt. Sie dauerte ca. drei Stunden und erstreckte sich über ca. 7 km. Die Teilnehmenden wurden in zwei Gruppen eingeteilt, sodass sich eine Gruppe mit dem Weg und eine andere mit der Ortswahrnehmung beschäftigte. Anhand einer vorgegebenen Strecke wurden anschließend Stationen abgefahren und an den Stationen selbst Stopps mit Beobachtungen, Wahrnehmungen und/oder Besprechung gemacht. Zusätzlich gab es Fragen zu dem Zustand des Ortes/Weges und der Nutzung.

Begleitet wurde der Prozess zudem von spielerischen Elementen, um die Teilnehmenden zum Mitmachen zu animieren.

Ideenwerkstatt

Eine rege Ideenwerkstatt wurde am 14. Juli von 17:00 bis 21:00 Uhr organisiert. Dazu wurde in einer Runde geladener sowie an-

Abb. 8 Die Fahrräder der TeilnehmerInnen an der Kids&Teens-Radtour (Quelle: |u|m|s| STADTSTRATEGIEN)

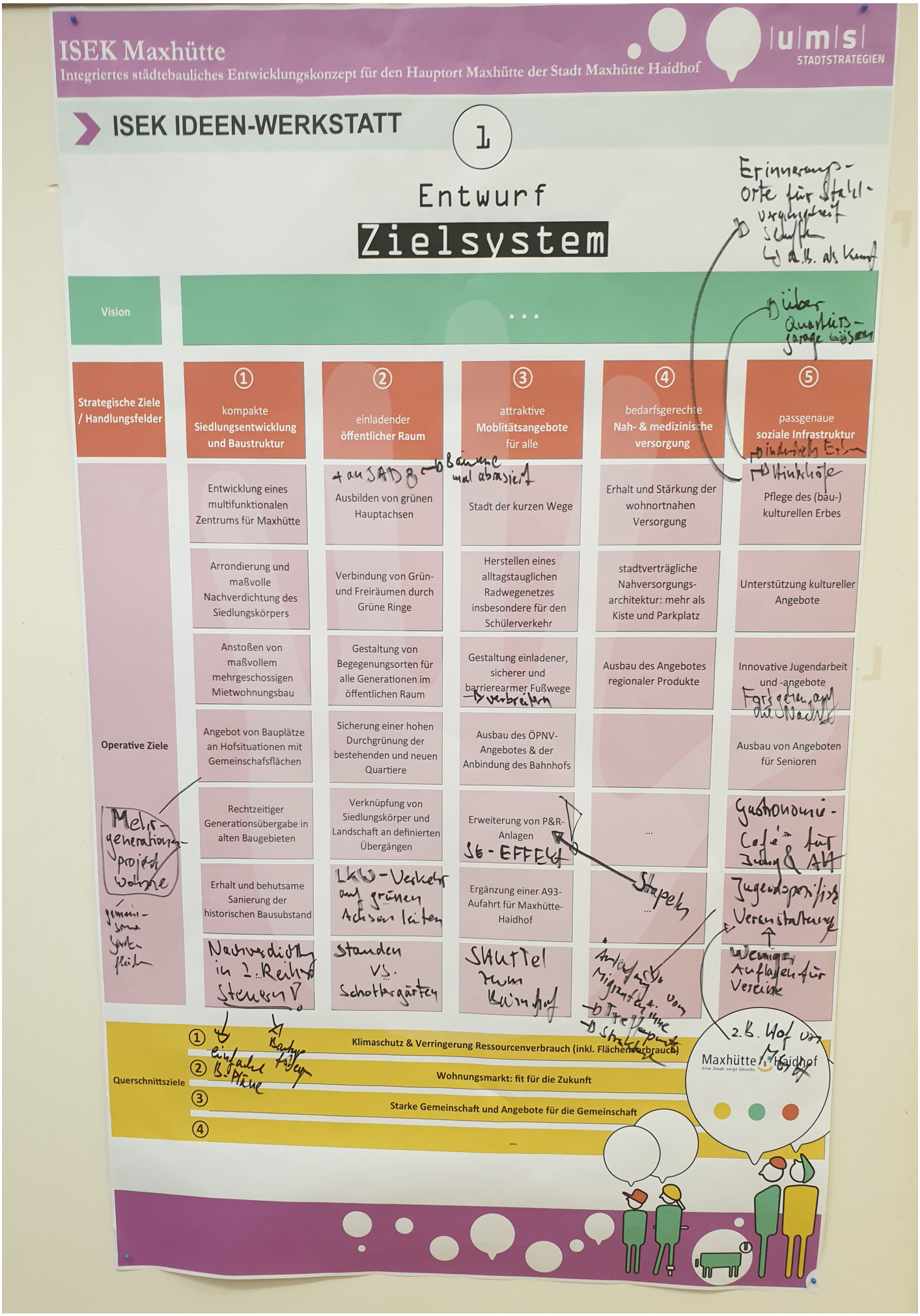


Abb. 10 Ein Ergebnisplakat zum Zielsystem auf der ISEK-Ideenwerkstatt (Quelle: |u|m|s| STADTSTRATEGIEN)

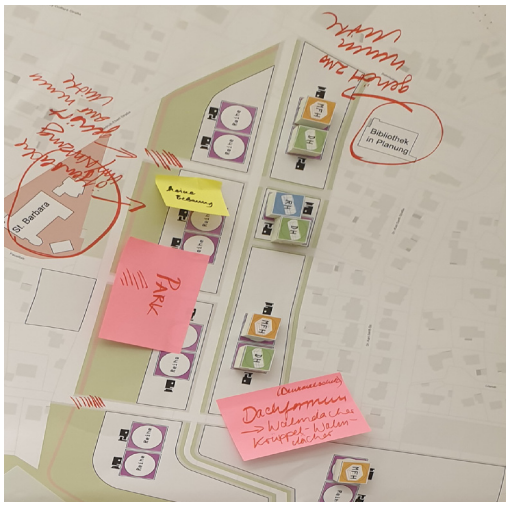


Abb. 12 Ein Ergebnisplakat zur Planvariante1 auf der ISEK-Ideenwerkstatt (Quelle: |u|m|s| STADTSTRATEGIEN)

gemeldeter Gäste aus der Bürgerschaft der Altersgruppen 16–30 Jahre, über 30–60 Jahre und über 60 Jahre, Vereinen, Akteursgruppen und Institutionen von Maxhütte-Haidhof sowie den Stadtratsfraktionen an zwei Tischen parallel über das Zielsystem der Handlungsfelder sowie das räumliche Leitbild diskutiert. Anschließend wurde erneut über das Vertiefungsgebiet „Zentrum Maxhütte“ debattiert.

Abschluss der Veranstaltung war eine Präsentation der gewonnenen Gäste sowie die anschließende Verabschiedung der Gäste.

Abb. 11 Ein Ergebnisplakat zur Planvariante 2 auf der ISEK-Ideenwerkstatt (Quelle: |u|m|s| STADTSTRATEGIEN)

Abb. 13 Eindruck aus der ISEK-Ideenwerkstatt (Quelle: |u|m|s| STADTSTRATEGIEN)

Abb. 14 Eindruck aus der ISEK-Gestaltungswerkstatt (Quelle: |u|m|s| STADTSTRATEGIEN)

Abb. 16 Eindruck aus der ISEK-Abschlussveranstaltung (Quelle: |u|m|s| STADTSTRATEGIEN)

Gestaltungswerkstatt

Dank der zahlreichen Erkenntnisse und Ergebnisse aus der Ideenwerkstatt konnte die Neue Mitte von Maxhütte weitergeplant und konkretisiert werden. Aus den Vorschlägen der beiden Arbeitstische der Ideenwerkstatt entstand eine Vorzugsvariante, die Gegenstand der ISEK-Gestaltungswerkstatt am 25. Januar 2023 im Mehrgenerationenhaus war.

Ein weiterer Schwerpunkt der Werkstatt bestand in der Weiterentwicklung des erweiterten Stadtparks. Hier wurden Ansätze für ein übergreifendes Gestaltungsthema für den Stadtpark gefunden und für einzelnen Orte – die sog. Orte für Aktivitäten – im Stadtpark Nutzungen vorschlagen.

Abschlussveranstaltung

Das im vorgesehenen Zeitplan im Entwurf fertiggestellte ISEK wurde am 11.7.2023 von 18 bis 20 Uhr im Mehrgenerationenhaus in einer öffentlichen Abschlussveranstaltung zur Diskussion gestellt. Gesprächsblöcke waren an dem Abend die umfassende Rahmenplanung, zahlreiche Maßnahmen für den Kernstadt Maxhütte in den Bereichen Wohnen, Freiraum, Wirtschaft und Daseinsvorsorge sowie das vorliegende Verkehrs- und Mobilitätskonzept.

Abb. 15 Zusammenfassung der Arbeitsergebnisse der ISEK-Ideenwerkstatt durch Fr. Strahl (Quelle: |u|m|s| STADTSTRATEGIEN)

Rahmen-bedingungen der Stadt Maxhütte-Haidhof

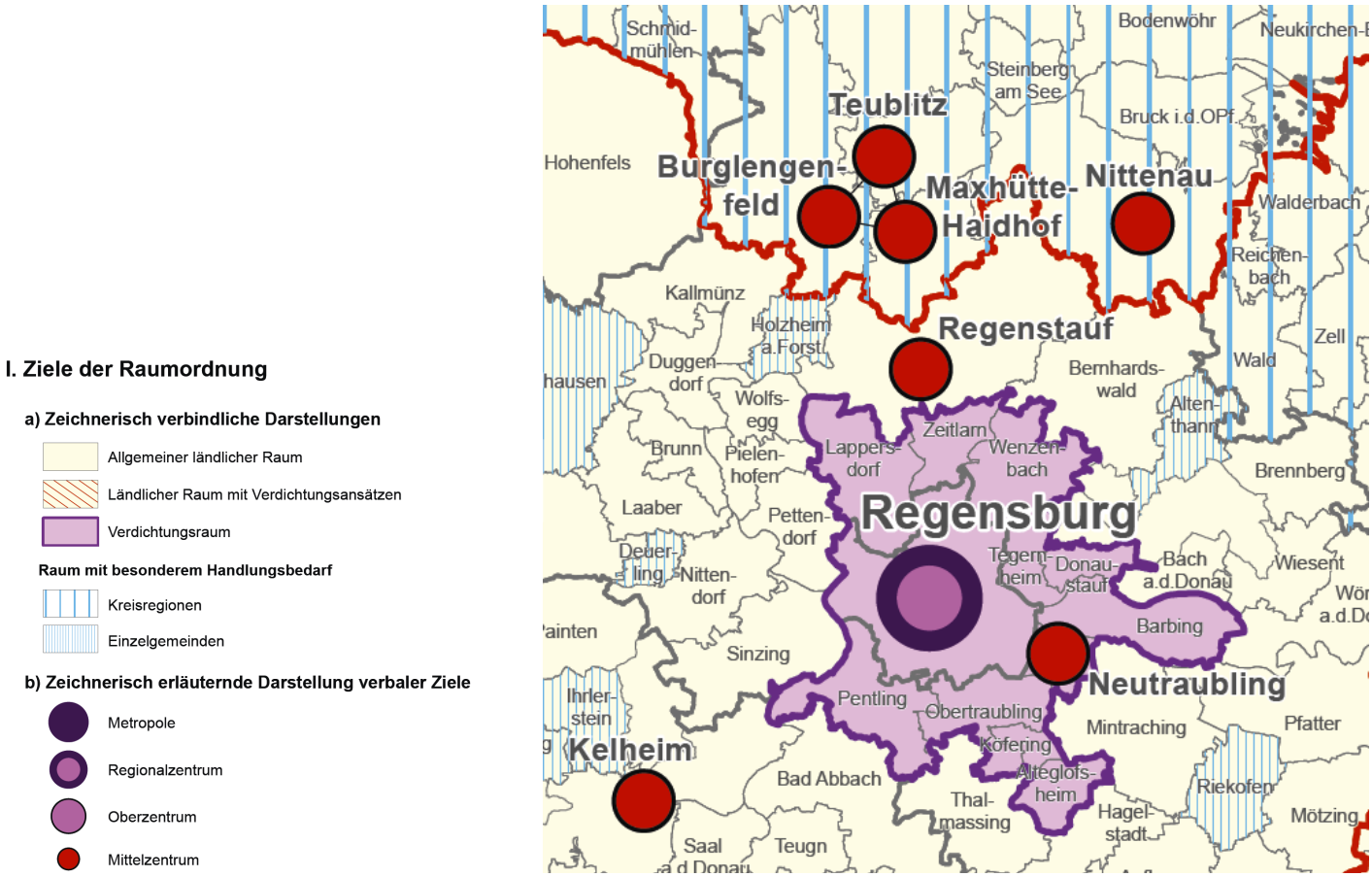


Abb. 17 Auszug „Strukturkarte“ des Landesentwicklungsprogramms Bayern (Quelle: www.landesentwicklung-bayern.de)

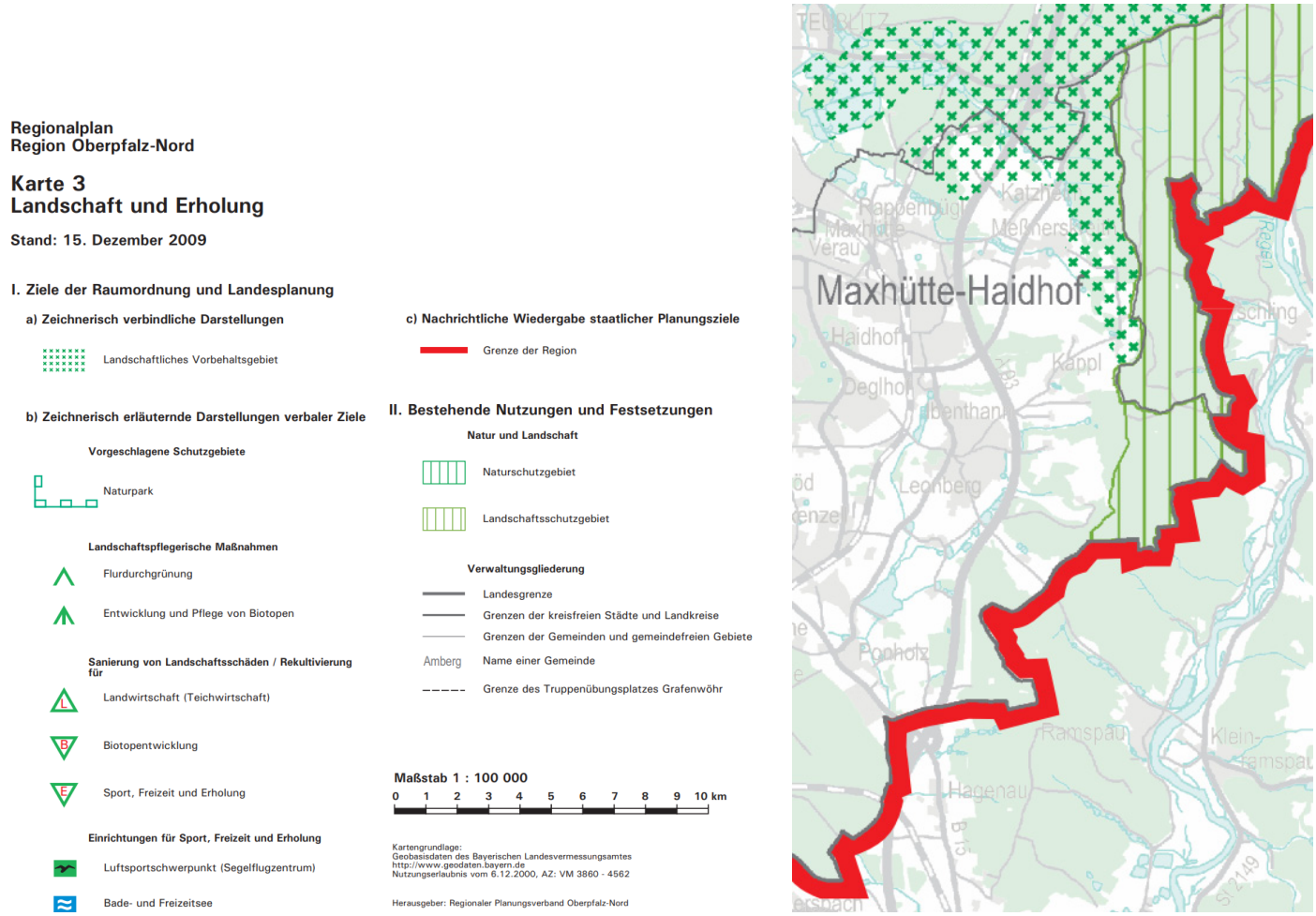


Abb. 18 Auszug Karte „Landschaft und Erholung“ des Landesentwicklungsprogramms Bayern (Quelle: www.landesentwicklung-bayern.de)

Die überörtlichen Rahmenbedingungen prägen – ebenso wie die bisherigen planerischen Entscheidungen der Vergangenheit – die Entwicklungsmöglichkeiten der Stadt Maxhütte-Haidhof. Sie sind als weitgehend permanent oder zumindest langfristig wirkende räumliche Gegebenheiten anzusehen. Der grundlegende funktionale Charakter der Stadt Maxhütte-Haidhof und dabei insbesondere ihre Standortqualität sowie die überörtliche Versorgungsfunktion werden durch sie ebenso bestimmt wie die Wettbewerbsfähigkeit der Stadt im regionalen Kontext.

Insgesamt wirken die raumbezogenen Rahmenbedingungen der Stadt Maxhütte-Haidhof als übergeordnete Standortfaktoren und sind einerseits als Potenzialfaktoren aufzufassen, andererseits stellen sie aber auch Größen dar, die die Entwicklungsperspektiven der Stadt begrenzen.

Raumstrukturelle Rahmenbedingungen

Räumliche und naturräumliche Lage

Die Stadt Maxhütte-Haidhof ist Bestandteil des Landkreises Schwandorf sowie der Planungsregion Oberpfalz Nord (6), die sich im zentralen Bereich des Regierungsbezirks Oberpfalz befindet. Die Stadt ist am südlichen Rand des Landkreises Schwandorf, an der Grenze zum Landkreis Regensburg, positioniert. Sie befindet sich damit im direkten Einzugsbereich bzw. im Spannungsfeld der Zentren Schwandorf und Regensburg bzw. im regionalen Kontext im Spannungsfeld der Zentren Amberg, Weiden i.d.OPf. und Regensburg.

In naturräumlicher Hinsicht liegt die Stadt Maxhütte-Haidhof am Schnittpunkt von drei unterschiedlichen naturräumlichen Haupteinheiten. Während das westliche Stadtgebiet der Mittleren Frankenalb zuzuordnen ist, zählt das östliche Stadtgebiet zum Frankensteiner Vorwald. In Richtung Norden schließt als dritte naturräumliche Haupteinheit das Oberpfälzische Hügelland an.

Siedlungsstrukturelle Rahmenbedingungen

Siedlungsstrukturell zählt die Stadt Maxhütte-Haidhof zum „ländlichen Raum“ und innerhalb dieser Kategorie speziell zum Gebietstyp der „Ober-/Mittelzentren in ländlichen Kreisen geringerer Dichte“. Auch in siedlungs-struktureller Hinsicht befindet sich die Stadt Maxhütte-Haidhof dabei an einem Übergangsbereich zweier unterschiedlicher Gebietstypen. So schließen sich an die Stadt Maxhütte-Haidhof in Richtung Norden Kommunen an, die ebenfalls dem „ländlichen Raum“ zugerechnet werden. Dagegen zählen die sich in Richtung Süden anschließenden Kommunen zum „verstädterten Raum“ und damit zu einer siedlungsstrukturell dichter besiedelten Kategorie.

Insgesamt weist die Stadt Maxhütte-Haidhof damit sowohl in naturräumlicher als auch in siedlungsstruktureller Hinsicht eine Lage am Rand bzw. im Übergangsbereich unterschiedlicher raumbezogener Typen auf.

Raumordnerische Rahmenbedingungen

Die raumordnerischen Rahmenbedingungen für die Stadt Maxhütte-Haidhof ergeben sich aus den Bestimmungen des Landesentwicklungsprogramms (LEP) Bayern Stand 2020 sowie aus dem Regionalplan für die Region Oberpfalz Nord (6).

Die Stadt Maxhütte-Haidhof ist zusammen mit den Städten Burglengenfeld und Teublitz als Mittelzentrum eingestuft. Gemäß dem LEP 2006 versorgen Mittelzentren die Bevölkerung ihrer Mittelbereiche mit Gütern und Dienstleistungen des gehobenen Bedarfs. Die drei Kommunen sollen die mittelzentrale Funktion gemeinsam wahrnehmen.

Darüber hinaus formuliert das LEP Stand 2020 speziell folgende Ziele:

- Mittelzentren sollen über vielseitige Einkaufsmöglichkeiten des gehobenen Bedarfs verfügen.
- Die Versorgungseinrichtungen der zentralen Orte sollen in der Regel in deren Versorgungs- und Siedlungskern realisiert werden.
- Die Städte und Dörfer, vor allem die Innenstädte und Ortszentren, sollen als Träger teilräumlicher Entwicklungen in ihrer Funktion, Struktur und unverwechselbaren Gestalt erhalten, erneuert und weiterentwickelt werden.

Als sogenanntes Städtedreieck stellen die Städte Burglengenfeld, Maxhütte-Haidhof und Teublitz einen gemeinsamen Ordnungs- und Entwicklungsraum für die Schwerpunktfunktionen Wirtschaft, Siedlungswesen und Ökologie dar. Die besonderen Anforderungen an das Städtedreieck liegen dabei u. a. in folgenden Punkten:

- Beseitigung städtebaulicher und funktionaler Mängel, vor allem in Maxhütte-Haidhof und Teublitz;
- Verminderung der wirtschaftlichen Strukturschwäche und Verbesserung der Erwerbsmöglichkeiten in Wohnortnähe;
- Gewinnung und Sicherung der Rohstoffvorkommen (Ton, Sand und Kies), Wiedereingliederung der Abbauflächen des Tagebaus in die Landschaft und Beseitigung von Schädigungen des Naturhaushaltes;
- Ausbau von Einrichtungen für Erholung und Sport;
- Erhalt bedeutsamer Grünstrukturen (regionale Grünzüge, Trenngrün);
- Verbesserung der Ausstattung mit Einrichtungen des Bildungs- und Erziehungswesens sowie mit kulturellen Einrichtungen;
- Verknüpfung der örtlichen Wanderwege;
- verstärkte Nutzung von regenerativen Energien und Abwärme (regionales Energieversorgungskonzept).

Städtedreieck

Die Städte Burglengenfeld, Maxhütte-Haidhof und Teublitz haben nicht nur die Anforderung zu bewältigen, als gemeinsames Mittelzentrum die Bevölkerung ihres Mittelbereichs entsprechend gemeinsam zu versorgen. Sie müssen als Städtedreieck auch eine entsprechende Aufteilung der Versorgungsfunktion nach innen leisten und zudem eine interkommunale Abstimmung ihrer siedlungs-, verkehrs-, wirtschafts- und infrastrukturellen Entwicklung vornehmen. Mit etwas über 30.000 Einwohnern verfügen die Kommunen des Städtedreiecks zwar insgesamt über ein umfassendes Marktpotenzial, die Aufteilung der mittelzentralen Infrastruktur- und Versorgungseinrichtungen zwischen den

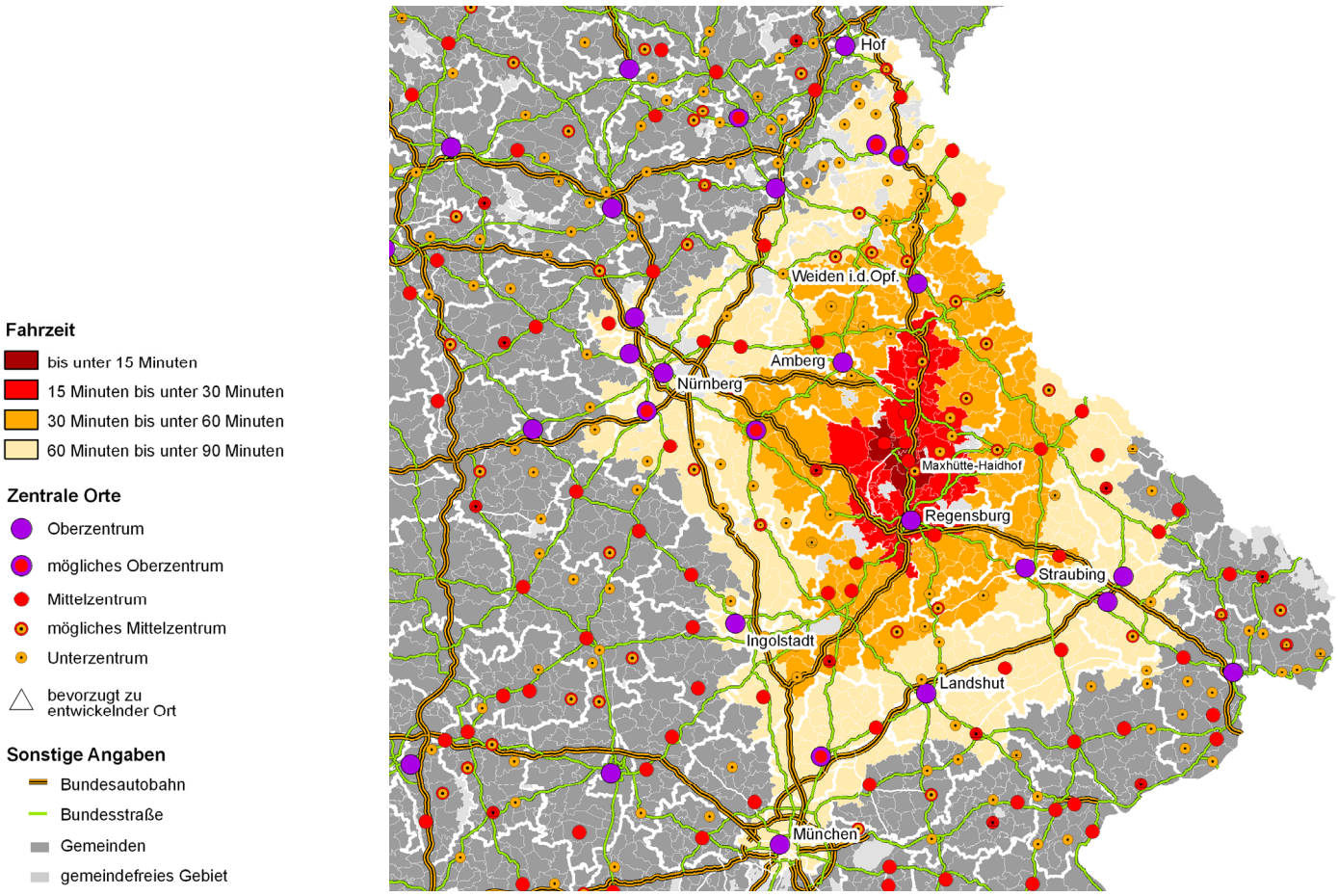


Abb. 19 Überregionale Erreichbarkeit der Stadt Maxhütte-Haidhof anhand von Fahrzeit-Isochronen (Quelle: iq-Projektgesellschaft)

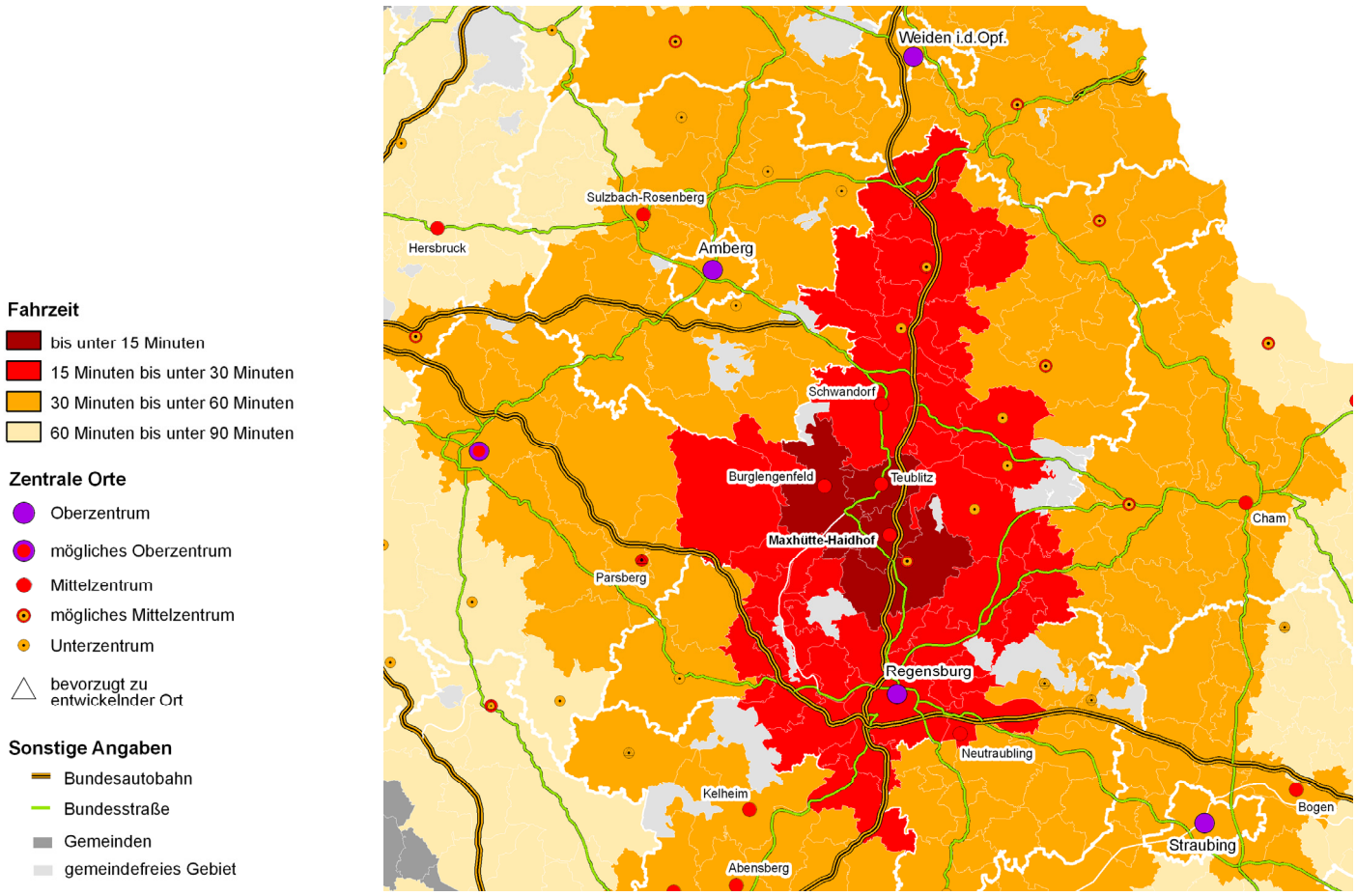


Abb. 20 Überregionale Erreichbarkeit der Stadt Maxhütte-Haidhof anhand von Fahrzeit-Isochronen (Quelle: iq-Projektgesellschaft)

drei Kommunen des Städtedreiecks lässt allerdings das Potenzial an Einrichtungen für die jeweilige Einzelkommune im Vergleich zu anderen Mittelzentren, wie beispielsweise der Stadt Schwandorf, deutlich geringer ausfallen.

Hinsichtlich der Funktionsverteilung bzw. aufteilung im Städtedreieck weisen die einzelnen Kommunen aufgrund unterschiedlicher siedlungsräumlicher und wirtschaftsbezogener Entwicklungspfade ganz spezifische Standortqualitäten auf. Als ehemalige Kreisstadt besitzt die Stadt Burglengenfeld bereits seit langer Zeit eine Schwerpunktfunktion im Einzelhandels- und Dienstleistungsbereich, wenngleich auch die Stadt Maxhütte-Haidhof in der jüngeren Vergangenheit einen Verkaufsflächenzuwachs – gerade im kurzfristigen Bedarfsbereich – erfuhr. Vor allem durch die starke regionale Konkurrenz, die aus der Lage zwischen den zentralen Orten Regensburg und Schwandorf resultiert, erreichen die Städte im Städtedreieck allerdings keine ausgeprägte überörtliche Anziehungskraft im Einzelhandel. Nachdem die Ausstattung im Einzelhandel auf mehrere Standorte aufgeteilt ist, fällt deren überörtliche Anziehungskraft gegenüber benachbarten zentralen Orten wie Regenstauf vergleichsweise gering aus. Die stärkste Einzelhandelsausstattung und versorgungsbezogene Anziehungskraft innerhalb des Städtedreiecks besitzen sowohl die Stadt Maxhütte-Haidhof als auch die Stadt Burglengenfeld.

Die Stadt Maxhütte-Haidhof besitzt aufgrund der hervorragenden Verkehrsanbindung sowohl im Straßen- als auch im Schienenverkehr eine besondere Standortqualität für den industriell-gewerblichen Bereich sowie für eine überdurchschnittliche Wohnbauentwicklung.

Erreichbarkeit

Die Verkehrsanbindung der Stadt Maxhütte-Haidhof ist vor dem Hintergrund der überörtlichen Schwerpunktfunktion als Mittelzentrum von entscheidender Bedeutung. So bestimmen u. a. die Erreichbarkeitsvorteile, die die Stadt Maxhütte-Haidhof gegenüber konkurrierenden regionalen Zentren für ihre Umlandkommunen besitzt, die räumliche Ausdehnung ihres Marktgebietes. Gleichzeitig stellt die Verkehrsanbindung an höherrangige Zentren und Verdichtungsräume auch einen entscheidenden Standortfaktor für Unternehmen und Arbeitskräfte dar. Die Qualität der Erreichbarkeit beeinflusst dementsprechend sowohl die wirtschaftlichen als auch die demografischen Entwicklungsperspektiven der Stadt Maxhütte-Haidhof.

Eine gute Verkehrsanbindung zu den höherrangigen oder höherwertigen Zentren und Verdichtungsräumen wirkt sich allerdings auch auf die Intensität und den Umfang von Entzugseffekten und Kaufkraftabflüssen aus, was die Tragfähigkeit von Einrichtungen und Angeboten in der Stadt Maxhütte-Haidhof begrenzt. Dies betrifft gerade auch den Angebotsumfang im Einzelhandel und auch im Bereich der Kultur- und Freizeiteinrichtungen bzw. der allgemeinen und freizeitbezogenen Infrastruktur.

Die überregionale Verkehrsanbindung der Stadt Maxhütte-Haidhof wird ganz wesentlich durch die direkte Lage an der Bundesautobahn A 93 Regensburg–Weiden i.d.OPf.–Hof geprägt. Diese ist für eine sehr gute überörtliche Erreichbarkeit der Stadt in Nord-Süd-Richtung und speziell für die ausgezeichnete Erreichbarkeit des Oberzentrums Regensburg verantwortlich.

In Ost-West-Richtung ist die Stadt Maxhütte-Haidhof an keine höherwertige Verkehrsachse direkt angebunden. Die Bundesstraße B 85 (Amberg–Schwandorf–Roding–Cham) bzw. B 8 (Nürnberg–Regensburg–Straubing), als wesentliche West-Ost-Verbindungen der Region sowie die Bundesautobahnen A 3 (Nürnberg–Regensburg–Deggendorf) bzw. A 6 (Amberg–Waidhaus) verlaufen weiter nördlich bzw. weiter südlich der Stadt Maxhütte-Haidhof.

Besondere Bedeutung für die überörtliche Erreichbarkeit besitzen die B 15 als Verbindung zur Stadt Schwandorf sowie die Zubringer zu den Anschlussstellen Ponholz und Teublitz. Daneben kommt den Verbindungsstraßen innerhalb des Städtedreiecks Burglengenfeld, Maxhütte-Haidhof und Teublitz noch eine besondere überörtliche Verbindungsfunktion zu.

☐ Erreichbarkeit im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)

Im Streckennetz der Deutschen Bahn AG ist die Stadt Maxhütte-Haidhof Haltepunkt im Regionalverkehr auf der Strecke Regensburg–Hof–Gera über Schwandorf und Weiden i.d.OPf. sowie auf der Strecke Regensburg–Nürnberg über Schwandorf und Amberg. Zudem ist Maxhütte-Haidhof Haltepunkt der Vogtlandbahn auf der Strecke Schwandorf–München sowie auf der Strecke Regensburg–Schwandorf–Weiden i.d.OPf.–Marktredwitz–Hof.

Der Regensburger Hauptbahnhof, als Knotenbahnhof mit Fernverkehrsanschluss, ist in nur 20 Minuten zu erreichen. Die Fahrtzeit nach Schwandorf beträgt zwischen 8 und 12 Minuten und der Nürnberger Hauptbahnhof wird in ca. 95 Minuten erreicht. Die Fahrtzeit nach München liegt bei etwa 2 Stunden.

Insgesamt können sowohl die örtliche als auch die überörtliche Erreichbarkeit der Stadt Maxhütte-Haidhof als sehr gut eingestuft werden. Im Schienen- und Nahverkehr ist die Erreichbarkeit für diesen siedlungsstrukturellen Gemeindetyp ebenfalls als sehr gut zu bezeichnen.

Die Stadt Maxhütte-Haidhof verfügt damit hinsichtlich ihrer Erreichbarkeit über die notwendigen Voraussetzungen, um eine hervorgehobene Versorgungsfunktion für die eigene Bevölkerung sowie für die Bevölkerung im Städtedreieck zu erfüllen. Sie kann aber auch durch die direkte Anbindung an das sich dynamisch entwickelnde Oberzentrum Regensburg von der Attraktivität und Anziehungskraft des gesamten Verdichtungsraumes Regensburg profitieren.

Analyse Demografie

Allgemeine Bevölkerungsentwicklung

Die demografische Entwicklung in Maxhütte-Haidhof ist seit 1990 abgesehen von wenigen Jahren kontinuierlich gestiegen und wird laut Bayrischem Landesamt für Statistik (BLfS) auch in Zukunft positive Wachstumsraten erreichen. In den Jahren 2006 bis 2011 kam es zu einer Stagnation des Wachstums, weswegen das zugrunde liegende ISEK 2010 einen Bevölkerungsrückgang ansetzte. Dies mag vor allem an der Lage in einer Wachstumsregion im Umfeld von Regensburg liegen, aber auch an der zentralörtlichen Bedeutung innerhalb des Städtedreiecks als Mittelzentrum mit den vorhandenen Erziehungs-, Bildungs- und Versorgungseinrichtungen. Diese machen die Stadt als Wohnstandort speziell

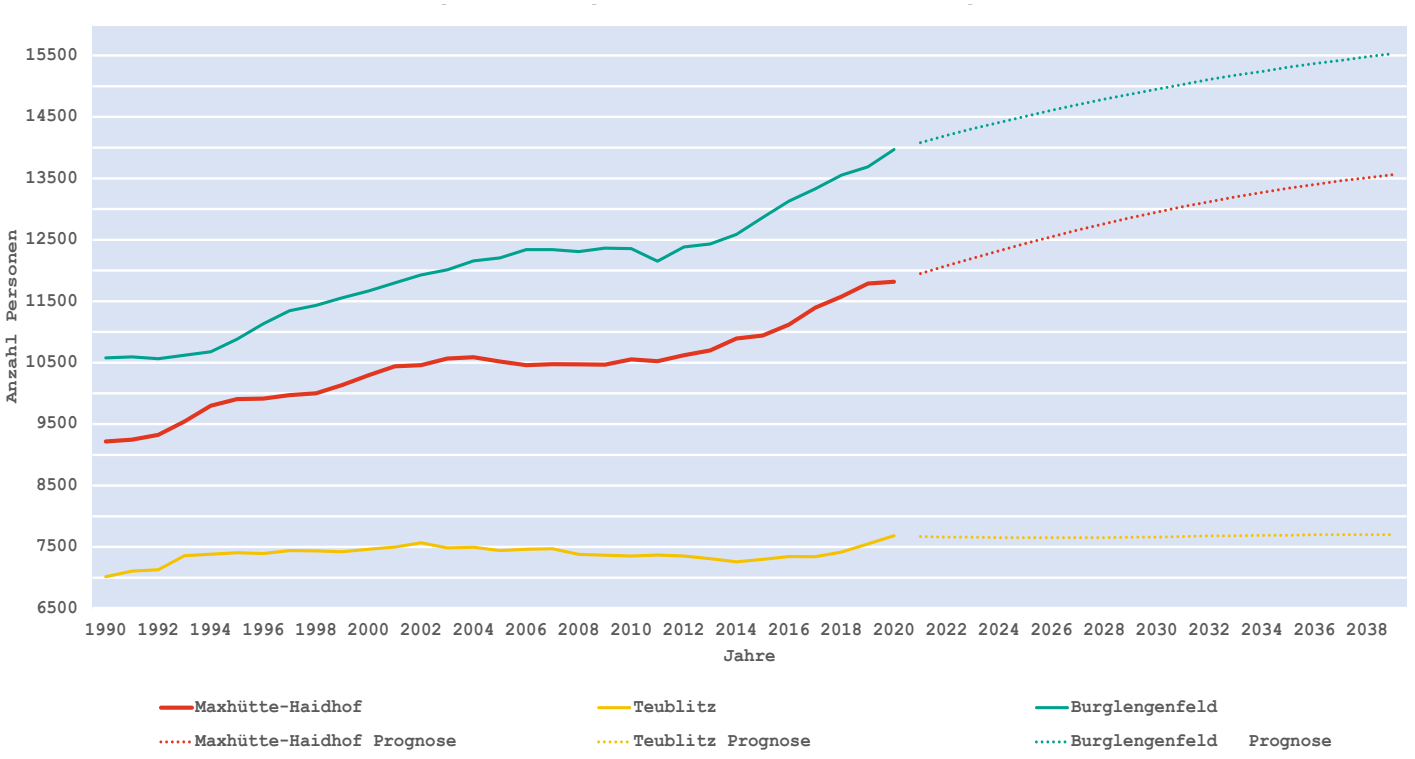


Abb. 21 Bevölkerungsentwicklung der Stadt Maxhütte-Haidhof und der Nachbargemeinden (Quelle: BLfS)

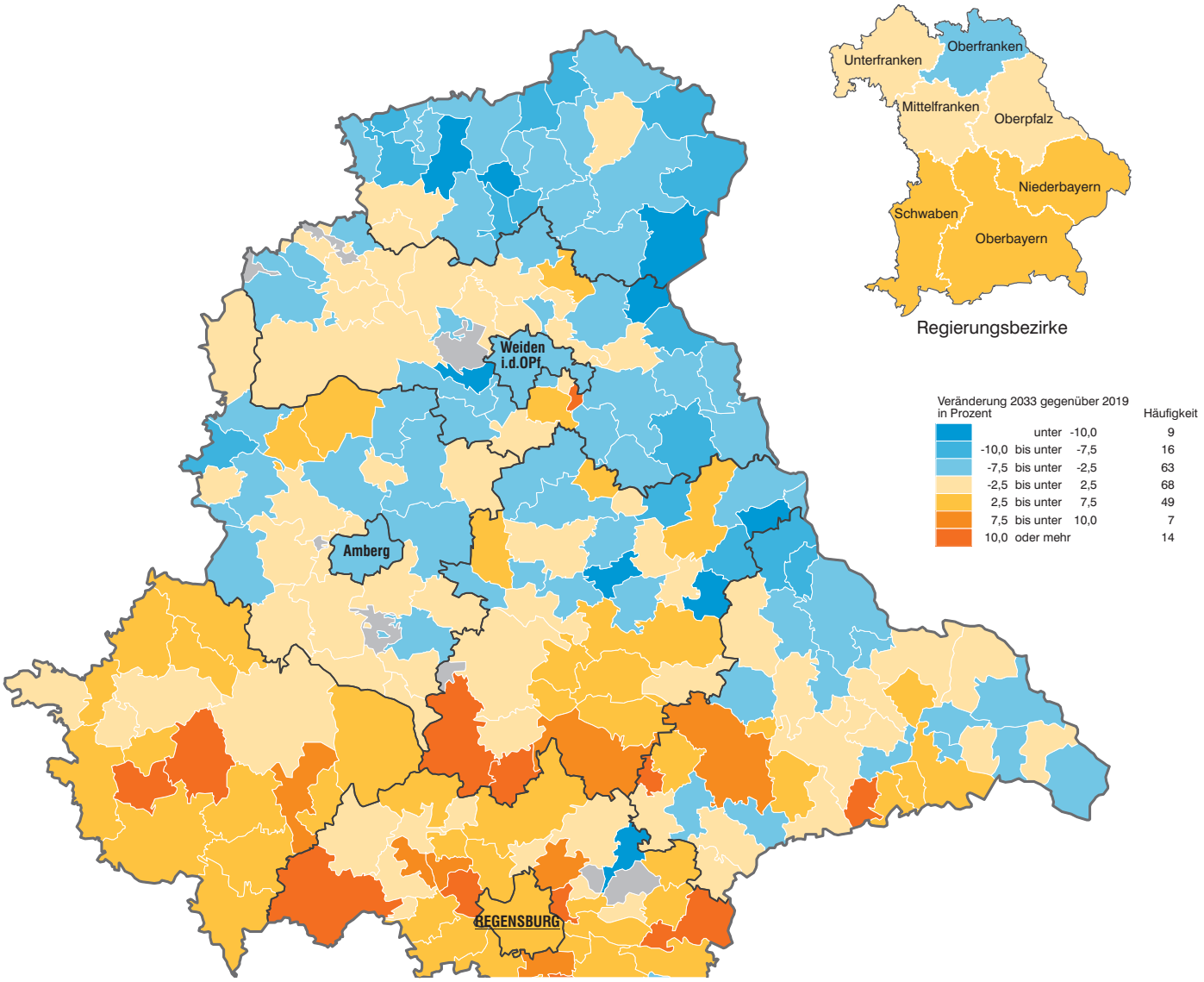


Abb. 22 Bevölkerungsentwicklung in den Gemeinden der Oberpfalz (Quelle: BLfS)

für Familien interessant. Die umliegenden Städte wie Schwandorf oder Burglengenfeld verzeichnen ebenfalls positive Wachstumsraten. So erwartet Schwandorf laut Wachstumsprognose des BLfS bis 2039 einen Zuwachs von 2,5 bis 7,5 % gegenüber 2019 und Burglengenfeld verzeichnete seit 1990 das stärkste Wachstum der Nachbarkommunen. Lediglich Teublitz hat eine stagnierende Bevölkerungsentwicklung.

Die Entwicklung innerhalb der Gesamtstadt Maxhütte-Haidhof gestaltet sich unterschiedlich. Der Ortsteil Maxhütte (2021: 3057 Einwohner/-innen) hat ein sehr dynamisches Bevölkerungswachstum, wohingegen im Ortsteil Haidhof (2021: 1038 Einwohner/-innen) ein Bevölkerungsrückgang zwischen 1990 und 2021 um ca. 7 % zu verzeichnen war.

Natürliche Bevölkerungsentwicklung & demografischer Wandel

Die natürliche Bevölkerungsentwicklung war zwischen 1990 und 2004 schwankend mit einer wechselnd höheren oder niedrigeren Anzahl an Geburten oder Sterbefällen. Zwischen 2004 und 2016 verzeichnete die Stadt jedoch durchgehend mehr Sterbefälle als Geburten und erst ab 2016 erlebte die Stadt eine positive, natürliche Bevölkerungsentwicklung. Dies bedeutet eine natürliche Regeneration der Bevölkerung – die Anzahl der Geburten übersteigt die Anzahl der Sterbefälle. Dies stellt eine Besonderheit in der Oberpfalz dar. Hier manifestiert sich der starke Zuzug von Haushalten, die sich in der Familiengründungsphase befinden. Dieser Trend wird sich jedoch entsprechend den Prognosen des BLfS umkehren und die Stadt Maxhütte-Haidhof bis 2039 stärker altern. Das aktuelle Durchschnittsalter von 44 Jahren wird laut Prognose auf 45,2 Jahre ansteigen und der Altersquotient, also die Anzahl 65-Jähriger oder Älterer je 100 Personen im Alter von 20 bis 64 Jahren, von 32,5 auf 46,6 % steigen. Auf der anderen Seite ist eine Zunahme des Jugendquotienten, also der Anzahl 0- bis 19-Jähriger je 100 Personen im Alter von 20 bis 64 Jahren, von 32,5 auf 37,6 % prognostiziert. Dies bedeutet zwischen 2019 und 2039 eine Zunahme der unter 18-Jährigen um 26,6 % und einer Abnahme der 18- bis 40-Jährigen um 1 %. Die 40- bis 65-Jährigen werden zudem um 4,8 % zunehmen und die 65-Jährigen und Älteren um 45,8 %. Die bereits beschriebene unterschiedliche Entwicklung der Ortsteile Maxhütte und Haidhof ist ebenfalls an der Entwicklung der Altersgruppen abzulesen. In Haidhof alterte die Bevölkerung zwischen 1990 und 2020 stärker, sodass die Anzahl der 0- bis 25-Jährigen sowie der 25- bis 65-Jährigen abnahm, wohingegen die der 65-Jährigen (und älter) zunahm.

Wanderungsbewegung

Dank der Lage in der Wachstumsregion im Umfeld von Regensburg gibt es in Maxhütte-Haidhof mehr Zuzüge als Fortzüge. Ab 2017 lässt sich jedoch ein leichter Rückgang der weiterhin positiven Wanderungssalden erkennen. Die meisten Zuzüge kommen aus dem Landkreis Kelheim sowie Landkreis und Stadt Regensburg. Weggezogen wird zumeist in den Landkreis Schwandorf.

Damit bleibt die Bevölkerungsentwicklung in hohem Maße von der Entwicklung der Wanderungen und damit von der wirtschaftlichen Prosperität des Verdichtungsraumes Regensburg und des Landkreises Schwandorf abhängig.

SWOT-Analyse Demografie

STÄRKEN & POTENZIALE

Allgemeine Bevölkerungsentwicklung

- kontinuierlich wachsende Bevölkerung von Maxhütte-Haidhof
- positive Wachstumsprognose vom Bayerischen Landesamt für Statistik (BLfS) bis 2039
- Lage von Maxhütte-Haidhof in einer Wachstumsregion im Umfeld von Regensburg
  - LK Schwandorf mit Wachstumsprognose des BLfS bis 2039 zw. 2,5 und 7,5 % gegenüber 2019
  - Burglengenfeld als am stärksten wachsende Nachbarkommune; Teublitz als Nachbarkommune mit stagnierender Bevölkerungsentwicklung

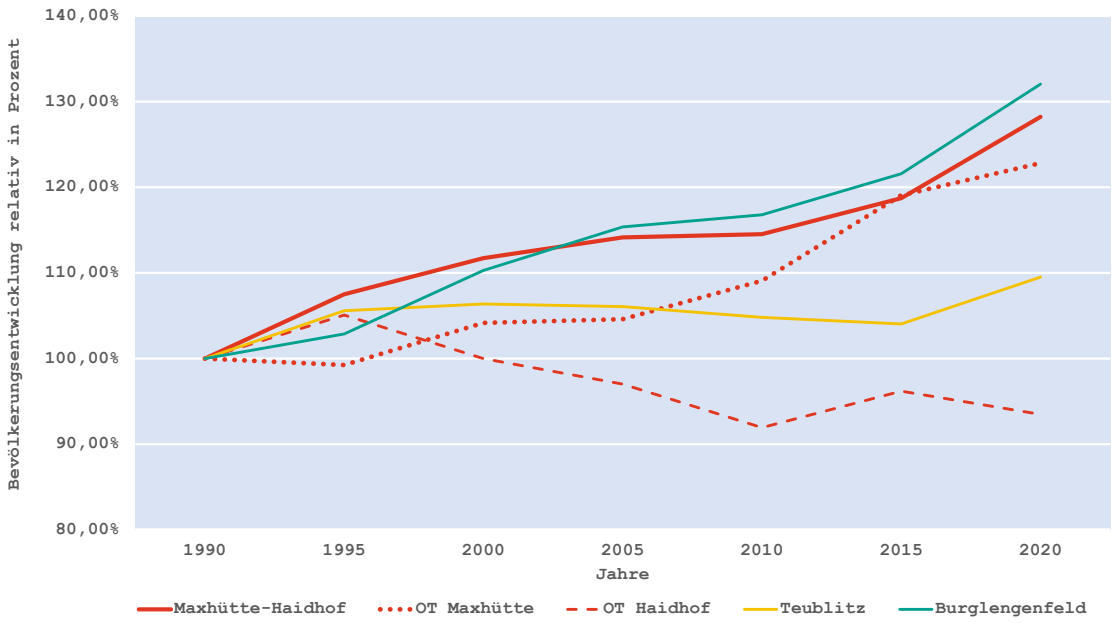


Abb. 23 Bevölkerungsentwicklung der Stadt Maxhütte, der Ortsteile Maxhütte und Haidhof sowie der Nachbargemeinden relativ zum Jahr 1990 (Quelle: BLfS)

Abb. 24 Bevölkerungsentwicklung des Ortsteil Maxhütte getrennt nach Altersgruppen (Quelle: BLfS)

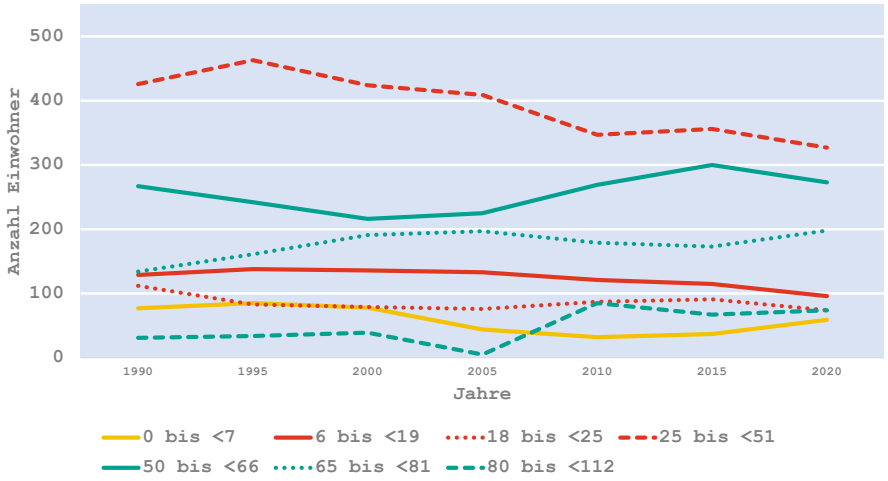


Abb. 25 Wanderungsbewegungen der Stadt Maxhütte-Haidhof (Quelle: BLfS)

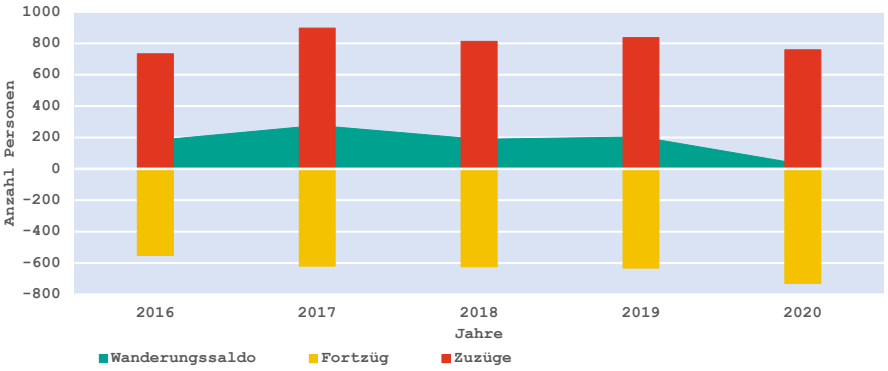


Abb. 26 Natürliche Bevölkerungsentwicklung der Stadt Maxhütte (Quelle: BLfS)

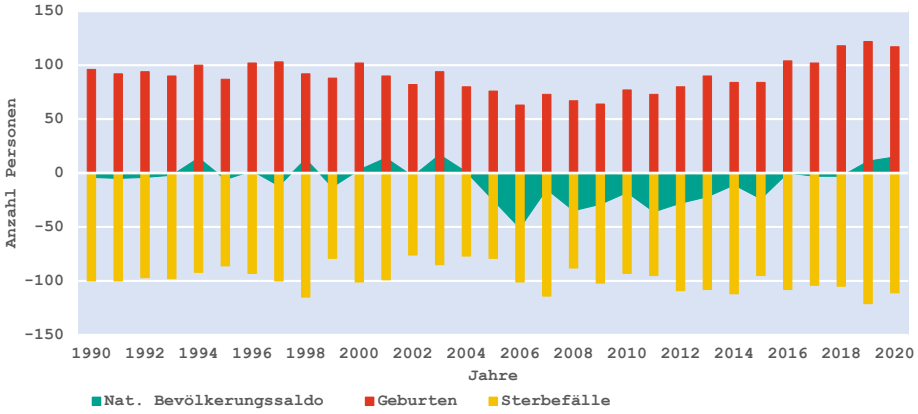
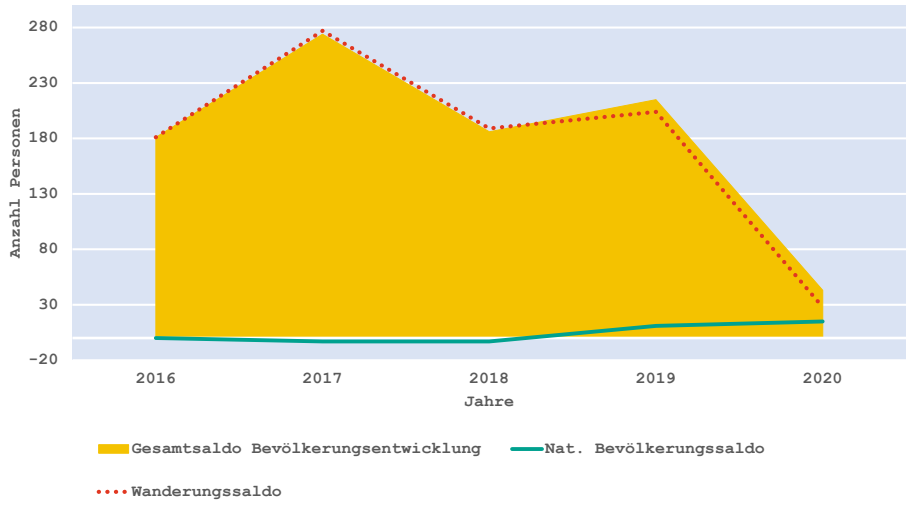


Abb. 27 Salden der Bevölkerungsentwicklung (Quelle: BLfS)



- Sehr dynamisches Bevölkerungswachstum vom Ortsteil (OT) Maxhütte

☐ Natürliche Bevölkerungsentwicklung & demografischer Wandel

- schwankender natürlicher Bevölkerungssaldo zwischen 1990 und 2004 mit z. T. mehr Geburten als Sterbefälle und umgekehrt
- ab 2016 positive (mehr Geburten als Sterbefälle), natürliche Bevölkerungssalden, somit natürliche Regeneration der Bevölkerung von Maxhütte-Haidhof als Besonderheit in der Oberpfalz
- moderate Alterung der Stadt Maxhütte-Haidhof in der Zukunft laut BLfS (Demographie-Spiegel für Bayern) zwischen 2019 und 2039: a) Anwachsen des Durchschnittsalters von 44 auf 45,2 Jahre, b) Zunahme des Jugendquotienten (Anzahl 0- bis 19-Jährige je 100 Personen im Alter von 20 bis 64 Jahren) von 30,2 auf 37,6, c), dynamische Zunahme des Altenquotienten (Anzahl 65-Jährige oder Ältere je 100 Personen im Alter von 20 bis 64 Jahren) von 32,5 auf 46,6
- Veränderung der Altersgruppen 2039 gegenüber 2019 in %:
  - unter 18-Jährige: +26,6 %
  - 18- bis unter 40-Jährige: -1,0 %
  - 40- bis unter 65-Jährige: +4,8 %
  - 65-Jährige oder Ältere: +45,8 %

☐ Wanderungsbewegung

- Positive (mehr Zu- als Fortzüge) Wanderungssalden
- Wanderungen nach Ziel und Herkunft laut Demographiebericht - Maxhütte-Haidhof der Bertelsmann Stiftung von 2018: stärkste Wanderungsgewinne aus dem LK Regensburg, der Stadt Regensburg und dem LK Kelheim

HERAUSFORDERUNGEN & DEFIZITE

☐ Allgemeine Bevölkerungsentwicklung

- Bevölkerungsrückgang im OT Haidhof um ca. 7 % zwischen 1990 und 2020

☐ Natürliche Bevölkerungsentwicklung & Altersstruktur

- zwischen 2004 und 2016 negative (mehr Sterbefälle als Geburten), natürliche Bevölkerungssalden
- im Vergleich zu Maxhütte dynamischerer Alterungsprozess von Haidhof in der Vergangenheit zwischen 1990 und 2020
- Zunahme der Anzahl der über 65-Jährigen

☐ Wanderungsbewegung

- leichter Rückgang, der aber immer noch positiven (mehr Zu- als Fortzüge) Wanderungssalden ab 2017
- Wanderungen nach Ziel und Herkunft laut Demographiebericht - Maxhütte-Haidhof der Bertelsmann Stiftung von 2018: stärkste Wanderungsverluste in den LK Schwandorf

Analyse Wirtschaft

Als traditioneller Industriestandort mit Braunkohleabbau und Eisenproduktion ist die Arbeiter/-innenkultur auch heute noch spürbar. Jedoch waren sowohl der Landkreis Schwandorf insgesamt als auch die Stadt Maxhütte-Haidhof bis Mitte der 1990er-Jahre von den Auswirkungen des Strukturwandels betroffen. Anschließend profitierte die Stadt Maxhütte-Haidhof nicht nur von der dynamischen Entwicklung des Landkreises Schwandorf (insbesondere Stadt Schwandorf und Gemeinde Wackersdorf). Auch die arbeitsmarktbezogene Verflechtung der Stadt Maxhütte-Haidhof mit dem Verdichtungsraum Regensburg war ausschlaggebend für eine positive Beschäftigungsentwicklung. So gab es ein kontinuierliches Wachstum der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten von ca. 2300 im Jahr 2008 auf ca. 3050 im Jahr 2020.

Die positive Beschäftigungsentwicklung der letzten Jahre wird nicht nur durch externe Angebotsfaktoren und die Orientierung auf den Arbeitsmarkt des Verdichtungsraumes Regensburg getragen, sondern auch durch eine entsprechende gewerbliche Entwicklung in der Stadt Maxhütte-Haidhof selbst. So verfügt die Stadt über die Blechverarbeitung Läpple als industriellen Magnetbetrieb und das Netto Logistikzentrum, e-on Bayern und Integral-Metalltechnik GmbH als weitere bedeutende Unternehmen. Zusätzlich wird die eigenständige Entwicklung durch die gründungsfördernde Einrichtung Mittelstandszentrum Maximilianshütte Maxhütte-Haidhof unterstützt.

Trotz dieser Faktoren weist der Standort Maxhütte-Haidhof fehlende lokale Standortvorteile sowohl im Bereich der harten als auch der weichen Standortfaktoren bei vielfacher Konkurrenz im regionalen Vergleich auf. So ist die Anzahl der Auspendler/-innen von 2013 bis 2020 kontinuierlich von 3600 auf 4400 gestiegen, wohingegen die Einpendler/innen lediglich ein geringes Wachstum von 2300 auf 2600 verzeichneten. Zudem gab es in der Vergangenheit einen deutlichen Verlust industrieller Arbeitsplätze am Hauptort.

SWOT-Analyse Wirtschaft

STÄRKEN & POTENZIALE

- kontinuierliches Wachstum der Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigen von ca. 2300 im Jahr 2008 auf ca. 3050 im Jahr 2020
- positive Wirtschaftsstrukturmerkmale
  - traditioneller Industriestandort mit Arbeiter/innenkultur
  - gründungsfördernde Infrastruktur (Mittelstandszentrum Maximilianshütte)
  - Läpple Blechverarbeitung als industrieller Magnetbetrieb
  - Netto Logistikzentrum, e-on Bayern, Integral-Metalltechnik GmbH als bedeutende Unternehmen am Ort
  - Nähe zum prosperierenden Wirtschaftsstandort Regensburg

HERAUSFORDERUNGEN & DEFIZITE

☐ deutlicher Verlust industrieller Arbeitsplätze am Hauptort in der Vergangenheit

☐ fehlende lokale Standortvorteile sowohl im Bereich der harten als auch der weichen Standortfaktoren bei vielfacher Konkurrenz im regionalen Vergleich

Abb. 28 Entwicklung der Arbeitsmobilität in der Stadt Maxhütte-Haidhof (Quelle: BLfS)

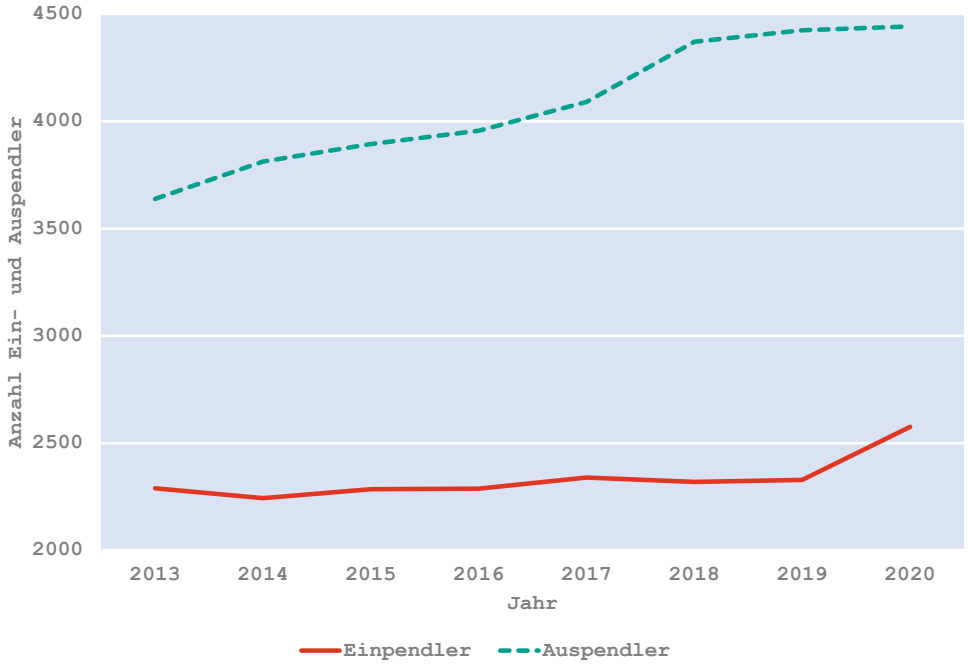
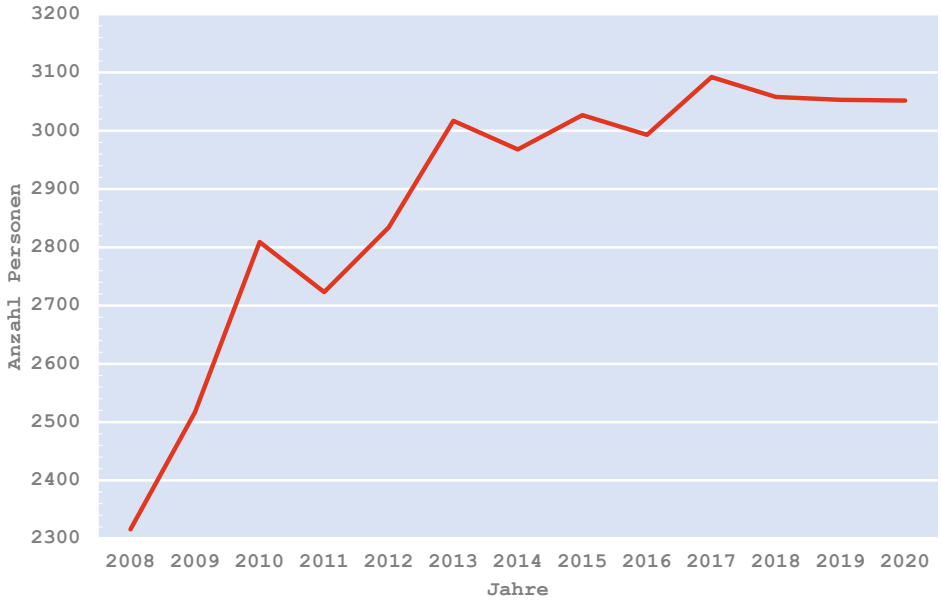


Abb. 29 Entwicklung der Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in der Stadt Maxhütte-Haidhof (Quelle: BLfS)



Analyse Einzelhandel

Als Einzelhandelsstandort weist die Stadt Maxhütte-Haidhof eine Reihe von Besonderheiten auf, die mit ihrer siedlungsgeschichtlichen Entstehung in Verbindung stehen. So ist das Einzelhandelsangebot weitestgehend vollständig am Hauptort Maxhütte verortet. Die Ortsteile verfügen über keine qualifizierte Nahversorgung und am Hauptort selbst existiert kein klassisches Stadtzentrum, das üblicherweise Standort für Einzelhandel, Gastronomie und Dienstleistung ist. Ansätze von einzelhandelsbezogenen Agglomerationen sind an mehreren Stellen zu finden. Lediglich das Fachmarktzentrum am Ortsteil Deglhof zeigt eine Konzentration und Dichte, um es als tatsächliche Handelsagglomeration zu charakterisieren. Durch seine wohnstandortbezogene Randlage, seine monofunktionale Prägung sowie seine austauschbare Gestaltung und Strukturierung besitzt dieser Standort allerdings nicht das Potenzial und die Identität für die Entwicklung zu einem multifunktionalen Stadtzentrum im herkömmlichen Sinne.

Wesentlich flächenintensive Anbieter sind der Lebensmittel-Supermarkt des Anbieters Rewe, die Lebensmitteldiscounter Aldi und Netto sowie der Drogeriemarkt Müller und die Möbel Geigl GmbH. Diese Anbieter sind im oder angrenzend an den Hauptort Maxhütte platziert. Darüber hinaus befindet sich der Lebensmitteldiscounter Netto am Standort Birkenhöhe/Birkenzell (Ortsteil Ponholz).

Die Einzelhandelsstruktur ist damit stark grundversorgungsorientiert. Lediglich das Möbelhaus Geigl mit 5.000 m² Verkaufsfläche als ein am Ort gewachsener, traditioneller Anbieter mit gehobenem Angebot fällt aus dieser Betrachtung raus.

Die Einzelhandelsausstattung in Maxhütte entspricht insgesamt der eines Grundzentrums und ist weitgehend auf den qualifizierten kurzfristigen Bedarf ausgerichtet. Die Versorgungsfunktion

bleibt damit weitestgehend auf die eigene Kommune beschränkt. Innerhalb dieser lässt sich jedoch der Trend erkennen, dass entsprechende Angebote genutzt werden, da über 70 % der Befragten in der Online-Haushaltsbefragung angaben, ihre Lebensmittel in der Stadt einzukaufen.

Am Hauptort Maxhütte selbst zeigt sich die besondere Bedeutung des Rewe-Supermarktes für die örtliche Nahversorgung. Trotz der verkehrsoptimierten Lage des Fachmarktzentrums am Stadtpark besitzt der zentrale und städtebaulich voll integrierte Standort des Rewe-Marktes mit seiner fußläufigen Erreichbarkeit eine hervorgehobene Bedeutung für die örtliche Bevölkerung in Maxhütte. Das Grundversorgungsangebot am Rewe-Standort stellt damit ein echtes Nahversorgungsangebot für die Bevölkerung der etablierten Wohngebiete in Maxhütte dar und bildet eine Standortqualität für diese Wohngebiete aus, die es gerade vor dem Hintergrund des anstehenden Revitalisierungsbedarf dringend zu erhalten gilt. Diese gebotene Revitalisierung gestaltet sich aktuell schwierig, da der Eigentümer – ein ausländischer Immobilienfonds – hierzu, trotz mehrerer Anläufe auch der Stadt Maxhütte-Haidhof, nicht bereit ist.

An dem o. g. Fachmarktzentrum an der Nordgaustraße wurde Baurecht für die Ansiedlung eines Vollsortimenters geschaffen.

Die Weiterentwicklung des örtlichen Einzelhandelsangebotes durch die Anbieter im Fachmarktzentrum am Stadtpark hat im Bereich der nahversorgungsrelevanten Sortimente zu einer wesentlichen Verbesserung der Ausstattung beigetragen. Als Folge davon hat auch die Einkaufstätigkeit am Ort in diesen Sortimenten deutlich zugenommen. Die Kaufkraftbindung der Bevölkerung am Hauptort erreicht hierdurch bei den nahversorgungsrelevanten Sortimenten ein Niveau, das dem eines Mittelzentrums angemessen ist.

Bei den Sortimenten des mittel- und langfristigen Bedarfs werden dagegen für ein Mittelzentrum nur deutlich unterdurchschnittliche Kaufkraftbindungen erzielt. Dadurch besteht aber auch die Möglichkeit für Einzelhandelsneuansiedlungen mit erhöhter Kaufkraftbindung. Diese müsste sich jedoch gegen die starke Standortkonkurrenz der Nachbarkommunen wie Burglengenfeld durchsetzen.

SWOT-Analyse Einzelhandel

STÄRKEN & POTENZIALE

- gute Ausstattung im kurzfristigen/nahversorgungsrelevanten Bedarf
- ausreichendes Marktpotenzial für ein zeitgemäßes Grundversorgungsangebot
- Möglichkeiten für Einzelhandelsneuansiedlungen mit erhöhter Kaufkraftbindung
- Ansiedlung eines Vollsortimenters am Fachmarktzentrum an der Nordgaustraße

HERAUSFORDERUNGEN & DEFIZITE

- z. T. wenig wohnstandortnahe Platzierung der Grundversorgung
- Defizite im Einzelhandelsbesatz der mittelzentralen Versorgungsfunktion im Bereich mittel- und langfristiger Bedarf
- keine Tradition als Versorgungsstandort für das gesamte Städtedreieck auch aufgrund einer fehlenden, historischen Einzelhandelslage oder einer größeren Agglomeration von Geschäften des kurz-, mittel- und langfristigen Bedarfs
- fehlende Ortsmitte mit handelsbezogener, attraktiver Ausstattung
- stärkere Standortkonkurrenz in Nachbarkommunen, z. B. Burglengenfeld

Analyse Wohnen

Der Wohnstandort Maxhütte-Haidhof ist ein begehrter Wohnstandort mit einer Nachfrage nach Wohnraum. Dieser Trend lässt sich ebenfalls in der Online-Haushaltsabfrage erkennen, da dort über 60 % der Befragten angaben, sehr oder eher zufrieden mit dem Wohnumfeld und der Wohnqualität zu sein. Diese entsteht unter anderem durch eine Verknappung des Wohnungsangebotes in Regensburg und der engeren Umgebung der Stadt Maxhütte-Haidhof. Dadurch kommt es zu regelmäßigen Vermarktungen von Bauplätzen sowie einer kontinuierlichen Zunahme von Wohnungen und Wohngebäuden im Stadtgebiet von 2000 mit ca. 2.900 Wohngebäuden bis 2022 mit 3.500 Wohngebäuden. In der Online-Haushaltsumfrage gaben dabei 80 % der Befragten an, im Eigentum zu leben, und nur 20 %, zur Miete zu wohnen. Dieser Trend bestätigt sich bei einem Blick in Online-Suchportale wie immoscout.de oder immonet.de (Stand Februar 2022), da es dort

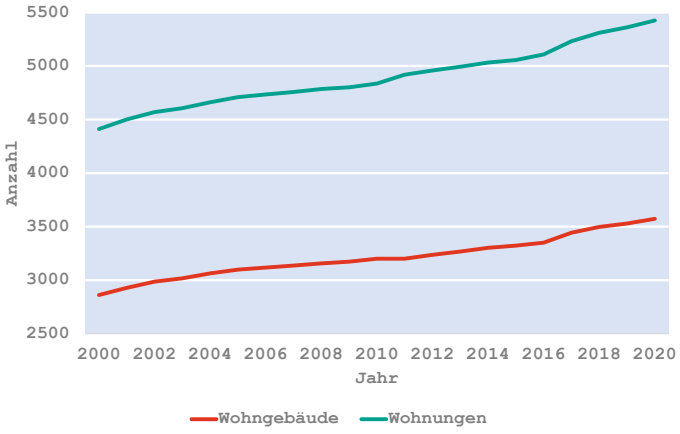


Abb. 30 Entwicklung der Anzahl der Wohngebäude und Wohnungen in der Stadt Maxhütte-Haidhof (Quelle: BLfS)

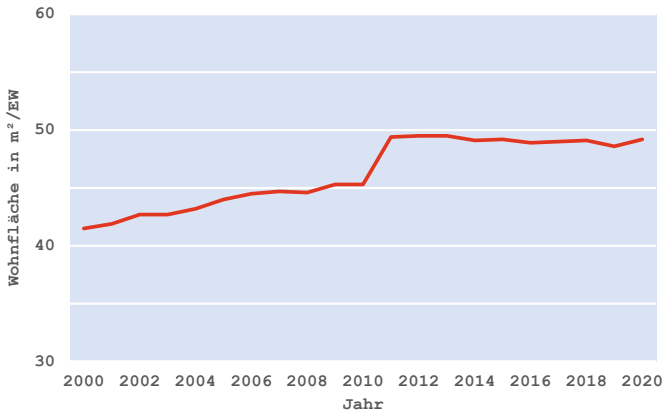


Abb. 31 Entwicklung der Wohnfläche je Einwohner in der Stadt Maxhütte-Haidhof (Quelle: BLfS)

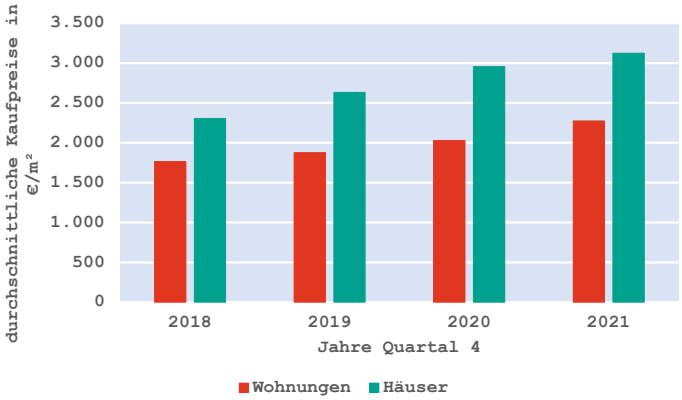


Abb. 33 Durchschnittliche Kaufpreise in €/m² in der Stadt Maxhütte-Haidhof (Quelle: BLfS)

nahezu keine Angebote für Mietwohnungen gibt. Perspektivisch existiert aber das Potenzial, neue Wohnbauflächen auszuweisen.

Auf der anderen Seite nehmen im gesamtdeutschen Trend und Maxhütte-Haidhof im Speziellen die Haushaltsgrößen ab und die 1- bis 2-Personen-Haushalte nehmen zu. Dadurch steigt der Wohnflächenverbrauch pro Kopf und dieser ist in Maxhütte-Haidhof mit fast 50 m² pro Person zudem überdurchschnittlich hoch. Für die Zielgruppe der 1- bis 2-Personen-Haushalte gab es (Stand Februar 2022) jedoch keine Angebote in Online-Suchportalen. Stattdessen ist der Wohnungsmarkt zugunsten von größeren Wohnungen monostrukturell geprägt. Zudem weist der Ortsteil Haidhof zum Teil überalterte Baugebiete auf.

SWOT-Analyse Wohnen

STÄRKEN & POTENZIALE

- Maxhütte-Haidhof als begehrter Wohnstandort: Nachfrage nach Wohnraum u. a. durch Verknappung des Wohnungsangebotes in Regensburg und der engeren Umgebung der Stadt
- regelmäßige Vermarktung von Bauplätzen sowie kontinuierliche Zunahme der Anzahl von Wohnungen und Wohngebäuden im Stadtgebiet (2000: ca. 2.900 Wohngebäude, 2020: ca. 3.500 Wohngebäude)
- Möglichkeit der Neuausweisung von Wohnbauflächen

HERAUSFORDERUNGEN & DEFIZITE

- Rückgang der Haushaltsgröße als gesamtdeutscher Trend und Entwicklung in Maxhütte-Haidhof mit der Folge einer Zunahme der 1- und 2-Personen-Haushalte
- monostrukturierter Wohnungsmarkt; vergleichsweise geringes Angebot an 1- und 2-Raum-Wohnungen
- überdurchschnittlicher Pro-Kopf-Wohnflächenverbrauch von fast 50 m²/Person
- so gut wie kein Angebot (Stand Feb. 2022 bei Abfrage auf immoscout.de und immonet.de) an Mietwohnungen in Maxhütte-Haidhof
- keine Angebote (Stand Feb. 2022 bei Abfrage auf immoscout.de und immonet.de) an 1-/2-Raum-Wohnung zur Miete
- überalterte Baugebiete in Haidhof

Analyse Bildung und Soziales

Bildung und Kinderbetreuung

Die Kinderbetreuungs- und Bildungslandschaft in Maxhütte-Haidhof ist vor allem auf die Betreuung und Beschulung von Kindern bis zur Grund- und Mittelschule ausgelegt. Ein Gymnasium gibt es nicht. Somit besteht die Schullandschaft

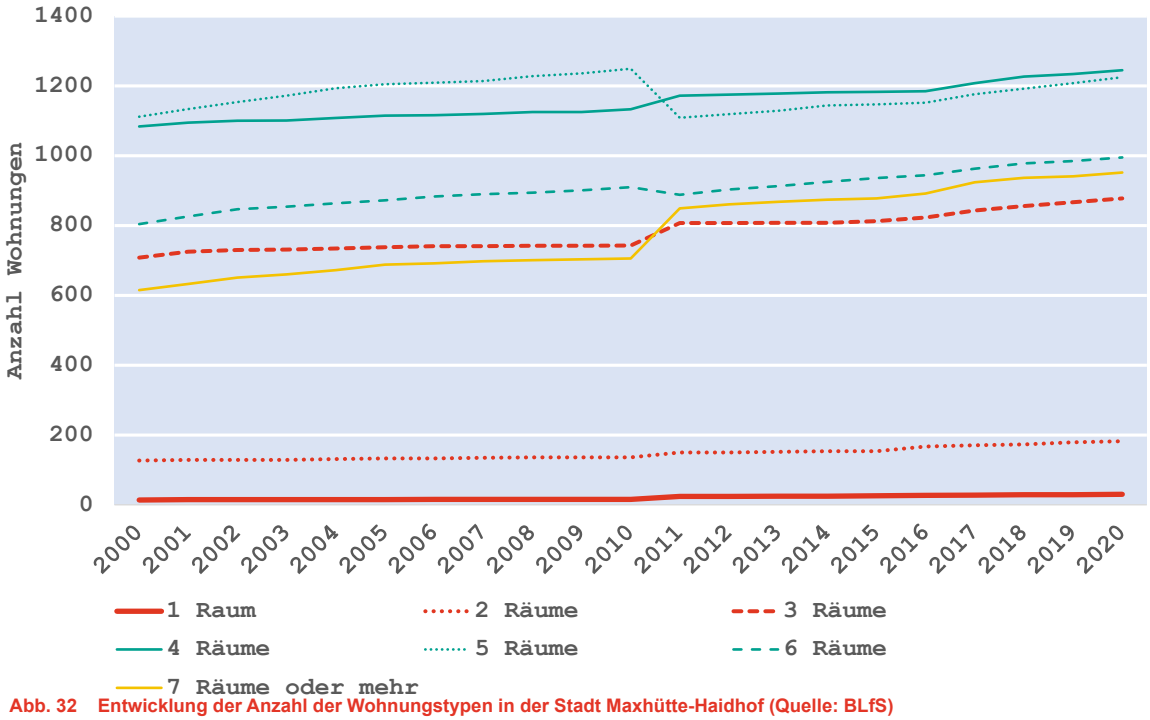


Abb. 32 Entwicklung der Anzahl der Wohnungstypen in der Stadt Maxhütte-Haidhof (Quelle: BLfS)

in Maxhütte-Haidhof aus der Maximilian-Grundschule Maxhütte-Haidhof mit gut 420 Schüler/-innen und der Mittelschule Maxhütte-Haidhof mit fast 130 Schüler/-innen. Des Weiteren verfügt die Stadt über verschiedene Kitas, die zusammen nahezu 470 Plätze anbieten. Unter die angebotenen Kitas fallen das BRK Kinderhaus St. Barbara, das BRK Kinderhaus „Wiesenwichtl", der Evangelische Kindergarten mit der Kinderkrippe „Regenbogen" sowie der BRK-Kinderhort „Die Stadtpiraten". Bei der Online-Haushaltsumfrage stellte sich zudem die Tendenz heraus, dass die Befragten allgemein zufrieden sind sowohl mit den Kitas als auch der Grundschule.

Soziale Angebote und Kultur

Auf kultureller Ebene spricht die Stadt verschiedene Zielgruppen an. So bietet das MehrGenerationenHaus in der Regensburger Straße verschiedene Veranstaltungen wie einen Jugendtreff, verschiedene Tanzveranstaltungen, Sprachcafés oder eine Jugendblaskapelle an. Ziel soll es dabei sein, ein Zuhause für alle zu schaffen und Begegnungen zu ermöglichen. Darüber hinaus verfügt die Stadt ebenfalls über eine Stadtbücherei, welche vier Tage die Woche öffnet und über ca. 12.000 Print-Medien sowie ca. 6.000 E-Medien verfügt. Darüber hinaus bietet die Stadt jedoch wenige kulturelle Alternativen, weswegen sich das Kulturangebot als überschaubar gestaltet.

In der Online-Haushaltsumfrage war zudem der Trend zu erkennen, dass Angebote für Jugendliche fehlen. So bewerteten 63 Befragte die Angebote für Jugendliche als eher zufriedenstellend und 63 als eher unzufriedenstellend. Zudem wurde des Öfteren der Wunsch nach mehr Angeboten für diese Altersklasse geäußert oder sich über Jugendliche beschwert, die sich in nicht für sie als vorgesehen empfundenen Räumen aufhielten.

Auf der anderen Seite besitzt die Stadt ein breitgefächertes Angebot an Vereins- und Kulturlandschaft wie den historischen Arbeitskreis Maxhütte-Haidhof, den Sängerbund 1862 Maxhütte oder den FF Maxhütte-Winkerling.

Medizinisches Angebot und Seniorenbetreuung

Die Stadt verfügt über ein gutes Angebot an Allgemein-, Zahnarzt- sowie Physiotherapiepraxen und Apotheken. Dies wird bestätigt durch den Trend der Online-Haushaltsumfrage, da dort fast 60 % und damit ca. 160 Befragte angaben, dass sie mit der ärztlichen Versorgung sowie den Pflegediensten sehr oder eher zufrieden sind. Jedoch zeigt sich die Grundversorgungsorientierung der Stadt ebenfalls an der medizinischen Versorgung, da Facharztpraxen fehlen.

Für Senior/-innen bietet die Stadt Gremien und Angebote wie die Nachbarschaftshilfe „MAX hilft", eine Renten- und Seniorenberatung, einen Seniorenbeirat, ein Seniorenprogramm und das Seniorenzentrum Haus Maxhütte-Haidhof, welches jedoch am Ortsrand liegt. Dadurch müssen Bewohnende mindestens zehn Minuten bis zum nächsten Supermarkt laufen. Dies stellt eine erhöhte Hürde für Bewohnende des Seniorenzentrums dar, am Stadtleben teilzunehmen. Zudem wurde die Barrierefreiheit der Stadt in der Online-Haushaltsumfrage als eher zufrieden- bis eher unzufriedenstellend bewertet, wobei die Zielgruppe (66 Jahre und älter) mit ca. 5 % bei der Umfrage fast gar nicht vertreten war.

SWOT-Analyse Bildung und Soziales

STÄRKEN & POTENZIALE

☐ Bildung und Kinderbetreuung

- breit aufgestellte Schullandschaft mit 552 Schülern
  - Maximilian-Grundschule Maxhütte-Haidhof (425 Schüler/-innen)
  - Mittelschule Maxhütte-Haidhof (127 Schüler/-innen)
- Zahlreiche Kitas (469 Plätze in Maxhütte-Haidhof)
  - BRK Kinderhaus „Am See" Maxhütte-Haidhof, Pfarrer-Kneipp-Straße 3
  - BRK Kinderhaus „Wiesenwichtl", Pfarrer-Kneipp-Straße 5
  - Evangelischer Kindergarten und Kinderkrippe „Regenbogen", Dr.-Kurt-Schumacher-Straße 6
  - BRK-Kinderhort „Die Stadtpiraten", Regensburger Straße 73

☐ Soziale Angebote und Kultur

- MehrGenerationenHaus Maxhütte-Haidhof, Regensburger Straße 20 u. a. mit historischem Tanzen, Jugendtreff, Kreuzbund, Miteinander, Seniorencafé
- Stadtbücherei Maxhütte-Haidhof, Regensburger Straße 20 mit den Öffnungszeiten Montag, Dienstag, Mittwoch und Freitag
- breitgefächerte Vereins- und Kulturlandschaft, z. B.
  - Historischer Arbeitskreis Maxhütte-Haidhof
  - Sängerbund 1862 Maxhütte
  - FF Maxhütte-Winkerling

☐ Medizinische Angebot und Seniorenbetreuung

- gutes Angebot an Allgemein- und Zahnarzt- und Physiotherapiepraxen und Apotheken
- Seniorenzentrum Haus Maxhütte-Haidhof, Ernst-von-Fromm-Straße 6
- seniorenbezogene Gremien und Angebote: Nachbarschaftshilfe „MAX hilft", Rentenberatung, Seniorenberatung, Seniorenbeirat, Seniorenprogramm

HERAUSFORDERUNGEN & DEFIZITE

- keine durchgehende weiterführende Schulbildung (Gymnasium)
- überschaubare Kulturangebote
- keine Facharztpraxen

Mikrostandort Maxhütte

Die Bestandsanalyse zum Mikrostandort der Stadt Maxhütte-Haidhof richtet den Blick auf die räumlichen und städtebaulichen Strukturen sowie die Funktionsverteilung innerhalb des Hauptortes Maxhütte. Die Beschreibung und Bewertung der raumstrukturellen und funktionsräumlichen Ausgangslage sowie die Charakterisierung und Beurteilung der städtebaulichen Situation bilden die Grundlage für die Ableitung des örtlichen Handlungsbedarfs.

Analyse Siedlungsentwicklung und Nutzungsstruktur

Siedlungsgeschichte

In der Festschrift zur Stadterhebung Maxhütte-Haidhofs ist zu lesen, dass sich im Sauforst – so die ursprüngliche Bezeichnung der Gegend, in der die Eisenwerkgesellschaft entstand – 1280 lediglich zwei Höfe (vgl. S. Rupert BERGER, Festschrift zur Stadterhebung Maxhütte-Haidhofs 1953, Burglengenfeld 1953, S. 6.) befanden. Das eine Anwesen wird auf dem Liquidationsplan mit „Wirthshaus am Sauforst“ bezeichnet, und das andere lässt sich – nach einer Katasterrecherche – auf dem Flurgrundstück 106 an der Kreuzung der Spitzwegstraße mit der Ernst-von-Fromm-Straße, also im Zentrum des späteren Siedlungsbereichs, nachweisen.

„Der Sauforst von 1820 zählte 14 Einwohner. Sumpf, Brachfeld und Wald waren vorherrschend.“ (vgl. BERGER, S. 9.)

Wie Eugen Roth in der Veröffentlichung „75 Jahre Eisenwerkgesellschaft Maximilianshütte 1853–1928“ berichtet, waren es die Kohlevorkommen, derentwegen die belgischen Industriellen Télémaque Michiels und Henry Goffard im Jahre 1851 im Sauforst bei Burglengenfeld die „Com- manditgesellschaft auf Aktien T. Michiels, H. Goffard u. Cie.“ gründeten.

Nach dem Ausscheiden Michiels’ entstand daraus unter der Leitung Goffards im Jahre 1853 die Eisenwerkgesellschaft Maximilianshütte, die auf Antrag des Unternehmens den Namen des Königs Maximilian II. (1848–1864) tragen durfte. Zu vielerlei technischen und personellen Startschwierigkeiten kam hinzu, dass Henry Goffard 1854 mit nur 32 Jahren starb.

Der im Werk tätige Oberingenieur Ernst Fromm sen. (1822–1891) übernahm sodann bis 1886 die Leitung des Werkes, das sein Sohn Ernst von Fromm jun.12 (1854–1923) ab 1886 bis 1915 fortführte.

Während der Betrieb im Stammwerk unter Einsatz neu entwickelter Hüttentechnik (Martinöfen) weiter lief, wurde die Hauptverwaltung 1892 nach Sulzbach-Rosenberg verlegt, wo bereits 1887 ein modernes Fertigwalzwerk entstanden war.

Mit der Gründung der Maximilianshütte begann auch die Besiedelung des Sauforsts. Auf dem Höhenrücken südlich der Hütte entstand „der größte Teil der Beamten- und Arbeiterkolonie“ (vgl. Eugen ROTH, 75 Jahre Eisenwerkgesellschaft Maximilianshütte 1853 – 1928, S. 50 f.). Der Bau von Werkswohnungen kann hier als Voraussetzung dafür betrachtet werden, dass der Betrieb überhaupt erst aufgenommen und ein qualifizierter Arbeiter-

Abb. 34 Blick auf den historischen Hüttenstandort, jetzt Produktionsstätte von Läpple Automotive (Quelle: |u|m|s| STADTSTRATEGIEN)

stamm aufgebaut werden konnte. Die Siedlung, die nicht ohne die „Maximilianshütte“ (vgl. Gerhard MÜLLER, Arbeiterleben und Arbeiterbewegung in der Oberpfalz 1848–1919. Schriftenreihe des Bergbau- und Industriemuseums Ostbayern, Band 15, S. 79 f.) entstanden wäre, stellt die Keimzelle dar, aus der schließlich die Stadt Maxhütte-Haidhof hervorging. (vgl. Franz SCHMID-KUNZ, Industriekultur – Was bleibt von der Werksiedlung des ehemals größten Eisenwerks Süddeutschlands „Maximilianshütte“ in Maxhütte-Haidhof? – Eine architekturhistorische Recherche, Maxhütte-Haidhof 2021, S. 7 f.)

„Die Struktur und die zeitliche Entwicklung der historischen Siedlung im Norden der Stadt Maxhütte-Haidhofs sowie die stilistische Ausprägung der Bauwerke lassen sich heute noch nachvollziehen. Die einst planvoll ‚durchgrünte‘ Siedlung bildet zusammen mit dem in unmittelbarer Nähe befindlichen Industriebetrieb das historische ‚Herzstück‘ der Stadt.“ (Vgl. SCHMID-KUNZ, S. 1 f.)

Der mit dem wirtschaftlichen Aufschwung verbundene Bedarf an Arbeitern ließ die Siedlungstätigkeit ansteigen. Die Ansiedlung von Flüchtlingen nach dem 2. Weltkrieg erhöhte die Bevölkerungsanzahl zudem weiter. Die Stahlkrise in den 70er- und 80er-Jahren führte schließlich zum Ende der Eisenhütte 1987 bzw. 1990. Es folgte die Konversion des Hüttenstandorts zur Metallverarbeitung. Mit dem Ziel, der Kommune die wirtschaftliche Grundlage zu sichern, wurden mehrere Industrie- und Gewerbegebiete entwickelt, in denen derzeit noch umfangreiche Flächen vorhanden sind.

Die gute Erreichbarkeit der Stadt Regensburg und die Lage im Einzugsgebiet des Regensburger Arbeitsmarktes verleiht dem Standort Maxhütte-Haidhof mit seinen vergleichsweise günstigen Immobilien- und Grundstückskosten heute eine besondere Eignung als Wohnstandort für Pendler. Die Folge war und ist die Ausweisung und Entwicklung von neuen Wohngebieten.

Siedlungsstruktur

Die nach einzelnen Ortsteilen differenzierte Bevölkerungsverteilung spiegelt die geringe räumliche Konzentration der Bevölkerung auf den Hauptort Maxhütte wider. Nur 26,1 % der gesamtstädtischen Bevölkerung wohnen am Hauptort Maxhütte. Weitere 12,5 % entfallen auf den Ort Haidhof, der östlich der Bahnstrecke liegt. Dem Hauptort fehlt ein entsprechendes örtliches Nachfragepotenzial, das ausreichend wäre, um ein tragfähiges Versorgungsangebot entsprechend der Versorgungsfunktion als Mittelzentrum zu realisieren. So fällt es schwer, die gesamtstädtische Nachfrage an den am nördlichen Rand des Stadtgebietes gelegenen Hauptort zu binden. Ursache hierfür sind die räumliche Distanz und damit stark geminderte Erreichbarkeitsvorteile des Hauptortes gerade für die Bevölkerung der Ortsteile.

Flächennutzungsplanung

Der Hauptort Maxhütte selbst ist bezüglich der Festlegungen im Flächennutzungsplan vergleichsweise homogen gegliedert. Weite Teile der östlich und westlich der Bahnlinie gelegenen Siedlungsflächen sind als Wohngebiete definiert. Dabei ist zumindest nach dem derzeitigen Stand des Flächennutzungsplans ein geschlossener Siedlungskörper vorgesehen, der das Muster der historisch begründeten Siedlungseinheiten überprägen würde. Bisher sind noch umfangreiche Freiflächen als wahrnehmbare räumliche Zäsur vorhanden. Die aktuelle Entwicklung der Wohnbauflächen vollzieht sich in der kürzesten möglichen Entfernung zum Bahnhof und führt so die bestehenden Siedlungsflächen nach Süden in Richtung Deglhof weiter.

Auffallend ist der geringe Bestand an Mischgebieten, die gerade in Kleinstädten üblicherweise die räumliche und funktionale Stadtmitte kennzeichnen. Ein Mischgebiet erstreckt sich am Hauptort Maxhütte lediglich entlang der Bahnhofstraße in West-Ost-Richtung. In der bestehenden langgestreckten räumlichen Ausprägung konnte sich keine entsprechend hohe handels- und dienstleistungsbezogene Nutzungsdichte ausbilden, die für eine städtische Mitte aber kennzeichnend und erforderlich ist. Auch hinsichtlich der Standortqualität und -eignung als „Ortsmitte“ zeigen sich deutliche Defizite. So weist das Mischgebiet zum einen keine Fortführung bis zum Bahnhof als einer frequenzgenerierenden Einrichtung auf und es verläuft zum anderen auch nicht entlang einer wesentlichen Durchgangsstraße, was ebenfalls für eine entsprechende Frequenz sorgen könnte.

Als problematisch am Hauptort Maxhütte erweist sich aber nicht nur die räumliche Verteilung unterschiedlicher Arten der Flächennutzung. Durch den Wandel der übergeordneten wirtschaftlichen und standortbezogenen Rahmenbedingungen haben einzelne Standortbereiche, wie das Gewerbegebiet Verau und das Mischgebiet entlang der Bahnhofstraße, ihre ursprüngliche Standorteignung eingebüßt und sind von den negativen Auswirkungen des Strukturwandels gekennzeichnet.

Nutzungsverteilung

Die besondere funktionsräumliche Problematik der Stadt Maxhütte-Haidhof ist insgesamt darin zu sehen, dass am Hauptort Maxhütte ein eindeutiges Stadtzentrum sowohl in räumlicher als auch in funktionaler Hinsicht nicht definiert ist. Vielmehr reihen sich frequenzgenerierende Einrichtungen unterschiedlicher monofunktionaler Prägung entlang von zwei Achsen aneinander, die durch die Bahnhofstraße und die Regensburger Straße bestimmt werden. Endpunkte dieser Achsen sind der Bahnhof sowie das Versorgungszentrum Deglhof.

Im Einzelnen lassen sich an folgenden Stellen funktional zentrenbildende Bausteine nachweisen:

- Bahnhof (Verkehr)
- Bahnhofstraße mit fragmentiertem Einzelhandels- und Dienstleistungsbesatz
- Regensburger Straße mit Rathaus und dessen weiteres Umfeld (Hauptschule, Sparkasse und Rewe LM-Supermarkt)
- Versorgungsstandort Deglhof mit dessen weiterem Umfeld (Tankstelle, Grundschule mit Mehrzweckhalle und Stadtpark)

Nachdem an diesen Standorten eine entsprechende Dichte der Bebauung nicht mit einer entsprechenden funktionalen Dichte korrespondiert, war die Ausbildung eines Stadtzentrums im klassischen Sinne bisher nicht möglich. So zeigt sich eine geschlossene Bebauung, die typisch für ein städtisches Erscheinungsbild ist, lediglich entlang der Regensburger Straße. Dieses Areal ist aber im Flächennutzungsplan als Wohngebiet definiert und wird auch

so genutzt. In der bestehenden Struktur kann es die Funktionen nicht aufnehmen, die üblicherweise eine Stadt- bzw. Ortsmitte prägen.

Schließlich korrespondiert auch das Vorhandensein einer zentrenbildenden Randnutzung nicht mit der Verfügbarkeit von öffentlichem Raum. So fehlt der Bahnhofstraße, die frequenzgenerierende Versorgungseinrichtungen aufweist, die Verfügbarkeit und entsprechende Gestaltung und Anordnung von öffentlichem Raum. Andererseits weist der Rathausplatz keine geeignete Randnutzung auf, um als Anziehungspunkt mit entsprechender Aufenthaltsqualität zumindest teilweise die Funktion einer Ortsmitte zu erfüllen. Das Fehlen einer multifunktionalen Ortsmitte am Hauptort Maxhütte-Haidhof wird besonders deutlich, wenn die prägenden Funktionen betrachtet werden, die üblicherweise einer Stadt-/Ortsmitte zuzuordnen sind.

Stadtgestalterische und wahrnehmungsbezogene Funktionen

Symbolträchtige Einrichtungen wie die Kirchen oder das Rathaus sind räumlich nicht konzentriert. Lediglich das Rathaus und die evangelische Kirche sind zumindest im Bereich der zentralörtlich bedeutsamen Achse (Regensburger Straße und Bahnhofstraße) situiert. Die geschlossene Randbebauung der Regensburger Straße vermittelt zwar eine eigene Identität, ist aber ausschließlich auf Wohnnutzung ausgerichtet. Die Orientierungs- und Strukturierungsfunktion wird noch am ehesten durch den Vorplatz des Rathauses erfüllt, der allerdings keine Aufenthaltsqualität besitzt und keine entsprechende Frequentierung erfährt.

Nutzungsbezogene Funktionen

Öffentlicher Raum, der im örtlichen oder gesamtstädtischen Kontext eine übergeordnete Aufenthalts- und Begegnungsfunktion sowie Kommunikations- und Informationsfunktion erfüllen könnte, ist am Hauptort Maxhütte lediglich im Bereich des Bahnhofs und im Bereich des Rathauses vorhanden. An beiden Stellen ist er aber aufgrund fehlender Multifunktionalität und Dichte sowie fehlender Aufenthaltsqualität und Gestaltung nicht funktionsfähig.

Ausstattungsbezogene Funktionen

Am Hauptort Maxhütte erfüllen ganz unterschiedliche räumlich Bereiche entsprechende ausstattungsbezogene Funktionen. Eine enge räumliche Verzahnung oder Verknüpfung dieser monofunktionalen Bereiche liegt nicht vor.

Die Dienstleistungs-, Verwaltungs- und Servicefunktion ist räumlich nicht konzentriert. Diesbezügliche Einrichtungen wie das Rathaus, die Kreditinstitute oder die kirchlichen und sozialen Einrichtungen liegen räumlich auseinander.

Die Versorgungs- und Konsumfunktion – als eine der Leitfunktionen von Innenstädten und Ortskernen – ist in Maxhütte sowohl in integrierter Lage entlang der Bahnhofstraße und der Regensburger Straße als auch am Ortsrand positioniert. Dabei weist die Bahnhofstraße allerdings einen stark fragmentierten, sehr schwachen Handelsbesatz auf. Sie verfügt allerdings im rückwärtigen Bereich (Hermann-Ehlers-Str.) mit dem Rewe LM-Supermarkt über einen starken Magnetbetrieb. Die mit Abstand stärkste versorgungs- und konsumbezogene Anziehungskraft übt am Hauptort Maxhütte-Haidhof der Nahversorgungsstandort Deglhof am südlichen Ortsausgang aus. Wesentliche Einrichtung mit Freizeit-, Erholungs- und Erlebnisfunktion ist der Stadtpark.

Abb. 35 Bahnhofsvorplatzbereich (Foto: |u|m|s| STADTSTRATEGIEN)

Eine besondere überörtliche Bedeutung, die zur Stärkung des Hauptortes Maxhütte im gesamtstädtischen Kontext beitragen könnte, lässt sich hierfür nicht ableiten. Informations- und Bildungsfunktion kommt den Schulen, der VHS sowie der Mehrzweckhalle zu.

Am Hauptort Maxhütte sind noch umfangreiche Flächen im Flächennutzungsplan für eine Wohnbebauung vorgesehen. Zudem wurde in der Vergangenheit mit dem Wohngebiet Maxhütte Ost III ein zusätzliches Wohngebiet erschlossen, das im Flächennutzungsplan ursprünglich noch nicht für Wohnbebauung vorgesehen war. Insgesamt wird damit ein umfangreiches Flächenpotenzial am Hauptort Maxhütte für Wohnbebauung vorgesehen, das mit einer entsprechend wachstumsbehafteten Bevölkerungsprognose korrespondiert. Zusätzlich sind aber auch noch weitere Wohnbauflächen zur Arrondierung des Ortsrandes erforderlich und es sind zahlreiche erschlossene Baulücken in den Wohngebieten zu füllen.

Speziell innerhalb der Wohnsiedlungen im Umfeld der Regensburger Straße sowie der Siedlung um St. Barbara zeigt sich zudem in den nächsten 20 Jahren ein überdurchschnittlich hoher Revitalisierungsbedarf.

SWOT-Analyse Siedlungsentwicklung und Nutzungsstruktur

STÄRKEN

- Flächenverfügbarkeit und Gestaltungsspielraum
- besondere siedlungsräumliche Genese und hoher Anteil an Freiflächen

SCHWÄCHEN

- Fehlen einer multifunktionalen Ortsmitte
- keine Aufenthalts- und Kommunikationsbereiche im öffentlichen Raum
- Überangebot an vorgesehenen und erforderlichen Wohnbauflächen

HERAUSFORDERUNG

- Ausbildung einer siedlungsstrukturellen Identität mit Wahrnehmbarkeit der unterschiedlichen Keimzellen der Siedlungsentwicklung
- Revitalisierung der bestehenden Wohngebiete, Füllung der Baulücken und Abrundung des Siedlungskörpers bei rückläufiger Bevölkerungsprognose

Analyse Verkehr

Fuß- und Radverkehr

Der Schwerpunkt bei der Ausarbeitung des Mobilitätskonzepts als Baustein des ISEK lag auf der Verbesserung der Situation für den Fuß- und Radverkehr. Um Verbesserungsvorschläge und mögliche bzw. notwendige Maßnahmen erarbeiten zu können, muss zunächst die Bestandssituation analysiert und bewertet werden.

Bereits in den Ausarbeitungen zum ISEK wurden Stärken und Herausforderungen im Untersuchungsgebiet aufgezeigt und in Plänen dargestellt. Für den Fuß- und Radverkehr wurden dabei besonders an der Regensburger Straße zwischen Bahnhofstraße und Kreisverkehr Nordgaustraße besondere Herausforderun-

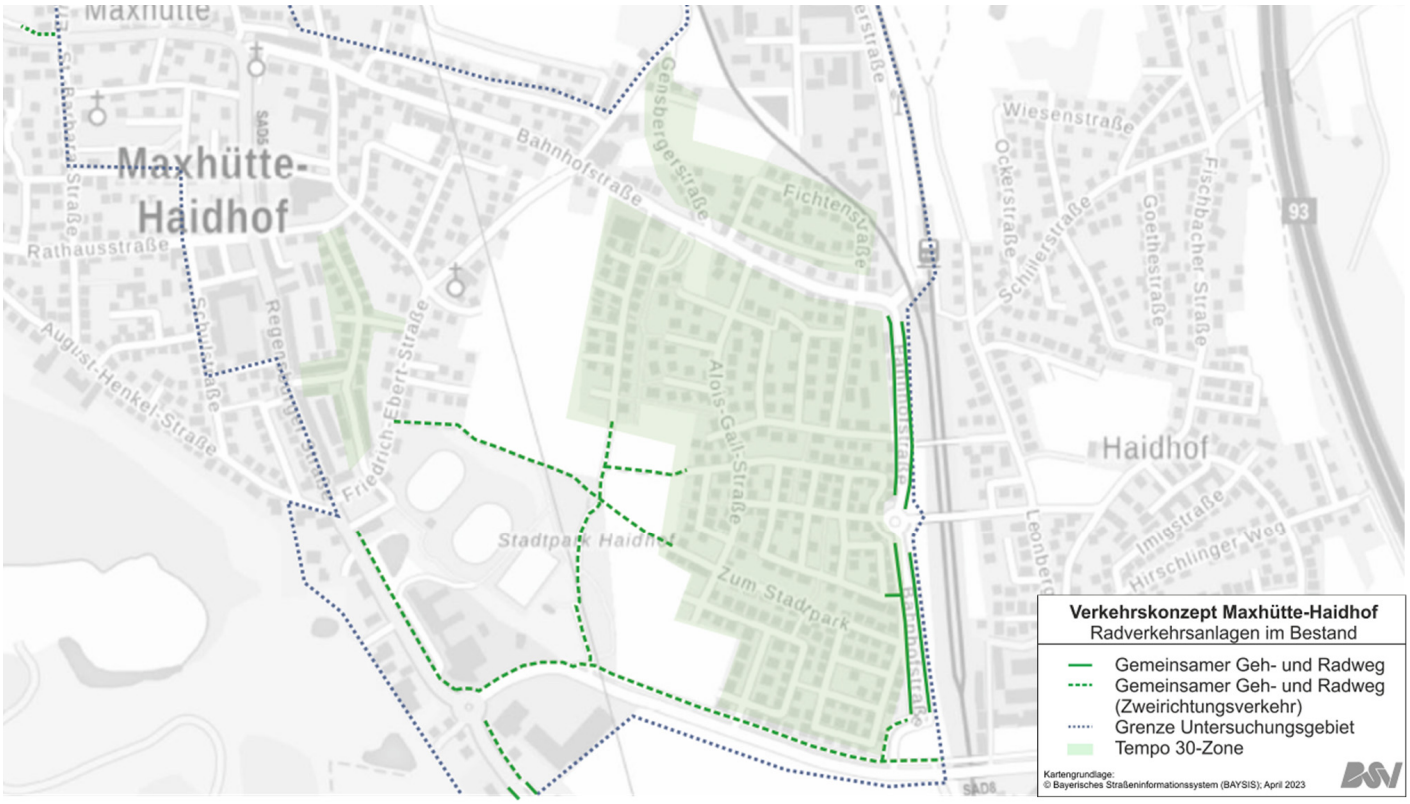


Abb. 36 Radverkehrsanlagen im Bestand (Quelle: Verkehrs- & Mobilitätskonzept 2023 | BSV)

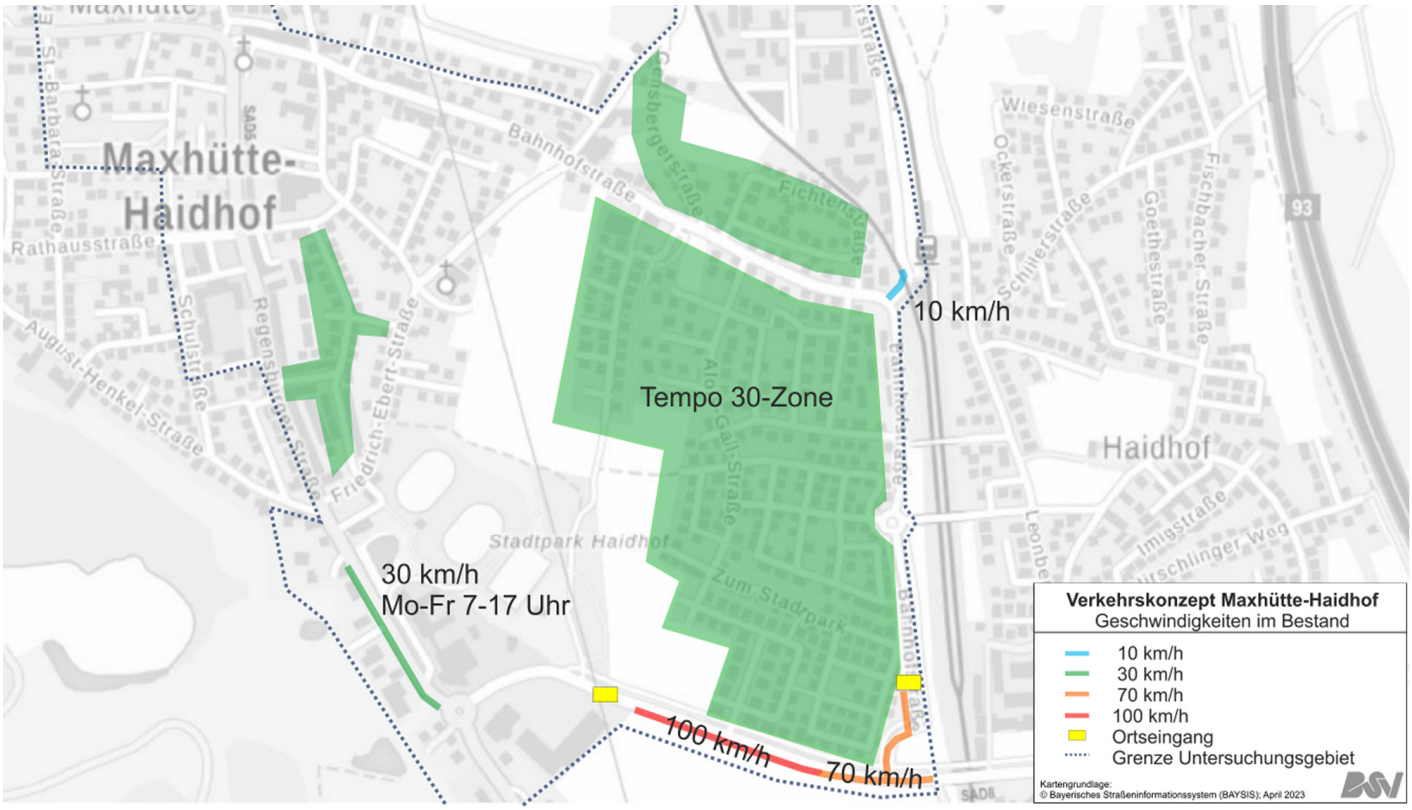


Abb. 37 Kfz-Geschwindigkeitskarte im Bestand (Quelle: Verkehrs- & Mobilitätskonzept 2023 | BSV)

Abb. 38 Blick auf die westliche Bahnhofstraße an der Evang.-Luth. Pfarrkirche (Foto: |u|m|s| STADTSTRATEGIEN)

gen identifiziert. So gibt es bei vergleichsweise breiter Fahrbahn nur sehr schmale Gehwege, die fußläufigen Anbindungen sind als eher schlecht zu bewerten und einige Knotenpunkte, z. B. Regensburger Straße/Rathausstraße, werden als unübersichtlich eingestuft. Weitere Herausforderungen im Bestand werden in den fehlenden fußläufigen Anbindungen der westlich und östlich des Stadtparks liegenden Wohngebiete gesehen. Diese werden durch die städtebauliche Planung des ISEK behoben.

Der Rad- und Fußgängerverkehr wird besonders im südlichen Bereich des Untersuchungsgebiets abschnittsweise gemeinsam im Seitenraum geführt. An den Hauptverkehrsstraßen und in den Wohngebieten gibt es in der Regel Gehwege, aber überwiegend keine Radverkehrsinfrastruktur.

Die Gehwege sind in der Regel schmal. Teilweise sind keine Gehwege vorhanden. Die Querungsbereiche an Einmündungen und Kreuzungen sind häufig sehr groß, sodass die Querung für zu Fuß Gehende erschwert ist.

Kfz-Verkehr

Die Bestandsanalyse zum Kfz-Verkehr lässt sich in fließenden Kfz-Verkehr und ruhenden Kfz-Verkehr unterteilen. Beim fließenden Kfz-Verkehr werden die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten im Bestand sowie die Gestaltung der Fahrbahn betrachtet. Um Aussagen zum ruhenden Kfz-Verkehr im Untersuchungsgebiet treffen zu können, erfolgen Angebotsaufnahmen von ausgewiesenen Parkierungsanlagen (z. B. Park and Ride, Parkbuchten) und stichprobenartige Aufnahmen der Parkraumnachfrage. Hierbei werden zudem subjektive und objektive Eindrücke zum ruhenden Kfz-Verkehr in den Wohngebieten videodokumentiert.

Fließender Verkehr

Die Hauptverkehrsstraßen sowie Teile der Wohngebiete insbesondere im westlichen Stadtgebiet haben eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Besonders in den Wohngebieten spiegelt sich die Straßenraumgestaltung nicht in der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wider. Häufig ermöglichen schmale Fahrbahnbreiten und fehlende Sichtbeziehungen an Kreuzungsbereichen lediglich Fahrgeschwindigkeiten von maximal 30 km/h.

In den Wohngebieten östlich des Stadtparks, sowohl nördlich als auch südlich der Bahnhofstraße, aber auch auf einzelnen Straßenabschnitten im Wohngebiet westlich des Stadtparks (u. a. Franz-Schubert-Straße) gibt es bereits Tempo-30-Zonen. Auf den übrigen vorrangig zum Wohnen genutzten Straßen gibt es keine Geschwindigkeitsreduzierung.

Darüber hinaus gibt auf der Regensburger Straße im Bereich der Grundschule zu den Schulzeiten eine Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h.

Ruhender Verkehr

Um die Parkraumnachfrage zu bestimmen, wurde zunächst das Parkraumangebot der öffentlichen Stellplätze und Parkstände sowie deren Bewirtschaftungsform dokumentiert. Die Anzahl der öffentlichen Stellplätze im Untersuchungsgebiet kann der begleitenden Abbildung entnommen werden. Dabei handelt es sich um bauliche, beschilderte und/oder markierte Parkraumangebote im öffentlichen Raum. Parken in baulich ausgebildeten Parkbuchten an der Regensburger Straße und der Bahnhofstraße ist dabei i. d. R. mit Parkscheibe bewirtschaftet. Die Höchstparkdauern liegen zwischen einer halben Stunde und zwei Stunden. Teilweise gilt diese Bewirtschaftung jedoch nur an Werktagen oder zu gewissen Uhrzeiten an Werktagen. Vor dem Rathaus befindet sich zudem ein Parkplatz, auf dem lediglich die zwei Parkstände an der Ladesäule durch eine Höchstparkdauer von 2 Stunden per Parkscheibe bewirtschaftet sind. Darüber hinaus ist die befestigte Fläche vor dem Rathaus grundsätzlich nicht für den ruhenden Verkehr gedacht (z. B. Weihnachtsmarktstände), wird jedoch zum Parken genutzt.

Um die Nachfrage des vorhandenen Parkraumangebots zu ermitteln, wurde das Untersuchungsgebiet an einem Normalwerktag (Donnerstag, 16.03.2023) zu zwei Zeitschnitten (Vormittag zwischen 10:30 Uhr und 11:15 Uhr und Nachmittag zwischen 18:15 Uhr und 18:45 Uhr) mit Videobefahrung erfasst.

Dabei wurde die Auslastung für ausgewiesene Parkstände und Stellplätze sowie die Parkraumnachfrage in den Wohngebieten erfasst. Aufbauend auf dieser Videodokumentation können Parkraumauslastungen der ausgewiesenen Parkstände und Parkplät-

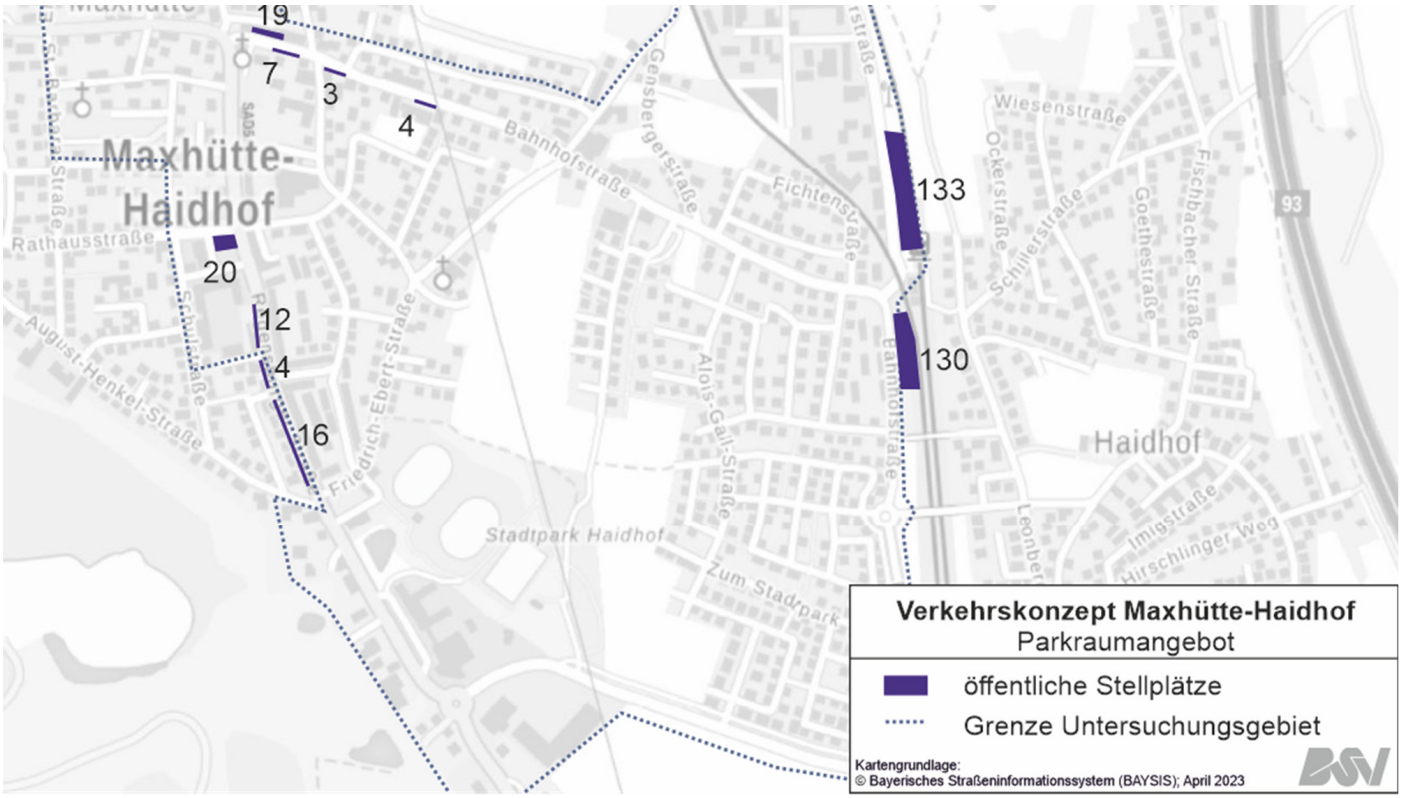


Abb. 39 Öffentliches Parkraumangebot im Bestand (Quelle: Verkehrs- & Mobilitätskonzept 2023 | BSV)

Abb. 41 Bewirtschaftung der Parkbuchten auf der Regensburger Straße (li.), Parkplätze an der Bahnhofstraße (Mitte) Ladestation an der Stadthalle (re.) (Quelle: Verkehrs- & Mobilitätskonzept 2023 | BSV)

Abb. 40 Auslastung der Parkierungsanlagen am Vormittag (li.) & am Nachmittag (re.) (Quelle: Verkehrs- & Mobilitätskonzept 2023 | BSV)

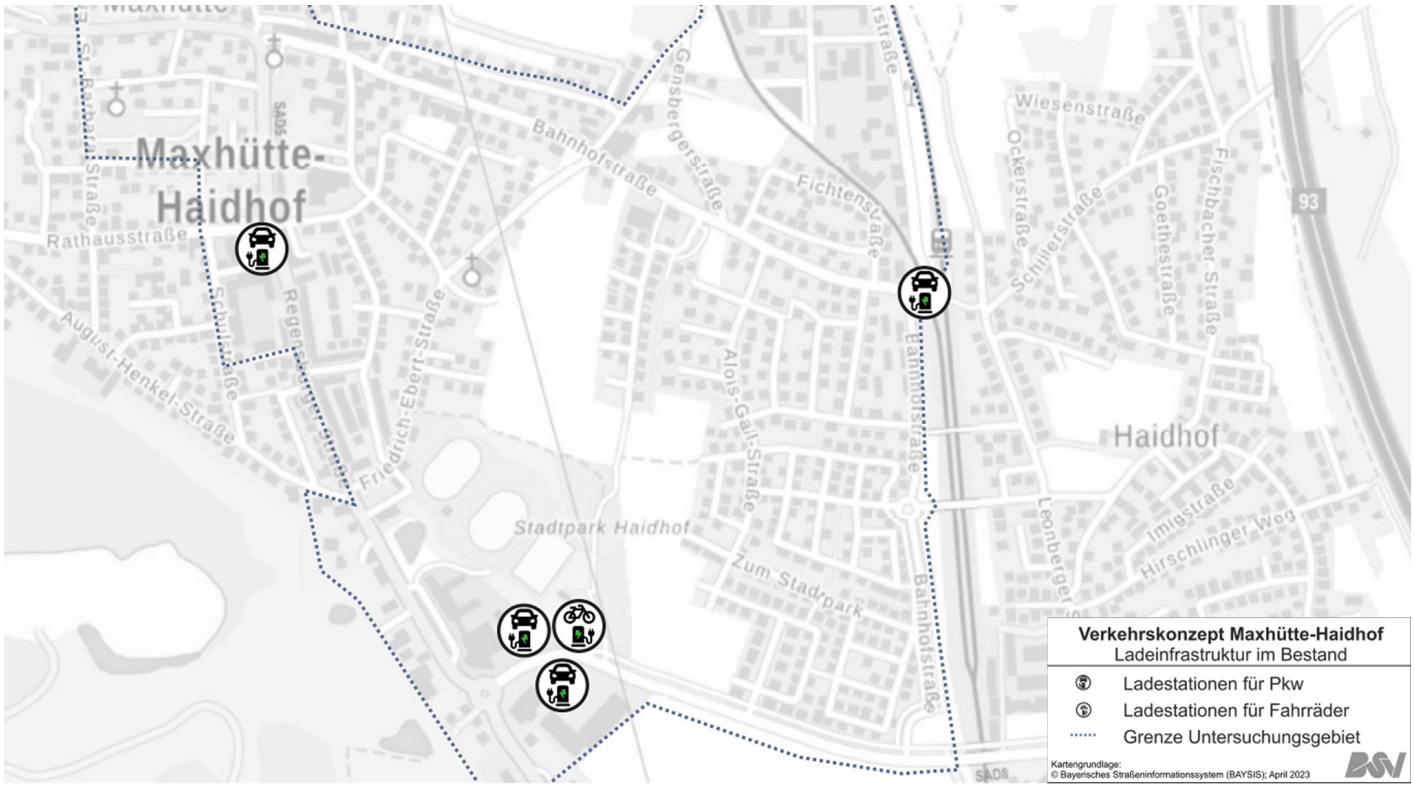


Abb. 42 Ladeinfrastruktur im Bestand (Quelle: Verkehrs- & Mobilitätskonzept 2023 | BSV)

ze dargestellt sowie qualitative Aussagen zur Nachfrage in den Wohngebieten getroffen werden. Die absoluten Zahlenwerte zur Nachfrage der Parkstände und Parkplätze können der begleitenden Tabelle entnommen werden.

Die objektive Bewertung der Parkraumauslastung auf den ausgewiesenen Parkierungsanlagen kann zugeordneten Abbildungen entnommen werden. Bei Auslastungen von maximal 60 % ist demnach kein Parkdruck vorhanden. Bis 70 % Auslastung spricht man von geringem Parkdruck und ab 70 % bis zu 80 % wird der Parkdruck als mittel bewertet. Im Untersuchungsgebiet wird bei der stichprobenartigen Erhebung zu keinem Zeitpunkt ein hoher Parkdruck (ab 80 % Auslastung) vorgefunden.

In Wohngebieten wird Parken im öffentlichen Straßenraum teilweise stärker nachgefragt. Im Untersuchungsgebiet sind jedoch genügend Flächen am Fahrbahnrand oder im Seitenraum vorhanden. Größere Konflikte konnten nicht beobachtet werden. Die Querschnittsgestaltung ist jedoch häufig unklar. Stellenweise ist nicht erkennbar, ob der Seitenraum zum Parken oder als Gehweg genutzt werden soll.

Ladeinfrastruktur

Im Bestand sind bereits mehrere Standorte mit Ladeinfrastruktur für E-Pkw vorhanden. Diese befinden sich, wie in den entsprechenden Abbildungen zu sehen, am Rathaus, am Bahnhof, an der Stadthalle sowie am Einkaufszentrum. Ergänzend zu den Ladesäulen für E-Pkw befindet sich an der Stadthalle eine Ladestation für E-Bikes. Diese ist jedoch nicht diebstahlsicher gestaltet.

ÖPNV

Durch den Bahnhof Maxhütte-Haidhof wird die Stadt Maxhütte an den regionalen Schienenverkehr angebunden. Von dort aus bestehen Zugverbindungen in die nahegelegenen Großstädte wie Regensburg und Nürnberg.

Maxhütte wird zusätzlich von mehreren Buslinien angefahren. Die zentralen Bushaltestellen befinden sich am Rathaus, am Bahnhof und am Einkaufszentrum an der Nordgaustraße. Der überwiegende Anteil der bestehenden Buslinien verkehrt in einer unregelmäßigen Taktung. Es werden zum Teil nur wenige

Abb. 43 Haltestelle Bahnhof (li.) & Haltestelle Einkaufszentrum (re.) (Quelle: Verkehrs- & Mobilitätskonzept 2023 | BSV)

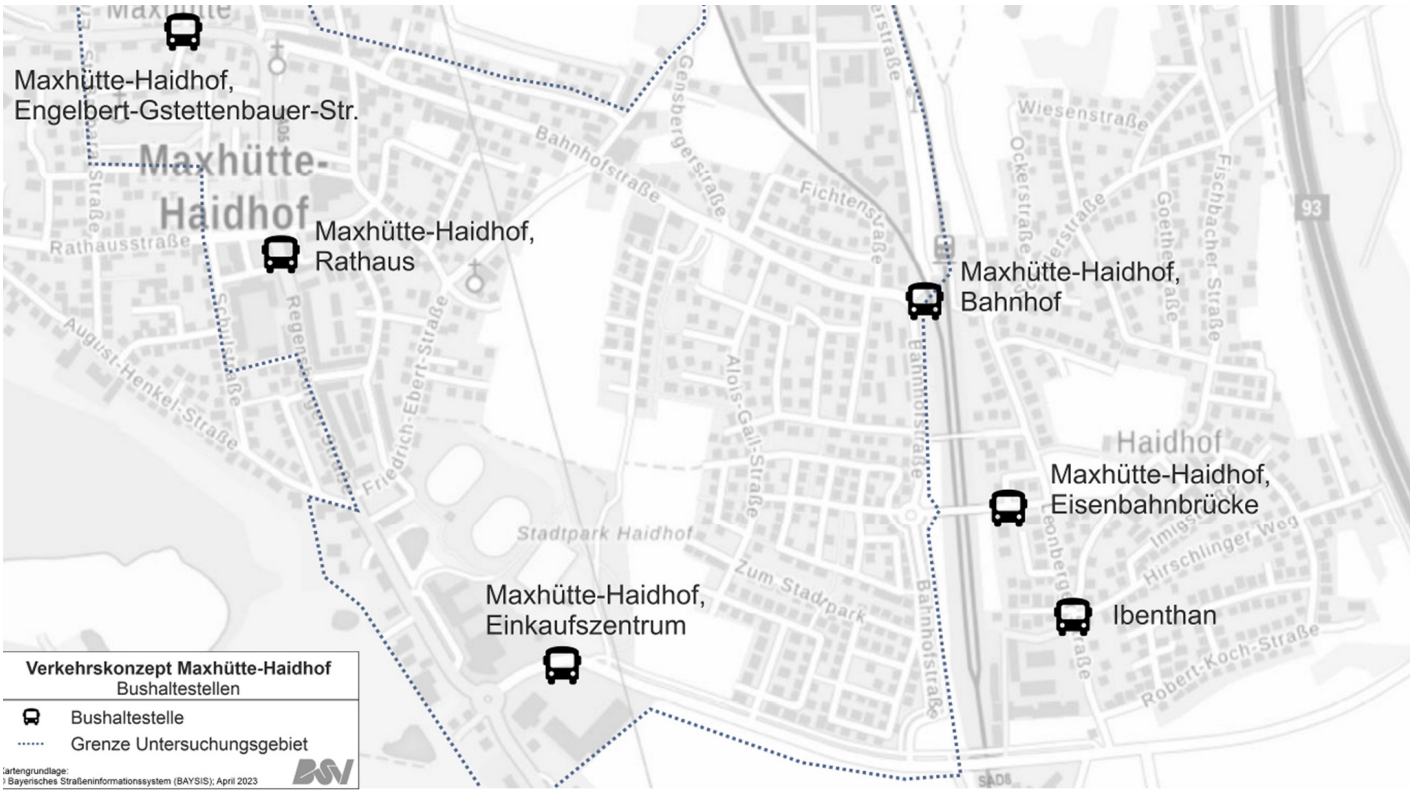


Abb. 44 Bushaltestellen im Bestand (Quelle: Verkehrs- & Mobilitätskonzept 2023 | BSV)

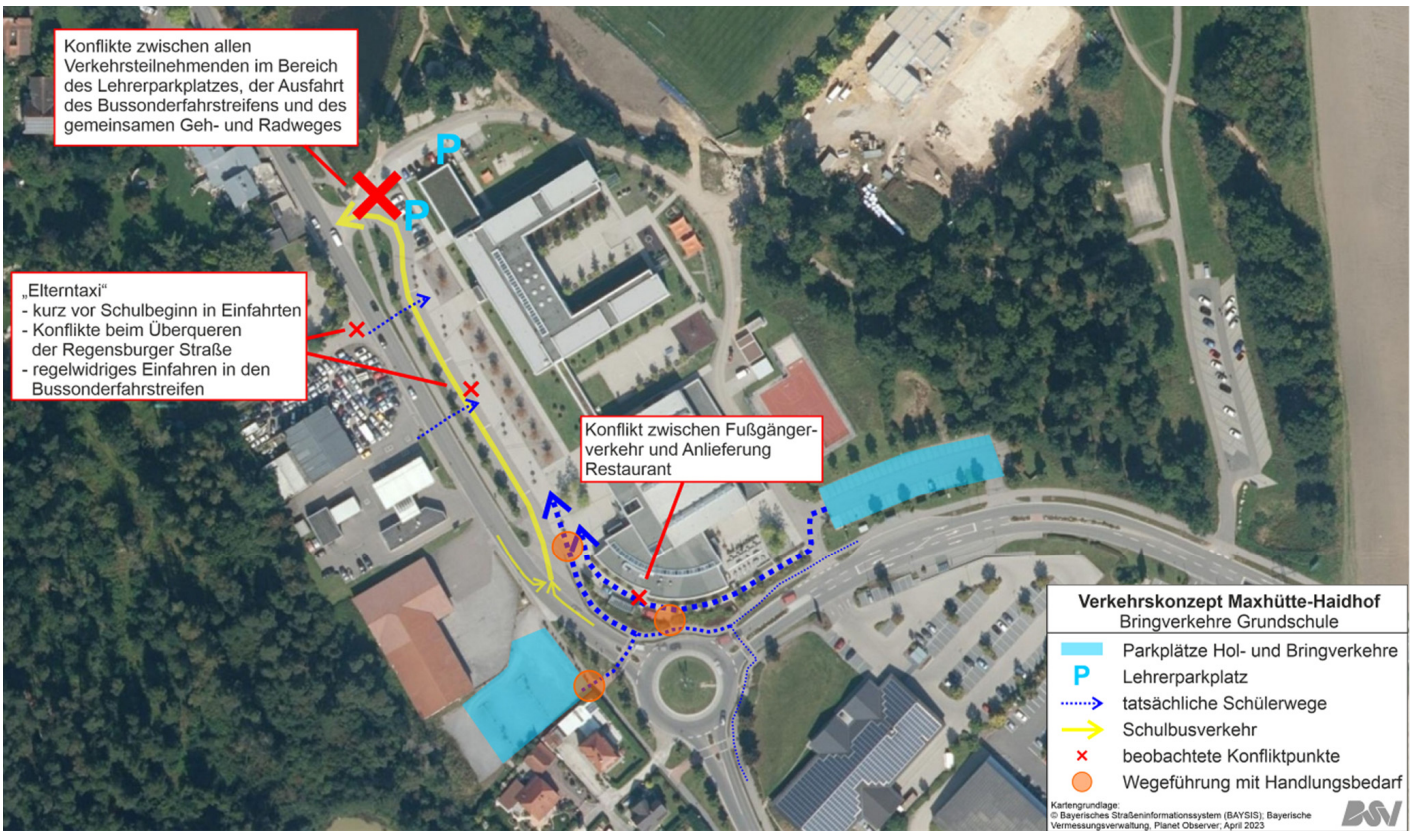


Abb. 45 Beobachtung der Bringverkehre an der Grundschule (Quelle: Verkehrs- & Mobilitätskonzept 2023 | BSV)

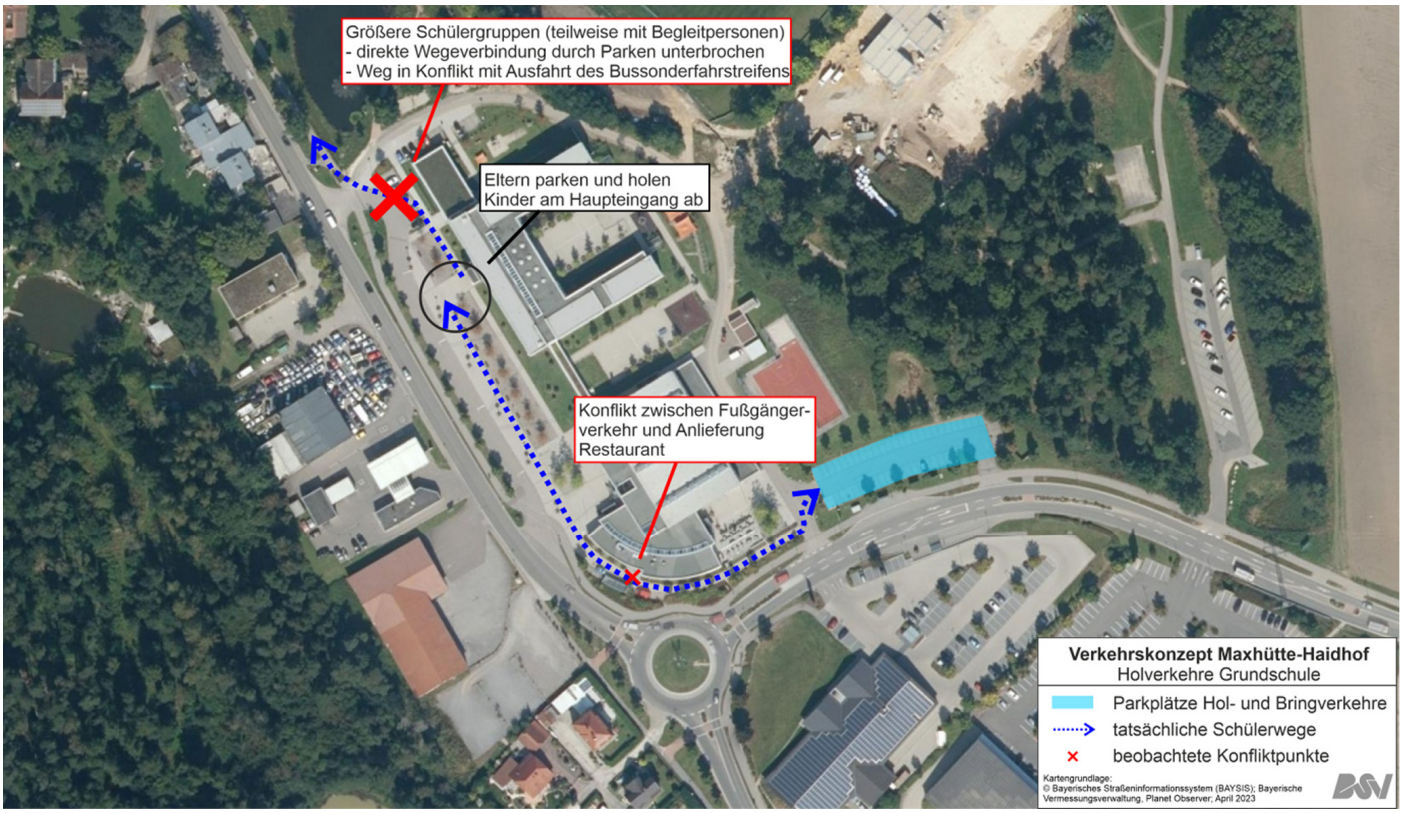


Abb. 46 Beobachtung der Holverkehre an der Grundschule (Quelle: Verkehrs- & Mobilitätskonzept 2023 | BSV)

Fahrten pro Tag angeboten. Zudem werden je nach Uhrzeit und Wochentag unterschiedliche Linienverläufe abgefahren. Einzelne Linien fahren nur an ausgewählten Tagen im Jahr, wie beispielsweise am Tag vor den Schulferien. Ergänzt wird der Linienbusverkehr durch Schulbusse.

Bei der weiteren Analyse des ÖPNV-Infrastruktur zeigt sich, dass die vorhandenen Bushaltestellen im Untersuchungsgebiet teilweise nicht barrierefrei gestaltet sind.

Verkehrssituation an den Schulen

☐ Grundschule

Die Bringverkehre zur Grundschule erfolgen größtenteils per Schulbus oder Elterntaxi. Um die Kinder morgens an der Schule abzusetzen, halten viele Eltern auf dem Parkplatz an der Stadthalle oder auf dem schräg gegenüber dem Haupteingang liegenden, öffentlichen Schotterparkplatz. Der größere Anteil an Schülerinnen und Schülern, die mit dem Auto gebracht werden, werden auch bis auf das Schulgelände begleitet.

Das Fahrrad wird nur von wenigen Schülerinnen und Schülern für den Schulweg genutzt. Viele kommen hingegen mit einem City-Roller. Die Schulbusse kommen nacheinander und fahren in gleicher Reihenfolge wieder ab und verlassen die Haltestelle, bevor der nächste Bus kommt. Überholvorgänge an der Bushaltestelle konnten nicht beobachtet werden. Aufgrund des Verkehrsaufkommens auf der Regensburger Straße kam es teilweise zu langen Wartezeiten beim Wiedereinfädeln der Busse in den Verkehr.

Als Konflikte wurden vorrangig Situationen zwischen Fußgängerinnen/Fußgängern und parkenden bzw. einparkenden Fahrzeugen beobachtet. Demnach sind die Wegebeziehung im Bereich des Lehrerparkens vor dem Gebäude sowie der Anlieferungsbereich des ansässigen Restaurants problematisch zu bewerten. Der Bringverkehr durch Eltern mit dem Pkw läuft überwiegend konfliktfrei ab. Die meisten Eltern parken auf einem der beiden großen Parkplätze und begleiten ihre Kinder bis zum Haupteingang. Aber auch bei Kindern, die die letzten Meter bis zum Eingang allein gehen, wurden keine gefährlichen Situationen mit anderen Verkehrsteilnehmenden beobachtet. An der Infrastruktur hingegen gibt es punktuell Verbesserungsmöglichkeiten im Hinblick auf Barrierefreiheit, Beleuchtung und Wegeführung. Die Erkenntnisse aus der Verkehrsbeobachtung an der Grundschule vor Schulbeginn können den entsprechenden Abbildungen entnommen werden.

Auch die Holverkehre erfolgten zu großen Teilen per Schulbus oder Elterntaxi. Zudem nutzen viele Schülerinnen und Schüler für den Heimweg einen City-Roller. Der größere Anteil an Schülerinnen und Schülern, die mit dem Auto abgeholt werden, werden vor dem Haupteingang von einem Erwachsenen erwartet.

Die Schulbusse warten vor Schulschluss an der Haltestelle und fahren nacheinander in gleicher Reihenfolge ab. Auch am Nachmittag kam es zu keinen Überholvorgängen der Busse an der Haltestelle.

Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern konnten auch beim Holverkehr vor allem im Bereich des Lehrerparkens vor dem Gebäude festgestellt werden. Beim Holverkehr konnte insgesamt mehr regelwidriges Halten oder Parken auf dem Bussonderfahrstreifen und dessen Ausfahrt und den Lehrerparkplätzen beobachtet werden. Während der Ein- und Ausparkvorgänge kam es zu Konflikten mit Fußgängerinnen und Fußgängern, die in Richtung Norden zum gemeinsamen Geh- und Radweg der Regensburger Straße gingen.

Abb. 47 Beobachtung der Bring- und Holverkehre an der Mittelschule (Quelle: Verkehrs- & Mobilitätskonzept 2023 | BSV)

Mittelschule

Die Bringverkehre zur Mittelschule erfolgen größtenteils per Bus und teilweise per Elterntaxi. Um die Schülerinnen und Schüler morgens an der Schule abzusetzen, halten die Eltern auf der befestigten Fläche oder am Fahrbahnrand vor dem Rathaus. Vereinzelt kommen Schülerinnen und Schüler zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule. Die bisherigen Fahrradabstellanlagen sind verbesserungswürdig. Alle abgestellten Fahrräder wurden zwischen den vorgesehenen Vorderradhaltern oder an diesen abgestellt.

Schulbusse von Süden kommend fahren entweder über die Regensburger Straße oder die Schulstraße. Die Busse von Norden kommen größtenteils über die Rathausstraße und biegen rechts in die Schulstraße ein, um die Haltestelle vor dem Eingang der Mittelschule anzufahren. Der Linienbusverkehr fließt über die Regensburger Straße und die nächstgelegene Haltestelle Rathaus.

Vor Schulbeginn wurde beobachtet, dass größere Anteile der Schülerinnen und Schüler an der Haltestelle Rathaus oder der Schulbushaltestelle umsteigen und dort einen 5- bis 10-minütigen Aufenthalt haben.

Konflikte treten vor allem im Bereich des Knotenpunktes An der Post / Regensburger Straße und vor dem Haupteingang auf. Regelwidriges Halten durch Eltern erfolgt teilweise an der ausgewiesenen Schulbushaltestelle. Zudem fahren Eltern in An der Post ein und halten auf Höhe der Grünfläche oder des Rathauses. So kommt es zu Konflikten mit entgegenkommenden Bussen und querenden Schülerinnen und Schülern.

Im Gegensatz zu den Holverkehren an der Grundschule konnte an der Mittelschule kein gebündeltes Verkehrsaufkommen nach Schulende beobachtet werden. Vereinzelt wurden Schülerinnen und Schüler mit Schulbussen abgeholt.

Mängelplan

Die verkehrlichen Problempunkte wurden in einem Mängelplan dargestellt. Diesem können sowohl infrastrukturelle Mängel als auch konfliktträchtige Verkehrssituationen entnommen werden. Diese Plandarstellung ist als Zusammenfassung der wesentlichen Erkenntnisse aus der Bestandsanalyse zum Mobilitätskonzept zu verstehen.

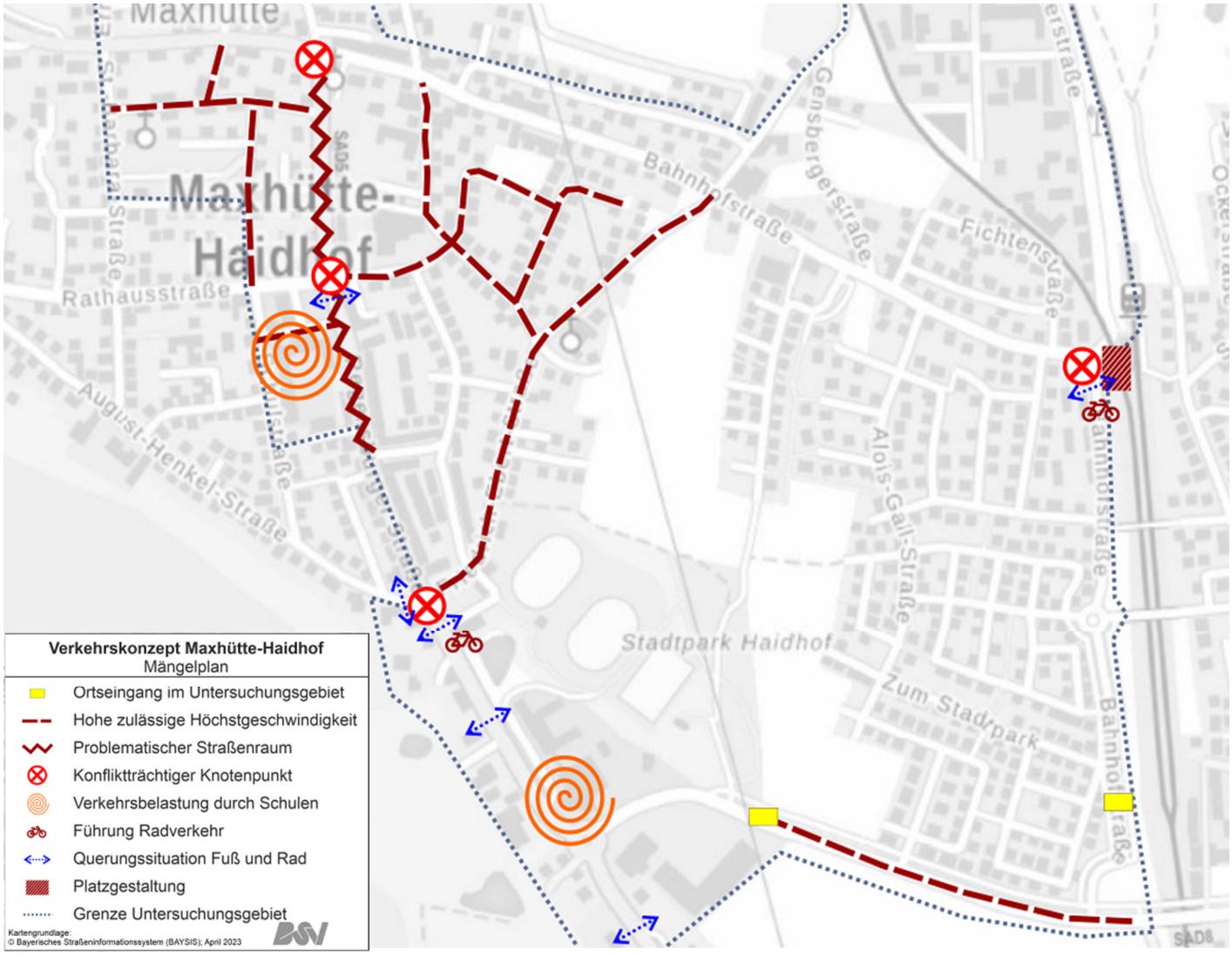


Abb. 48 Mängelplan Verkehrs- und Mobilitätskonzept (Quelle: Verkehrs- & Mobilitätskonzept 2023 | BSV)

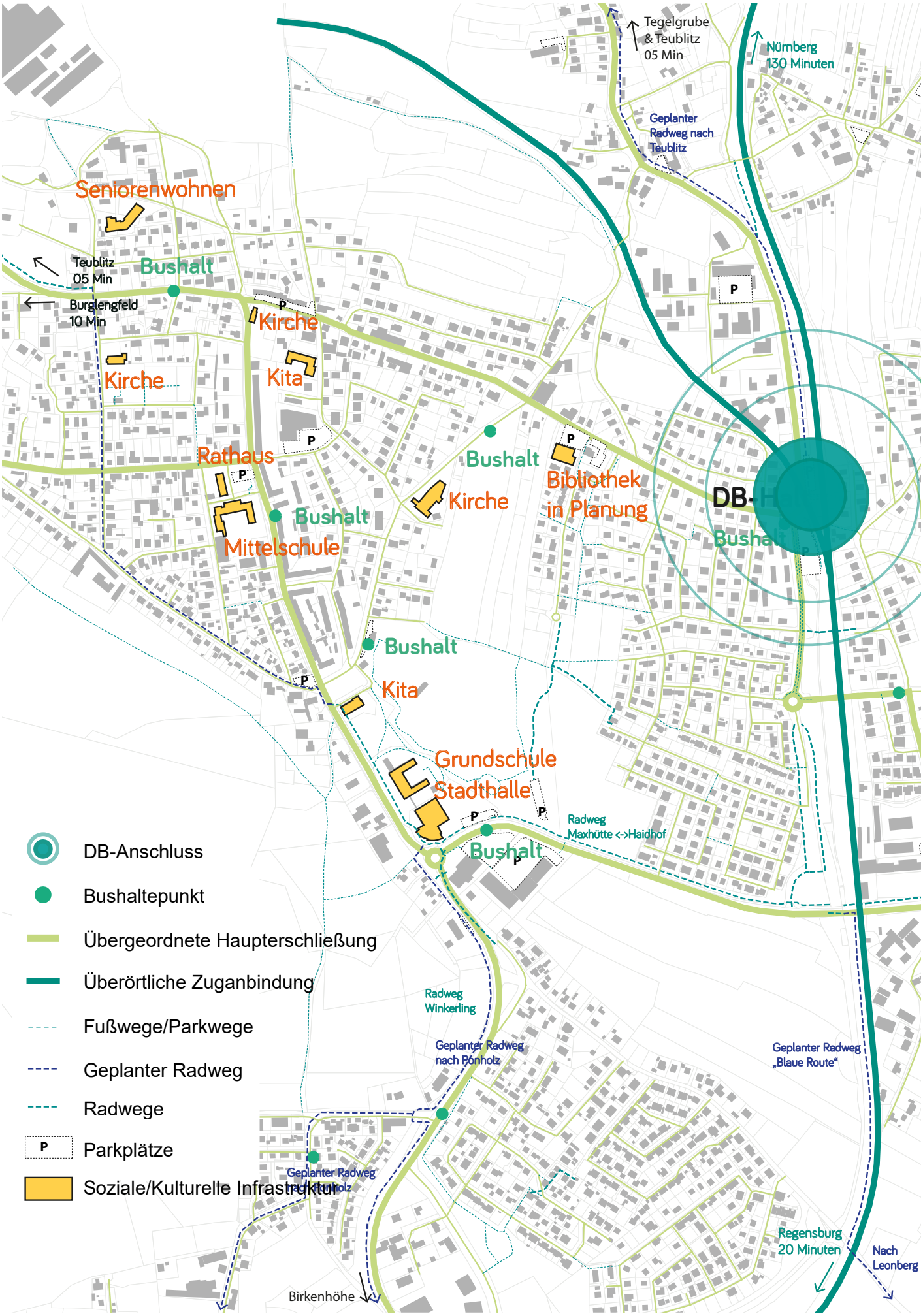


Abb. 49 Überblick Verkehrsanlagenbestand im ISEK-Gebiet (Quelle: |u|m|s| STADTSTRATEGIEN)

SWOT-Analyse Verkehr

STÄRKEN

- Eisenbahnanschluss
- kaum Durchgangsverkehr, Verkehrsbelastung insgesamt eher gering
- kein Parkdruck

SCHWÄCHEN

- Lärmbelastung (Regensburger–Burglengenfelder Str. / Bahn)
- Aufenthaltsqualität (Regensburger Str., Rathausplatz, Bahnhofstr. & Bahnhofsvorplatz)
- Kreuzung/Zufahrt Bereich Rathausplatz/Rewe-Markt
- Konflikt Parken und Gehweg in der oberen Bahnhofstr.
- Bustakt und teilweise Haltepunktverteilung (kein Halt EKZ Deglhof)
- generell schmale Gehwege, sowohl in Sammelstraßen als auch in Hauptverkehrsstraßen
- Vernetzung der Ortsteile bzw. Naherholungsflächen mit Fuß- und Radwegen
- starker konfliktträchtiger Hol- und Bringeverkehr an Grund- und Mittelschule

HERAUSFORDERUNG

- Verbesserung des ÖPNV
- Ausbau der Fuß- und Radwegeverbindungen bzw. Stärkung des Fuß- und Radverkehrs
- Steigerung der Aufenthaltsqualität in der Regensburger und Bahnhofstr.

Abb. 50 Haltende Fahrzeuge auf dem Bussonderfahrstreifen (Quelle: Verkehrs- & Mobilitätskonzept 2023 | BSV)

Abb. 51 Fußgängerüberweg an der Regensburger Straße (li.) & Überqueren der Regensburger Straße auf Höhe der Tankstelle (re.) (Quelle: Verkehrs- & Mobilitätskonzept 2023 | BSV)

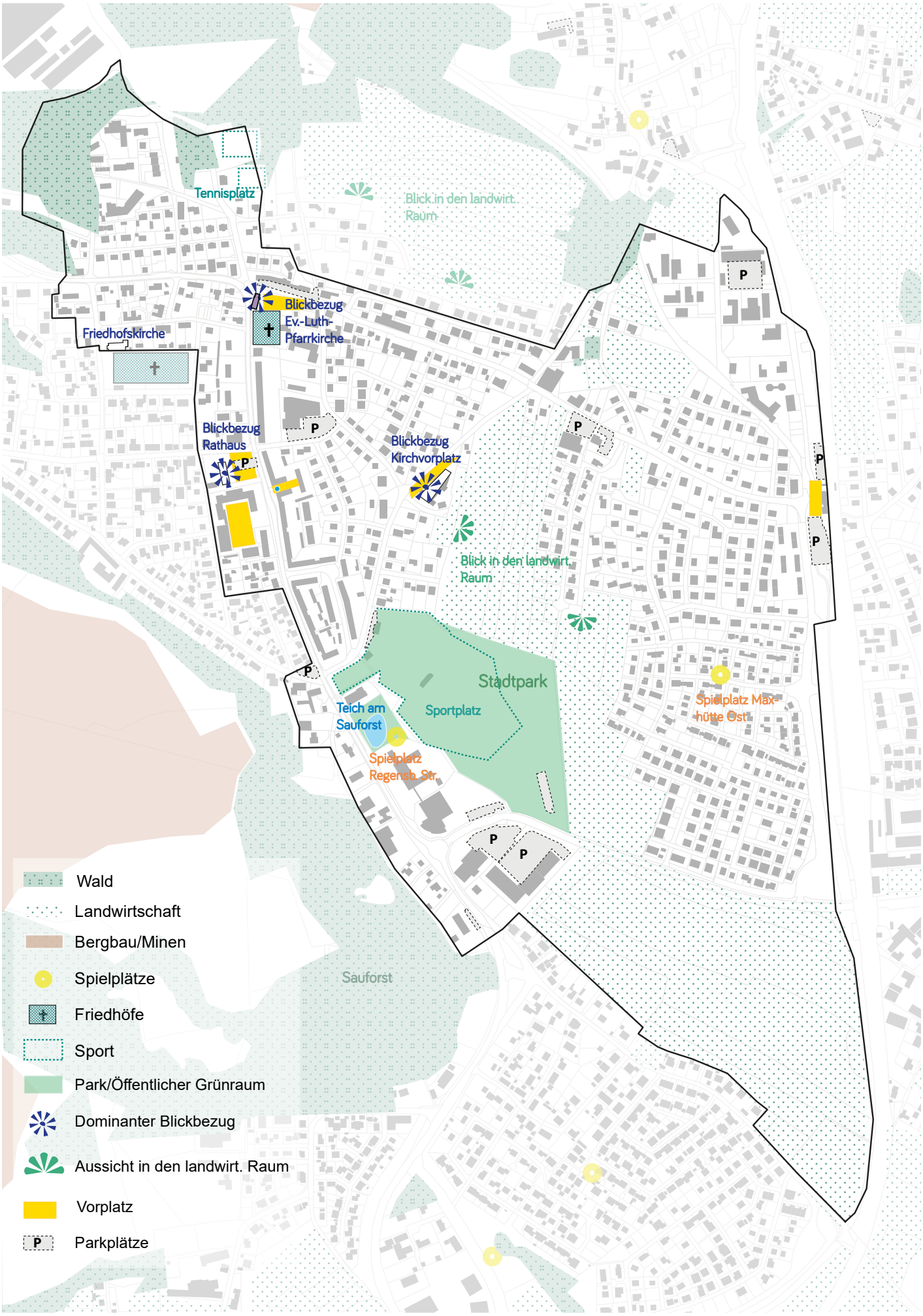


Abb. 52 Grünstrukturen im ISEK-Gebiet (Quelle: |u|m|s| STADTSTRATEGIEN)

Analyse Grünstrukturen

Die Straßen sind im Allgemeinen als reine Verkehrszonen gestaltet mit geringer Aufenthalts- und Wohnumfeldqualität. Meist sind sie auch in schlechtem Bauzustand.

Die innerörtlichen öffentlichen Freiflächen sind größtenteils zufällig situiert. Im Ortsteil Maxhütte sind es im Wesentlichen die beiden Friedhöfe und der Platz vor dem Rathaus sowie der Auftakt zur Werksiedlung Regensburger Str. an der August-Henkel-Str. Die beiden letzten nutzen ihr Potenzial zur Attraktivitätssteigerung der Stadtgebiete jedoch nicht aus und werden derzeit überwiegend als Parkplatz genutzt.

Im Wohngebiet östlich zur Bahn befinden sich keine als solche wahrnehmbare Freiflächen. Lediglich parallel der Dr.-Karl-Senft-Str. wurde ein Fußweg in einem unscheinbaren, schmalen Freiflächenband angelegt.

Der Hofraum der Werksiedlung am Bahnhof ist nicht gestaltet und bedarf einer Aufwertung.

Der bewaldete Hang mit den ehemaligen Villen zur Maxhütte wird für die Naherholung wenig ausgenutzt und weist durch die ungenügend eingebundene Bebauung Gestaltungs- und Pflegemängel auf.

Der Stadtpark liegt in Randlage und ist durch die an der Regensburger Str. befindlichen Einrichtungen (Kindergarten, Schule und Sportplätze) eher abgeschnitten. Er wurde und wird immer wieder als Flächenreservoir für Nutzungen vorgesehen, was seine Funktionsfähigkeit einschränkt. In Richtung Osten ist er nur mehr auf einen Randstreifen zu den noch landwirtschaftlich genutzten Flächen begrenzt. Die Verbindung und Vernetzung mit den anderen Ortsteilen ist ungenügend.

Die Ortsränder sind größtenteils unbefriedigend gestaltet. Vor allem die Zäsur zwischen den Ortsteilen Maxhütte und den Wohngebieten am Bahnhof Haidhof drohen bei weiterer Bebauung zu verwischen.

Die direkt an die Siedlungen vom Südwesten bis Norden angrenzenden Bergbaugebiete sind weitgehend ausgebeutet und werden bzw. sollen in naher Zukunft rekultiviert werden. Derzeit sind die Gebiete und deren Waldsäume für die Öffentlichkeit nicht oder schlecht erschlossen. Verbunden mit den vorhandenen Freiflächen (Stadtpark–Grünzäsur Ortsmitte/Bahnhof–Waldsaum zur Maxhütte) ist ein großes Potenzial zur Attraktivitätssteigerung des Ortes erkennbar, das bislang nicht thematisiert wird.

SWOT-Analyse Grünstrukturen

STÄRKEN

- Waldgürtel umgreift Maxhütte von Südwesten bis in den Norden zur ehemaligen Eisenhütte; Potenzial der Rekultivierungsflächen
- Gestaltungsspielraum durch nicht bebaute Ackerfläche zwischen den Siedlungskeimzellen Bahnhof und Rathaus

SCHWÄCHEN

- mangelhafte Durchgrünung des Straßenraums; Hof und Vorgartenzonen der Siedlungen unattraktiv
- fehlende attraktive Plätze/Quartiersmitten, unklare Ortsränder
- „Stadtpark“ an den Rand gedrängt und durch Sportplätze abgeschnitten, Besatz und Gestaltung der Spiel- und Bolzplätze mangelhaft
- landwirtschaftlich genutzte Restflächen im Siedlungskörper, Zugänglichkeit der Naherholungsflächen verbesserungswürdig

Abb. 53 Blick auf die Streusiedlung am Hang (Foto: |u|m|s| STADTSTRATEGIEN)

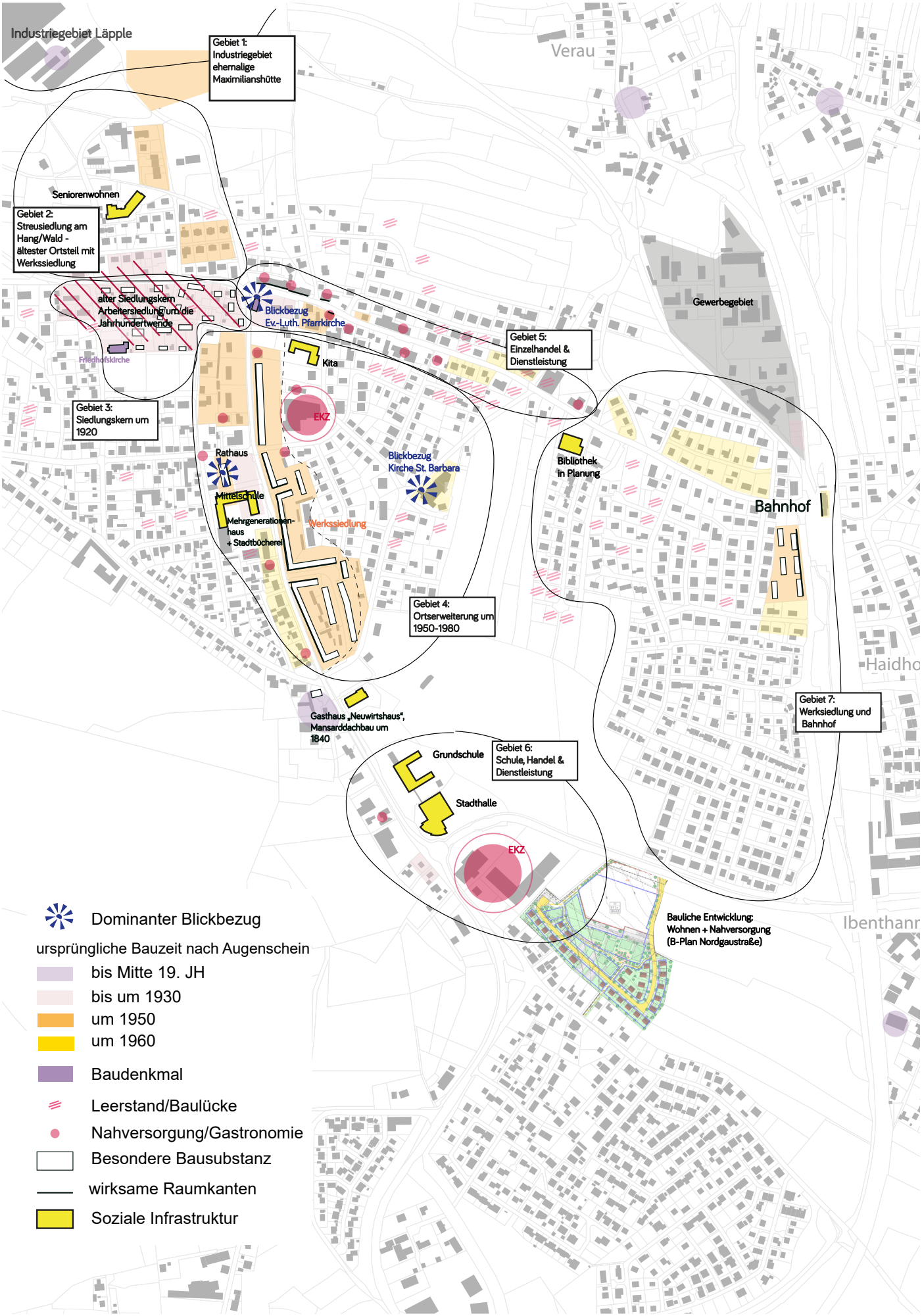


Abb. 54 Baustruktur und Angebote im ISEK-Gebiet (Quelle: |u|m|s| STADTSTRATEGIEN)

HERAUSFORDERUNG

- vernetzte Naherholungsflächen gestalten, attraktive Plätze und Quartiersmitten schaffen
- Klärung/Definition des Siedlungskörpers und Übergangs in die Landschaft

Analyse Städtebau

Das Untersuchungsgebiet lässt sich in drei Hauptbereiche teilen:

- den Ortsteil „Maxhütte“ auf der Anhöhe,
- den Bahnhof bzw. Maxhütte Ost in der Senke und
- den Bereich um den neuen Versorgungsstandort im Gewerbegebiet Deglhof.

Der Einzelhandelsstandort Deglhof ist der (Nah-)Versorgungsmagnet.

Die Regensburger Straße mit dem Rathausplatz stellt die identitätsstiftende Mitte dar, ohne allerdings nach außen eine starke Sogwirkung auszuüben. Die Nahversorgungsfunktion in der anschließenden westlichen Bahnhofstr. ist infrage gestellt.

Der Bahnhof dient lediglich als Verkehrsanschluss, ohne das Potenzial seiner Frequenz zu nutzen. Zudem ist die fußläufige und sichtbare Anbindung von Haidhof mangelhaft. Nachfolgend sind die städtebaulich-funktionalen Einheiten beschrieben.

Gebiet 1: Industriegebiet ehemalige Maximilianshütte

Das nördlich gelegene Industriegebiet mit der ehem. Eisenhütte als industrielle Keimzelle im Tal (Industriegelände, außerhalb des Untersuchungsgebiets).

Gebiet 2: Streusiedlung am Hang/Wald

Der Siedlungsbereich nördlich der Burglengenfelder Str. am Hang zur Hütte mit ursprünglich Villen oder (Werk-)Siedlungshäusern in Waldlage, nachverdichtet mit überwiegend Ein-, Reihen- und vereinzelt mit Mehrfamilienhäusern.

☐ Stärken

- teils wertvolle Bausubstanz
- keine sichtbaren Mängel der Gebäudesubstanz
- reizvolle landschaftliche Lage am Hang

☐ Schwächen

- Übergang der Siedlung zum Werk ist ungestaltet
- sehr heterogene Bebauung, Maßstabssprünge
- teils große versiegelte Flächen
- mangelhafte Gestaltung der Freiflächen und Einbindung in den Naturraum
- teilweise Leerstand des historisch bedeutsamen Gebäudes des Werksgeländes: Hüttenschänke (wird aktuell saniert)

Gebiet 3: Siedlungskern um 1920

Der Siedlungsbereich auf der Kuppe an der Burglengenfelder Str. bis zum Friedhof mit Arbeiterhäusern (Werksiedlung aus der Jahrhundertwende) als der älteste Ortsteil („Arbeiterkaserne“, „Herrenkaserne“; vor 1914 „Rosenviertel“, „Obere Häuser“; um 1920 Mietshäuser an der Regensburger Straße; 1936 „kleine Siedlung“).

☐ Stärken

- historisch wertvolle (Werk-)Siedlungsarchitektur (privates Einzeleigentum)

☐ Schwächen

- Bausubstanz teilweise schlecht, Sanierungsstau
- Straßenraum ohne Wohnumfeldqualität

Gebiet 4: Ortserweiterung um 1950

Die Regensburger Str. auf dem Bergrücken, geprägt durch die Bauten aus der Zeit um 1950: die Schule, das Rathaus und den Rathausvorplatz sowie die Werksiedlung (sogenannte „Neue Siedlung“; privatisiertes Wohnungseigentum). Westlich und östlich der Straße schließen sich bis zum Ortsrand Ein- und Reihenhausgebiete an, die im Wesentlichen bis in die 80er-Jahre entstanden sind.

Abb. 55 Blick auf die Werksiedlung an der Regensburger Str., straßenseitig = li, Garagenhöfe = rec (Foto: |u|m|s| STADTSTRATEGIEN)

Abb. 57 Blick auf die „Asphaltwüste“ vor der funktionslosen Pfarrkirche St.Barbara (Foto: |u|m|s| STADTSTRATEGIEN)

Stärken

- städtebaulich dominanter Platz mit prägenden, dominanten Gebäuden – Rathaus, Schule
- straßenraumprägende und ortsbildprägende Werksiedlung

Schwächen

- mangelhafte Platzgestaltung und Aufenthaltsqualität
- Platzkanten – teilweise unausgeprägt
- Versorgungsstandort (Rewe LM-Supermarkt) – versteckt, rückwärtig liegend ohne Anbindung an Platz
- Straßenraum – mangelnde Aufenthaltsqualität
- Werksiedlung – Vorgartenzone mangelhaft, Gartenzone aufwertungsbedürftig (Wohnumfeld), Gestaltungsmängel durch Sanierung der Gebäudehülle
- Leerstand bzw. Unternutzung (ehem. Gebäude der Förderschule bzw. Gebäude der Hauptschule)
- untergeordnete Geschäftsnutzung im südlichen Straßenabschnitt mit teilweise sichtbarem Investitionsstau
- unbefriedigend gestalteter Straßenraum und Vorfläche beim Rewe LM- Supermarkt
- Auftakt am südlichen Ende mit ungestalteter, großer Verkehrs- und Parkplatzfläche

Abb. 56 Blick auf die ungünstig gelösten Garagensilos zwischen Gebäude und Straßenraum im jüngsten Neubaugebiet an der Nordgaustr. (Foto: |u|m|s|) STADTSTRATEGIEN)

Gebiet 5: Einzelhandel und Dienstleistung

Die westliche Bahnhofstr. an der Schnittstelle der drei oben beschriebenen Siedlungsbereiche, als Verdichtung mit Einzelhandel und Dienstleistung.

☐ Stärken

- zentrale Infrastruktur noch vorhanden (z. B. Kino, Postagentur, Gaststätte)

☐ Schwächen

- Nahversorgungsfunktion durch Versorgungsstandort Deglhof infrage gestellt, sichtbarer Investitionsstau
- teilweise Leerstand und/oder Unternutzung der Gewerbeflächen
- Straßenraum ohne Aufenthaltsqualität
- Gestaltung des Straßenraums entspricht nicht der Nutzung
- Parkplatzproblematik
- sehr heterogene Gebäudetypologie

Gebiet 6: Schule, Handel und Dienstleistung

Der neue Versorgungsstandort sowie die neue Grundschule mit der Mehrzweckhalle an der Regensburger Str. Richtung Ortsteil Deglhof.

☐ Stärken

- relativ ortsnah (ca. 900 m zum Rathaus und Bahnhof)

☐ Schwächen

- mangelhafte Freiflächengestaltung und Ortsrandgestaltung
- hohe Zentralität mit Außenwirkung in erdrückender Konkurrenz zur Bahnhofstr. und dem Umfeld des Rathausplatzes
- austauschbare Architektur der Gebäude des Versorgungsstandortes
- mangelhafte Fuß- und Radwegevernetzung
- unattraktiver Straßenraum

Gebiet 7: Werksiedlung und Bahnhof

Der östlich im Tal gelegene Siedlungskörper des Ortsteils Maxhütte mit dem Bahnhof. Dieser Bereich wurde in der jüngsten Zeit durch Einfamilienhausbebauung stark erweitert, sowohl in Richtung Regensburger Straße als auch östlich der Bahn im Ortsteil Haidhof.

☐ Stärken

- Entwicklungsmöglichkeiten am Bahnhof vorhanden (P&R und Gewerbegebiet Verau)
- ortshistorisch prägende Werksiedlung (im Stadtbesitz)

☐ Schwächen

- austauschbares Einfamilienhausgebiet
- keine markanten Orte als Treffpunkt innerhalb der Siedlung
- Bahnhofsvorplatz ungestaltet
- keinerlei Nahversorgung
- Werksiedlung mit Mängeln in der Bausubstanz und bei den Freiflächen
- mangelhafter Siedlungsrand
- mangelhafte fußläufige Verbindung zum Stadtpark und zum Rathaus
- mangelhafte Ortsrandausbildung und Abgrenzung des Baugebietes, Tendenz zur zäsurlosen Ausdehnung der Neubaugebiete.

SWOT-Analyse Städtebau

STÄRKEN

- charakteristische Siedlungen und Gebäude der ehem. Eisenhütte
- Freiflächenpotenziale

SCHWÄCHEN

- Strukturwandel vom Industriestandort (Arbeitersiedlungen) zum Wohnstandort
- fehlendes Zentrum im klassischen Sinn, Einzelhandel verstreut
- konturlose monofunktionale Wohngebiete mit der Tendenz zur Ausweitung
- unklare Flächennutzung und Siedlungsentwicklung
- große, unentwickelte Restflächen im Siedlungskörper
- Stadtbild und Identität
- Wohnumfeld und Standard der ehem. Arbeitersiedlungen

HERAUSFORDERUNG

- gezielte Entwicklung des Siedlungskörpers und der Freiflächen
- Schaffung bzw. Stärkung einer Identität
- Stärkung der Aufenthalts- und Freizeitqualität

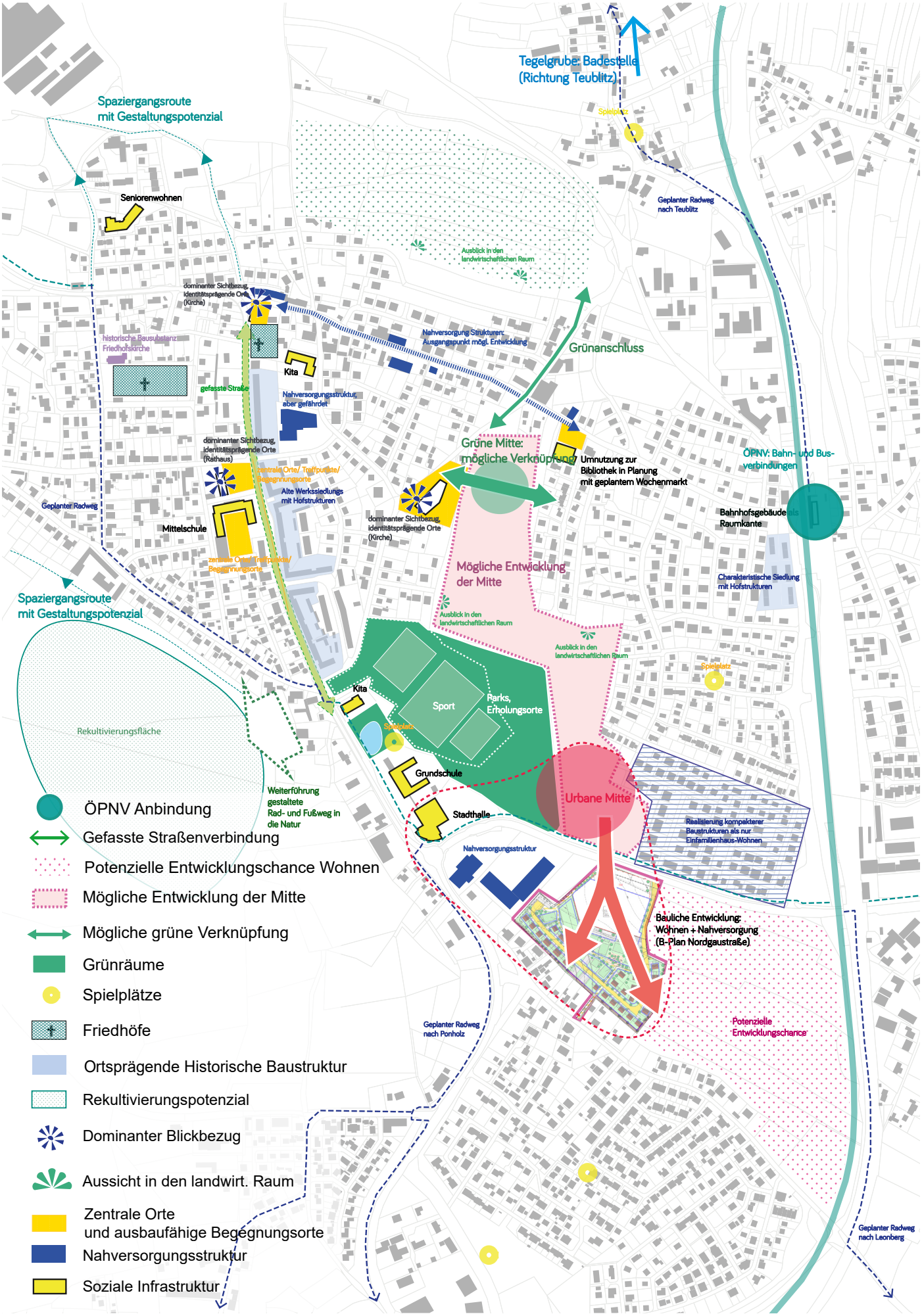


Abb. 59 Zusammenfassender Überblick zu räumlichen Stärken im ISEK-Gebiet (Quelle: |u|m|s| STADTSTRATEGIEN)

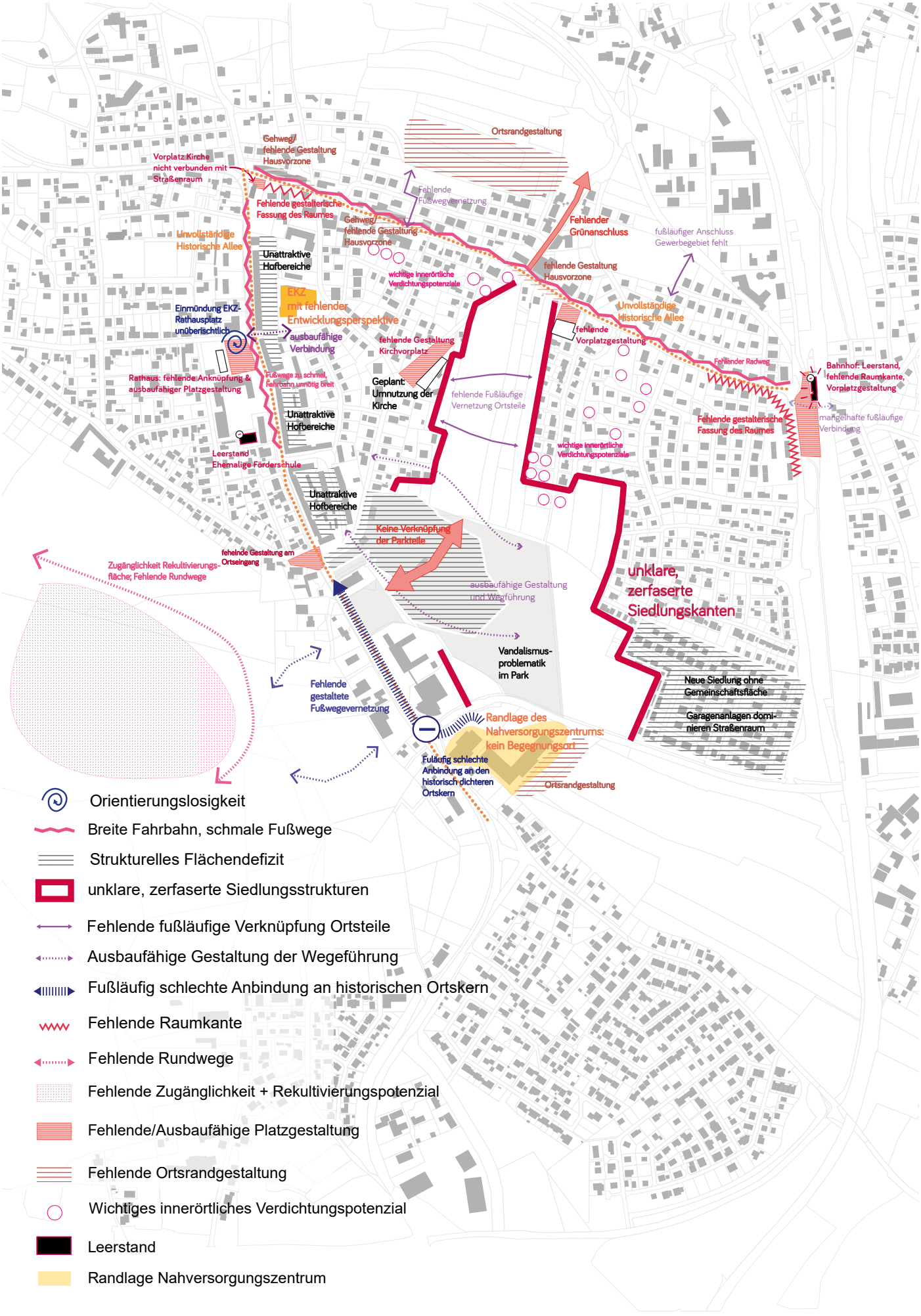


Abb. 60 Zusammenfassender Überblick zu räumlichen Herausforderungen im ISEK-Gebiet (Quelle: |u|m|s| STADTSTRATEGIEN)