

Stadt Haßfurt am Main



Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK)
im Rahmen des Programms „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“

INHALT

Seite:

Einleitung

Vorwort
Ausgangslage, Planungsanlass
Ziele des ISEK
Beteiligungsprozess
Ablaufschema ISEK-Prozess

1	Gesamtstädtische Betrachtung einer Kleinstadt im ländlichen Raum	11
	1.1 Die Stadt und die Region	
	1.2 Die Stadt und ihre Prägungen	
2	Soziodemografische / -ökonomische Rahmenbedingungen	20
	2.1 Bevölkerung/Demografie	
	2.2 Arbeitsmarkt	
	2.3 Wirtschaftsstruktur	
	2.4 Fremdenverkehr	
3	Integrierte Bestandsanalyse für die Kernstadt	26
	3.1 Verkehr	
	3.2 Einzelhandel	
	3.3 Tourismus	
	3.4 Dienstleistung	
4	Integrierte Stärken-Schwächen-Darstellung	41
	4.1 Tabellarische Auflistung	
	4.2 Ableitung von Handlungsfeldern	
5	Ziele und Leitlinien	48
	5.1 Ziele und Leitlinien zu den Handlungsfeldern	
	5.2 Leitlinien für die künftige Stadtentwicklung	
6	Integriertes Stadtentwicklungskonzept	52
	6.1 Räumliche Entwicklungsschwerpunkte	
	6.2 Städtebaulicher Rahmenplan	
7	Integriertes Handlungsprogramm	60
	7.1 Projekt- und Maßnahmenübersicht	
	7.2 Vorrangige Handlungsfelder und Empfehlungen	
8	Festsetzungsvorschläge für Maßnahmenbereiche nach StBauFR	66
9	Anhang Dokumentationen	66
	Dokumentation Lenkungsgruppe	
	Dokumentation Auftaktveranstaltung	
	Dokumentation Arbeitskreise	

Vorwort



Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger,
meine Damen und Herren,

Haßfurt will moderner werden und nutzt dazu das neue Bund-Länder-Förderprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“.

Die Stadt Haßfurt hat mit dem Thema Altstadtsanierung und den damit verbundenen vorbereitenden Untersuchungen bereits im Jahr 1975 begonnen.

Vor einigen Jahren wurde in einer Broschüre 30 Jahre Altstadtsanierung Haßfurt einmal dargestellt, was in dieser Zeit alles geschehen ist und welche Investitionen in diesem Zusammenhang getätigt wurden.

Nur zwei Zahlen aus dieser Broschüre:

Für alle durchgeführten Maßnahmen, ob Untersuchungen, Gutachten, Erwerb von Grundstücken, Ordnungsmaßnahmen, Baumaßnahmen der öffentlichen Hand, aber auch von privaten Bauträgern und Privatpersonen, Wohnungsmodernisierung, Wohnungsneubau, Geschäfts- und Verwaltungsneubau wurden in dieser Zeit nicht weniger als 96 Millionen Euro in Haßfurt umgesetzt. Für alle diese Maßnahmen erhielten die Stadt Haßfurt und alle Beteiligten rund 18 Millionen Euro aus öffentlichen Mitteln der Städtebauförderung von Bund und Land und teilweise auch aus EU-Mitteln.

Das heißt, jeder Euro öffentlicher Förderung hat mehr oder weniger über 5 Euro an privaten und öffentlichen Investitionen ausgelöst.

Wir fangen also nicht von vorne an, sondern sind in der Altstadtsanierung bereits sehr weit fortgeschritten.

Die Stadt Haßfurt will es aber dabei nicht bewenden lassen und hat sich intensiv bemüht, zur Fortsetzung der Sanierungsarbeiten im Altstadtbereich auch für die nächsten Jahre in ein neues attraktives Städtebauförderungsprogramm aufgenommen zu werden.

Dieses Ziel hat die Stadt 2011 mit der Aufnahme in das Bund- Länder-Förderprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ erreicht.

Für dieses neue Förderprogramm ist die Erarbeitung eines „Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes“ (ISEK) erforderlich. Dieses Entwicklungskonzept soll langfristig orientiert und integrierte Entwicklungs- und Handlungsleitlinien erarbeiten, um die Lebensqualität und die Attraktivität der Stadt zu sichern und zu stärken.

Mit Stadtratsbeschluss vom 12.08.2011 wurde die Freie Planungsgruppe 7 Stuttgart, die unsere Altstadtsanierung bisher begleitet hat, mit der Erarbeitung dieses Konzeptes beauftragt.

Verschiedene Gutachter haben im Laufe des Jahres 2012 grundsätzliche Aussagen zu verschiedenen Themenbereichen gemacht. Diese Gutachten wurden in der Stadtverwaltung, mit Bürgern in verschiedenen Workshops und in einer Lenkungsgruppe diskutiert.

In einer öffentlichen Auftaktveranstaltung am 20.09.2012 in der Stadthalle haben sich weit über 100 Bürgerinnen und Bürger an diesem Prozess beteiligt.

Im Mai 2013 wurde der Konzeptentwurf für die Erstellung eines „Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes“ in der Lenkungsgruppe verabschiedet und den Stadtratsfraktionen zur Entscheidungsfindung weitergeleitet.

Die erarbeiteten Entwicklungs- und Handlungsleitlinien sollen für die nächsten Jahre die Grundlage für sich daraus ergebende Maßnahmen, die auch umgesetzt werden, sein.

Es liegt nun an der Stadt selbst, sich für Maßnahmen aus diesem Entwicklungskonzept in den nächsten Jahren Fördergelder aus dem neuen Programm zu sichern.

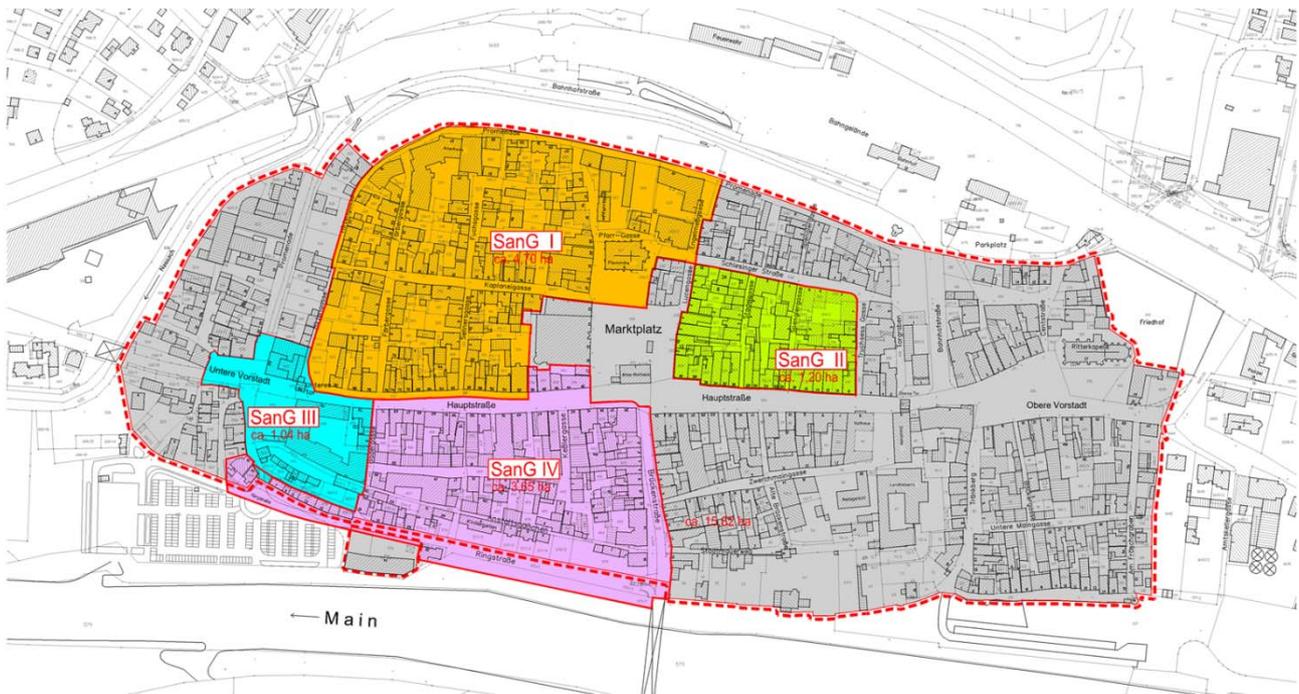
An dieser Stelle bedanke ich mich als Bürgermeister bei allen beteiligten Fachleuten, der Verwaltung, der Kommunalpolitik und insbesondere auch bei unseren Mitbürgerinnen und Mitbürgern für die aktive Mitarbeit bei der Erarbeitung dieses Entwicklungskonzeptes.



Rudi Eck
Erster Bürgermeister

Ausgangslage, Planungsanlass

In den letzten 30 Jahren wurden in der Stadt Haßfurt drei Sanierungsgebiete erfolgreich betreut, dokumentiert über die Broschüre „30 Jahre Altstadtsanierung“. Das Sanierungsgebiet IV „Südwestliche Altstadt“ im Ergebnis der Vorbereitenden Untersuchungen für die restliche Altstadt von Haßfurt wurde 2010 förmlich festgelegt.



Mit der Altstadtsanierung wurden die im Konsens und mit wesentlicher Beteiligung der Bürger formulierten Ziele teilweise umgesetzt:

Übergeordnete Ziele:

- Erhaltung der Lebensfähigkeit und Anziehungskraft der Altstadt mit bedeutendem historischem Rang.
- Sicherung und Stärkung der traditionellen Vielfalt der Funktionen.
- Bezug zum Main (Blick- und Wegebeziehungen) und Verbesserung Schauseite zum Main.

Ziele und Maßnahmen:

- Erhalt des historischen Stadtgrundrisses, der Kleinteiligkeit der Bebauung und der geschützten Bausubstanz:
 - Erstellung eines Rahmenplans als Richtschnur für alle raumwirksamen Entscheidungen,
 - Aufstellung einer Gestaltungssatzung mit verbindlichen gestalterischen Vorgaben,
 - denkmalgerechte Instandsetzung und Gestaltung der Gebäude.
- Stärkung der Altstadt als Geschäfts-, Verwaltungs- u. Dienstleistungszentrum
 - Konzentration der Geschäftsflächen auf Hauptgeschäftszonen (überwiegend Wohnnutzung in anderen Altstadtbereichen),
 - Aufwertung der westlichen Altstadt durch die Ansiedlung eines REWE-Marktes,
 - Verstärkung der Verwaltungs- und Dienstleistungseinrichtungen in der Altstadt,
 - Tätigung großer Investitionen bei den Einrichtungen für den Gemeinbedarf in der Altstadt, in starkem Maße durch die Städtebauförderung unterstützt.

- Verkehrsberuhigung der Altstadt
 - Reduzierung des Ost-West-Durchgangsverkehrs in der Altstadt durch den Bau der Umgehungsstraße nördlich der Bahnlinie,
 - Umgestaltung der Hauptstraße:
 - östlicher Teil: Einbahnstraße
 - gesamte Hauptstraße: verkehrsberuhigter Geschäftsbereich,
 - niveaugleicher Ausbau aller Gassen mit altstadtgerechtem Pflaster,
 - Umgestaltung des Marktplatzes zum Zentrum der Stadt,
 - Flankierende Maßnahmen:
 - Bau einer 2-geschossigen öffentlichen Tiefgarage
 - großes Parkraumangebot für Dauerparker am Main.
- Erhalt und Verbesserung der Wohnfunktion der Altstadt
 - Abbruch von Ruinen und untergenutzten Scheunen -> Flächengewinn für begrünte Innenbereiche innerhalb der Altstadt,
 - Modernisierung zahlreicher Gebäude (oft unter Denkmalschutz),
 - Neuordnungen und Neubauten von Wohngebäuden,
 - Errichtung von Altenheimen bzw. Altenwohnungen innerhalb der Altstadt -> ermöglicht der älteren Bevölkerung Teilhabe am städtischen Geschehen und Nähe zu Versorgungseinrichtungen / Kirche.

Zur Fortführung der Sanierungsarbeit wurde die Stadt Haßfurt 2011 in das Bund-Länder-Förderprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ aufgenommen. Für dieses Programm ist die Erarbeitung eines integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (ISEK) erforderlich.

Die zunehmenden Veränderungen in der Bevölkerungs- und Wirtschaftsstruktur und die damit notwendigen Nach- bzw. Umnutzung baulicher Anlagen und Freiflächen erfordern neue Handlungskonzepte. Die sozialen und wirtschaftlichen Folgen der fortschreitenden Veränderungen müssen dabei ebenso Berücksichtigung finden, wie die Suche nach marktkonformen und stadtverträglichen Nutzungen. Die Notwendigkeit sich mit den Strukturveränderungen auseinander zu setzen, kann Impulse für die künftige Stadt- und Regionalentwicklung geben.

Mit dem ISEK werden langfristig orientierte und integrierte Entwicklungs- und Handlungsleitlinien erarbeitet, um die Lebensqualität der Stadt Haßfurt und Attraktivität zu sichern und zu stärken. Im Rahmen des ISEK soll auch festgestellt werden, welche Handlungsleitlinien für die Stadtentwicklung, insbesondere für die Innenstadt zukünftig erforderlich sind, basierend auf der Analyse der bisher im Rahmen der Stadtentwicklung und der Stadtsanierung erreichten Ergebnisse. Die gesamtstädtische Betrachtung mit dem Umland ist dabei notwendige Voraussetzung für die Darstellung der künftigen Entwicklungsziele der Innenstadt von Haßfurt. Die gesamtstädtische Betrachtung dient nicht nur als Grundlage für Maßnahmen der städtebaulichen und baulichen Erneuerung, sondern auch für die darüber hinausgehenden Maßnahmen zur Stabilisierung bzw. Verbesserung in den Bereichen Wirtschaft, Verkehr, Freiraum, Naherholung und Soziales. Darüber hinaus gilt es die Potentiale des Tourismus stärker zu nutzen, da dieser sich zukünftig maßgeblich als Wirtschaftsfaktor für die Stadt Haßfurt etablieren kann.

Dazu ist eine integrierte Betrachtung der verschiedenen Fachbereiche und Themenfelder erforderlich. Im Planungsprozess muss eine Analyse der Potentiale und Qualitäten, aber auch der Missstände und Problemfelder erfasst und daraus Leitziele für die künftige gesamtstädtische Entwicklung und das Innenstadtkonzept definiert werden. Daher ist die aufeinander aufbauende Erarbeitung des Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes mit Aussagen für die Gesamtstadt und das Innenstadtkonzept notwendig.

Ziel des Stadtentwicklungskonzeptes und damit auch die Fortschreibung der Sanierungsplanung ist eine Inventur der bisherigen Ergebnisse (Evaluation), ggf. die Modifizierung der Ziele, die Festlegung der notwendigen Maßnahmen und die Aktivierung der Eigentümer und der Bürger (Mitwirkungsbereitschaft). Es sollen auch Steuerungsinstrumente zur Stärkung der Innenentwicklung aufgezeigt werden.

Insgesamt geht es um die Schaffung der Voraussetzungen und Nachweise für die Fortführung der Sanierung im neuen Städtebauförderprogramm.

Wesentliches Ergebnis des Entwicklungskonzeptes ist die Darstellung der herausgearbeiteten Potentiale und Nutzungsspektren und die Ziele im Rahmen der Stadtentwicklung. Diese werden im gesamtstädtischen Rahmen mit Handlungsfeldern und für den Innenstadtbereich mit Leitlinien in einem Städtebaulichen Strukturkonzept anschaulich dargestellt.

Die Planungsleistungen umfassen erforderliche Leistungen des Fachbereichs Stadtplanung und die Zusammenführung bzw. Integration erforderlicher Zuarbeit z.B. der Fachbereiche Wirtschaft, Verkehr und Soziales, Bildung etc. Insbesondere bei der Erarbeitung des Dienstleistungs- und Einzelhandelskonzeptes als Leistung des Fachbereichs Wirtschaft ist eine enge Zusammenarbeit, Abstimmung und letztlich Integration in das Städtebauliche Entwicklungskonzept und das Innenstadtkonzept erforderlich.

Obwohl sich die Stadt Haßfurt als gut funktionierende Einkaufsstadt darstellt und der Einzelhandel, auch im Kernstadtbereich noch gut aufgestellt und erfolgreich ist, ist die weitere Sicherung und Stärkung der zentralen Versorgungsfunktion eine permanente Aufgabe. Dabei müssen künftig auch problematische Bereiche, wie die Brückenstraße stärker in das Gesamtgefüge eingebunden und entwickelt werden.

Gute Voraussetzungen für die breite Einbindung von Akteuren sind durch die Organisation der Haßfurter Einzelhändler und Dienstleister im Aktionskreis Haßfurt Aktiv - AHA - gegeben. Dieser Verein engagiert sich sehr stark im Haßfurter Wirtschaftsleben und wird auch von der Stadt Haßfurt intensiv in geplante Entwicklungen einbezogen.

Die Stadt Haßfurt präsentiert sich insgesamt als wirtschaftsstarke Stadt. Damit sind gute Voraussetzungen für die Umsetzung der geplanten Stadtentwicklungs- und Sanierungsmaßnahmen gegeben.

Ziele des ISEK

Das Anliegen des Zentrenprogramms besteht darin, die stadtbaukulturelle Substanz, die städtebauliche Funktionsfähigkeit, die soziale Vitalität und den kulturellen Reichtum der Innenstädte zu erhalten bzw. wiederzugewinnen. Notwendige funktionale und bauliche Anpassungen sind sozialorientiert, stadt- und umweltverträglich zu gestalten.

Ergebnis eines ISEK:

- Räumliche Abgrenzung von Fördergebieten
- Formulierung von Projekt- und Maßnahmenschwerpunkten

Der Einsatz der Fördermittel ist vielfältig möglich:

- Reale, bauliche Maßnahmen (z.B. Abbruch von Gebäuden, Wohnraummodernisierung, Platz- und Straßenraumgestaltung)
- Personelle Maßnahmen (z.B. Projektmanager, Streetworker)
- Organisatorische Maßnahmen (z.B. Leerstandsmanagement, Bürgernetzwerke, Fonds)
- Temporäre Maßnahmen (z.B. Ausstellungen, Events, Konzerte)
- Marketing / mediale Maßnahmen (z.B. Internet-Auftritt, kommunaler Info-Flyer)

Beteiligungsprozess

Die konzeptionelle und integrierte Arbeitsweise bildet bei Stadtentwicklungsprozessen einen besonderen Arbeitsschwerpunkt. Dafür sind entsprechend der Problemfelder geeignete Partner für die Fachdisziplinen Wirtschaft, Verkehr, Tourismus, Bildung und Kultur und die Steuerung des Gesamtprozesses einzubinden.

Ein Einzelhandelskonzept liegt derzeit im Entwurf vor (BBE, Stand: Januar 2012). Dazu erfolgte bereits eine intensive Abstimmung, die städtebauliche Einbindung wird im Rahmen des ISEK erarbeitet. Zusätzlich sollen die Dienstleistungseinrichtungen als wichtige Funktionsschwerpunkte des zentralen Versorgungsbereichs betrachtet und bewertet werden. Dies wird ebenfalls durch BBE erarbeitet.

Zur Optimierung der bestehenden Verkehrssituation in der Innenstadt und der Bewältigung von Problemfeldern, z.B. der Brückenstraße, wird im Rahmen des ISEK ein Verkehrskonzept erarbeitet. Nach einem Angebotsverfahren wurde damit R+T, Darmstadt beauftragt.

Weitere Bausteine für wichtige Themenfelder, z.B. ein Tourismuskonzept werden nach inhaltlicher und thematischer Festlegung der Entwicklungsschwerpunkte im Rahmen des ISEK ergänzend durch entsprechende Fachplanungen durch BBE erarbeitet.

Die inhaltliche Ausrichtung der Sanierungsplanung erfordert eine enge Verzahnung mit der Gemeinwesenarbeit, Bürgerbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit. Im Prozess der Erarbeitung des ISEK erfolgt eine enge Zusammenarbeit mit Schlüsselpersonen und den Gremien der Stadt.

Es wird eine prozessbegleitende Arbeitsgruppe (= Lenkungsgruppe) eingesetzt, in der neben den Auftraggebern / Vertretern der Stadtparlamente auch örtliche Verbände und Schlüsselpersonen eingebunden sind.

Integration in den Planungsprozess – zusammenfassende Darstellung:

-  Vertreter aller wichtigen Gruppierungen des städtischen Lebens -> Lenkungsgruppe
 - Einbindung über gemeinsame Diskussion
 - Teilnahme an Arbeitskreisen
-  Bürgerinnen und Bürger der Stadt Haßfurt
 - Einbindung über Auftaktveranstaltung und
 - Teilnahme an Arbeitskreisen

Die Ergebnisse der Lenkungsgruppensitzungen, der Bürgerveranstaltung und der Arbeitskreise fließen in die weitere Bearbeitung ein.

Die Aufgaben einer Lenkungsgruppe sind:

- Die Lenkungsgruppe begleitet den ISEK-Prozess.
- Die Lenkungsgruppe stimmt die Inhalte ab.
- Die Lenkungsgruppe trifft eine Auswahl von Maßnahmen und legt eine Priorisierung fest.
- Die Lenkungsgruppe entwickelt Handlungsempfehlungen und Beschlussvorlagen für den Stadtrat.
- Die Lenkungsgruppe zieht Bilanz über den Prozess- und Projektfortschritt in der Umsetzung.

Damit können frühzeitig örtliche Interessen und Probleme erkannt und berücksichtigt werden. Zudem wird durch eine solche breitere Verankerung erfahrungsgemäß die Akzeptanz der Vorschläge verbessert und die spätere Umsetzung erleichtert.

Ablaufschema ISEK-Prozess

Lenkungsgruppe, prozessbegleitend mit Vertretern der Stadtverwaltung und der städt. Gremien, RUF, Organisationen, Verbänden, gutachterliche Begleitung	1. Grundlagenermittlung, Abstimmungsgespräche - Ablauf, Ziele	Jan. 2012
	2. Bestandsaufnahme und Bestandsbewertung - Stärken und Schwächen	März/April. 2012
	parallel: Erarbeitung Verkehrskonzept Innenstadt Erarbeitung Tourismus- und Freizeitkonzept, Ergänzung Dienstleistung	Mai/Juni 2012
	3. Sitzung Lenkungsgruppe - Auswertung der Ergebnisse Bestandsanalyse - Auswertung der Ergebnisse Erhebung und Lösungsansätze Verkehrskonzept - Visionen, Ziele, Strategien - Vorbereitung Workshops, Abgrenzung Zentraler Versorgungsbereich, Teilnehmer und Themenspektrum	25.07. 2012
	4. Workshop (Auftaktveranstaltung) für den Zentralen Versorgungsbereich - Info zum Planungsprozess und Evaluation des bisher Erreichten - Entwicklung und Stärkung Handel und Dienstleistung - Tourismus, Freizeit, Gastronomie - Verkehrskonzeption	20.09.2012
	5. Durchführung von Arbeitskreisen, moderiert zu städtebaulichen und ökonomischen Themen	Oktober 2012
	6. Sitzung Lenkungsgruppe - Auswertung der Ergebnisse der Workshops und der ggf. ergänzenden Arbeitsgruppensitzungen - Zusammenfassung Visionen, Ziele, Strategien - Abgrenzung Zentraler Versorgungsbereich	Okt./Nov. 2012
	7. Erarbeitung Leitbild und Rahmenplan mit Zusammenführung der Themen Handels- und DL-Entwicklung, Verkehrskonzept, Tourismus, Freizeit, Gastronomie - Auswertung der Ergebnisse der Workshops und der Arbeitskreissitzungen - Zusammenfassung Visionen, Ziele, Strategien, Abgrenzung ZVB	Nov./Dez. 2012/13
	Erarbeitung Integriertes Handlungsprogramm Maßnahmenkonzept, Umsetzungskonzept, Konzept zur Evaluation	Dez./Jan. 2013
	8. Sitzung Lenkungsgruppe - Auswertung, Korrekturen, Anregungen etc., Maßnahmen, Prioritäten etc. - Vorbereitung Bürgerinfo Zentraler Versorgungsbereich	Jan. 2013
	9. Vorstellung des Konzeptentwurfs im Stadtrat Leitlinien der Innen-/ Stadtentwicklung	Februar 2013
10. Abschlussveranstaltung für Bürger im ZVB Ergebnisse Entwicklungskonzept, Maßnahmen, Prioritäten	Febr./März 2013	
11. Fertigstellung des Entwicklungskonzepts	März 2013	

1. Gesamtstädtische Betrachtung einer Kleinstadt im ländlichen Raum

Was prägt die Stadt Haßfurt?

Wie stellt sich die Stadt Haßfurt dar?

Welche Trends haben Einfluss auf die Entwicklung der Stadt Haßfurt?

1.1 Die Stadt und die Region

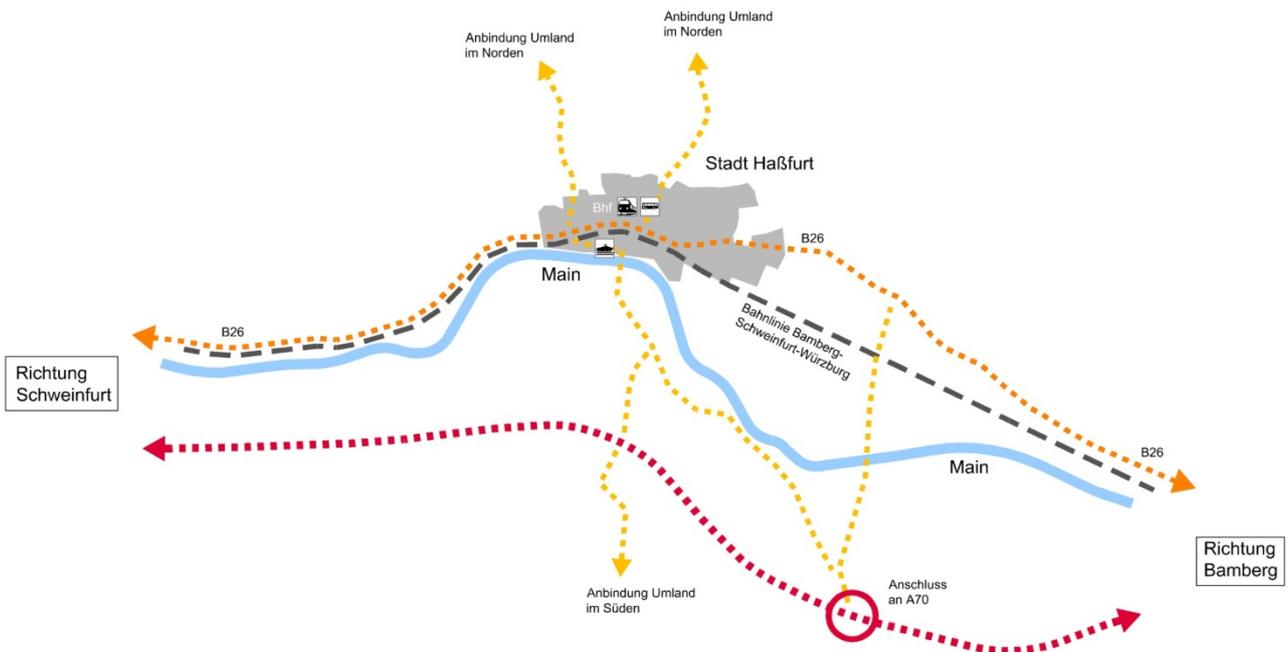
Siedlungs- und Verkehrsraum

Die Stadt Haßfurt, Kreisstadt des Landkreises Haßberge im Regierungsbezirk Unterfranken liegt im Maintal zwischen Schweinfurt (Distanz ca. 22 km) und Bamberg (Distanz ca. 34 km). Gerade zum Verdichtungsraum Schweinfurt sind starke, meist arbeitsmarktbezogene Verflechtungen zu verzeichnen.

Haßfurt ist über die Bundesstraße B26, die direkt durch Haßfurt verläuft und den Anschluss an die Autobahn A70 südlich der Stadt sehr gut an das überregionale Verkehrsnetz angeschlossen. Die Gemeinden und Städte im Norden bzw. im Süden sind über die Staatsstraßen St2275 und St2276 erreichbar.

Zudem verfügt Haßfurt über einen guten Anschluss an den ÖPNV. Insgesamt werden fünf Buslinien angeboten, die Haßfurt mit Schweinfurt und den kleineren Städten/Gemeinden im Umland verbinden. Die Nahverkehrszüge der Deutschen Bahn (Bahnverbindung Bamberg-Schweinfurt-Würzburg) verkehren regelmäßig bis zu zweimal pro Stunde.

Aufgrund der direkten Lage am Main verfügt Haßfurt über eine Anlegestelle für die Fracht- und Personenschifffahrt auf der Großschiffahrtsstraße Rhein-Main-Donau.

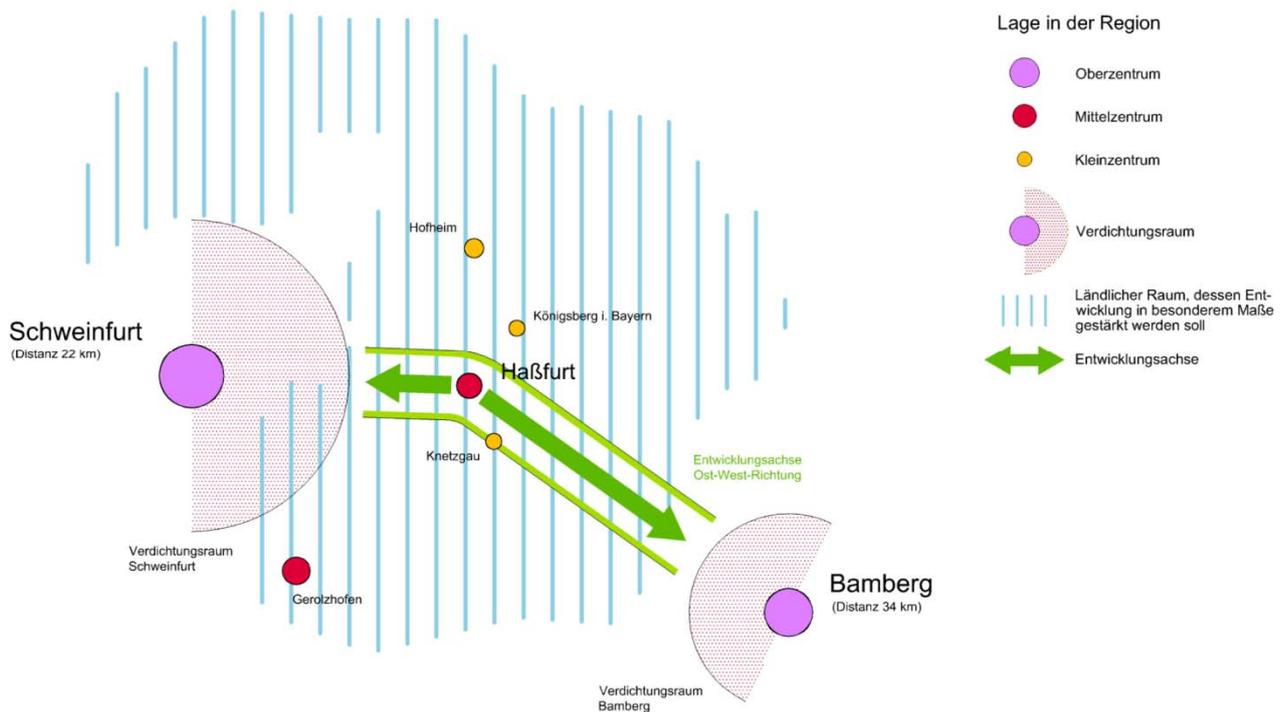


Quelle: FP 7, eigene Darstellung

Einbindung in den Regionalplan

Haßfurt wird im Regionalplan der Region Main-Rhön als Mittelzentrum ausgewiesen und liegt auf einer über-regionalen Entwicklungsachse zwischen den Oberzentren Schweinfurt und Bamberg. Vor allem zum Verdichtungsraum Schweinfurt bestehen starke, arbeitsmarktbezogene Verflechtungen..

Aufgrund der Einstufung als Mittelzentrum ist Haßfurt Standort von Anlagen und Einrichtungen, die der sozialen, administrativen, kulturellen und materiellen Versorgung dienen und stellt einen wichtigen regionalen Wohn- und Arbeitsplatzstandort dar.



Grafik: FP 7, eigene Darstellung

Naturräumliche Einbindung

Das Stadtgebiet Haßfurts liegt am Ostrand der „Mainfränkischen Platten“ im Übergangsbereich zum „Keuper-Lias-Land“ und wird von Ost nach West vom Maintal durchlaufen.

Die Gemarkung der Stadt Haßfurt befindet sich überwiegend im Naturraum „Haßberge-Vorland“; im Osten werden die Ausläufer der „Haßberge“ tangiert, im Westen schließt sich das „Hesselbacher Waldland“ an.

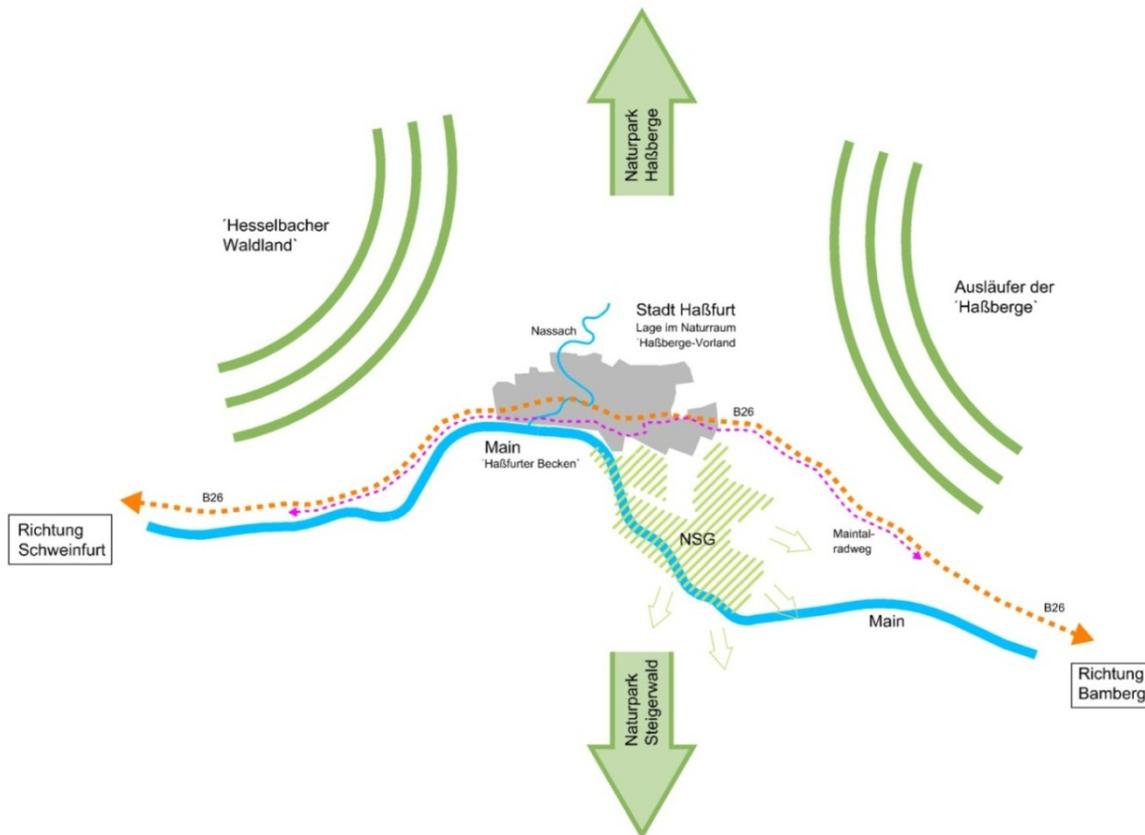
Der Talraum des „Haßberge-Vorlands“ ist nach Norden hin deutlich erweitert, das sogenannte „Haßfurter Becken“. Dieses bietet aufgrund des meist flachwelligen Reliefs günstige Erzeugungsbedingungen für die Landwirtschaft sowie günstige topografische Voraussetzungen im Hinblick auf Wohn- und Gewerbeansiedlungen. Im „Haßfurter Becken“ wird daher überwiegend eine intensive Landwirtschaft betrieben (Reduzierung der ökologischen Artenvielfalt) und eine recht hohe Siedlungsdichte von über 240 Einwohnern je km² erreicht.

Trotz gravierender ökologischer Veränderungen in den Auenbereichen durch die intensive Landbewirtschaftung und den Ausbau des Mains zu einer europäischen Wasserstraße sind wertvolle Landschaftsbestand-

teile (Buhnenfelder, Altwässer, Feuchtbiotope) erhalten geblieben. Die Mainaue bei Augsfeld –ein zentraler Teil des Naturschutzgebietes Maintalbereich von Haßfurt bis Zeil / Sand am Main mit seinen zahlreiche Baggerseen, Altmainarmen und Mainbuhenteichen (2011)- stellt ein bedeutendes Brut-, Mauser- und Rastgebiet dar für wild lebende und an Wasser / Schilf gebundene Vogelarten dar -> wichtiges großflächiges `Trittbrettbiotop`.

Neben diesen wertvollen Landschaftsbestandteilen im Mainauenbereich erhöhen nachfolgend aufgelistete Bereiche des Haßfurter Stadtgebietes den ökologischen und Erholungswert der Landschaft:

- Trockenhänge in Nähe des Haßbergtraufs mit kleinteiligen, überlagernden Nutzungen
- Täler der Wässernach und Nassach mit ihren Seitentälern (Grünlandnutzung)
- Waldflächen im Westen des Stadtgebiets (überwiegend Laubmischwald mit hohem Eichenanteil).



Grafik/Fotos: FP 7, eigene Darstellung



Wasser- und Gewässerschutz

Das größte Fließgewässer innerhalb des Haßfurter Stadtgebietes ist der Main (Gewässer I. Ordnung). Dieser fließt aufgrund des Ausbaus zur Schifffahrtsstraße und aufgrund von Hochwasserregulierungen (Staustufen) nicht mehr in seinem natürlichen Flussbett. Das geringe Gefälle des Mains hat bei Hochwasser Überschwemmungen in den Auenbereichen zur Folge, so dass beiderseits des Flusses größere Überschwemmungsgebiete festgesetzt wurden. Wichtigste Nebengewässer sind die Wässernach und die Nassach (Gewässer II. Ordnung), deren Talbereiche ebenfalls hochwassergefährdet sind.

Die Auenbereiche des Mains und seiner Nebengewässer sollten künftig aus Gründen des Gewässerschutzes von Bebauung freigehalten werden und einer Grünlandnutzung vorbehalten bleiben.

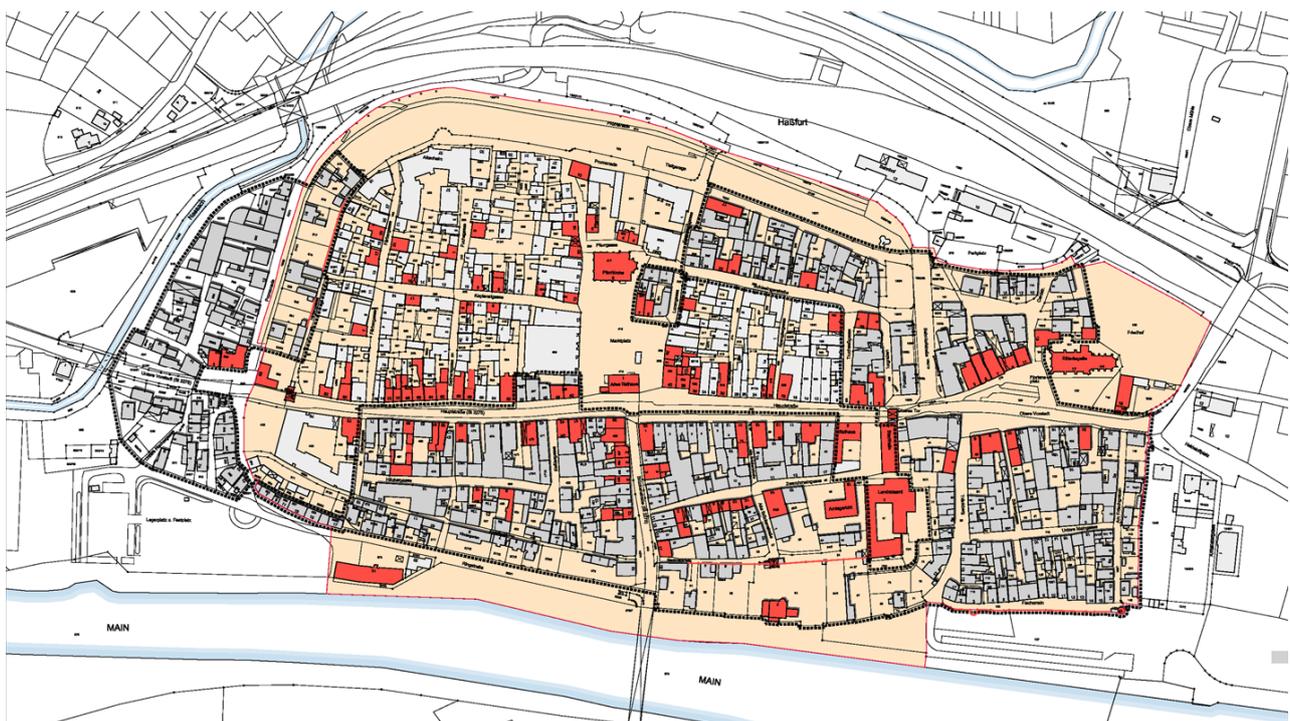
Der Hauptgrundwasserstrom im Maintal verläuft von Osten nach Westen und dient der Stadt Haßfurt als Trink- und Brauchwasserreservoir. Die Grundwasserströme des Wässernach- und Nassachtales fließen von Norden in den Maintal-Grundwasserhauptstrom. Die Kiese und Sande des Maintals sowie die kiesig-sandigen Talfüllungen der Wässernach und der Nassach stellen ergiebige Grundwasserspeicher mit relativ hohem Grundwasserspiegel dar. In den anstehenden Gesteinen des Keuper- und Muschelkalkbereiches sind dagegen kaum Grundwasservorräte vorhanden.

Die Qualität des oberflächennahen Grundwassers in den Mainauen ist aufgrund verschiedener Umwelteinflüsse erheblich beeinträchtigt, so dass zur Trinkwassergewinnung relativ aufwendige Aufbereitungsmaßnahmen erforderlich sind.

1.2 Die Stadt und ihre Prägungen

Stadtstruktur

Die Haßfurter Altstadt ist in ihren Grundstrukturen der historischen Baustruktur noch gut erhalten und der charakteristische und einprägende Stadtgrundriss noch sehr gut ablesbar.



Grafik: FP 7, eigene Bearbeitung

Dem eigentlichen Stadtkern sind im Westen die untere Vorstadt und im Osten die Obere Vorstadt mit der Ritterkapelle vorgelagert.

Trotz der Entwicklung von einer ehemaligen würzburgerischen Amtsstadt zu einem modernen Arbeits-, Verwaltungs- und Versorgungszentrum für das Umland ist die Stadt Haßfurt im Stadtgrundriss noch als Ensemble zu erfassen.

Es ist eine hohe Anzahl an historischer Bausubstanz und Baudenkmalen zu verzeichnen, über fast die gesamte Altstadt ist ein Ensembleschutz gelegt worden. Damit erhält Haßfurt eine Qualität und Wertigkeit, die sie deutlich von anderen Städten abhebt.

Der Modernisierungsbedarf bei den Baudenkmalen ist jedoch z.T. noch erheblich.



Fotos: FP 7

Erschließungsstruktur

Das vorhandene Straßennetz bietet grundsätzlich eine gute Erschließung, mit einer guten regionalen und überregionalen Verkehrsanbindung. Die Nordtangente (B26) entlastet die Innenstadt maßgeblich vom Durchgangsverkehr in Ost-West-Richtung. Ergänzt durch verkehrslenkende Maßnahmen südlich von Haßfurt ist in der Innenstadt kaum Schwerverkehr zu verzeichnen.

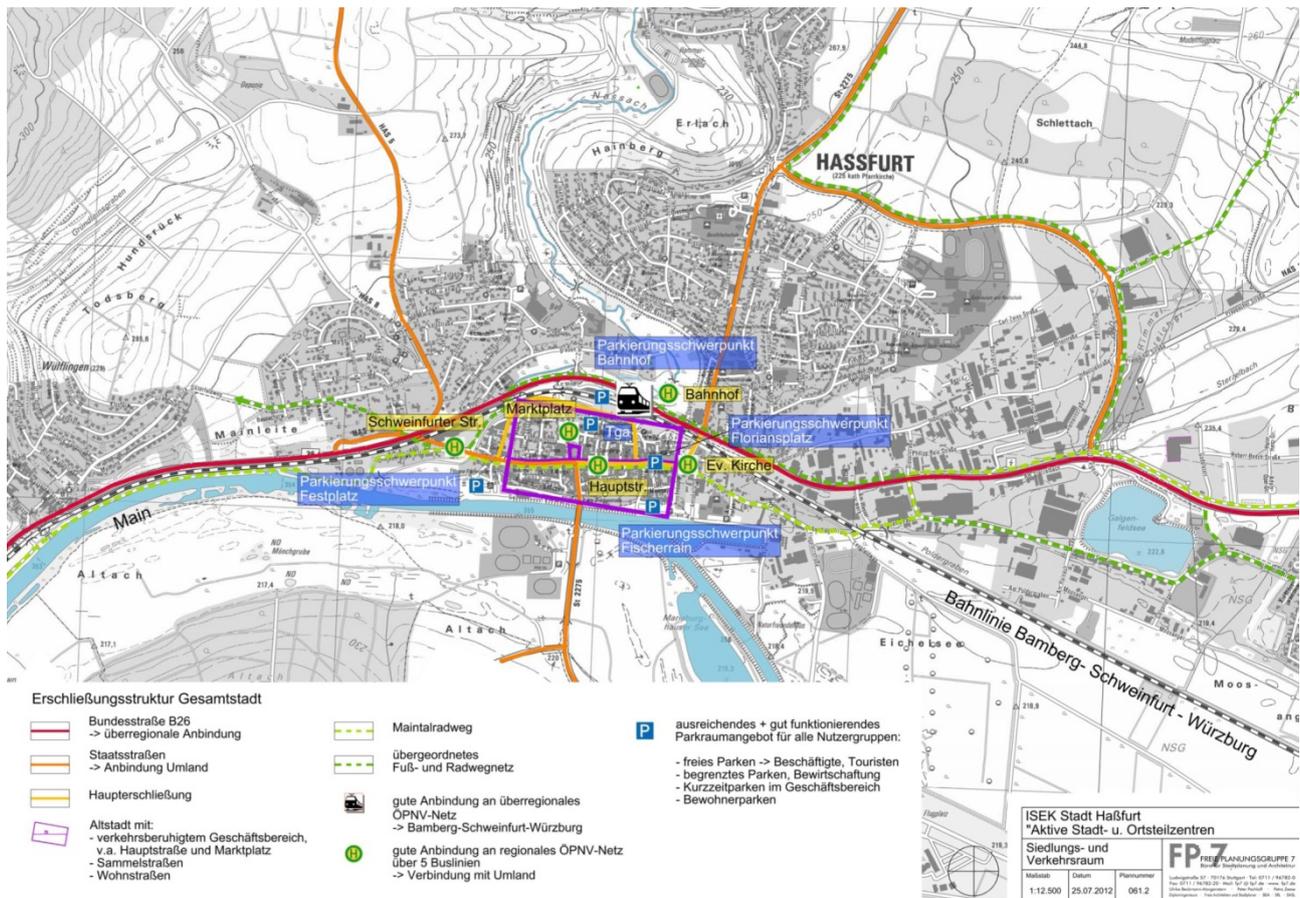
Es ist eine gute Anbindung des Umlandes über klassifizierte Straßen gegeben, ebenso eine gute Anbindung an das regionale (Bus) und überregionale (Bahn) ÖPNV-Netz gegeben.

Das Straßennetz im Altstadtbereich folgt einer klar erkennbaren Hierarchie.
Das Angebot an Großparkplätzen um den Altstadtbereich ist ausreichend und funktioniert gut.

Desweiteren sind gute Voraussetzungen für Fußgänger und Radfahrer vorhanden:

- > kompakte Innenstadt, kurze Wege
- > touristisches Potenzial (Maintalradweg, historischer Stadtkern, Naherholung).

Die Geschäfte in der Innenstadt und die Gewerbegebiet sind überwiegend direkt anfahrbar.

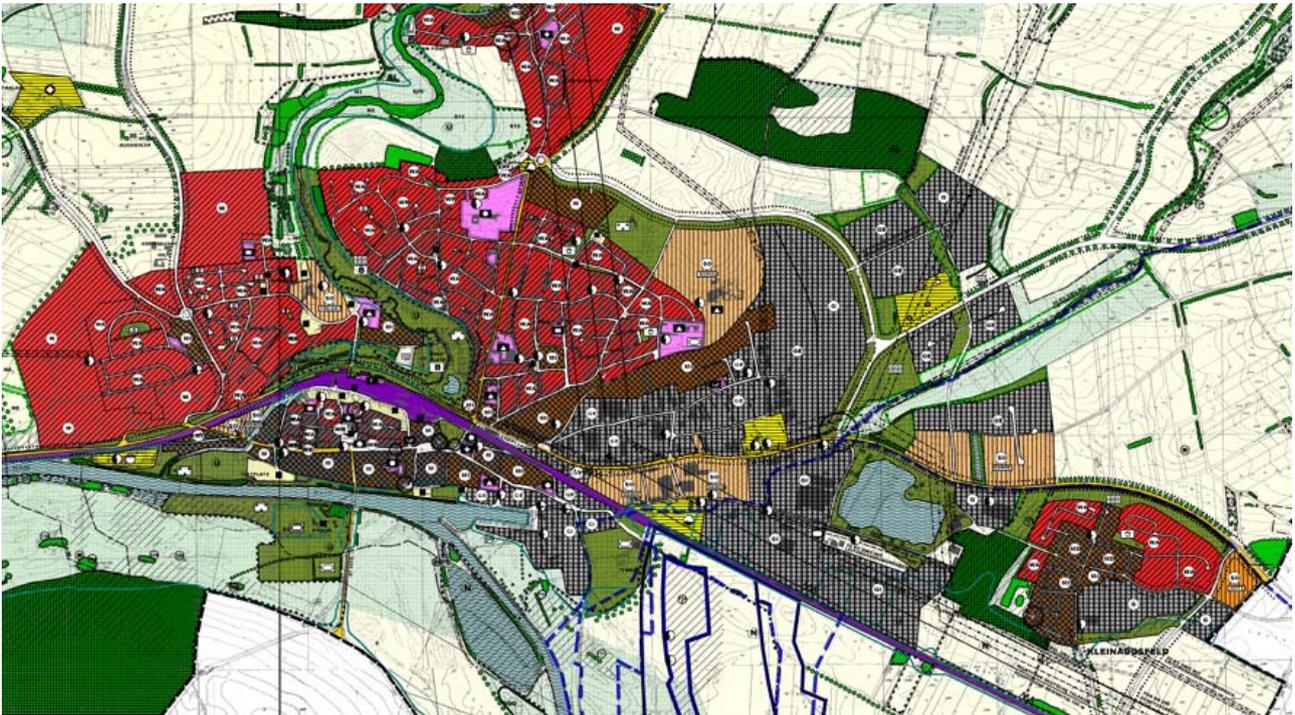


Nutzungsgefüge

Mit dem 2. Änderungsverfahren von 2006 erstreckt sich der Flächennutzungsplan auf das gesamte Gebiet der Stadt Haßfurt. Auf der Ebene der Flächennutzungsplanung soll den regionalplanerischen Zielen unter Nutzung der vorhandenen Entwicklungspotenziale entsprochen werden.

Für die wohnbauliche Entwicklung bedeutet dies eine Konzentration der Wohnsiedlungstätigkeit in der Kernstadt und eine Weiterentwicklung der einzelnen Stadtteile gemäß des örtlichen Bedarfs. Umfangreiche Reserveflächen sind noch im Westen des Kernstadtbereichs (ca. 33 ha) sowie im Nordwesten der Kernstadt durch eine Erweiterung des Baugebietes „Oberes Wehrlein, Distelfeld“ (ca. 12,6 ha) vorhanden.

Die im gültigen Flächennutzungsplan ausgewiesenen gewerblichen Bauflächenreserven sind weitgehend erschöpft, so dass im Rahmen des 2. Änderungsverfahrens in größerem Umfang neue gewerbliche Bauflächen vorgesehen wurden. Dies sind im Wesentlichen die bisher landwirtschaftlich genutzten, östlich der Osttangente gelegenen Flächen. Ziel ist eine langfristige Konzeption für die zukünftige gewerbliche Entwicklung der Stadt Haßfurt. Die Entwicklung von Bebauungsplänen und die konkrete Erschließung sollen bedarfsorientiert und schrittweise erfolgen.



Quelle: Flächennutzungsplan, 2. Änderung Stadt Haßfurt, 2001

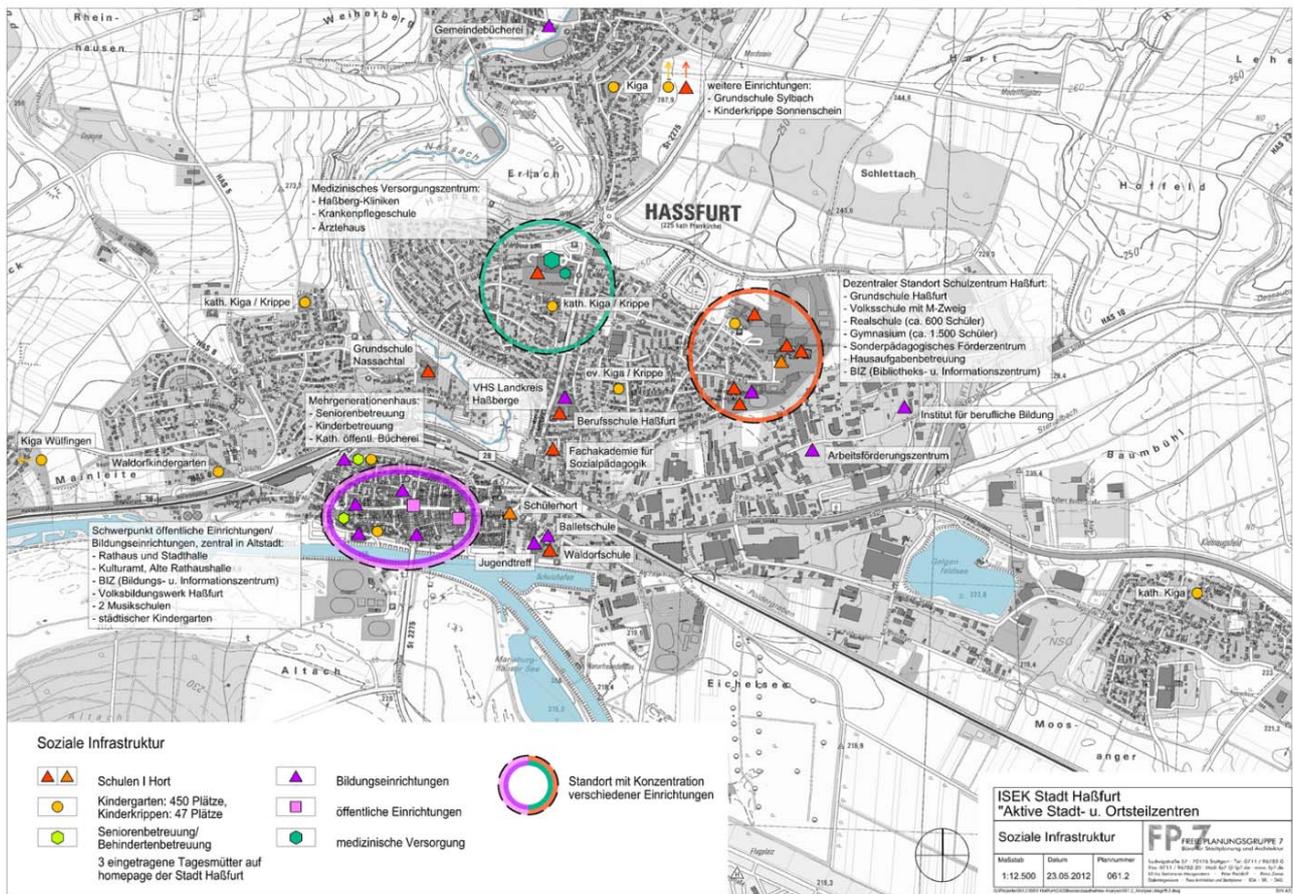
Die Stadt Haßfurt ist bestrebt durch die Schaffung eines vielfältigen Arbeitsplatzangebotes im produzierenden Gewerbe und im Dienstleistungsbereich die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit zu stärken. Mit dem Ausbau und einer attraktiveren Gestaltung der Infrastruktur im Sport-, Freizeit-, Kultur- und Einzelhandelsbereich wird eine Stärkung des Fremdenverkehrs angestrebt.

Soziale Infrastruktur

Bildungs- und Betreuungseinrichtungen / medizinische Versorgung:

- Es ist ein gutes Angebot an Kindergartenplätzen, auch in den einzelnen Stadtteilen vorhanden
-> dieses gilt es langfristig zusichern!
- Für Kinder von 1-3 Jahren wurden in den letzten Jahren Krippenplätze geschaffen und ein Verzeichnis von eingetragenen Tagesmüttern auf homepage der Stadt eingerichtet
-> dennoch ist ein zusätzlicher Bedarf vorhanden!
- Das Bildungsangebot ist ausreichend und vielfältig. Die Bildungseinrichtungen konzentrieren sich bis auf die Grundschule in Sylbach auf den zentralen Stadtbereich bzw. im Schulzentrum Haßfurts. Das Schulzentrum ist verkehrlich gut angebunden, befindet sich aber in einer Randlage.
- Die Senioren sind über 2 Einrichtungen gut im Altstadtbereich gut integriert
-> In diesem Bereich ist aufgrund des demografischen Wandels ein steigender Bedarf an neuen Wohnformen wie Mehrgenerationenwohnen zu erwarten!
- Die öffentlichen Einrichtungen und die Bildungseinrichtungen konzentrieren sich im zentralen Altstadtbereich
-> Dies bindet die Bürger an die Stadt und sorgt für Frequenz in der Stadt!
- Es ist eine gute medizinische Versorgung mit den Haßberge-Kliniken, die auch über die Stadtgrenze hinaus bekannt sind und dem Ärztehaus gegeben.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die Stadt Haßfurt einen guten Standard bei der sozialen Infrastruktur aufweist.



Kulturelle Vielfalt

Die kulturelle Vielfalt, aber auch die Qualität und die oft hochkarätige Besetzung bei den Veranstaltungen/ Aufführungen in der Stadt Haßfurt ist beeindruckend. Dies lockt auch zahlreiche ortsfremde Besucher nach Haßfurt.

Es ist ein außerordentlich großes Engagement seitens der Verwaltung, aber auch von kleinen Vereinen und Ehrenamtlichen zu verzeichnen.



Tourismus-Freizeit-Sport

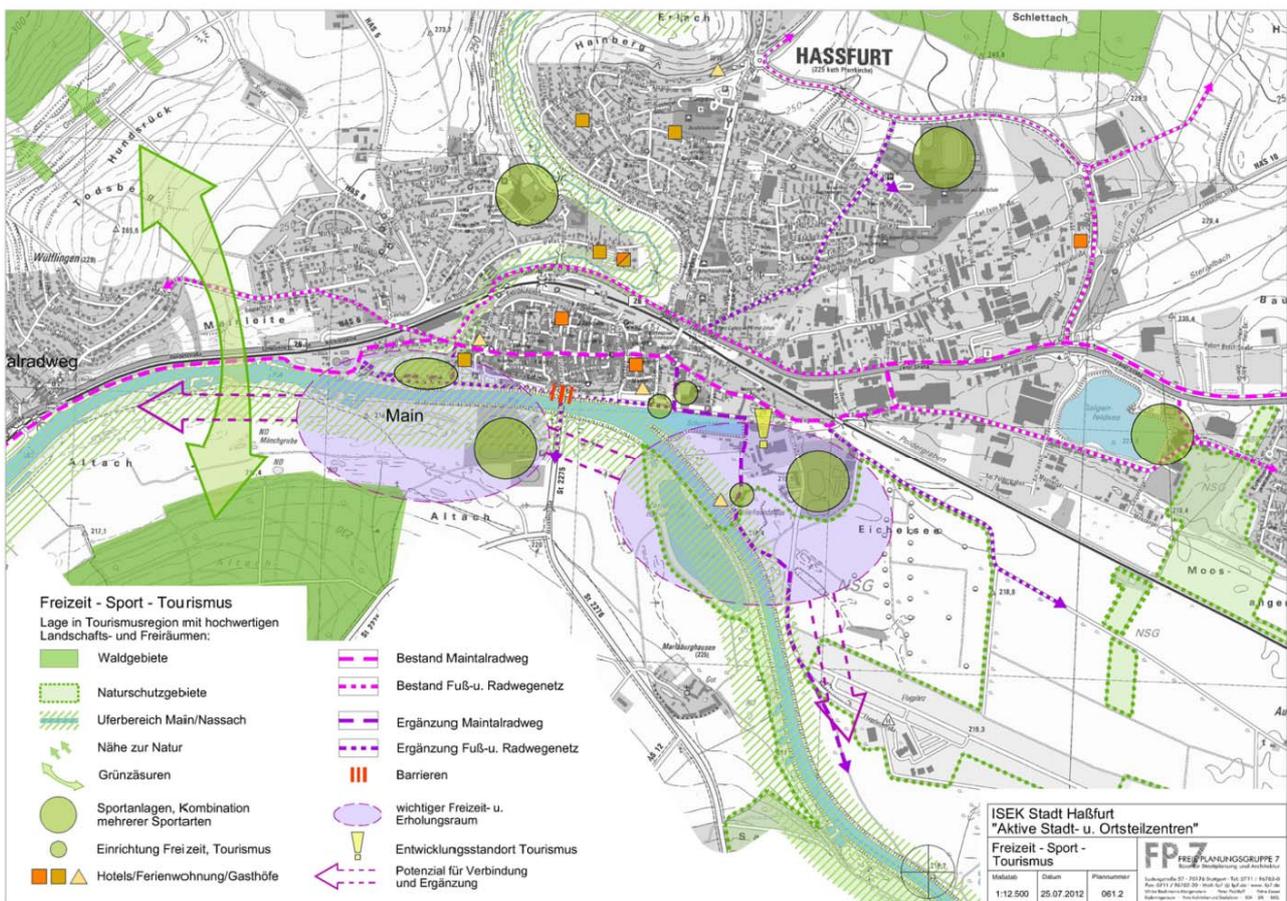
Die naturräumlichen und kulturellen Vorzüge der Stadt Haßfurt bieten eine sehr gute Plattform für die Entwicklung des Tourismus. Dazu zählen:

- Der Naturpark Haßberge und der Steigerwald.
- Die historische Altstadt mit den vielfältigen Sehenswürdigkeiten, u.a. mit Ritterkapelle, Stadt- und Rathaushalle.
- Der Maintalradweg, der durch die historische Altstadt verläuft und ein großes Potenzial für den wachstumsstarken Fahrradtourismus in Haßfurt darstellt.

Für die Ausschöpfung dieses Potenzials ist:

- ein ergänzendes Radwegeangebot am Main entlang durch die wertvollen Naturschutzgebiete (so sensibel wie möglich) sowie
- eine Ergänzung/Aufwertung der Fuß- und Radwegeverbindungen im Sinne der Netzergänzung bzw. zum Lückenschluss anzustreben.
- Das Gastgewerbe ist das Kernstück der touristischen Infrastruktur, welches gegenwärtig jedoch nicht den Anforderungen des touristischen Marktes gerecht wird. Sowohl in der Quantität als auch in der Qualität weisen die Beherbergungs- und Gastronomiebetriebe Defizite in unterschiedlicher Ausprägung auf.

Ein weiterer wichtiger Bestandteil im städtischen Leben in Haßfurt ist der Freizeit- und Sportsektor:



- Es gibt mehrere Sportanlagen, in denen unterschiedliche Sportarten miteinander kombiniert werden.
- Gerade die Einbindung in Vereinsstrukturen ist wichtig für die Identifikation.
- Die Sportangebote sind überwiegend, bis auf das Freizeitbad, die angegliederte Eissporthalle sowie die Schulsportanlagen südlich der Altstadt in Mainnähe angesiedelt.
- Das Angebot wird ergänzt durch Einrichtungen im Sektor Freizeit und Tourismus wie z.B. Festplatz, Jugendtreff, Naturfreundehaus, Schiffsanlegestelle.
- Der Fahrradtourismus ist durch den Maintalradweg, der durch die Altstadt verläuft, eingebunden.
Wünschenswert wäre:
 - > ein ergänzendes Radwegeangebot am Main entlang durch die wertvollen Naturschutzgebiete (so sensibel wie möglich)
 - > eine Ergänzung / Aufwertung der Fuß- und Radwegeverbindungen im Sinne einer Netzergänzung bzw. Lückenschluss.
- Der vielfältigen touristischen Infrastruktur steht ein eher zurückhaltendes Angebot im Gastgewerbe gegenüber:
 - > Es besteht ein offensichtliches Interesse, diesen Bedarf umfassender abzudecken!

Der Schwerpunkt im Tourismus/Sport/Freizeit-Bereich liegt eindeutig im Süden der Altstadt; hier besteht noch Ausbau und Weiterentwicklungspotenzial!

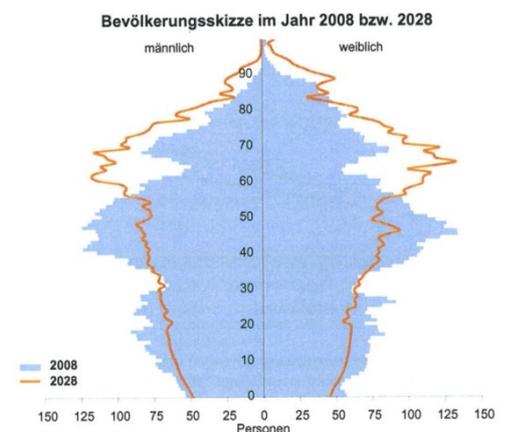
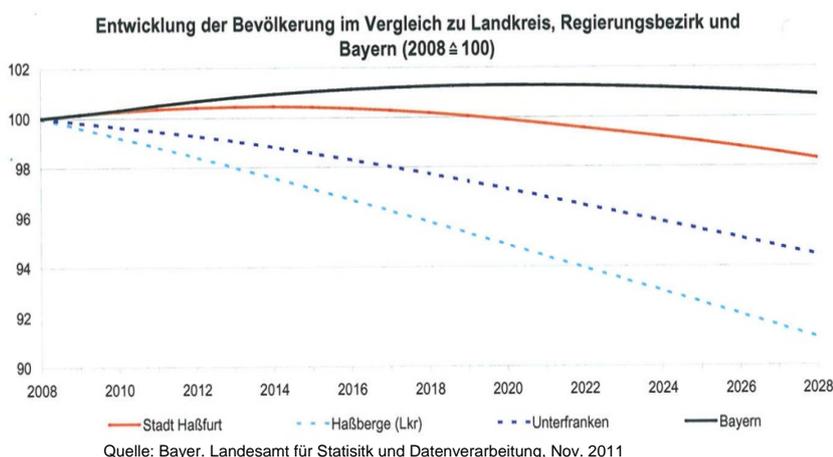
2. Soziodemografische/-ökonomische Rahmenbedingungen

2.1 Bevölkerung/Demografie

Die Bevölkerung Bayerns bleibt nach aktuellen Vorausberechnungen des Bayerischen Landesamtes für Statistik und Datenverarbeitung bis zum Jahr 2028 weitgehend stabil. Im Jahr 2019 wird der Scheitelpunkt der Bevölkerungsentwicklung erreicht, in den darauffolgenden Jahren muss mit einer langfristigen Abnahme gerechnet werden.

Es bestehen jedoch erhebliche regionale Unterschiede der demografischen Entwicklung. Der Regierungsbezirk Oberbayern kann mit einer Bevölkerungszunahme in den nächsten Jahren rechnen. Die nord- und ost-bayerischen Kreise sind von einem starken Rückgang der Bevölkerung betroffen; die Regierungsbezirke Oberfranken, Unterfranken und Oberpfalz verzeichnen schon seit Jahren rückläufige Bevölkerungszahlen.

Die Einwohnerzahl der Stadt Haßfurt ging in den letzten zehn Jahren nur geringfügig um 0,1% zurück; damit liegt der Bevölkerungsrückgang Haßfurts deutlich unter dem des Landkreises Haßberge und der Region um Haßfurt. Im Zeitraum bis 1919 wird der Stadt Haßfurt eine gleichbleibende Bevölkerungszahl vorausgesagt. Anschließend ist ein leichter Bevölkerungsrückgang prognostiziert, d.h. der Geburtenrückgang kann nicht durch Zuwanderung ausgeglichen werden.



Die Folgen des demografischen Wandels zeigen sich in der Veränderung des Altersaufbaus in allen Teilräumen und werden in den kommenden Jahren deutlich zunehmen.

Die Tendenzen im demografischen Wandel spiegeln sich schon heute in der Bevölkerungsstruktur Haßfurts wieder. Der Anteil der Altersgruppe der 0 bis 29-Jährigen nimmt einen Anteil von 32% ein, die Altersgruppe der 30 bis 65-Jährigen ist mit knapp 68% vertreten.

Diese Veränderungen in der Altersstruktur werden sich in den kommenden Jahren weiter verstärken. Im Jahr 2025 wird der Anteil der über 65-Jährigen in Haßfurt bereits 25% erreicht haben, der Anteil der Kinder und Jugendlichen wird von heute 19% auf 16% zurückgehen.

Im Gesamtvergleich wird die Stadt Haßfurt jedoch weniger von einer „Überalterung“, betroffen sein als der Bundesdurchschnitt.

Schlussfolgerungen:

- > Verschiebung bei der Bedarfsentwicklung an Wohnraum, d.h. der Bedarf an Altenwohnungen und Pflegeplätzen wird zunehmen,
- > Tendenz: - Rückgang des Bedarfs an Kleinkindbetreuung
- Rückgang der Klassenstärken (abnehmender Lehrerberdarf)
- > Konzentration von Versorgungseinrichtungen und der Infrastruktur wird immer wichtiger (kurze Wege, attraktive Angebote etc.),

2.2 Arbeitsmarkt

Die Arbeitslosigkeit des Landkreises Haßberge liegt deutlich unter dem Bundesdurchschnitt von 7,0% und knapp unter dem bayerischen Durchschnitt von 3,5%. Auch die Arbeitslosenquoten den anderen Landkreise der Region befinden sich im bayerischen Durchschnitt oder liegen knapp drunter; die höchsten Arbeitslosenquoten weisen die kreisfreien Städte Schweinfurt und Bamberg auf.

Arbeitslosigkeit in ausgewählten Landkreisen

Gebietseinheit	Arbeitslosigkeit 2011 in%
Haßberge, Landkreis	3,0
Bad Kissingen, Landkreis	4,1
Rhön - Grabfeld, Landkreis	2,9
Schweinfurt, Landkreis	2,7
Schweinfurt, Stadt	6,7
Bamberg, Landkreis	2,7
Bamberg, Stadt	4,6
Bayern	3,5
Deutschland	7,0

Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Stand: Juni 2011), Grafik BBE Handelsberatung GmbH

Die Pendler stellen ein wichtiges Potenzial für den Einzelhandel dar. Es ist folgende Pendlersituation in der Region zu verzeichnen:

- Die Unter- und Kleinzentren am Main verlieren Pendler an die Mittel- und Oberzentren.
- Ein deutlicher Pendlerüberschuss ist lediglich bei den Städten Schweinfurt, Bamberg und Bad Kissingen vorhanden.

Bei der Stadt Haßfurt übertrifft die Zahl der Einpendler die Zahl der Auspendler um 1.550, bezogen auf die Einwohnerzahl ist das ein Plus von 11,6%. Die Stadt Haßfurt ist eine klassische Einpendlergemeinde mit einem zusätzlichen Kaufkraftpotenzial aus den umliegenden Städten und Gemeinden.

Die Stadt Haßfurt stellt demnach einen wichtigen Arbeitsstandort für das ländlich geprägte Umland dar.

Pendlerbewegungen in der Region (Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Stand: Juni 2011), Grafik BBE Handelsberatung GmbH)

Gebietseinheit	Pendlersaldo 2010	Pendlersaldo/Bevölkerung
Haßfurt, Stadt	1.550	11,6%
Zeil am Main, Stadt	-666	-11,7%
Ebelsbach	-884	-23,3%
Hofheim, Stadt	-3	-0,1%
Königsberg i.Bay., Stadt	217	5,9%
Knetzgau	-880	-13,9%
Eltmann, Stadt	-11	-0,2%
Bad Kissingen, Stadt	3.865	18,6%
Bamberg, Stadt	25.109	35,9%
Schweinfurt, Stadt	33.187	62,1%

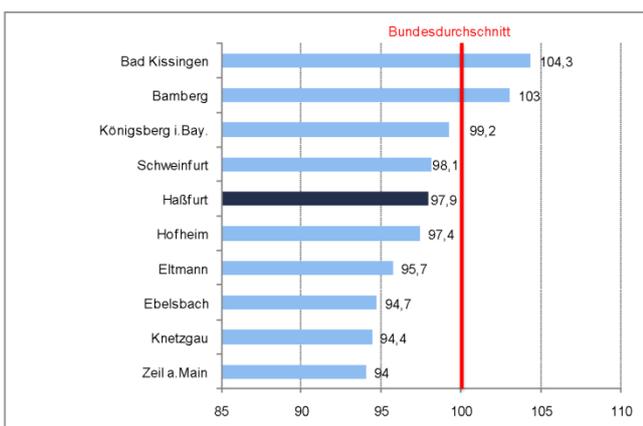
2.3 Wirtschaftsstruktur

Ein weiterer wichtiger Baustein ist die Betrachtung des einzelhandelsrelevante Kaufkraftniveaus, das durch die Einkommensverhältnisse der Bevölkerung bestimmt wird. Damit spiegelt sie die Wirtschaftskraft einer Stadt/Region wieder.

Die Kennzahl gibt das verfügbare Netto-Einkommen pro Einwohner im Verhältnis zum Gesamteinkommen der BRD (=100%) an, das für die Ausgaben im Einzelhandel zur Verfügung steht.

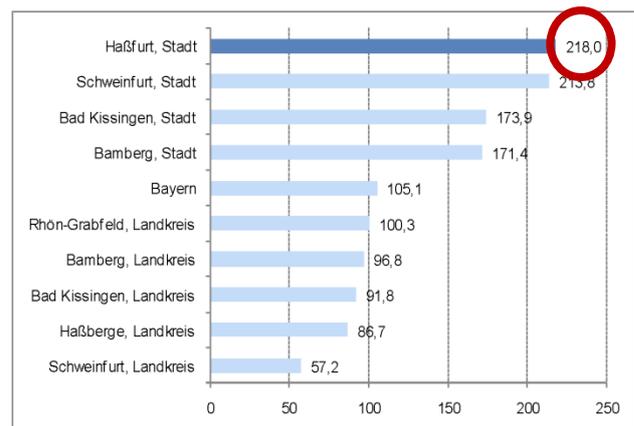
Aus nachfolgender Tabelle wird offensichtlich, dass die einzelhandelsrelevante Kaufkraft der Region mehrheitlich (bis auf die Städte Bad Kissingen und Bamberg) unter dem deutschen Durchschnitt liegt. Die einzelhandelsrelevante Kaufkraft der Stadt Haßfurt beträgt 97,9 und weist damit eine leicht unterdurchschnittliche Kaufkraft auf.

Einzelhandelsrelevanten Kaufkraftkennziffer 2012



Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Stand: Juni 2011), Grafik BBE Handelsberatung GmbH

Zentralitätskennziffer 2010



In diesem Zusammenhang ist die Einzelhandelszentralität, d.h. das Verhältnis von einzelhandelsrelevanter Kaufkraft zu getätigten Umsätzen vor Ort zu sehen.

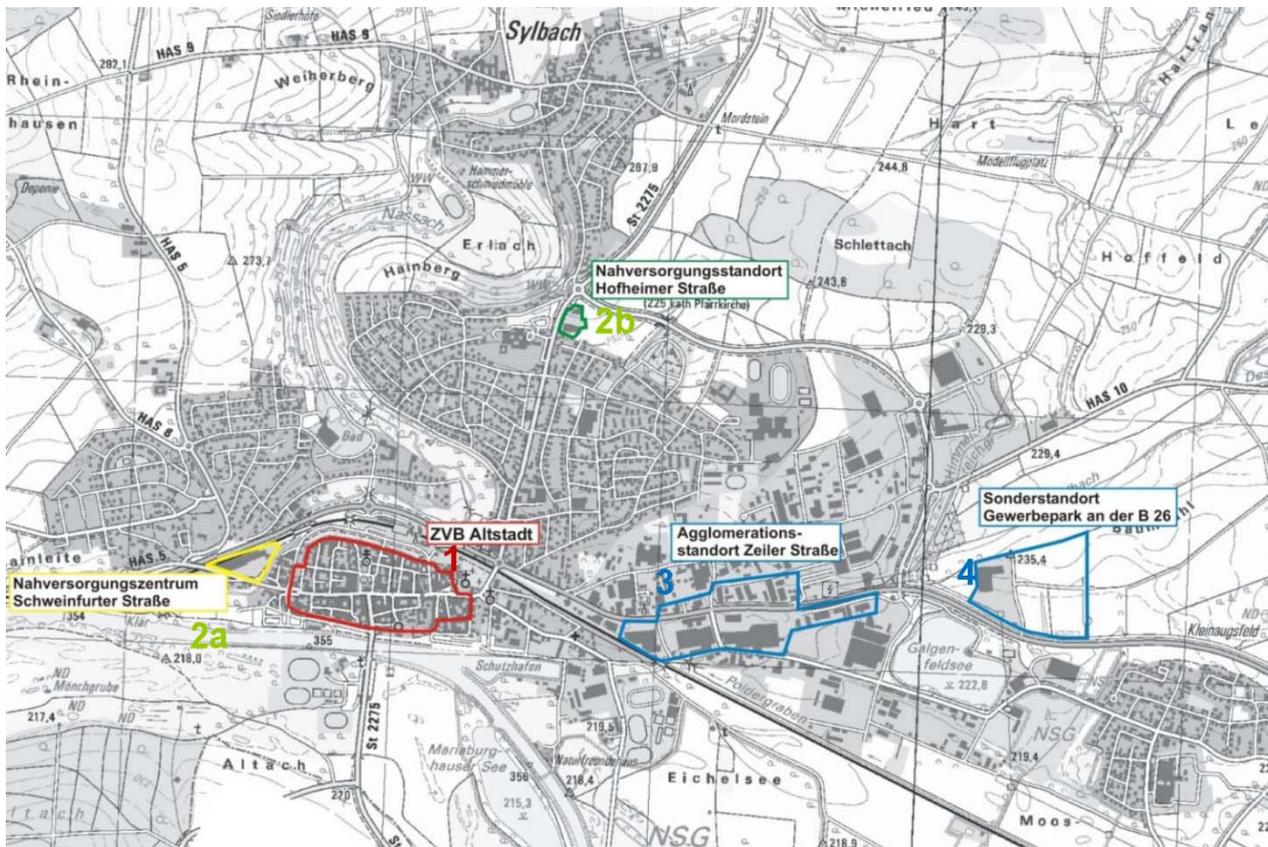
Die Mittel- und Oberzentren in der Region weisen eine hohe Einkaufszentralität auf und haben demnach eine wichtige Versorgungsfunktion für das ländlich geprägte Umland. In diesem Städtevergleich weist die Stadt Haßfurt die höchste Einzelhandelszentralität in der Region auf; sie gewinnt Kaufkraft aus den umliegenden Landkreisen bzw. kreisfreien Städten.

Grundsätzlich kann der Haßfurter Einzelhandel nach drei Lagetypen dargestellt werden:

- Innenstadt Haßfurt
- integrierte Lagen/Streulagen: Bereiche außerhalb der Innenstadt, die in Siedlungsgebiet integriert sind oder an solche anschließen (Nahversorgungs- und Agglomerationsstandorte)
- nicht integrierte Lagen/Gewerbegebiete (Sonderstandorte)

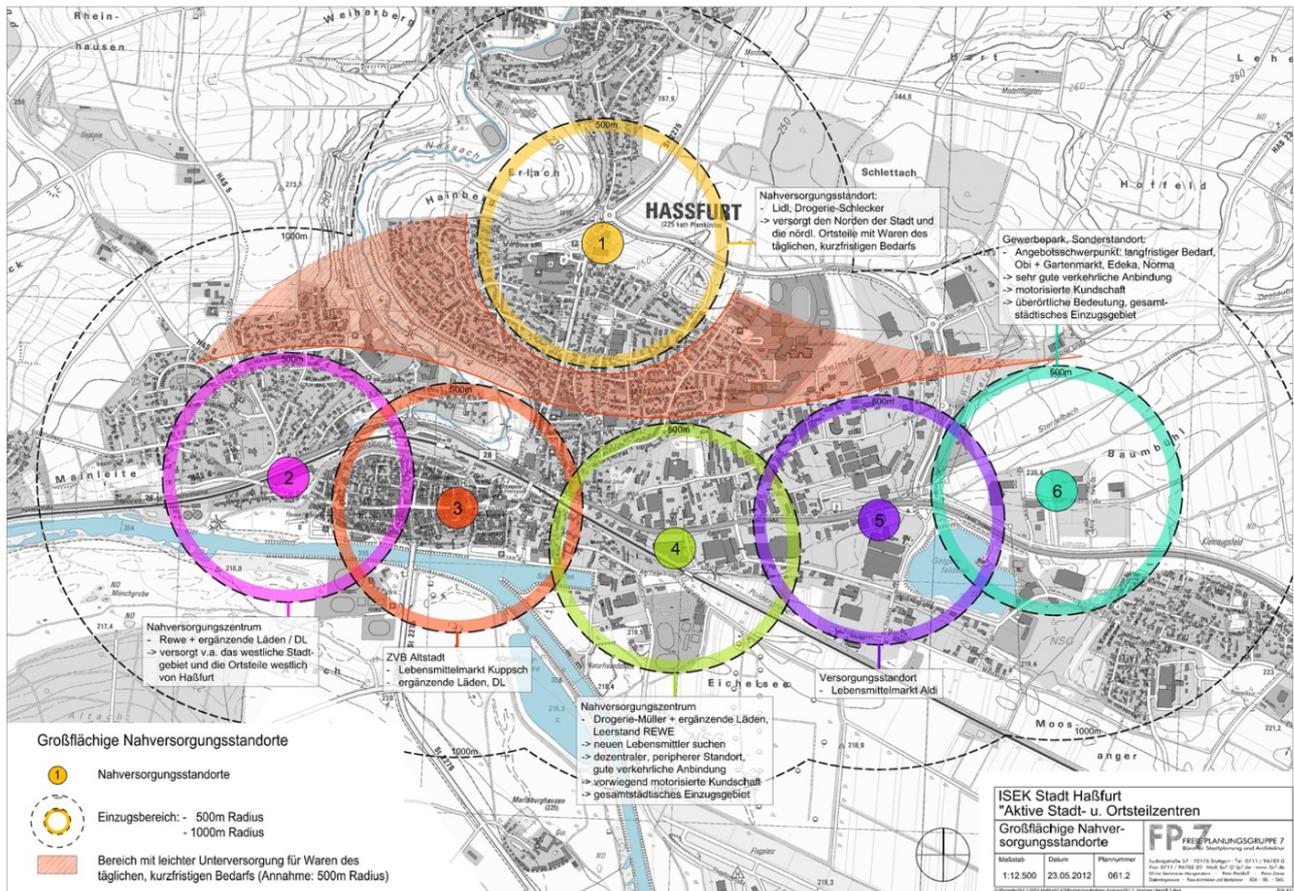
In der weiteren Untersuchung sind innerhalb dieser Lageabgrenzungen die einzelnen relevanten Versorgungslagen herausgearbeitet:

- zentrale Einzelhandels- bzw. Versorgungslage ist der gesamte Altstadtbereich; hier sind der Großteil der (meist kleinflächigen) Einzelhandelsbetriebe, die zentralen öffentlichen Einrichtungen sowie viele ergänzenden Dienstleistungen angesiedelt,
- Nahversorgungsstandort Hofheimer Straße verbindet Altstadt mit den nördlichen Stadtgebieten/ Ortsteilen -> v.a. Standort für Waren des tägl. kurzfristigen Bedarfs,
- Nahversorgungsstandort Schweinfurter Straße, direkt am Ortseingang gelegen, versorgt die Bewohner aus den westl. Stadtgebieten,
- aufgrund der städtebaulichen Rahmenbedingungen im Altstadtbereich liegen die großflächigen Einzelhandelsbetriebe vorwiegend außerhalb der Innenstadt
 - > Einzelhandelsbesatz konzentriert sich dabei auf das östl. Stadtgebiet
 - > gute verkehrliche Anbindung, überwiegend motorisierte Kundschaft
 - > gesamtstädtische Einzugsgebiet.



Grafik: BBE Handelsberatung GmbH, eigene Erhebung und Bearbeitung

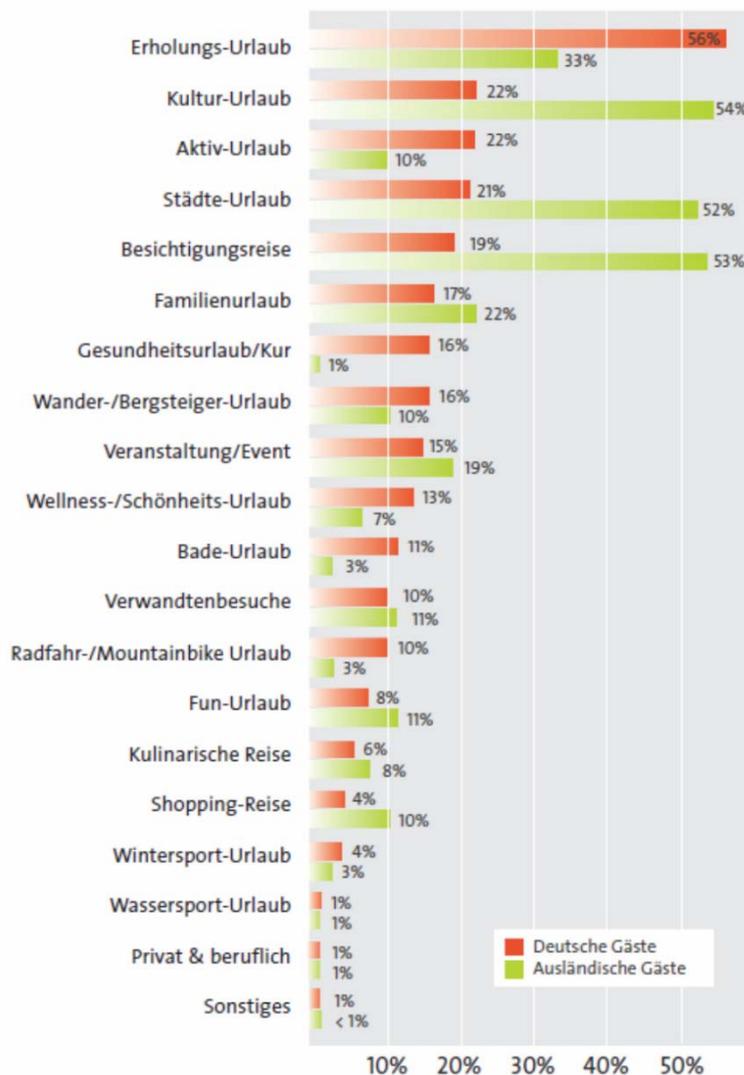
Bei einem Aktionsradius von 500 m um die einzelnen großflächigen Nahversorgungsstandorte (Annahme) wird ein Bereich mit leichter Unterversorgung für Waren des täglichen kurzfristigen Bedarfs offensichtlich.



2.4 Tourismus

Grundsätzlich sind folgende Trends im Fremdenverkehr festzustellen:

- Es besteht ein zunehmendes Interesse an Städte- und Kulturtourismus, kleine und mittelgroße Städte werden immer attraktiver für Veranstalter und Individualtouristen.
- Im Trend liegen verstärkt Kultur und sportliche Aktivitäten in der Natur (z.B. Rad, Wandern, Wassersport).
- Präferierte Regionen für Radtouristen sind die Regionen Bayern, Franken, Mecklenburg-Vorpommern.
- Der größte Teil sind Tagestouristen mit ca. 87 %, nur ca. 13% sind wirklich Übernachtungsgäste
-> Dieses Tourismuspotenzial gilt es verstärkt zu nutzen!



Grafiken: BBE, Handelsberatung GmbH Leipzig, eigene Bearbeitung

Gebietseinheit	Gästankünfte 2012	Übernachtungen 2012	Ø Aufenthaltsdauer in Tagen	Übernachtungen/ Einwohner
Haßfurt	19.651	33.327	1,7	2,5
Haßberge, Landkreis	110.229	220.843	2,0	2,6
Schweinfurt, Stadt	98.105	178.975	1,8	3,4
Bamberg, Stadt	313.930	564.600	1,8	8,0
Bayern	31.176.908	84.069.964	2,7	6,7
Deutschland	152.738.300	407.259.900	2,7	5,0

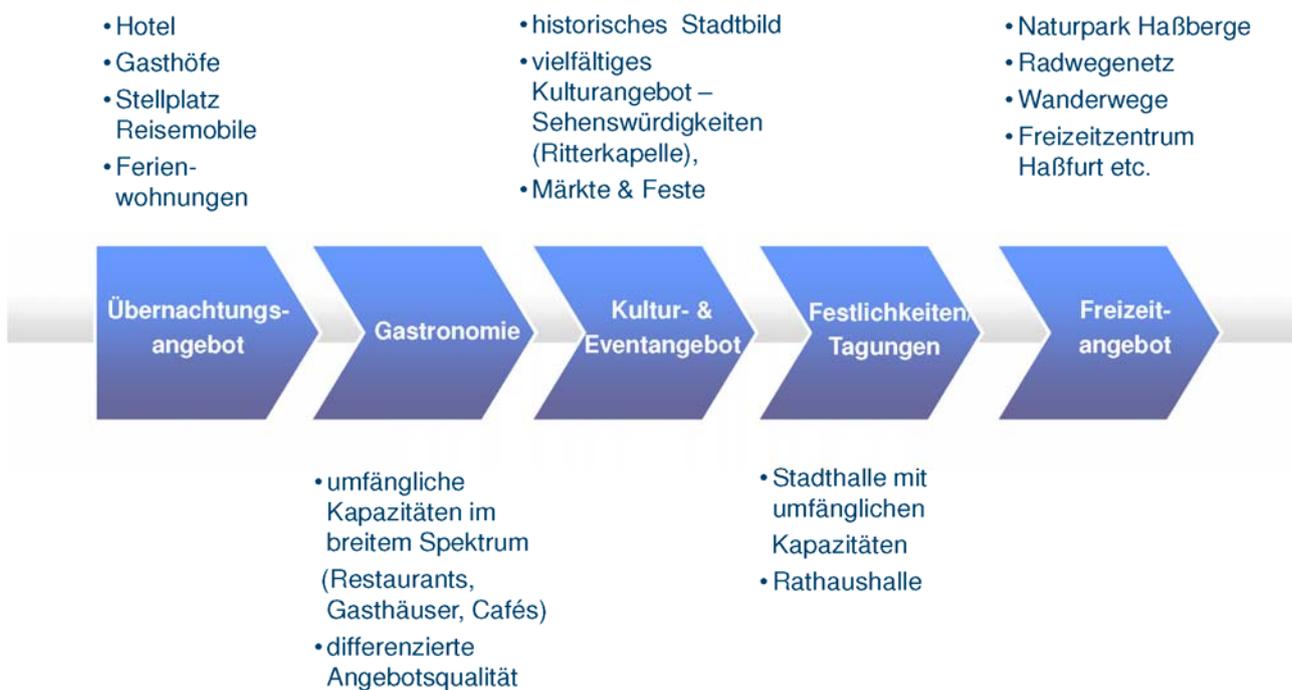
Grafiken: BBE, Handelsberatung GmbH Leipzig, eigene Bearbeitung

Aber: Parameter verschieben sich, d.h.:

- Veränderte Nachfragestrukturen:
 - > 50 plus Generation: dominante touristische Zielgruppe
 - > professionalisierter Gast mit wachsendem Qualitäts- u. Servicebewusstsein
- wachsende Orientierung an Gesundheit und Wellness
 - > Umweltfreundlichkeit, gesunde Lebensführung gewinnen an Gewicht
- Steigender Qualitätsanspruch auf allen Ebenen
 - > zunehmende Qualitätsorientierung (gut informierte Gäste vergleichen Angebot und Preis)
- Markt wird zunehmend transparenter
 - > neue Kommunikations- und Vertriebsttechnologie

Die Attraktivität einer Region / Stadt ist abhängig von natürlichen Faktoren wie z.B. Lage und Naturbesonderheiten und künstlichen Faktoren wie z.B. Sehenswürdigkeiten, Veranstaltungen Image.

Oder anders ausgedrückt, notwendige Bausteine der Angebotsstruktur sind:



Grafik: BBE, Handelsberatung GmbH Leipzig, eigene Bearbeitung

3. Integrierte Bestandsanalyse für die Kernstadt

3.1 Verkehr

Das Straßennetz weist eine klar erkennbarer Hierarchie aus Haupteerschließungsstraßen, Sammelstraßen und Wohnstraßen auf, ablesbar über deren Gestaltung:

- Der niveaugleiche, gepflasterte Ausbau der Wohnstraßen spiegelt den historischen Charakter wieder.
- Die verkehrsberuhigten Geschäftsbereiche (Hauptstraße und Marktplatz) ermöglichen eine umfeldgemäße Gestaltung und Regelung der Einkaufsbereiche.

Zur Vermeidung von Durchgangs- und Schleichverkehr sind Einbahnstraßenregelungen eingeführt:

- Damit sind jedoch Umwegfahrten erforderlich sowie
- Einschränkungen bezüglich der Erreichbarkeit vorhanden.

Ein wesentlicher Bestandteil der Erschließungsstruktur in Haßfurt ist die überwiegende direkte Anfahbarkeit der Geschäfte in der Innenstadt..

Die Nordtangente B26 entlastet die Innenstadt zwar wesentlich vom Schwerlastverkehr, unterstützt durch verkehrlenkende Maßnahmen, die fehlende Umfahrungsmöglichkeit der Innenstadt in S-O- bzw. S-W-Richtung stellt jedoch eine große Verkehrsbelastung dar. Die Haupteerschließungsachsen Hauptstraße und Brückenstraße verlaufen durch sensible Wohn- und Geschäftsbereiche in der Altstadt.



Grafik: R+T Topp Erler-Huber-Hagedorn, eigene Bearbeitung, 2012

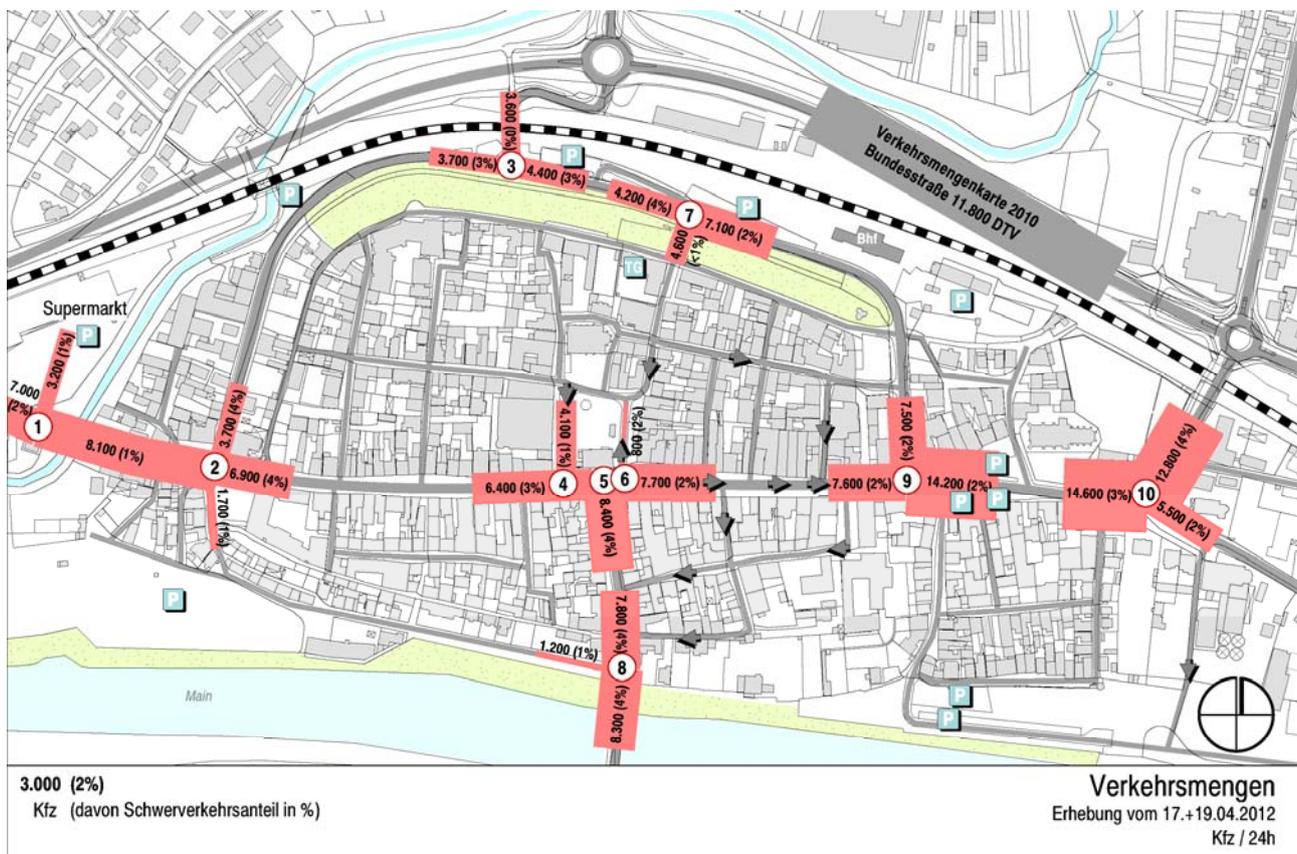
Zur genauen Erhebung der Verkehrsmengen wurden Knotenpunktzählungen mit folgendem Ergebnis durchgeführt:

- Die Belastung im verkehrsberuhigtem Geschäftsbereich Hauptstraße und Hauptstraße/Brückenstraße ist nicht umfeldgemäß.
- Die Achse Engelmeßgasse-Marktplatz ist für das sensible Umfeld zu stark belastet, zudem sind Rückstaus auf den Marktplatz zu verzeichnen.
- Die Obere Vorstadt ist sehr stark belastet, vergleichbar mit der Belastung der B26!

Rückschlüsse auf den Durchgangsverkehr gibt die durchgeführte Kennzeichenerfassung :

- Ein großer Anteil der Verkehrsmengen sind innerstädtische Fahrten.
- Die Durchgangsverkehre Hauptstraße/Brückenstraße und Hauptstraße Geschäftsbereich sind ohne geeignete Netzalternativen nur schwer verlagerbar.
- Die Achse Engelmeßgasse-Marktplatz weist ca. ¼ des Durchgangsverkehrs innerhalb der Altstadt aus N+O-Richtung auf.
- Die Obere Vorstadt hingegen weist ca. 30% Durchgangsverkehr auf.

Ziel muss eine umfeldverträgliche Abwicklung der Verkehre im Innenstadtbereich sein.



Grafik: R+T Topp Erler-Huber-Hagedorn, eigene Bearbeitung, 2012

Das vorhandene Parkraumkonzept berücksichtigt die Belange aller Nutzergruppen:

- stadtkernnahe Stellplätze (v.a. Hauptstr.), bewirtschaftet und Parkdauer begrenzt, d.h. kurze Wege für Kurzzeitparker (einkaufen, Besorgungen)
- Bewohnerparken (in Wohnstraßen, bzw. Quartiersgaragen)
- dezentrale Großparkplätze für Beschäftigte, Touristen in unmittelbarer Altstadtnähe am Main.

Die Erhebung zur Auslastung des Parkraumangebotes hat ausreichend freie Stellplätze zu allen Zeiten ergeben; die Verteilung stimmt jedoch nicht immer:

- Während die kostenfreien Großparkplätze am Main nahezu zu allen Tageszeiten voll belegt sind,
- ist bei den kostenpflichtigen Parkraumangeboten (Parkplätze, Altstadtiefgarage) nur eine mäßige Auslastung zu verzeichnen.
- Das Bewohnerparken, überwiegend in den Seitengassen, ist ebenfalls meist ausgelastet.
- Die Parkplatzsituation am Floriansplatz ist städtebaulich unbefriedigend.
- Das Parkleitsystem ist verbesserungsfähig (v.a. im Hinblick auf ein gezieltes Ansteuern der nördlichen Parkplätze und der Altstadtiefgarage).
- Die Wegeverbindungen und Wegweisungen zu den Großraumparkplätzen sind mangelhaft.