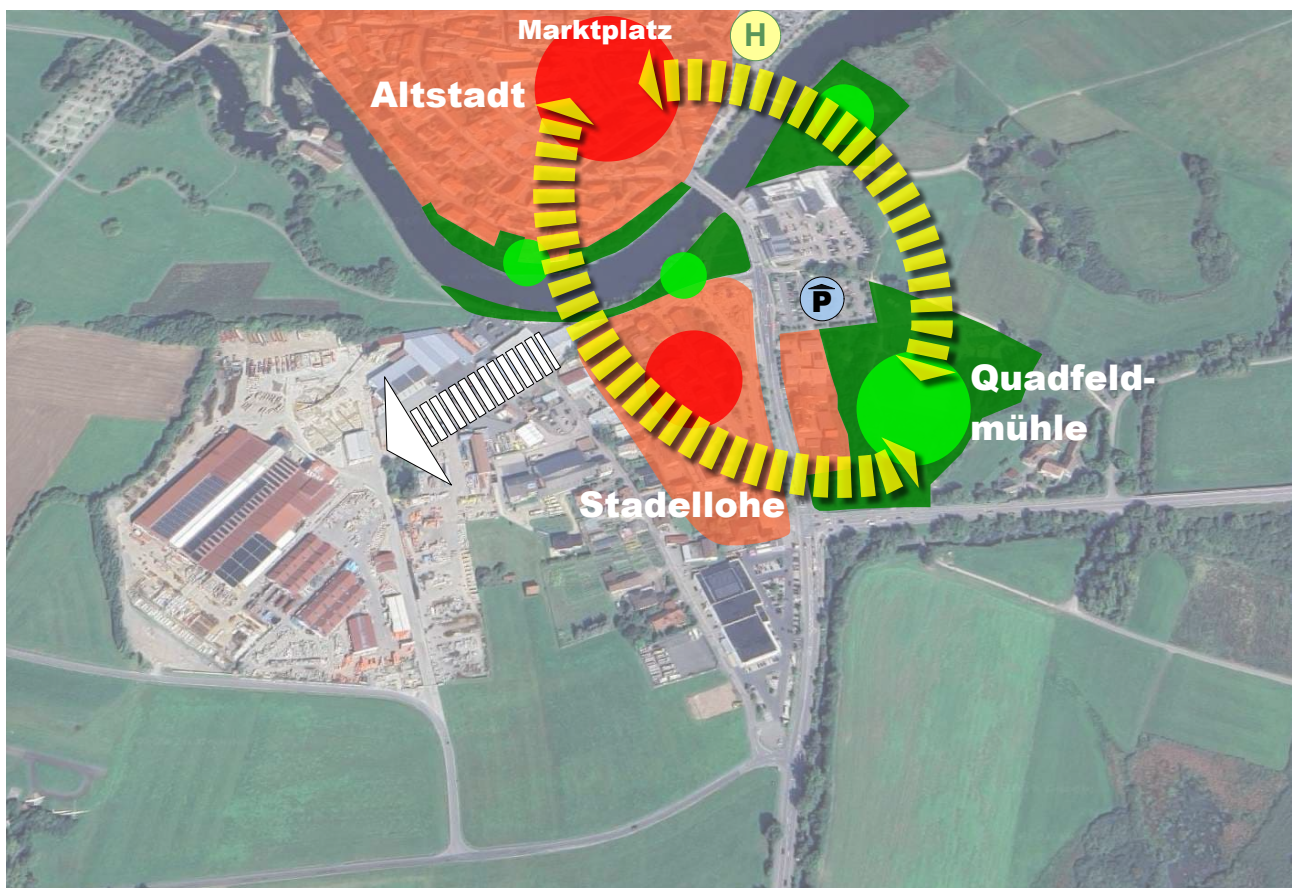


STADT CHAM

Vorbereitende Untersuchungen · VU
Stadtsanierung Cham, Bereich Stadellohe
Vorabzug - Stand 15.10.2026



Städtebauförderung
Vorbereitenden Untersuchungen
der Stadt Cham
gefördert durch den Freistaat Bayern



Bayerisches Staatsministerium für
Wohnen, Bau und Verkehr

STADT CHAM

Vorbereitende Untersuchungen · VU
Stadtsanierung Cham, Bereich Stadellohe

EINFÜHRUNG

INHALTSVERZEICHNIS



ANALYSE

1.1 ORTS- UND SIEDLUNGSSTRUKTUR

- 1.1.1 Lage in der Region
- 1.1.2 Geografische Lage
- 1.1.3 Verkehrsanbindung
- 1.1.4 Rolle in der Region
- 1.1.5 Regionalplan
- 1.1.6 Flächennutzungsplan FNP
- 1.1.7 Bauleitplanung
- 1.1.8 Bevölkerung
- 1.1.9 Historische Entwicklung
- 1.1.9 Lage und Ortsstruktur

1.2 QUALITÄTEN UND POTENTIALE

- 1.2.1 Ortsstruktur, Gebäude und Wohnen
- 1.2.2 Öffentlicher Raum und Freiräume
- 1.2.3 Handel, Dienstleistung und Gewerbe
- 1.2.4 Wegeverbindungen, Verkehr und Parken

1.3 NUTZUNGSKONFLIKTE UND MÄNGEL

- 1.3.1 Ortsstruktur, Gebäude und Wohnen
- 1.3.2 Öffentlicher Raum und Freiräume
- 1.3.3 Handel, Dienstleistung und Gewerbe
- 1.3.4 Wegeverbindungen, Verkehr und Parken

1.4 BESTEHENDE KONZEPTE

- 1.4.1 GSEK Gesamtstädtisches Städtebauliches Entwicklungskonzept 2010
- 1.4.2 ISEK Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept 2024

ANALYSE

ZIELE UND MASSNAHMEN

2.1 ZIELE UND MASSNAHMEN

- 2.1.1 Ortsstruktur, Gebäude und Wohnen
- 2.1.2 Öffentlicher Raum und Freiräume
- 2.1.3 Handel, Dienstleistung und Gewerbe
- 2.1.4 Wegeverbindungen, Verkehr und Parken

2.2 MASSNAHMENLISTE ÜBERSICHT

3. SANIERUNGSGEBIET CHRONOLOGIE IMPRESSUM

PLÄNE

- Lageplan Qualitäten und Potentiale
1:1000
- Lageplan Nutzungskonflikte und Mängel
1:1000
- Rahmenplan Ziele und Maßnahmen
1:1000

ANLAGEN

- Protokoll zur Bürgerinformation
"bulletin"



RISTORANTE
PIZZERIA
STEAKHAUS

- ↑ P₂ Altstadt Süd I
- ← P₅ Altstadt West
- P₆ Stadthalle
- P₇ Krankenhaus
- P₃ Altstadt Süd II
- P₁ Stadtmittel
- P₈ Innenstadt Finanzamt
- P₄ Stadion
- P₉ Schulberg

- ↑ P₂ Altstadt Süd I
- ← Churfürstpark
- Technologie Campus
- Stadthalle
- Stadtmittel



EINFÜHRUNG

0

Die kleine Vorstadt Stadellohe liegt südlich des Regenbogens am Fuße der Altstadt. Die Wiesen wurden immer wieder vom weit mäandernden Regen überschwemmt, und Bewuchs hielt sich nur spärlich. Bis in das 20. Jahrhundert war das Gebiet durch die landwirtschaftliche Nutzung geprägt, die prägenden Raumelemente waren Scheunen und Gebüsch. Und so wurde das Gebiet auch nach ihnen benannt: Stadellohe.

Heute wird in der kleinen Vorstadt gewohnt, gearbeitet und ausgegangen. Die Freizeitlandschaft oberhalb der Quadfeldmühle ist ein beliebter Ausflugsort für ganz Cham. Mit der fortschreitenden wirtschaftlichen Entwicklung der Stadt und Maßnahmen der Hochwasserfreilegung wurde dieser südliche Stadteingang zunehmend für Handwerks- und Handelsbetriebe attraktiv. Entlang der ehemaligen Straubinger Chaussee, die heutige Staatsstraße Janahofer Straße, entwickelte sich eine offene und nur ansatzweise geordnete Bebauung aus Betriebshallen und Wohnhäusern. Die prägende Raumkante ist bis heute die Stadelreihe entlang der Straße Stadellohe geblieben.

Der wirtschaftliche Erfolg der Unternehmen und die prominente Lage erzeugten einen Entwicklungsdruck, der zu einer Vielzahl an Erweiterungsbauten, Nachverdichtungen und Verkehrsflächen führte. Aus der kleinen Vorstadt ist eine Zwischenstadt geworden. Es gibt sehr viele Parkflächen, und trotzdem fehlen die Parkplätze genauso wie die Raumkanten, die den Menschen Orientierung und dem Gebiet eine Struktur für die städtebauliche Entwicklung bieten. Durch Orientierung und Strukturierung entsteht Identität. Die Fußwegeverbindungen für den Menschen sind vielfach gestört oder gar nicht vorhanden und die Anbindung an die Altstadt ist auf das Auto ausgerichtet.

Die unmittelbare Nähe zum Zentrum der Altstadt und die malerische Lage am Regenbogen sind große Qualitäten der Stadellohe. In Cham ist Wohnraum gesucht und die Stadellohe bietet dafür durch ihre zentrale Lage im Grünen beste Voraussetzungen.

Die Sanierung und Ergänzung des historischen Gebäudebestandes, insbesondere der Straße Stadellohe, die Herstellung von Raumkanten durch Neubauten entlang der Janahofer Straße sowie die verbesserte Verkehrsanbindung an die Altstadt, sind die wesentlichen Ziele des Sanierungskonzeptes.

Die Sanierung und Entwicklung der Stadellohe kann auch der Altstadt von Cham einen weiteren positiven Impuls geben. Gerade der südliche Bereich um die untere Regenstraße weist städtebauliche Missstände und Funktionsverluste auf. Für eine bessere Anbindung der Altstadt an die Stadellohe kann ein neuer Fußgängersteg über den Regen sorgen. Durch diese Verknüpfung dient die Stadellohe als Wohngebiet auch der Altstadt und die südliche Altstadt profitiert durch die höhere Frequenz und bessere Anbindung an die Freizeitlandschaft. Die Zwischenstadt vor den Toren der Altstadt wird zur attraktiven Vorstadt mit charakteristischer Identität.



1

ANALYSE

1.1 LAGE UND ROLLE IN DER REGION

1

1.1.1 Lage in der Region

Die Kreisstadt Cham mit der Funktion eines Oberzentrums liegt zentral im gleichnamigen Landkreis des Regierungsbezirks Oberpfalz in Bayern unweit der tschechischen Grenze. Mit mehr als 17.000 Einwohnern in insgesamt 53 Stadtteilen auf einer Gesamtfläche von ca. 80 km² entspricht Cham einer größeren Kleinstadt, übernimmt aufgrund seiner peripheren Lage jedoch Funktionen höherer Zentralität.

Nahegelegene Städte sind Waldmünchen im Norden (ca. 18 Kilometer), Roding im Westen (ca. 12 Kilometer), Bad Kötzing im Südosten (ca. 15 Kilometer), sowie Furth im Wald unmittelbar an der Grenze zu Tschechien. Die nächst größere Agglomeration befindet sich mit der kreisfreien Stadt Regensburg rund 50 Kilometern im Westen von Cham.

1.1.2 Geographische Lage

Geografisch ist die Stadt Cham in der sogenannten Cham-Furth Senke, einer der Großlandschaften des Oberpfälzer und des Bayrischen Waldes voneinander trennenden Niederung zu verorten. Während das Tal des Regen überwiegend durch pleistozäne Sedimente bedeckt sind, stehen im Bereich der Erhebungen im Norden und Süden metamorphe Gneise, sowie Granite an. Neben Staunäseeböden in den Niederungen prägen Braunerden die Region um Cham.

Das pleistozäne Relief der Region wird landschaftlich von sanften Hügeln und den weitestgehend ebenen Regenauen geprägt. Rund 44% der Landkreisfläche sind bewaldet, etwa 43% werden landwirtschaftlich genutzt. Der weitläufige Naturraum des stark mäandrierenden Regen wird maßgeblich durch die Hochwasserdynamik des Flusses geprägt, dessen Talgrund auch aufgrund des hohen natürlichen Grundwasserpegels und der regelmäßi-



Lageplan aktuell;
Darstellung Bayerische Vermessungsverwaltung

gen Überschwemmung überwiegend unbebaut ist. Weite Teile der Talaue südlich, westlich und östlich von Cham stehen unter Landschaftsschutz, bzw. sind Teil von Natur- und Vogelschutzgebieten. Mit 1.438 Metern ist die Spitze des Großen Arber die höchste Erhebung im Landkreis.

Klimatisch ist die Region weitgehend kontinental geprägt. Die jährlichen Niederschläge fallen mit 716 Millimetern relativ gering aus.

Das historische Stadtzentrum Chams gründet baulich leicht erhöht in einer Schleife des Flusses Regen. Im 19. und 20. Jahrhundert ist die Kernstadt, insbesondere im Kontext der Migrationsbewegungen nach Ende des 2. Weltkriegs weit über die mittelalterlichen Stadtgrenzen hinaus gewachsen. Heute erstrecken sich die Wohngebiete des Hauptortes der Kreisstadt Cham überwiegend nördlich des Flusses in südexponierter Lage hangaufwärts. Gewerbeflächen liegen östlich der Innenstadt, im ehemaligen Überschwemmungsgebiet des Regen sowie südlich der hochwassergefährdeten Talaue in den Stadtteilen Stadellohe und Janahof.

Die Betrachtung des Vorstadtquartiers „Stadellohe“ südlich der historischen Altstadt und unmittelbar jenseits des Regen ist Inhalt der vorliegenden Vorbereitenden Untersuchungen. Es handelt sich um einen historisch durch landwirtschaftliche Nutzungen geprägten Bereich im Überschwemmungsgebiet, der direkt an der Hauptverbindungsachse aus der Altstadt nach Süden liegt.

1.1.3 Verkehrsanbindung

Das verkehrsinfrastrukturelle Netz der Kreisstadt Cham setzt sich aus den teils als Umgehungsstraße fungierenden Bundesstraßen 20 (Furth im Wald – Straubing), 22 (Cham – Weiden) und 85 (Amberg –

Passau), sowie mehrerer in Richtung Stadtzentrum verlaufender Hauptverkehrsstraßen zusammen. Die nächsten Anbindungen an das überregionale Autobahnnetz befinden sich bei Straubing (A3) in etwa 30 Kilometern Entfernung, sowie bei Schwandorf (A93), rund 50 Kilometer entfernt.

Im und um die Innenstadt von Cham stehen zahlreiche Parkplätze und Parkhäuser, von denen jeder Punkt im Stadtzentrum in wenigen Minuten fußläufig erreichbar ist, zur Verfügung. Auf vier kostenfreien Parkplätzen gibt es rund 1.000 Parkplätze, in vier gebührenpflichtigen Parkhäusern rund 1.200 Parkplätze. Zudem sind in der gesamten Innenstadt Kurzzeitparkplätze in den öffentlichen Platz- und



Historische Karte nach 1861 - Die Eisenbahnstrecke (schwarz) ist bereits vorhanden. Das Gebiet um Stadellohe ist weitgehend unbebaut, die heutige Janahofer Straße führt als Hauptstraßenachse nach Süden.

Darstellung Bayerische Vermessungsverwaltung

ANALYSE

1

Straßenräumen vorhanden, die für ein geringes Entgelt genutzt werden können.

Im Untersuchungsgebiet der VU liegen die öffentlichen Großparkplätze P2 Altstadt-Süd I „Stadellohe“ mit 297 Stellplätzen und P3 Altstadt-Süd II - „Quadfeldmühle“ mit 182 Stellplätzen westlich und östlich der Janahofer Straße, die auch den Besuchern des „Freizeitgeländes Quadfeldmühle“ dienen. Zudem gibt es zahlreiche dezentrale Mitarbeiter- und Kundenparkplätze der ansässigen Händler und Dienstleister.

Vom zentralen Busbahnhof am Floßhafen am östlichen Altstadtrand ausgehend bestehen Busverbindungen zu angrenzenden Ortsteilen und Dörfern, einschließlich einer Verbindung nach Tschechien. Weniger stark frequentierte Teile des öffentlichen Nahverkehrs werden zudem über sogenannte Ruf-Bus-Linien sichergestellt.

Im Untersuchungsgebiet gibt es stadtauswärts die Bushaltestelle „Stadellohe“ an der Abzweigung der Staatsstraße 2146 sowie stadteinwärts am westlichen Eingangsbereich des „Freizeitgeländes Qua-

dfeldmühle“ im ÖPNV. Diese werden von verschiedenen Buslinien, die weiter in das Gewerbegebiet Janahof und die südlichen Stadtteile führen tagsüber ca. alle 15 min von den zentralen Bushaltestellen am Bahnhof und am Floßhafen bedient.

Der nordwestlich der Altstadt gelegene Bahnhof in Cham ist ein wichtiger Knotenpunkt des ÖPNV in der Region.

In der Bahnhofs-Klassifizierung der Deutschen Bahn ein Bahnhof der „Preisklasse 4“, die anhand verschiedener Faktoren anzeigt, welcher Service dort geboten wird.

Es handelt sich um einen Knotenpunkt im Regionalverkehr und es gibt direkte Fernverbindungen, z.B. nach München oder Prag. Insgesamt finden dort täglich durchschnittlich 86 Zughalte statt, die durchschnittliche Zahl der täglichen Ein- und Aussteiger im Bahnhof beträgt rund 2.000 (Daten 2023).

Neben Zügen der Deutschen Bahn AG halten dort Verbindungen des privaten Eisenbahnverkehrsunternehmens „Die Länderbahn GmbH“ mit dem Produkt „Oberpfalzbahn“. Die schnellsten Verbindungen nach München betragen ca. 2:40h, nach Regensburg ca. 1:10h und nach Nürnberg ca. 1:30h.

Die nächstgelegenen internationalen Flughäfen liegen mit Nürnberg und München circa 90 Fahrminuten entfernt.

Über eine Vielzahl übergeordneter Rad- und Wanderwege in West-Ost-Richtung, sowie in den Oberpfälzisch-Bayerischen Wald ist die Region um Cham für den Rad- und Wandertourismus gut erschlossen und attraktiv.

Ein Netz von Fußwegeverbindungen ist im gesamten Stadtgebiet miteinander verknüpft und auch das Untersuchungsgebiet ist darin eingebunden. Am südlichen Regenufer befindet sich zudem der



*Der Bereich Stadellohe hat eine hohe Verkehrszentralität.
Die Bundesstraßen 20, 22 und 85 sind über die Staatsstraße
2146 direkt erreichbar*

Ausgangspunkt zahlreicher Wander- und Radwanderwege.

Insgesamt weist die Kreisstadt eine überdurchschnittlich hohe Verkehrszentralität, insbesondere in Bezug auf den Schienenverkehrsanschluss und die Kreuzung von drei Bundesstraßen mit übergeordneter Erschließungsfunktion für Ostbayern auf.

1.1.4 Rolle in der Region

Die Stadt Cham und ihr Umland stellt mit insgesamt 600 ansässigen Betrieben den wichtigsten Wirtschaftsstandort der Region dar. Stark vertreten sind darunter handelsorientierte Firmen, was die Kreisstadt nicht zuletzt als Einzelhandelsstandort attraktiv macht.

Auch das verarbeitende Gewerbe, mit zahlreichen mittelständischen Unternehmen in den Bereichen Bauunternehmen, Maschinenbau, Automobilzulieferung und Elektrotechnik zählt zu den führenden Branchen der Stadt. Die Goldsteig-Käserei ist eines der großen Molkereiunternehmen in Deutschland.

Als führendes ökonomisches Zentrum der Region Oberer Bayerischer Wald mit einem Einpendlerü-



Insgesamt weist das südliche Stadtgebiet von Cham einen überdurchschnittlich hohen Verkehrszentralitätsgrad auf, insbesondere in Bezug auf den Schienenverkehrsanschluss und die Kreuzung von drei Bundesstraßen mit übergeordneter Erschließungsfunktion für Ostbayern auf.

berschuss von über 6.000 Personen übernimmt Cham Funktionen mittlerer und oberer Zentralität. Sowohl die Entwicklung der Wirtschaftskraft, als auch die Zahl der Arbeitskräfte und die Exportquote der Region haben sich in den letzten Jahren äußerst positiv entwickelt. Gegenwärtig herrscht im Jahresmittel mit einer Arbeitslosenquote von 2,5% nahezu Vollbeschäftigung.

Als größte Stadt des Landkreises ist Cham Standort eines Krankenhauses, zahlreicher lokaler Behörden und Ämter, darunter ein Amtsgericht, sowie Landrats-, Finanz- und Gesundheitsamt. Einige davon befinden sich innerhalb der Untersuchungsgebiets der VU bzw. in unmittelbarer Nachbarschaft.

Mit einem breiten Angebot an Grund- und weiterführenden Schulen, sowie ergänzenden Förder Einrichtungen hat sich die Stadt Cham außerdem als zentraler Bildungsstandort innerhalb des Landkreises etabliert. So verfügt die Kreisstadt im Rahmen eines beruflichen Schulzentrums über eine Fach- und eine Berufliche Oberschule und ist darüber hinaus spezialisierter Forschungsstandort der Technischen Hochschule Deggendorf, sowie Teil der dezentralen Ostbayerischen Technischen Hochschule Regensburg. Ein Schwerpunkt der schulischen Einrichtungen mit zwei Gynasien liegt am unteren Hang des Kalvarienberges, der in Cham auch als „Schulberg“ bezeichnet wird. Außerdem ist in den letzten Jahren der Bildungsstandort um den „Campus Cham“ in der Badstraße eingerichtet und erweitert worden.

1.1.5 Regionalplan

Der aus dem bayerischen Landesentwicklungsprogramm abgeleitete Regionalplan stuft Cham als Oberzentrum ein. Es liegt in der Planungsregion 11 (Regensburg) im allgemeinen ländlichen Raum mit

ANALYSE

1

besonderem Handlungsbedarf. Die nächstgelegenen Mittelzentren sind Waldmünchen, Furth i. Wald, Bad Kötzing und Roding. Das nächstgelegene Regionalzentrum ist Regensburg.

Aussagen zu Zielen und Grundsätzen des Regionalplans Regensburg (11) für die Stadt Cham und die umgebende Region hinsichtlich der raumstrukturellen Entwicklung - auszugsweise zitierend (*kurativer Text*) wiedergegeben:

„Übergeordnetes Leitbild der Gleichwertigkeit und Nachhaltigkeit:

Die Region Regensburg soll in ihrer Gesamtheit und in ihren Teilräumen so erhalten und entwickelt werden, dass für ihre Bewohner die freie Entfaltung der Persönlichkeit in der Gemeinschaft, soziale Gerechtigkeit und Chancengleichheit gesichert und nachhaltig gefördert werden.

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

Bei Konflikten zwischen Raumnutzungsansprüchen und ökologischer Belastbarkeit ist den ökologischen Belangen Vorrang einzuräumen, wenn eine wesentliche und langfristige Beeinträchtigung der natürlichen Lebensgrundlagen droht.

Es soll darauf hingewirkt werden, dass für die Bevölkerung der Region und in ihren Teilräumen gleichwertige und qualifizierte Erwerbsmöglichkeiten in Wohnortnähe, zeitgemäße Informations- und Kommunikationsstrukturen sowie angemessen erreichbare Versorgungsinfrastrukturen erhalten oder geschaffen werden.“

Ausdrücklich bzw. im besonderen bezogen auf die Stadt und Region um Cham gelten folgende Ziele und Grundsätze für die raumstrukturelle Entwicklung:

„Ökologische Belastbarkeit und Erfordernisse:

Es soll angestrebt werden, die naturnahen Gebiete der Region, insbesondere die Steilhänge und Auen an Donau, Altmühl, Naab und Regen mit ihren Seitentälern und die Kammlagen des Oberpfälzer und Bayerischen Waldes, als ökologische Ausgleichsflächen und als Kernräume für natürliche und naturnahe Lebensgemeinschaften zu bewahren. Auf eine Grünlandnutzung landwirtschaftlicher Flächen in hochwassergefährdeten Talräumen soll hingewirkt werden.

...

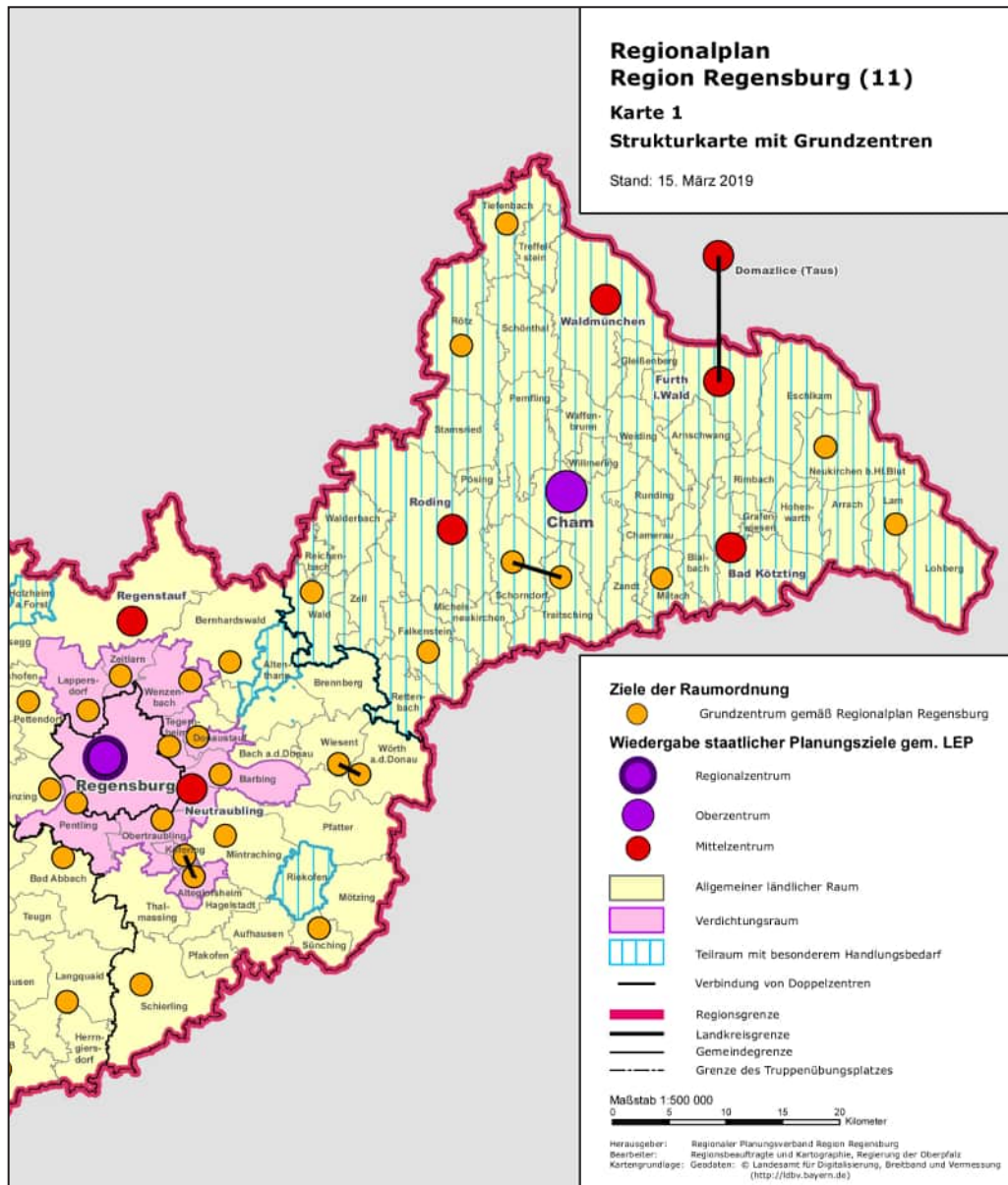
Grenzüberschreitende Kooperation und Vernetzung:

Die Chancen und Funktionen der Region durch die europäische Integration sollen verstärkt wahrgenommen und insbesondere durch einen grenzübergreifenden Verflechtungsraum in Wert gesetzt werden. Dabei sollen die Möglichkeiten für eine intensive Zusammenarbeit mit der Tschechischen Republik vor allem auf den Gebieten des Verkehrs, der Wirtschaft, des Natur- und Umweltschutzes, der Erholung und des kulturellen Lebens genutzt sowie generell aus den Kooperationsmöglichkeiten der Europaregion Donau Moldau und der Donauraumstrategie zukunftsorientiert Nutzen gezogen werden.

...

Interkommunale Zusammenarbeit und Vernetzung:

Die Unterstützung einer verstärkten kommunalen Zusammenarbeit in gemeinsam berührten Belangen ist für die Entwicklung der Region von besonderer Bedeutung. Insbesondere soll eine intensiviertere interkommunale Zusammenarbeit angestrebt werden zwischen dem Regionalzentrum Regensburg und den Ober-



Ausschnitt Regionalplan Region Regensburg (11)
Darstellung Regionaler Planungsverband Region Regensburg

zentren Neumarkt i.d.OPf. und Cham vor allem in den Bereichen Wirtschaft und Arbeit, öffentlicher Personennahverkehr und Freizeiteinrichtungen;

...

Raum mit besonderem Handlungsbedarf:

Im Landkreis Cham soll mit Nachdruck angestrebt werden, die aus seiner bisherigen Randlage bedingten Nachteile durch einen bevorzugten Ausbau der überregionalen Verkehrsverbindungen sowohl nach Westen als auch zur Tschechischen Republik und eine bessere Verkehrsanbindung an das Regionalzentrum Regensburg auszugleichen.

Ferner soll in den Räumen mit besonderem Handlungsbedarf für die raumstrukturelle Entwicklung angestrebt werden

- die Erwerbsmöglichkeiten durch Ausbau bestehender und Ansiedlung neuer Betriebe auszuweiten. Dabei ist es von besonderer Bedeutung die Lage an überregionalen Verkehrsverbindungen zur Entwicklung von Standorten zu nutzen und moderne Kommunikationsmittel einzusetzen, um auch die Standortbedingungen weniger verkehrsgünstig gelegener Orte aufzuwerten,

- den Tourismus als wichtigen Wirtschaftsfaktor zu sichern sowie natur- und umweltverträglich auszubauen,

- das Dienstleistungsgewerbe wie auch Bildungseinrichtungen im Oberzentrum Cham weiterzuentwickeln."

1.1.6 FNP Flächennutzungsplan

In den Darstellungen des Flächennutzungsplans zeigt das Untersuchungsgebiet gemäß seiner tatsächlichen Struktur einen relativ heterogen Gebietscharakter. Die unterschiedlichen baulichen Nutzungsarten staffeln sich überwiegend in Nord-Süd-Richtung parallel zur Janahofer Straße, die das Gebiet wie eine Mittelachse durchschneidet.

Westlich des Untersuchungsgebiets und im nord-westlichen Abschnitt des Steinwegs liegen die gewerblichen Bauflächen des Gewerbegebiets Stadleracker.

Der weitere, südliche Bereich des Steinwegs und beidseitig der parallel verlaufenden Straßen Stadellohweg und Stadellohe bis zur Janahofer Straße ist als gemischte Baufläche dargestellt. Auch im südöstlichen Abschnitt der Janahofer Straße, innerhalb des Untersuchungsgebiets zeigt die Darstellung eine gemischte Baufläche. Das östlich anschließende „Freizeitgelände Quadfeldmühle“ ist als Grünfläche dargestellt und mit den Signaturen „Parkanlage“ und „Spielplatz versehen. Zum äußersten östlichen Rand des Untersuchungsgebiets folgen die Darstellungen als Fläche für die Landwirtschaft (Acker und Grünland) im Bereich der dort vorhandenen Felder und Wiesen sowie „Außenbereichsfläche“ für die Grundstücke der historischen Quadfeldmühle.

Die Flächen der beidseitig der Janahofer Straße liegenden Großparkplätze Altstadt-Süd I und Altstadt Süd II sind als Sonderbauflächen mit der Signatur „Ruhender Verkehr“ dargestellt. Auch am südwestlichen Rand des Steinwegs findet sich die Signatur „Ruhender Verkehr“ im Bereich des dort befindlichen Firmenparkplatzes.

Nördlich grenzen an das Gebiet eine weitere Grünfläche am Regenufer sowie die gewerblichen Flächen des vorhandenen Autohauses mit seinen Außenflächen.

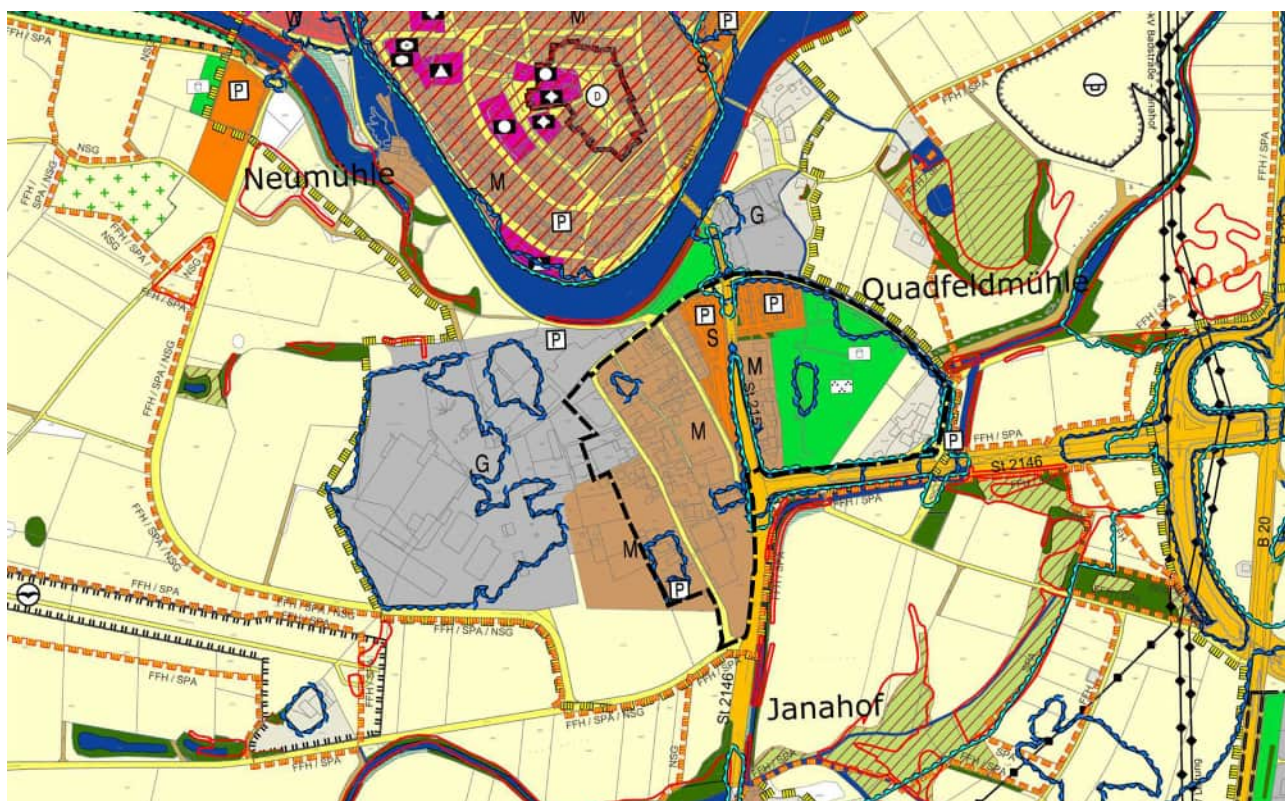
Östlich und südlich grenzen an das Untersuchungsgebiet neben den Straßenflächen für den überörtlichen Verkehr überwiegend Flächen für Landwirtschaft, durchsetzt mit Gehölzen und diversen Biotopen. Hier ist auch unmittelbar am Gebietsumgriff der Vorbereitenden Untersuchungen die Außengrenze des Landschaftsschutzgebietes „Oberer Bayerischer Wald“ eingezeichnet.

Zudem sind innerhalb des Untersuchungsgebiets im Flächennutzungsplan die Abgrenzungen von „Festgesetzten Überschwemmungsgebieten“ sowie „Vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebieten“ eingezeichnet.

1.1.7 Bauleitplanung

Im Bereich des Untersuchungsgebiets der Vorbereitenden Untersuchungen „Stadellohe“ gibt es keine Überschneidungen mit rechtskräftigen Bebauungsplänen. Weiter im Süden, ca. 200m südlich der Grenze des Untersuchungsgebiets schließen verschiedene Bebauungsplangebiete im Bereich Janahof an.

1



Ausschnitt Flächennutzungsplan mit integriertem Landschaftsplan Cham, Themenkarte "Bauflächen" in der Genehmigungsfassung vom 23.07.2015 mit Einblendung des Gebietsumgriffs des Untersuchungsgebiets (schwarze Balkenlinie)

Darstellung Stadt Cham

1.1.8 Bevölkerung

Entwicklung der Regierungsbezirke

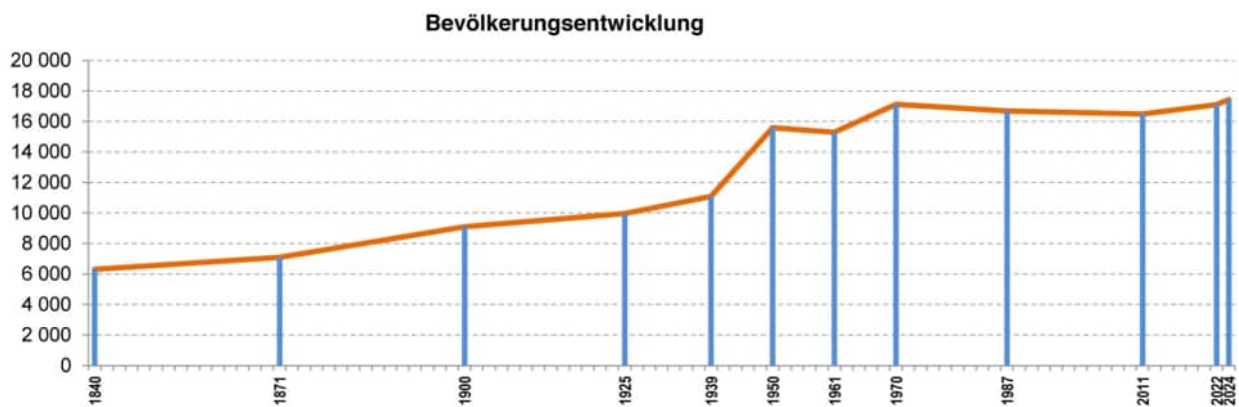
Bei der Gegenüberstellung der bayerischen Regierungsbezirke zeigt, dass die Bevölkerung in der Oberpfalz in den kommenden 20 Jahren um 3,9% zunehmen soll.

Bevölkerungsentwicklung

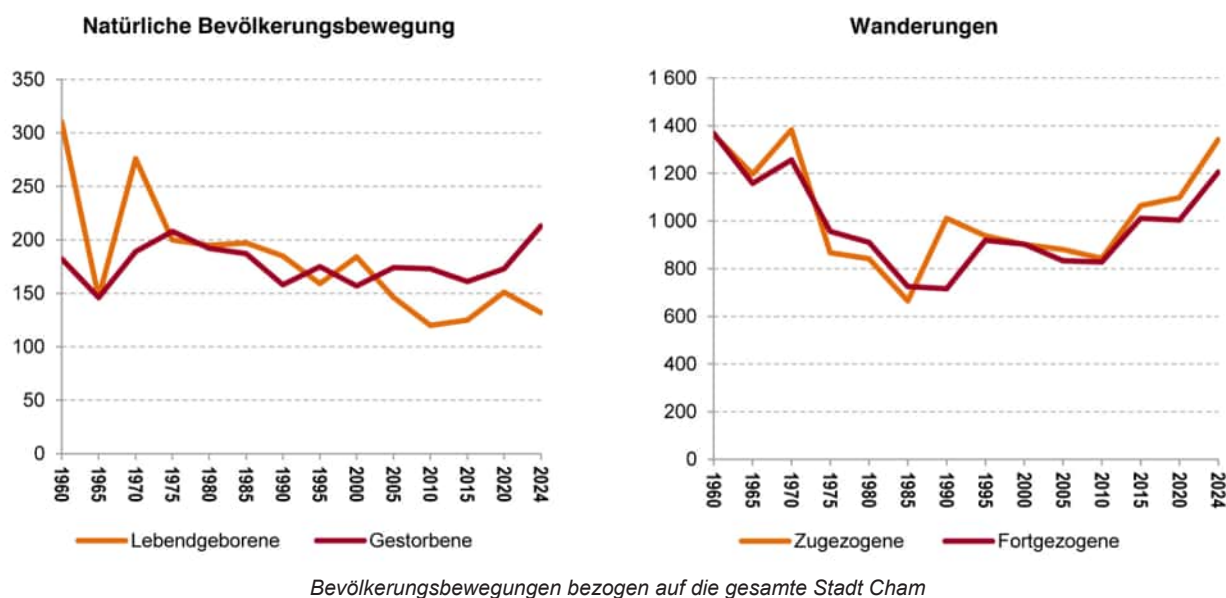
Von 1840 bis 1939 steigt die Bevölkerungszahl in Cham relativ konstant von 6.310 auf ca. 11.088 Einwohner. Ab 1940 und in der Nachkriegszeit lässt sich eine Steigerung auf 15.585 Einwohner verzeichnen, was durch die Aufnahme von vielen Flüchtlingen aus den ehemals ostdeutschen Gebieten begründet ist.

Ab 1950 bleiben die Bevölkerungszahlen auf einem relativ konstanten Niveau, wobei sie Anfang der 1970er Jahre vorübergehend auf 17.115 ansteigen. Ab 1987 bis 2011 liegt die Zahl um ca. 16.500 Einwohner. Im den vergangenen Jahrzehnt ist erneut ein Bevölkerungsanstieg zu verzeichnen von 16.508 Einwohnern 2014 auf 17.433 Einwohner 2024.

Für ein detailliertes Bild der Bevölkerungsentwicklung spielen sowohl die natürliche Bevölkerungsentwicklung als auch die Wanderungsbewegungen eine wichtige Rolle. Hierzu werden die Salden der Geburten- und Sterbefälle sowie die der Zu- und Fortzüge berechnet.



Bevölkerungsentwicklung bezogen auf die gesamte Stadt Cham



Im Zeitraum von 2020 bis 2024 sind im gesamten Stadtgebiet von Cham 603 Geburten sowie 806 Sterbefälle statistisch erfasst worden. Die sich daraus ergebende Differenz von 203 Verstorbenen begründet die negative natürliche Bevölkerungsentwicklung der Stadt.

Unter Einbezug der letzten vier Jahre weist Cham einen positiven Wanderungssaldo auf. In den Jahren 2020 bis 2024 sind 5.469 Personen nach Cham gezogen, wobei 4.571 Personen weggezogen sind. Hier hat sich in den vergangenen Jahren der Trend zu mehr Zuzügen entwickelt.

Unter Berücksichtigung der Salden aus natürlicher Bevölkerungsentwicklung und Wanderung ergibt sich für die Stadt ein positiver Gesamtsaldo von 695 Bewohnern seit 2020. Dies bedeutet eine deutliche Bevölkerungszunahme während der vergangenen vier Jahre.

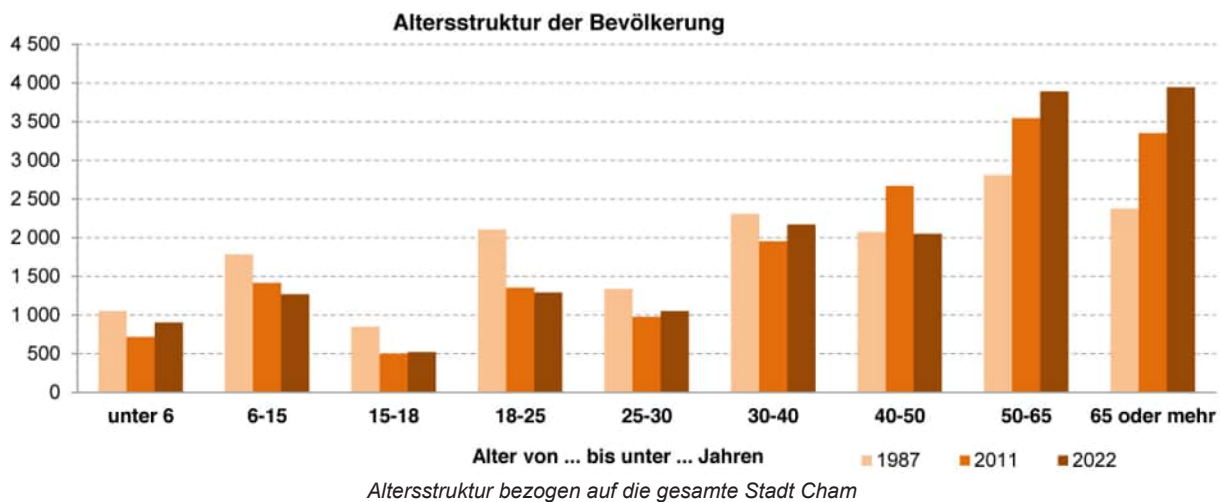
Altersstruktur

Die in der Abbildung dargestellte Altersstruktur gibt Auskunft über den prozentualen Anteil der verschiedenen Altersgruppen an der Gesamtbevölkerung der Stadt Cham (mit Stadtteilen).

Mit Blick auf die altersstrukturelle Entwicklung der letzten rund 35 Jahre zeigt sich ein für den eher ländlich geprägten Raum typisches Bild, wenn auch die Entwicklung in Cham weniger dramatisch als in vergleichbaren Städten Bayerns ist.

In den Randbereichen hat der Anteil der unter 18-Jährigen von 20,9% auf 15,8% abgenommen, der Anteil der über 65-Jährigen ist von 14,2% auf 23,1% angestiegen. Bei den 40- bis unter 65-Jährigen ist eine deutlicher anteiliger Anstieg von 28,8% auf 34,7% zu verzeichnen. Dies wird in den kommenden Jahrzehnten rechnerisch zu einem starken Anstieg der über 65-Jährigen führen. Vor allem wird in den Jahren 2030 bis 2040 die Generation der

1

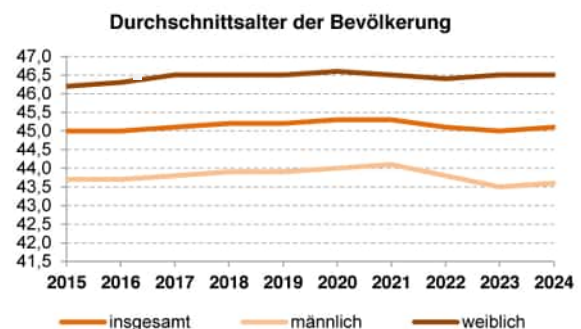


„Babyboomer“ ihre durchschnittliche Lebenserwartung erreichen. Um dann, insbesondere Leerstände in den freiwerdenden Einfamilienhäusern der Siedlungsgebiete zu vermeiden, muss die Attraktivität von Cham insgesamt hoch bleiben, damit die Stadt neue Bewohnerinnen und Bewohner anzieht.

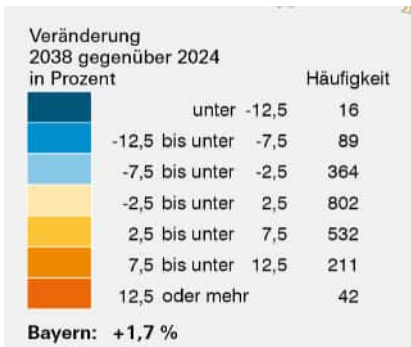
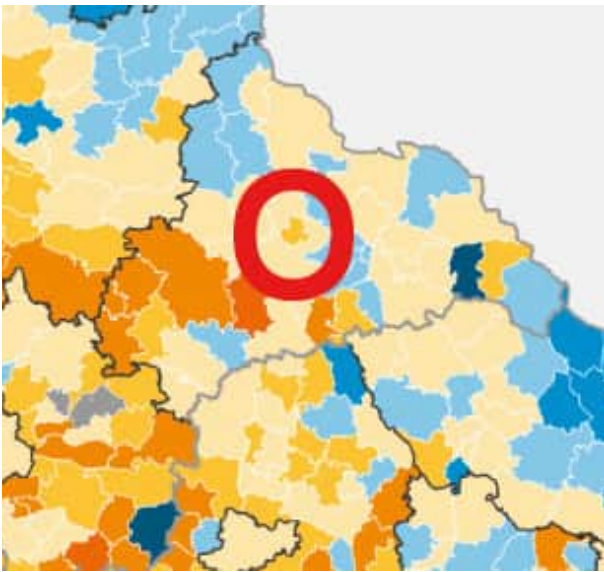
Insbesondere aufgrund der guten wirtschaftlichen Entwicklung sind die Daten der Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Cham verglichen mit anderen Städten dieser Größenordnung überwiegend positiv. Gemäß Bevölkerungsprognose des Bayerischen Landesamtes für Statistik bleibt die Bevölkerung in Cham über die nächsten zwei Jahrzehnte konstant. Von 17.433 Einwohnern 2024 entwickelt sich die Zahl über 17.300 Einwohner im Jahr 2034 zur 17.400 vorausgerechneten Einwohnern im Jahr 2044.

Insgesamt lassen sich folgende positive Fakten zusammenfassend festhalten:

- stabile Bevölkerungsentwicklung
- konstante Bevölkerungsprognose
- stabile, leicht steigende Geburtenzahlen
- positiver Wanderungssaldo
- relativ junge Erwerbsbevölkerung



Durchschnittsalter bezogen auf die gesamte Stadt Cham



Bevölkerungsentwicklung in den Gemeinden Ostbayerns, Prognose Veränderung 2038 zu 2024, Stadt Cham im roten Kreis
- Zunahme über Bayerischem Durchschnitt

Bevölkerungsstruktur im Untersuchungsgebiet

Im Untersuchungsgebiet der VU Stadellohe leben 2026 insgesamt 135 Einwohner.

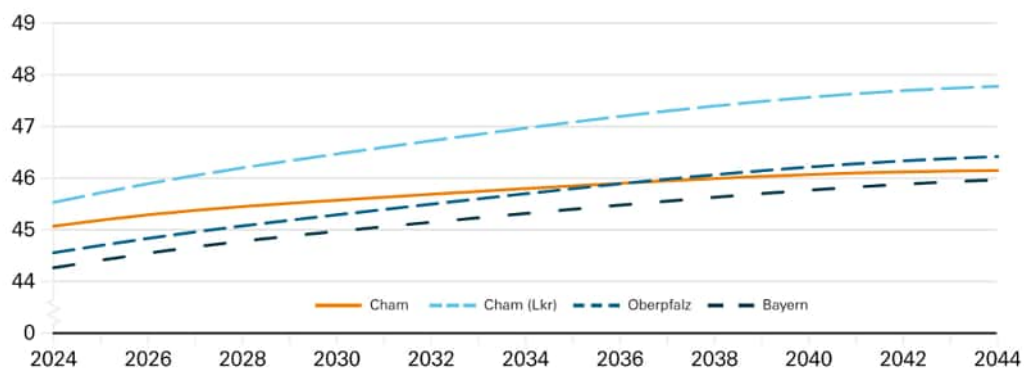
Davon sind 26 Einwohner unter 21 Jahren alt (ca. 19 % - Gesamtstadt ca. 19%), 85 Einwohner von 21 bis 65 Jahren alt (ca. 63% - Gesamtstadt ca. 56%) und 24 Einwohner über 65 Jahre alt (ca. 18% - Gesamtstadt ca. 25%).

Damit ist die Bevölkerung im Untersuchungsgebiet zwar etwas „jünger“ als der Durchschnitt der Gesamtstadt, es gibt jedoch trotzdem Leerstandsrisiko, insbesondere in den älteren Wohngebäuden des 20. Jahrhunderts:

An 3 Adressen ist nur eine Person als Bewohner gemeldet, die aktuell über 65 Jahre alt ist. An 2 Adressen sind 2 Personen gemeldet, die beide aktuell über 65 Jahre alt sind und keine weiteren jüngeren Bewohner. Bei insgesamt 37 Wohnadressen sind somit 5 (ca. 14 %) ausschließlich von Personen über 65 Jahren bewohnt. Daneben gibt es 5 vorhandene Leerstände bzw. Wohnadressen ohne gemeldete Bewohner (ca. 14%).

Quelle Bevölkerungszahlen Untersuchungsgebiet: Stadt Cham, Stand 26.01.2026;
übrige Zahlen aus: Stadt Cham, Statistik Kommunal 2025 und Demographiespiegel für Bayern - Stadt Cham, Bayerisches Landesamt für Statistik

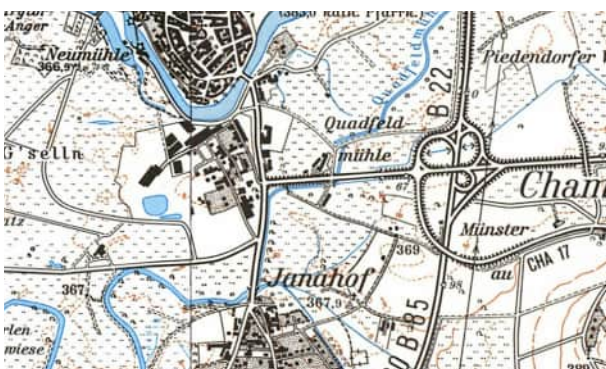
Entwicklung des Durchschnittsalters von 2024 bis 2044 im Vergleich zu Landkreis, Regierungsbezirk und Bayern



Entwicklung Durchschnittsalter, Die Stadt Cham liegt nahe am Bayerischen Durchschnitt

ANALYSE

1



Entwicklung des Untersuchungsgebiets

Oben: 1913

Mitte: 1957

Unten: 1993

Darstellung Bayerische Vermessungsverwaltung

1.1.9 Historische Entwicklung

Das Gebiet Stadellohe bildet eine kleine südliche Vorstadt zur Altstadt, unmittelbar jenseits des Regens.

Historisch war hier eine Scheunen-(Stadel-)reihe, die bereits in der Uraufnahme von ca. 1840 dargestellt ist und sich heute im Straßenzug „Stadellohe“ durch verbliebene Scheunen noch gut ablesen lässt. Sie liegt etwas abseits, westlich der Hauptverkehrsachse Janahofer Straße, die in ihrem heutigen Verlauf in der historischen Karte als „Chaussee von Straubing“ schon damals als Hauptverbindungsstraße nach Süden führt. Anstelle des heute westlich der Straße liegenden Parkplatzes „Altstadt-Süd I“ war hier historisch ein Altwasser des zur gleichnamigen Mühle nach Osten umgeleiteten Quadfeldmühlbaches. Neben der Scheunenreihe an der Stadellohe ist auch das vom Anfang 19. Jahrhundert stammende Wohngebäude der ehemaligen Quadfeldmühle in der historischen Karte eingezeichnet.

Der Verlauf der Straßenzüge Flugplatzweg, Steinweg und Stadellohweg ist ebenfalls in der Uraufnahme bereits vorhanden. Auch der Verlauf der heutigen Staatsstraße 2146 ist vorhanden, erschließt die Quadfeldmühle am östlichen Rand des Untersuchungsgebietes und führt weiter als Hauptverbindungsstraße nach Chammünster.

In der Folgezeit finden sich in historischen Karten vom Anfang des 20. Jahrhunderts einige verstreute, bäuerliche Anwesen am nördlichen Rand des Stadellohwegs, in der Mitte des Steinwegs sowie östlich der Janahofer Straße am Abzweig der heutigen Staatsstraße 2146.

Bis in die Mitte des 20. Jahrhunderts war der von regelmäßigen Überflutungen betroffene Bereich vor allem landwirtschaftlich genutzt.

Erst erst ab den 1960er fand die Ansiedlung von Wohnnutzungen und Gewerbebetrieben statt und setzt sich bis heute fort. Zuletzt wurde 2025 ein Gebäudekomplex für überwiegend medizinische Dienstleistungen zwischen dem Stadellohweg und Stadellohe fertiggestellt.

im Rahmen der „Gartenschau am Regenbogen“ 2001 östlich der Janahofer Straße angelegt.

Der Bereich des „Freizeitgeländes Quadfeldmühle“ wurde zusammen mit dem anliegenden Parkplatz



Das Gebiet im Urkataster von ca.1840. Der Bereich ist überwiegend durch Wiesen und Altwasser geprägt. Der Verlauf der Janahofer Straße ist bereits vorhanden mit der Bezeichnung „Chaussee von Straubing“. Neben den Gebäuden der Quadfeldmühle ist die Scheunenreihe an der Straße „Stadellohe“ als einzige Bebauung vorhanden.

Darstellung Bayerische Vermessungsverwaltung

1.1.10 Lage und Ortsstruktur

Das Quartier „Stadellohe“ liegt als nahezu allseitig durch offene Landschaftsräume umgebener, eigenständiger Siedlungskörper in den Regenaue zwischen den großen Stadtelementen historische Altstadt im Norden und dem weiträumig gewerblich geprägtem Janahof im Süden des Hauptortes der Stadt Cham.

Das Untersuchungsgebiet umfasst eine Fläche von 13,07ha und liegt zu zwei etwa gleich großen Teilen westlich und östlich des nördlichen Abschnitts der Janahofer Straße, die das Untersuchungsgebiet wie eine Mittelachse teilt.

Im Norden grenzt das Gebiet an die südlichen Uferzonen des Regen, unmittelbar gegenüber liegt die historisch verdichtete Altstadt.

Im westlichen Anschluss und teilweise westlichen Rand des Untersuchungsgebiets dominieren die gewerblichen Bauflächen des Gewerbegebiets „Stadleräcker“, das hauptsächlich durch die Gebäude und Lagerflächen eines Baustoffproduzenten und -händlers geprägt ist. Auch ein regional bedeutendes Busunternehmen befindet sich am Steinweg sowie Handwerksbetriebe, ein Reifenhändler und eine Gärtnerei.

Im südlichen Abschnitt der Janahofer Straße, innerhalb des Untersuchungsgebiets ist am Einmündungsbereich des südöstlichen Steinwegs der Standort unterschiedlicher, teilweise großflächiger Einzelhändler mit u.a. einem Verbrauchermarkt, Gebrauchtgüterhandel sowie Gastronomie.

Die nordöstliche Straßenseite des Steinwegs sowie das Umfeld der Straßenzüge Stadelloheweg und Stadellohe sind überwiegend durch Wohnnutzungen geprägt, wobei Dienstleistungsbetriebe, Gewerbebetriebe sowie ehemals landwirtschaft-

lich genutzte Gebäude eingestreut sind und den Mischgebietscharakter unterstreichen. Dieser Gebietscharakter findet sich auch auf der östlichen Straßenseite der Janahofer Straße. Hier gibt es Dienstleister, überwiegend im medizinischen Bereich, den Sitz des Zweckverbands der Wasserversorgung sowie Wohngebäude und ehemals landwirtschaftlich genutzte Haupt- und Nebengebäude.

Der nördliche Abschnitt der Janahofer Straße im Untersuchungsgebiet ist beidseitig von den zwei Großparkplätzen Altstadt-Süd I und II flankiert. Der östlich der Straße liegende Parkplatz dient auch für Besucher „Freizeitgelände Quadfeldmühle“, die sich im Osten anschließt und nach Norden durch einen Hochwasserdeich begrenzt wird. Die attraktive Anlage wurde im Rahmen der „Gartenschau am Regenbogen“ 2001 neu angelegt.

Im südlichen Abschnitt des Parkplatzes Altstadt-Süd I an der „Stadellohe“ befindet sich ein Bereich zum Parken von Reisebussen.

Östlich wird die Freizeitanlage durch einen Streifen landwirtschaftlicher Nutzflächen begrenzt, in dessen Anschluss die Anlage der historischen Quadfeldmühle liegt. Die ehemalige Mühle besteht aus rund zehn Haupt- und Nebengebäuden unterschiedlicher Zeitschichten. Eines der heutigen Wohngebäude ist ein gelistetes Baudenkmal.

2025 liegt nahezu das gesamte Untersuchungsgebiet, wie die weitere Umgebung südlich des Regen innerhalb eines festgesetzten Überschwemmungsgebietes. Die Planungen für Hochwasserschutzmaßnahmen sind bis zur Ausführungsreife vorangeschritten und sollen in den folgenden Jahren umgesetzt werden.

In diesem Zug ist die Neuanlage eines Kreisverkehrs im Einmündungsbereich Flugplatzweg sowie die Erneuerung der Flutbrücke südlich der Fleisch-



Luftbild aktuell
Darstellung Bayerische Vermessungsverwaltung

1

torbrücke ab 2025 in Umsetzung. Während der Bearbeitung der VU wurden im Winter 2024/25 umfassende Baumfällarbeiten im Bereich der historischen Flutbrücke und straßenbegleitend zur nördlichen Janahofer Straße durchgeführt. Insgesamt wird sich das Erscheinungsbild des Bereichs um den südlichen Brückenkopf der Fleischtorbrücke künftig stark verändern.

Fazit

Neben einem relativ kleinen Anteil an Wohnen, Einzelhandel und Dienstleistungen kommt dem Gebiet gesamtstädtisch betrachtet vor allem durch das „Freizeitgelände "Quadfeldmühle"“ als innenstadtnaher Erholungsraum große Bedeutung zu. Andererseits ist es durch die starke Verkehrsbelastung beeinträchtigt.

Außer der städtischen Hauptverkehrsachse Janahofer Straße, hat das Gebiet große Relevanz für Wegeverbindungen des Langsamverkehrs. Hier treffen teilweise überregionale Radwegeverbindungen aufeinander und Fußwegeverbindungen in die umgebenden Erholungsräume nehmen ihren Ausgang. Für Besuche der Altstadt befindet sich hier ein wichtiger Ausgangspunkt und Standort zum Parken unterschiedlicher Verkehrsmittel (Kfz, Fahrräder, Reisebusse).

Durch den Ausbau der Janahofer Straße und die Umsetzung der geplanten Hochwasserschutzmaßnahmen stehen umfassende Baumaßnahmen an, die auch eine Neuorganisation des Themas Parken nach sich ziehen.

Dabei ergibt sich die Möglichkeit Flächen neu zu ordnen, die für eine Stärkung innenstadtnahen Wohnens, als Dienstleistungsstandort sowie zur Verknüpfung und Ertüchtigung von Erholungs- und Freizeiträumen aktiviert werden können. Diese Entwicklung gilt es aus städtebaulicher Sicht weiter zu

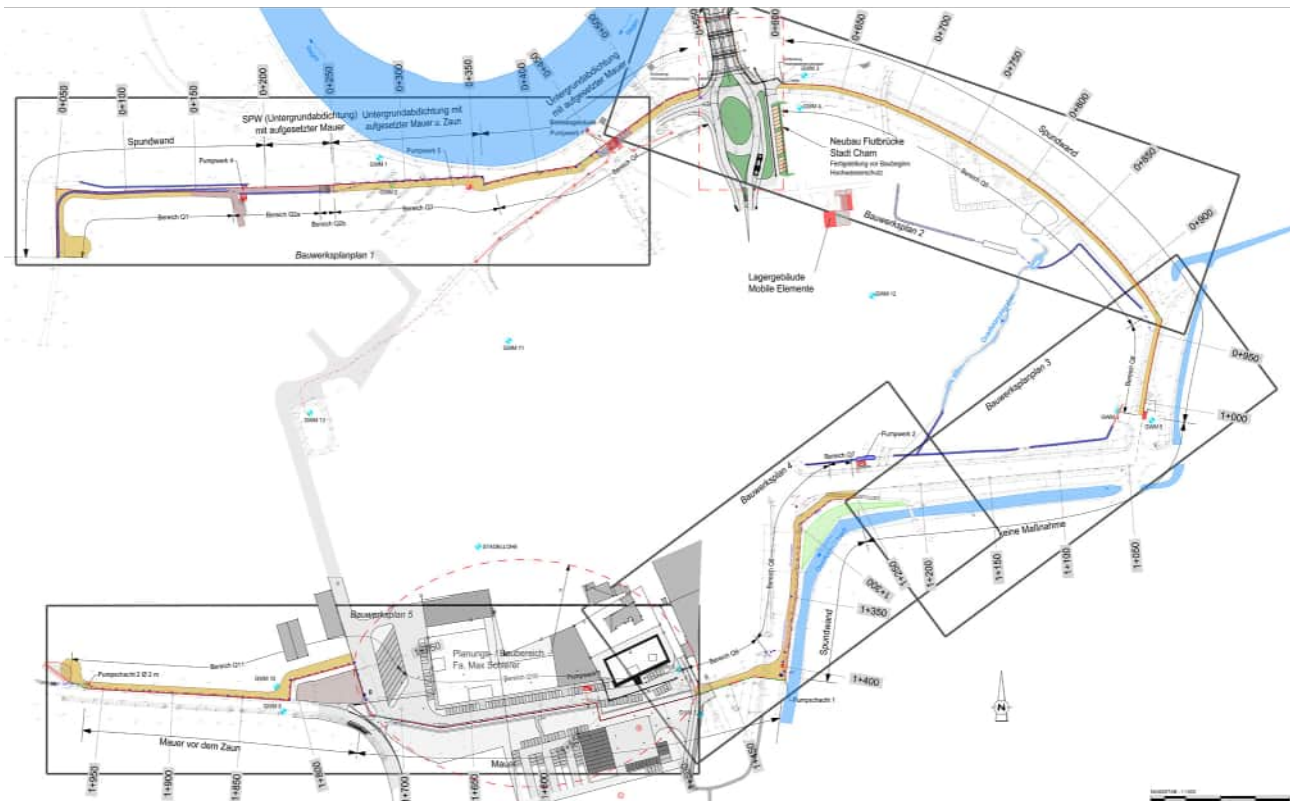
begleiten und zu steuern. Das Untersuchungsgebiet ist aufgrund seiner räumlichen Lage und Struktur derzeit von vielen Missständen und Funktionsverlusten geprägt, kann sich aber zu einem attraktiven Ergänzungs- und Verknüpfungsstandort zwischen Altstadt und Regenaun entwickeln.



Entwurfsplanung Erneuerung Flutbrücke mit Anbindung Flugplatzweg, Stand 2023

Darstellung: Stadt Cham / Ingenieurbüro Brandl & Preischl Cham

1



Entwurfsplanung der Hochwasserschutzmaßnahmen im Bereich Stadellohe, Stand 2023

Darstellung: Stadt Cham / WWA Regensburg / Arnold Consult München / RMD Consult München

29

1.2 QUALITÄTEN UND POTENTIALE

1

1.2.1 Ortsstruktur, Gebäude und Wohnen

Als besondere städtebauliche Qualität des Quartiers ist seine Lage im Stadtgefüge zu betrachten. Zum einen liegt es in unmittelbarer Nähe zur historischen Altstadt, zum anderen liegt es umgeben von qualitätvollen Landschaftsräumen „im Grünen“. Neben dem parkartig gestalteten Flußufer sind dort die Freizeit- und Erholungsflächen des „Freizeitgeländes Quadfeldmühle“ sowie der Ausgangspunkt für attraktive Wegeverbindungen zum Spazieren und Radfahren in die umgebende Kultur- und Freizeitlandschaft.

Außerdem ist das Gebiet auch für alle weiteren Verkehrsmitteln in die nähere Umgebung und Fernverbindungen gut vernetzt.

Die Angebote von Dienstleistungen und Handel in der Altstadt sind fußläufig gut erreichbar, auch die großflächigen Einzelhandelsangebote in Janahof befinden sich in unmittelbarer Nähe.

Qualitätvolle, als ortsbildprägend zu betrachtende Baustrukturen, die auf eine Scheunenreihe aus dem 19. Jahrhundert zurückgehen, finden sich am historischen Straßenzug Stadellohe. Außerdem ist im Bereich der etwas abseits liegenden Quadfeldmühle weitere historische Bausubstanz erhalten; hier befindet sich auch das einzige Baudenkmal des Untersuchungsgebietes.

Die übrigen Gebäude werden aufgrund ihrer einheitlichen Entstehungszeit ab Mitte des 20. Jahrhunderts und gestalterischen Ausprägung überwiegend als für dieses Stadtquartier „stadtstrukturprägend“ eingestuft. Einige Gebäude können aufgrund ihrer Dimensionierung bzw. Gestaltung auch als strukturell unangepasst betrachtet werden, insbesondere einige gewerbliche Zweckbauten.



Potentiell attraktive Wohnlage Stadellohe

Wohnen und Innenentwicklung

Im Untersuchungsgebiet gibt es überwiegend Wohngebäude - meist mit Freiraumbezug - die ab der Mitte des 20. Jahrhunderts entstanden sind. In jüngerer Vergangenheit wurden zudem auch höhere und längere Neubauten mit überwiegend Wohn- und Dienstleistungsnutzungen ergänzt.

Es gibt in dem Gebiet einige ehemalige landwirtschaftlich genutzte Anwesen mit Nebengebäuden, die nicht mehr in Betrieb sind und das Potential zur Aktivierung durch Umnutzung haben.

Einige ortsbildprägende, leerstehende Scheunen bieten sich zur Umnutzung als attraktive, individuelle Familienwohnhäuser an. Außerdem ist insbesondere der westliche Teil des Untersuchungsgebiets durch Gewerbebetriebe geprägt, die bei Schließung oder Betriebsverlagerung mögliche Potentialflächen für höherwertigere Nutzungen darstellen.

Um die Qualität der Wohnangebote der Gebäude aus der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts langfristig zu sichern, sind großenteils Modernisierungsmaßnahmen der Gebäudehülle und Technik notwendig, insbesondere was energetische Sanierung angeht. Auch eine Stärkung des Freiraumbezugs durch Aufwertung der umgebenden Freiflächen hat das Potential das Quartier attraktiver zu machen und als innenstadtnahen Wohnstandort weiter zu entwickeln.

Durch eine Neuordnung und Effizienzsteigerung des Parkens können insbesondere im zentralen Bereich zwischen Janahofer Straße und Stadellohe Potentialflächen für Wohnen gewonnen werden.

In verschiedenen Bereichen besteht zudem das Potential einer Neuordnung auf Grundstücken mit einer Häufung von städtebaulichen Mängeln. Hier können nach Freimachung fehlende Raumkanten mit Neubebauung geschlossen werden. Insbesondere eine weitere Ergänzung von Geschosswohnungsbau in Durchmischung mit Dienstleistungsnutzungen ist in dieser altstadtnahen Lage gut vorstellbar, wobei das Wohnen eher abgewandt zur emissionsträchtigen Janahofer Straße stattfinden sollte.



Die Anlage der historischen Quadfeldmühle ist teilweise denkmalgeschützt



Wohnen mit attraktiven Blickbeziehungen in Quartier 1

Die Zeilenanlage der Straße "Stadellohe" geht historisch auf eine Scheunenreihe zurück

1.2.2 Öffentlicher Raum und Freiräume

Der öffentliche Raum entlang der Janahofer Straße ist geprägt vom starken Durchgangsverkehr und den dort vorhandenen, weitläufigen Parkplätzen. Zwar haben sich hier im Laufe der letzten Jahrzehnte teilweise die Baumpflanzungen soweit entwickelt, dass sie Schatten spenden, raumbildend wirken und ein „grüner Charakter“ entstanden ist, darüber hinaus besteht jedoch kaum Aufenthaltsqualität.

Durch die begonnenen Baumaßnahmen zur Eröffnung des Abzweigs Flugplatzweg und Neubau Flutbrücke fallen zahlreiche Parkplätze weg, was eine Neuorganisation des Parkens erfordert. Hier besteht das Potential durch Komprimierung des Parkens neue Flächen zu gewinnen, die Raum zur Nachverdichtung und bessere Freiraumgestaltung mit mehr Aufenthaltsqualität bieten können.

Auch die Nebenstraßen Stadellohe, Stadelloheweg und Steinweg bieten die Möglichkeit durch bauliche Erneuerung neben der Beseitigung von Schäden auch den verkehrsberuhigten Charakter zu stärken und Aufenthaltsqualität für die Nutzer des Straßenraums zu schaffen.

Das Untersuchungsgebiet ist zu zwei Seiten von attraktiven und ökologisch wichtige Grünräumen und Landschaftsbestandteile umgeben. Das Quartier liegt daher nicht nur in unmittelbarer Nähe zur Altstadt sondern auch „im Grünen“.

Im östlichen Bereich befindet sich das „Freizeitgelände Quadfeldmühle“, das um das Jahr 2000 im Rahmen der „Gartenschau am Regenbogen“ im Bereich von naturnahen Flussauen und Auenwäldchen angelegt wurde. Es bietet neben naturnahen Bereichen zur Erholung mit hoher Aufenthaltsqualität auch zahlreiche Angebote zum Spielen oder sportlicher Betätigung wie Skateanlage, Bolzplatz, Basketballplatz, Volleyballfeld oder Tischtennisplatten.

Im Laufe von rund 25 Jahren hat sich dort eine üppige Vegetation entwickelt und die Baumpflanzungen von damals sind heute wirksame Erholungsorte und Schattenspenden. Die Anlage ist ein wichtiger, innenstadtnaher Lebensraum für Fauna und Flora mit hoher Biodiversität.

Auch der malerisch gelegene Biergarten an der Wasserwirtschaft liegt in fußläufiger Entfernung zum Untersuchungsgebiet an der attraktiven, eingegrünten Wegeverbindung für den Langsamverkehr zum Floßhafen und in die Stadtmitte am Marktplatz.

Im nördlichen Anschluss an das Untersuchungsgebiet ist das südliche Regenufer teilweise parkartig gestaltet mit zahlreichen identitätsstiftenden Orten zum Aufenthalt unter wertvollem Baumbestand. In Verlängerung der Straße Stadellohe besteht das Potential eine weitere Verbindung für den Langsamverkehr über den Regen zu schaffen. So könnte der Bereich Stadellohe stärker mit der Altstadt vernetzt werden und würde als Wohn- und Freizeitquartier weiter gestärkt und auch den anschließenden Bereich der Altstadt aufwerten.

Einige Gärten und private Freiflächen der Wohngebäude im Untersuchungsgebiet haben eine hohe Freiraumqualität, da sich hier wertvoller Baumbestand sowie üppige Gartengestaltung befinden, was maßgeblich zur Biodiversität in dem Stadtquartier beiträgt.

Dagegen weisen andere private Freiflächen, überwiegend der gewerblich genutzten Anwesen, häufig erhebliches Potential hinsichtlich Entsiegelung, Begrünung und verbesserter gestalterischer Wirkung in den öffentlichen Raum auf.



Erholungsbereiche mit üppigem Baumbewuchs auf dem "Freizeitgelände Quadfeldmühle"



Attraktive Sichtbeziehungen zur Altstadt von Wohnlagen mit Freiraumbezug im Bereich Stadellohe

ANALYSE

1

1.2.3 Handel, Dienstleistung und Gewerbe

Eine große Qualität des Untersuchungsgebietes ist seine Nähe zu fast allen städtischen Angeboten, sowohl in der Altstadt - in unmittelbarer Nähe jenseits des Regen im Norden -, als auch zu den großflächigen Einzelhandels- und Dienstleistungsangeboten in Janahof im Süden.

Zudem gibt es innerhalb des Untersuchungsgebietes einen Verbrauchermarkt, verschiedene Fachgeschäfte, Gastronomie sowie verschiedene Dienstleistungsangebote, insbesondere im Bereich medizinische Versorgung und Fitness. Daneben bestehen die öffentlich zugänglichen Angebote für Erholung, Sport und Spiel am „Freizeitgelände Quadfeldmühle“.

Der Osten des Untersuchungsgebietes sowie der anschließende Bereich ist stark gewerblich geprägt. Neben einer Gärtnerei sind hier ein Reifenhändler, ein Busunternehmen sowie hauptsächlich die weitläufigen Lager- und Produktionsflächen eines Baustoffproduzenten.

Die Angebote an Dienstleistungs- und Handelseinrichtungen sowie an Freizeit- und Erholungsflächen im Untersuchungsgebiet haben überwiegend eine starke zentrale Funktion. Sie richten sich an die Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt und des Landkreises Cham.

Die Gewerbebetriebe haben teilweise regionale und überregionale Bedeutung.

Bei Betriebsschließungen oder Verlegung besteht Potential einer Transformation zur verstärkten Ansiedlung weniger störender Dienstleistungen und einer Weiterentwicklung als innenstadtnahes Wohnquartier.



In jüngerer Vergangenheit wurden an der Janahofer Straße Neubauten errichtet, in denen überwiegend Dienstleistungen im Bereich medizinische Versorgung und Fitness angeboten werden.

1.2.4 Wegeverbindungen, Verkehr und Parken

Fußwegeverbindungen

Vom Altstadtkern am Marktplatz über den zentralen Busbahnhof am Floßhafen führt über die Brücke an der Wasserwirtschaft eine weitgehend eingegrünte, attraktive Wegeverbindung zum „Freizeitgelände Quadfeldmühle“ im östlichen Bereich des Untersuchungsgebiets. Auch das südliche Regenufer in der weiteren Fortsetzung nach Westen ist an die Verbindung gut angebunden. Diese Wegeverbindungen sind zudem Teilabschnitte von regionalen Wanderwegen und Fernwanderwegen und führen weiter in die umliegende Kulturlandschaft der Regenaue.

Potentiale zur Stärkung dieser Wegeverbindungen bieten sich insbesondere bei den Querungen mit der stark befahrenen Janahofer Straße. Deren straßenbegleitende Gehwege können im Zuge der begonnenen Umbaumaßnahmen potentiell nutzerfreundlicher und barriereärmer gestaltet werden. Die übrigen Straßen im Untersuchungsgebiet sind weitgehend ohne baulich getrennte Gehwege ausgeführt, was aufgrund des Verkehrsaufkommens auch nicht notwendig ist, insbesondere wenn bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung hohe Durchfahrtsgeschwindigkeiten künftig verhindern.

Um auch den zentralen und westlichen, durch Wohnen geprägten Teil des Untersuchungsgebiets zu stärken und zu entwickeln, bietet sich das Potential mit einer weiteren Verbindung für den Langsamverkehr über den Regen den Bereich besser mit der Altstadt zu verknüpfen.



Zwischen dem "Freizeitgelände Quadfeldmühle" und der Altstadt ist bereits eine attraktive Wegeverbindung vorhanden



Grünbereich an der Stadellohe, der potentiell zu einem kleinen, identitätsstiftenden Ort zum Aufenthalt entwickelt werden kann

1

Radverkehr

Der Bereich des südlichen Regenufers um den südlichen Brückenkopf der Fleischtorbrücke stellt einen Knotenpunkt im örtlichen und vor allem überregionalen Radwegenetz dar. Hier verlaufen vier Fernradwege, das Bayern-Netz für Radler, ein Mountainbikeweg sowie verschiedene örtliche Radverbindungen. Dementsprechend stand hier auch bis zum Beginn der Baumaßnahmen zum Neubau der Flutbrücke ein „Radpavillon“ als Raststation und Abstellmöglichkeit zum Besuch der historischen Altstadt für Radwanderer. Die ausgeschilderte Führung der Radverbindungen nach Süden erfolgt über den Steinweg bzw. Stadeloheweg, nicht über die kürzeste Verbindung der stark vom MIV befahrenen Janahofer Straße. Im Rahmen des Ausbaus im nördlichen Abschnitt der Straße besteht das Potential, straßenbegleitende Radwege bzw. Schutzstreifen einzurichten und auch die Querungen der stark befahrenen Straße für den Langsamverkehr zu verbessern. Insbesondere nicht freizeitorientierte Alltagsnutzer des Fahrrads aus Cham befahren die Janahofer Straße als kürzeste Verbindung nach Süden zu den dort gelegenen Wohngebieten und Einzelhandelsschwerpunkten und könnten diese künftig entspannter und sicherer befahren.

An vielen Stellen mit hoher Frequenz besteht zudem Potential mehr zeitgemäße Fahrrad-Abstellmöglichkeiten und auch Ladeinfrastruktur zu errichten.

ÖPNV

Das Untersuchungsgebiet ist in das lokale Netz des öffentlichen Personennahverkehrs gut eingebunden.

Die Bushaltestelle „Stadellohe“ an der Abzweigung der Staatsstraße 2146 stadtauswärts sowie am westlichen Eingangsbereich des „Freizeitgeländes Quadfeldmühle“ stadteinwärts wird von verschiedenen Buslinien tagsüber ca. alle 15 min bedient. Diese führen mit direkten Verbindungen zu den Einzelhandelsschwerpunkten im Gewerbegebiet Janahof sowie zu den zentralen Bushaltestellen am Floßhafen und Bahnhof. Dieser ist als wichtiger Knotenpunkt des ÖPNV in der Region mit täglich ca. 90 Zughalten und durchschnittlich ca. 2.000 Ein- und Austeigenden am Tag vom Untersuchungsgebiet mit den schnellsten Busverbindungen in ca. 4 min. erreichbar.

Hinsichtlich Ausstattung und Barrierefreiheit besteht an beiden Haltepunkten der Bushaltestelle Stadellohe noch deutliches Aufwertungspotential.

Motorisierter Individualverkehr - MIV

Insgesamt weist Cham eine überdurchschnittlich hohe Verkehrszentralität, insbesondere in Bezug auf die Kreuzung von drei Bundesstraßen mit übergeordneter Erschließungsfunktion für die gesamte Region der südöstlichen Oberpfalz auf. Das Stadtgebiet von Cham ist im Süden, Osten und Norden durch leistungsfähige und moderne Umgehungsstraßen umgeben, die Teilabschnitte der Bundesstraßen 85 und 22 bilden. Von fünf Anschlussknoten kann sowohl nahezu jeder Punkt im Stadtgebiet erreicht werden ohne die Innenstadt zu durchqueren, als auch die zahlreichen Parkmöglichkeiten rund um die Innenstadt.



Die idyllisch gelegene Wasserwirtschaft befindet sich in unmittelbarer Nähe zum Untersuchungsgebiet an der Wegeverbindung zur Altstadt.



In diesem Bereich bietet sich das Potential mit einer weiteren Verbindung für den Langsamverkehr über den Regen, um die Stadellohe besser mit der Altstadt zu verknüpfen.

Ein Anschlussknoten der Bundesstraßen 20, 22 und 85 befindet sich ca. 500m östlich des Untersuchungsgebiets, das über die Staatsstraße 2146 somit direkt an das Fernverkehrsstraßennetz angebunden ist.

Auch die Janahofer Straße, die das Untersuchungsgebiet durchschneidet, ist eine innerstädtische Hauptverkehrsachse, die den Stadtkern um die Altstadt mit den im Bereich Janahof gelegenen Wohngebieten sowie Gewerbe- und Handelschwerpunkten verbindet. In ihrem Verlauf besteht an vielen Stellen Potential die Belastung zu reduzieren, Querungen zu verbessern und die wichtige Verbindung somit auch für alle Verkehrsteilnehmer außerhalb des MIV attraktiver zu machen.

Die übrigen Straßen im Untersuchungsgebiet sind weniger vom MIV frequentiert, wenn auch der Flugplatzweg sowie der Steinweg teilweise zur Anfahrt in die westlich gelegenen, gewerblich geprägten Bereiche genutzt werden. Das großflächige Gelände des Baustoffproduzenten hat seine Haupteinfahrt über die Adolph-Kolping-Straße von Süden außerhalb von bewohnten Bereichen, ist jedoch auch über den Flugplatzweg im nördlichen Untersuchungsgebiet anfahrbar.

Trotz gesamtgesellschaftlicher Paradigmenwechsel hinsichtlich Automobilität spielt in ländlich geprägten Regionen die Mobilität mit dem eigenen Pkw nach wie vor eine wichtige Rolle. Dementsprechend gilt es auch die Wegeverbindungen mit dem Kfz zu qualifizieren und ausreichend Abstellmöglichkeiten bereitzustellen.

Das Potential attraktive Alternativen zu stärken, kann trotzdem noch stärker ausgeschöpft werden. Intermodalität kann insbesondere in den Wegebeziehungen von den Einzelhandelsschwerpunkten in Janahof - südlich des Untersuchungsgebiets

- zum Bahnhof gestärkt werden. Dabei sind alle Verkehrsmittel zu betrachten, damit Wege vom Auto auf den Umweltverbund verlagert werden können bzw. unnötige energie- und raumbbeanspruchende Kfz-Fahrten und damit auch die Belastung des Netzes reduziert werden können.

Ruhender Verkehr - Parken

An zentralen Orten und Einrichtungen wird ein Angebot zum Parken erwartet und steht in der Regel auch bereit. Im Untersuchungsgebiet gibt es mehrere großflächige Parkplätze sowie Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum und auf privaten Grundstücken.

Innerhalb des Untersuchungsgebiets liegen die kostenfreien Parkplätze „P2 AltstadtSüd I - Stadellohe“ westlich der Janahofer Straße mit 297 Parkplätzen und „P 3 Altstadt Süd II - Quadfeldmühle“ mit 182 Parkplätzen.

In den meisten Straßenräumen des Untersuchungsgebiets sind straßenbegleitende Parkplätze vorhanden, die überwiegend kostenfrei von jedermann genutzt werden können. Hinzu kommen noch Kunden- und Mitarbeiterparkplätze der Dienstleister und Händler, die vor fast jeder Einrichtung ausreichend vorhanden sind.

Teilweise haben die Parkplätze gestalterisches Aufwertungspotential, insbesondere hinsichtlich Durchgrünung und Gestaltung der Beläge sowie der Übersichtlichkeit.

Insgesamt kann festgestellt werden, dass augenscheinlich eher ein Überangebot von Parkplätzen vorhanden ist. Da im Zuge der begonnenen Ertüchtigungsmaßnahmen um die Flutbrücke sowie die Einmündung Janahofer Straße / Flugplatzweg rund 100 bestehende Parkplätze entfallen, sollte im Zuge der Neuordnung eine Effizienzsteigerung

des Parkens vorgenommen werden. Dabei besteht das Potential durch Komprimierung, etwa auf einer Parkpalette, freiwerdende Flächen für höherwertigere städtebauliche Nutzungen zu gewinnen. Grundlage für eine potentielle Neustrukturierung und Komprimierung des Parkens wäre auch die Erstellung eines Parkraumkonzepts für den gesamten Innenstadtbereich durch ein geeignetes Fachplanungsbüro.



Der Straßenraum des Stadellohwegs hat gestalterisch und funktional Potential zur Aufwertung



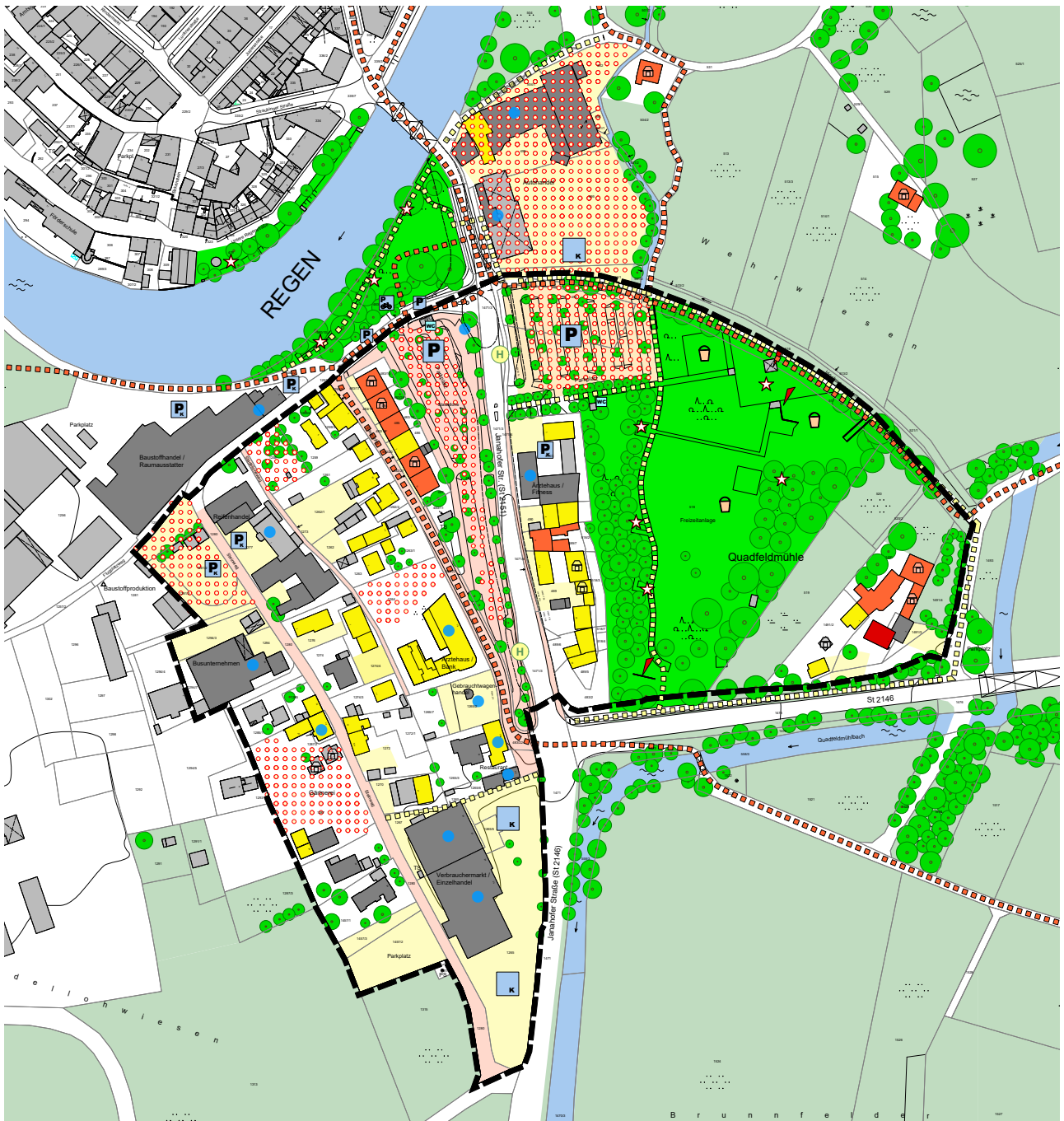
Im Zuge einer Neuordnung des Parkens können freiwerdende Flächen für höherwertigere städtebauliche Nutzungen gewonnen werden.

ANALYSE

1

Abb. rechts:
Analyseplan Qualitäten und Potentiale
(ohne Maßstab)

Gebäudebewertung:	
	Einzeldenkmal gemäß Denkmalliste
	Ortsbildprägendes Gebäude
	Ortsstrukturprägendes Gebäude
	Strukturell unangepasstes Gebäude, Zweckbau ohne Gestaltung, Störung
	Unbewertetes (Neben-)gebäude (z.B. Garage) bzw. außerhalb Umgriff Untersuchungsgebiet
	Kleindenkmal gemäß Denkmalliste (Hausfigur, Bildstock, Brunnen etc.)
	Scheune / Landwirtsch. Nebengebäude/ Gärtnerei/
	Skulptur, Brunnen, Kunst im öffentlichen Raum
	Orte mit öffentlicher Nutzung / Infrastruktur / Handel / Dienstleistung / Gastronomie
	Spielplatz
	Halt im ÖPNV
	öffentlicher Parkplatz
	Kundenparkplatz Handel, Dienstleistung
	Fahrradabstellanlage
	Öffentliches WC
	Öffentlich zugängliche Grünfläche
	Straßen-/Platzraum, in jüngerer Vergangenheit gestaltet
	Wiese, Landwirtschaftliche Nutzfläche, Kulturlandschaft
	Straßen-/Platzraum mit baulichem / gestalterischem Aufwertungspotential
	Aufwertungspotential private Freifläche mit Wirkung in den öffentlichen Raum
	Gewässer
	Fläche mit Entwicklungspotential
	Einzelbaum (Standort symbolisch - nicht referenziert)
	Besonders identitätsstiftender Ort
	Innerörtliche Wegeverbindung für den Langsamverkehr
	Fernradwegeführung / Fernwanderweg
	Abgrenzung Untersuchungsgebiet VU, 13,07ha



1.3 NUTZUNGSKONFLIKTE UND MÄNGEL

1

1.3.1 Ortsstruktur, Gebäude und Wohnen

Städtebauliche Missstände und Funktionsverluste finden sich vor allem dort, wo eine Konzentration von älteren Gebäuden mit Leerständen und Sanierungsbedarf auftritt. Dies ist an der historischen Gebäudezeile Stadellohe sowie an der sehr stark befahrenen und mit entsprechenden Emissionen belasteten Janahofer Straße der Fall.

Im Gebiet stehen ca. 13 % des Gebäudebestands leer und haben teilweise sehr hohen Sanierungsbedarf. Zudem besteht bei ca. 27% der Wohnadressen ein erhöhtes Leerstandsrisiko, da hier ausschließlich Personen über 51 Jahren wohnen. Auch hier besteht stellenweise erhöhter Sanierungsbedarf.

Abgesehen von einigen ortsbildprägenden, überwiegend ehemals landwirtschaftlich genutzten Gebäuden ist ein Großteil der Wohngebäude in den 1960er und 1970er Jahren errichtet worden, wobei die Bauweise teilweise nicht mehr heutigen Vorstellungen von Wohnungsbau und dessen technischen Standards entspricht. Häufig fehlen auch architektonisch qualitätvolle Gestaltungselemente, Konstruktionsweisen und Materialien. Hinzu kommt, dass die teilweise über 50 Jahre alten Häuser Gebrauchsspuren haben und damals häufig Bauweisen eingesetzt wurden, die aus heutiger Sicht nicht materialgerecht sind. Neben dem Sanierungsbedarf aufgrund der jahrzehntelangen Beanspruchung wurde damals eine Bauweise ausgeführt, die auf Klimaschutz und Ressourcenschonung wenig Rücksicht nahm und zur weiteren Nutzung energetische Sanierungsmaßnahmen voraussetzt.

Wie punktuell bereits sichtbar, besteht bei Nachverdichtung auf bisher unbebauten Flächen und bei Ersatz von Bestandsgebäuden durch Neubauten die Gefahr, dass ohne städtebauliches Gesamtkonzept und gestalterische Leitlinien eine Struktur unterschiedlichster Baustile und Gestaltungsbilder



Leerstände und Gebäude mit Sanierungsbedarf im Untersuchungsgebiet

entsteht, die der Entwicklung eines harmonischen Stadtbildes und der Aufwertung des Quartiers entgegen wirkt.

Der überwiegende Teil der Wohnbebauung ist als „strukturprägend“ zu betrachten. Einige Gebäude sind aufgrund des höheren Baualters und der handwerklich geprägten Ausführung als ortsbildprägend zu betrachten, wenn gleich auch keines mit potentiellen Denkmaleigenschaften dabei ist. Abgesehen vom Wohnhaus der historischen Mühlenanlage „Quadfeldmühle“ gibt es keine weiteren Einzeldenkmale oder Ensembles im Sinne der Denkmalliste des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege im gesamten Untersuchungsgebiet.

Auch Bodendenkmale sind innerhalb des Untersuchungsgebietes bisher nicht festgestellt und gelistet worden.

Die Baustruktur im Westen des Quartiers ist zu großen Teilen durch Gewerbehallen geprägt. Die funktionalen Zweckbauten der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts haben dabei meist kein attraktives Erscheinungsbild und sind teilweise mit Anbauten, Abstell- und Lagerflächen durchsetzt, was insgesamt zu einem wenig ansprechenden Ortsbild führt.

Wohnen und Innenentwicklung

Hauptmängel der älteren Wohngebäude im Untersuchungsgebiet sind über die Nutzungsjahre entstandener Modernisierungs- und Sanierungsbedarf sowie fehlende energetische Ertüchtigung.

Daneben gibt es gestalterische Mängel, fehlende Materialgerechtigkeit sowie mangelnde architektonische oder regionaltypische Ausprägung. Außerdem fehlen häufig attraktive Freiflächen mit Aufenthaltsqualität im Umfeld.

Die Nachfrage nach Mietwohnraum ist auch in Cham sehr hoch und kann insbesondere im Innen-



Leerstand mit Neuordnungspotential



Gestalterischer Mangel im Umgang mit einem Baudenkmal

ANALYSE

- 1 stadtgebiet nicht ausreichend befriedigt werden. Sonderwohnformen wie studentisches Wohnen oder gemeinschaftlich orientierte Wohnmodelle gibt es kaum. Innenstadtnahe Nachverdichtungsflächen, wie im Bereich Stadellohe potentiell vorhanden, wären auch dafür gut geeignet und ein Beitrag zur Aufwertung der Innenstadt.



Bauliche Ergänzungen der jüngeren Vergangenheit in Innensadt Nähe mit wenig urbanem Charakter



Die Baustruktur im Westen des Quartiers ist zu großen Teilen mit Anbauten, Abstell- und Lagerflächen durchsetzt, was insgesamt zu einem wenig ansprechenden Ortsbild führt.

1.3.2 Öffentlicher Raum und Freiräume

Der öffentliche Raum entlang der Janahofer Straße ist geprägt durch den starken Durchgangsverkehr und die dort vorhandenen weitläufigen Parkplätze. Zwar haben sich hier im Laufe der letzten Jahrzehnte die Baumpflanzungen teilweise soweit entwickelt, dass sie Schatten spenden, teilweise Raumkanten bilden und ein „grüner“ Charakter entstanden ist, darüber hinaus besteht jedoch kaum Aufenthaltsqualität.

Durch die begonnenen Baumaßnahmen zur Eröffnung des Abzweigs Flugplatzweg / Flutbrücke wurde während der Bearbeitung der VU ein beträchtlicher Teil der vorhandenen straßenbegleitenden Baumreihe gefällt und sollte ausgeglichen werden.

Das „Freizeitgelände Quadfeldmühle“ hat sich im Laufe seines Bestehens seit rund 25 Jahren zwar zu einem wertvollen Grünraum entwickelt, die Ausstattung und Möblierung hat jedoch punktuell Reparatur- bzw. Erneuerungsbedarf. So hat beispielsweise die Holzkonstruktion des Pavillons am Nordostrand der Anlage Schäden und muss erneuert werden. Auch die öffentlichen Toiletten im Umfeld der Großparkplätze haben Modernisierungsbedarf.

Im öffentlichen Straßenraum der Bereiche Stadellohe, Stadellohweg und Steinweg mangelt es an Grünflächen und Orten, die zum Verweilen einladen. Der teilweise vorhandene grüne Charakter wird fast ausschließlich über die privaten Gärten vermittelt.

Die privaten Freiflächen der Gewerbebetriebe im westlichen Teil der Untersuchungsgebietes sind häufig vollflächig versiegelt und nahezu ausschließlich als Lager-, Abstell- oder Parkplatzflächen genutzt. Da auch dort kaum Begrünung oder Freiflächengestaltung vorhanden ist, ist die Wirkung in den öffentlichen Raum entsprechend negativ. Die



Ablagerungen auf privaten Freiflächen mit negativer Wirkung in den öffentlichen Raum



Gewerblich genutzte Freiflächen haben das Potential als attraktive Freiräume die Wohnfunktion zu stärken und die Biodiversität zu erhöhen.

1

Biodiversität ist im Bereich westlich der Janahofer Straße insgesamt schwach ausgeprägt.

Barrierefreiheit im öffentlichen Raum und auch auf öffentlich zugänglichen Privatflächen ist in vielen Bereichen des Untersuchungsgebietes nicht gegeben oder mangelhaft.

Die großen Parkplätze beidseitig der Janahofer Straße sind große, unattraktive Räume vor dem südlichen Altstadteingang, die höherwertiger nutzbare innenstadtnahe Potentialflächen darstellen. Dem müsste eine Neuordnung und Effizienzsteigerung des Parkens rund um die Altstadt vorausgehen.

Mit Ausnahme einiger höhergelegener Fahrbahndämme ist der gesamte Bereich des Untersuchungsgebiets und der weiteren Umgebung südlich des Regen als festgesetztes Überschwemmungsgebiet mit einer Jährlichkeit von HQ 100 festgesetzt. Derzeit haben umfassende Hochwasserschutzmaßnahmen für das Gebiet Planreife und sollen nach Abschluss der Baumaßnahmen zur Erneuerung der Flutbrücke umgesetzt werden.

1.3.3 Handel, Dienstleistung und Gewerbe

Die Gewerbebetriebe, die sich überwiegend im westlichen Teil des Untersuchungsgebietes befinden sind teilweise emissionsintensiv sowie mit Verkehrsaufkommen verbunden und stehen im Konflikt mit der dort vorhandenen Wohnnutzung.

Die teilweise großflächigen Einzelhändler im Gebiet und im weiteren südlichen Anschluss Richtung Janahof stehen durch ihre Nähe zur Altstadt in Konkurrenz zum innerstädtischen Handel und haben Anteil an dessen zunehmender Schwächung in den vergangenen Jahrzehnten. Trotz der Nähe zur Innenstadt sind die vorhandenen Einzelhandels- und Gastronomiebetriebe auf eine Anfahrt mit dem Auto und dem entsprechenden Parkplatzangebot ausgerichtet, eine attraktive fußläufige Erreichbarkeit von der Innenstadt ist überwiegend nicht vorhanden. Durch die offene Bauweise fehlt urbaner Charakter und städtische Aufenthaltsqualität.

Im Gebiet gibt es ehemals landwirtschaftlich genutzte Gebäude mit Nebengebäuden und Scheunen, die heute leerstehen bzw. als Abstellflächen genutzt sind. Diese sind in der Regel sanierungsbedürftig. Das vorhandene Aktivierungspotential für höherwertigere Zwecke wurde bisher nicht genutzt.



Aktuell liegt nahezu der gesamte Bereich des Untersuchungsgebietes im festgesetzten Überschwemmungsgebiet (Abbildung Stadt Cham)



Nach intensiven Regenfällen sind die Böden im Umfeld des Bereichs Quadfeldmühle kaum mehr aufnahmefähig für Wasser

1.3.4 Wegeverbindungen, Verkehr und Parken

Fußwege

Straßenbegleitende Fußwege sind im gesamten Untersuchungsgebiet häufig schmal, haben bauliche Schäden und sind für die Nutzung mit Kinderwagen, Rollator oder Rollstuhlfahrer nur schlecht geeignet.

An der Janahofer Straße ist der relativ schmale Fußweg zudem noch als gleichberechtigter Radweg ausgeschildert, was zu Konflikten im Begegnungsverkehr führen kann.

Außerdem sind Fußgängerbereiche an belebten Stellen häufig mangelhaft gestaltet, nicht barrierearm und nicht einladend zum Aufenthalt, wie beispielsweise um die Bushaltestellen „Stadellohe“.

Querungshilfen fehlen zum Teil an Bedarfspunkten entlang der Hauptverkehrsachse Janahofer Straße. Im Bereich der bestehenden Flutbrücke ist die Fußgängerunterführung sehr niedrig, dunkel und nur über die Barriere einer Treppenanlage passierbar. Im Süden des Untersuchungsgebiets gibt es eine starke Einengung des Fußwegs nördlich des Verbrauchermarktes, die nicht mit einem Rollator, Kinderwagen oder Rollstuhl passierbar ist.

Einige naheliegende und sinnvolle Fußwegeverbindungen fehlen. So endet der Stadellohweg im südlichen Abschluss als Sackgasse, obwohl der Anschluss an die Janahofer Straße über den Vorplatz des Verbrauchermarktes nur ca. 70m entfernt ist. Außerdem fehlen Querverbindungen für Fußgänger in Ost-West-Richtung zwischen den Straßenzügen Steinweg, Stadellohweg und Stadellohe.



Straßenbegleitende Freilächen mit gestalterischen und funktionalen Mängeln



Beengte, nicht barrierefreie Fußwegeverbindung zwischen Steinweg und Janahofer Straße

Radverkehr

Dem Radverkehr wird auf der sehr stark befahrenen Hauptverkehrsachse Janahofer Straße kein eigener Raum eingerichtet. Es gibt weder bauliche noch abmarkierte Radwege auf dieser verkehrlich stark belasteten und kürzesten Verbindung von der Altstadt in das südliche Stadtgebiet. Auf der östlichen Straßenseite ist der straßenbegleitende Gehsteig mit Hochboard als gemeinsamer Fuß- und Radwege beschildert, obwohl er für einen Begegnungsverkehr zwischen den beiden Fortbewegungsarten eigentlich zu schmal ist und zudem Schaltschranke etc. zusätzliche Barrieren darstellen. Auf der westlichen Straßenseite wird der Radverkehr umwegig, westlich des Großparkplatzes bzw. über den Straßenzug Stadellohe geführt.

Querungshilfen fehlen teilweise an Bedarfspunkten entlang der Hauptverkehrsachse Janahofer Straße. Im Bereich der bestehenden Flutbrücke ist die Unterführung des Radwegs sehr niedrig und dunkel. Zudem müssen Fahrräder auf der östlichen Seite über eine treppenbegleitende Rampe geschoben werden, wobei an diesem „Nadelöhr“ neben örtlichen Radwegen auch mehrere Fernradwanderwege zusammentreffen.

Eine weitere Schwachstelle im Radverkehr bildet die nördlich anschließende, mangelhafte Verbindung über die Fleischtorbrücke sowie die anschließenden Abzweige in die Altstadt.

Der Radpavillon am südlichen Regenufer wurde in Zuge der Baumaßnahmen um die Flutbrücke entfernt und fehlt aktuell als Informationsstelle, Abstellmöglichkeit und Ausgangspunkt für Altstadterkundungen von Radwanderern.

Zudem fehlen zeitgemäße Fahrrad-Abstellmöglichkeiten an weiteren Schwerpunkten von Dienstleistungen und Handel sowie teilweise auch am „Freizeitgelände Quadfeldmühle“.



Fußgänger und Radfahrer müssen sich den schmalen Bürgersteig an der Janahofer Straße teilen.



Die Janahofer Straße ist durch sehr hohes Verkehrsaufkommen mit Emissionen durch Lärm, Staub und Abgase geprägt.

1 ÖPNV

Die Bushaltestellen „Stadellohe“ beidseitig der Janahofer Straße sind gestalterisch und funktional wenig einladend für Wartende. Die Bussteige sind ohne Hochborde oder weitere Hilfen zur Barrierefreiheit ausgestattet, überdachte Unterstellmöglichkeiten und Sitzgelegenheiten fehlen. Insbesondere am Abend und an den Wochenenden ist das Angebot an Abfahrten im Busverkehr reduziert.

Motorisierter Individualverkehr – MIV

Konflikte und Mängel ergeben sich vor allem durch den starken Durchgangsverkehr entlang der Janahofer Straße sowie teilweise auch an der Staatsstraße 2145, die stadtauswärts zu den Bundesstraßen 20, 22 und 85 sowie den östlichen Vororten führt. Die Straßenquerschnitte sind abschnittsweise schmal und für alle Verkehrsteilnehmer teilweise gefährlich. An den sehr stark befahrenen Hauptverkehrsachsen entstehen hohe Emissionen durch Lärm, Staub und Abgase.

Über den Flugplatzweg und Steinweg gibt es zusätzlich An- und Abfahrten mit Lkw und Bussen zu den gewerblich geprägten Bereichen im Westen des Untersuchungsgebiets über relativ enge Straßenräume. Anwohner beklagen hier, dass trotz der beengten Verhältnisse nicht durchgängig eine Tempo 30-Zone besteht und teilweise mit unangepasster Geschwindigkeit gefahren wird.

Durch den Ausbau der Einmündung des Flugplatzwegs in die Janahofer Straße über die Kreisverkehrsanlage „Auge“ wird die Einfahrtsmöglichkeit in die Hauptverkehrsachse für den MIV, insbesondere Lkw erleichtert. Dies birgt die Gefahr, dass mehr gewerblicher Verkehr aus dem westlichen Teil des Untersuchungsgebiets in den Flugplatzweg geleitet

wird, obwohl eine Anbindung im Süden über die Adolph-Kolping-Straße bzw. Prälat-Wolker-Straße besteht, die außerhalb des bebauten Bereichs liegt. Eine Verkehrszunahme am Flugplatzweg, insbesondere durch Schwerlastverkehr, wirkt einer Stärkung des Bereichs Stadellohe als innenstadtnahes Wohnquartier deutlich entgegen und sollte trotz der baulichen Ertüchtigung der Straßeneinmündung dringend vermieden werden.

Ruhender Verkehr - Parken

Als zentraler Nutzungskonflikt zum Thema Parken lässt sich feststellen, dass es augenscheinlich in und um die Innenstadt von Cham zu viele und zu großflächige Parkplätze gibt. Trotz der großen Bedeutung der individuellen Mobilität in der ländlich geprägten Region ist es nicht notwendig bei jedem Ziel vor der Haustür parken zu können. Außerdem nehmen die großflächigen Parkplätze innerstädtische Flächen ein, die als attraktive Entwicklungsflächen für Wohnen, Gewerbe oder Erholung genutzt werden könnten. Neben der Möglichkeit das Parken durch die Anlage von Parkpaletten in die Höhe zu entwickeln, sollte zunächst durch ein Parkraumkonzept der tatsächliche Bedarf geprüft werden.

Im Zuge des Wegfalls und der Neuordnung des Parkens aufgrund der aktuell stattfindenden Baumaßnahmen in der nördlichen Janahofer Straße, sollte die Möglichkeit genutzt werden im Anschluss das Parken effizienter zu gestalten und somit Raum für städtebaulich höherwertigere Nutzungen zu gewinnen.

Auch das Angebot an privaten Parkplätzen kann kritisch betrachtet werden. Viele private Höfe sind vollflächig versiegelt oder geschottert und kaum begrünt um einzig als Parkplatz zu dienen. Einzelhändler und Dienstleister bieten auf ihren Grundstü-

cken in der Regel Kundenparkplätze an, auch wenn gleichzeitig öffentliche Parkangebote in unmittelbarer Nähe vorhanden sind.



Großflächige Parkplätze nehmen innerstädtische Flächen ein, die als attraktive Entwicklungsflächen für Wohnen, Gewerbe oder Erholung genutzt werden könnten.



Viele private Friflächen sind vollflächig versiegelt oder geschottert, kaum begrünt und dienen überwiegend als Parkplätze

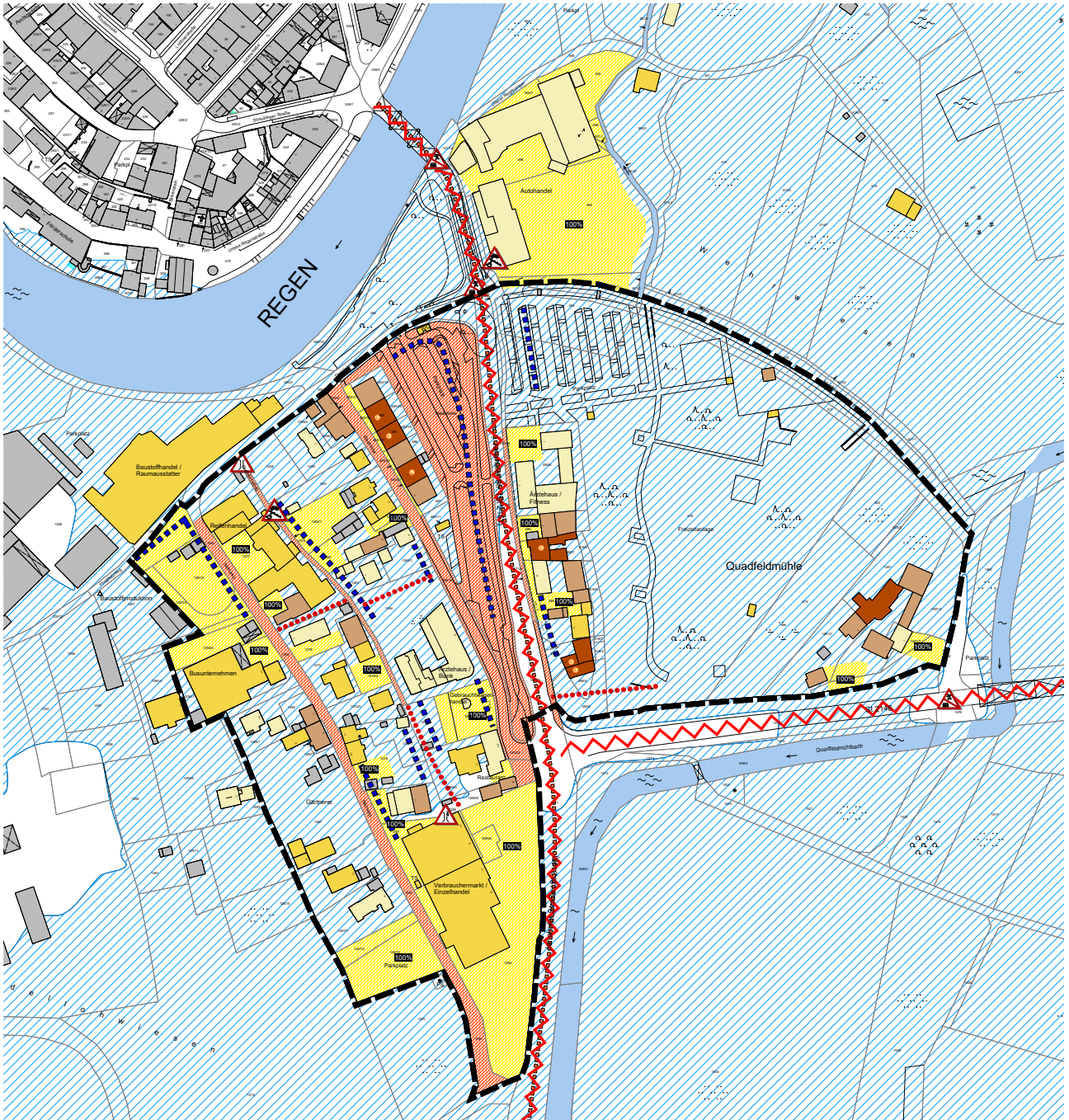
1

ANALYSE

1

Gebäudezustand:	
	kein oder geringer Sanierungsbedarf
	Modernisierungs- / Teilsanierungsbedarf Aufrischungsbedarf bereits erfolgter Sanierung
	Sanierungsbedarf Grundlegender Aufrischungsbedarf bereits erfolgter Sanierung / Behebungsbedarf schwerer gestalterischer Mängel
	sehr hoher Sanierungsbedarf
	Sanierung in Durchführung
	unbewerteter Gebäudezustand (Nebengebäude z.B. Garage, uneinsehbar, außerhalb Umgriff Untersuchungsgebiet)
	(Teil-)Leerstand
	Privatfläche mit gestalterischem Mangel und Wirkung in den öffentlichen Raum
	Fläche mit baulichem / gestalterischem Mangel / Nutzungskonflikt, im öffentlichen Raum
	Nutzungskonflikt Langsamverkehr / MIV
	Fußweg nicht barrierefrei (Stufen / steil / eng)
	Engstelle
	fehlende oder mangelnde Raumkante
	Zu 100% versiegelte Fläche
	Immissionsbeeinträchtigung durch Lärm / Verkehr
	Fehlende Wegeverbindung für den Langsamverkehr
	Verlauf Radverkehr auf Hauptverkehrsstraße
	Festgesetztes Überschwemmungsgebiet HO 100, 28.02.2005 (nicht referenzierte Datengrundlage)
	Abgrenzung Untersuchungsgebiet VU, 13,07ha

Abb. rechts:
Analyseplan Nutzungskonflikte und Mängel
(ohne Maßstab)



1.4 BESTEHENDE KONZEPTE

1

1.4.1 GSEK Gesamtstädtisches Städtebauliches Entwicklungskonzept 2010

In den Jahren 2008 bis 2010 wurde für die Stadt Cham ein GSEK (Gesamtstädtisches Städtebauliches Entwicklungskonzept) erstellt, das als Strategie die Weiterentwicklung der Stadt vorbereitet hat.

Die Bürger hatten dabei vielfältige Möglichkeiten, ihre Vorstellungen einzubringen, die Planer übernahmen die fachliche und beratende Rolle, die Stadtverwaltung organisierte den Bearbeitungsprozess und die Politik entschied darüber.

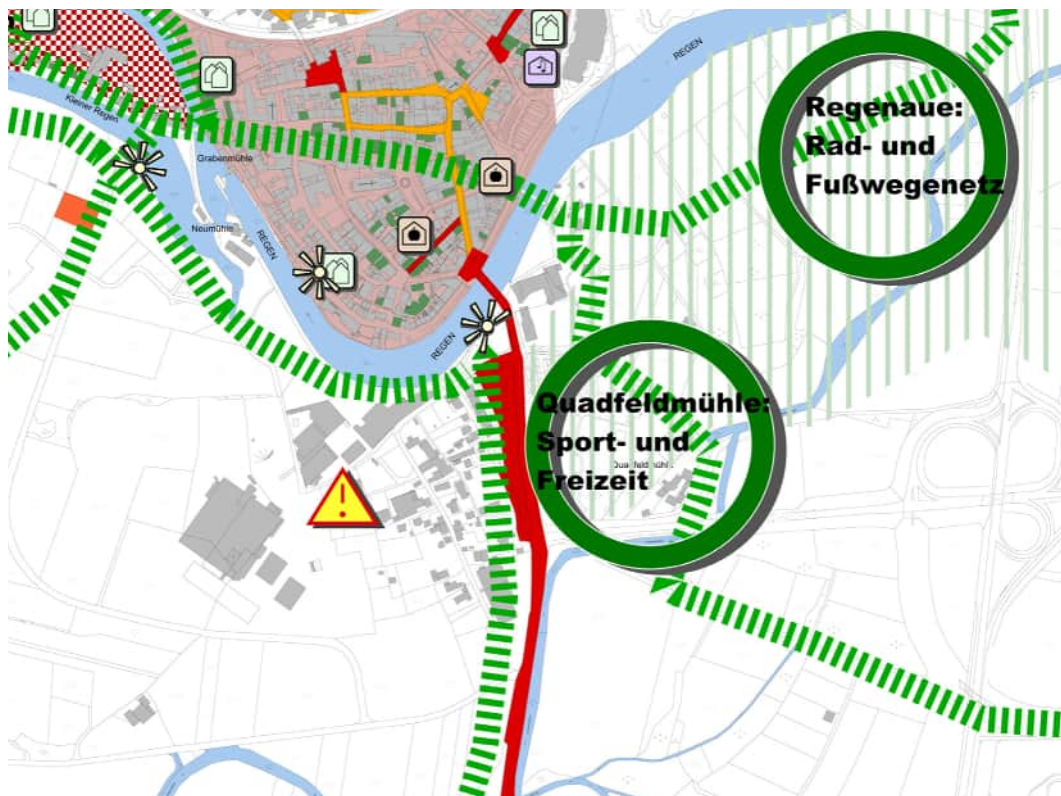
Aufgrund veränderter städtebaulicher Rahmenbedingungen im Bereich der Wirtschaft oder der Bevölkerungszusammensetzung mussten bestehende Zukunftsvorstellungen in der Stadtentwicklung überdacht werden. Im GSEK wurde der aktuelle Zustand der Stadt aufgenommen, bewertet und schrittweise mit Zielen für die Zukunft verbunden. Übergeordnete Themen dabei waren: Wohnen, Arbeiten, Lernen, sich Erholen.

Viele der damals formulierten Ziele und Maßnahmen haben auch für die Vorbereitenden Untersuchungen im Bereich Stadellohe noch heute Gültigkeit oder bilden gemeinsame Schnittmengen. Als übergeordnete Ziele gelten heute wie damals beispielsweise die Verknüpfung der öffentlichen Grün- und Freiräume, die Weiterentwicklung des innerstädtischen Wohnens, die Stärkung von innerstädtischem Einzelhandel, die Konzentration von öffentlichen Einrichtungen in der Kernstadt, die Entwicklung als Bildungsstandort sowie die Stärkung umweltfreundlicher Mobilität.

Ziele und Maßnahmen, die im GSEK formuliert wurden und sich mit den Zielen und Maßnahmen der VU „Bereich Stadellohe“ verbinden bzw. bereits (teilweise) umgesetzt wurden sind im Folgenden stichpunktartig aufgelistet:

- Qualifizierung des Wegenetzes
- Vernetzung durch innerörtliche Fuß- und Radwege
- Attraktivitätssteigerung der Freianlagen
- Attraktivitätssteigerung der Platz- und Straßenräume
- Attraktivitätssteigerung öffentlicher Raum in der Innenstadt
- Gestalterische Aufwertung vor allem für den Bereich der östlichen Regentaläue mit Bepflanzung und Anlage von Ruheplätzen
- Qualifizierung des Straßenraums und der Seitenräume durch: Anlage attraktiver Geh- und Radwege
- Aufwertung des Wegenetzes durch:
 - Baumpflanzungen
 - Anlage von Ruheplätzen
 - durchgehende Beschilderung
- Ergänzungsangebote für Spiel und Sport im Stadtgebiet (z.B. Quadfeldmühle, Freibad), auch in seniorengerechter Gestaltung
- Ergänzung von Anlagen für „junge Sportarten“ in der Regenaue
- Attraktivitätssteigerung und verkehrliche Optimierung der Achse Janahof - Innenstadt durch bauliche Maßnahmen im öffentlichen Raum wie z.B. Anpassung des Querschnitts, Gestaltung der Seitenräume, Parkierungsflächen, Gehwege, Fahrradwege, Begrünung etc.

- Aufgabenteilung Innenstadt - Janahof, z.B. durch gezielte Sortiments- und Angebotsergänzungen in der Innenstadt
- Gemeinsamer Marktauftritt aller relevanten Einzelhandelsstandorte (vor allem: Innenstadt und Janahof)
- Einrichtung eines Pendelbusses zwischen der Innenstadt und Janahof mit festem Takt, gegebenenfalls mit der Möglichkeit den Fahrpreis bei Einkäufen erstattet zu bekommen
- Bauliche und gestalterische Aufwertung von bestehenden Wegeverbindungen z.B. Achse Janahof – Innenstadt.



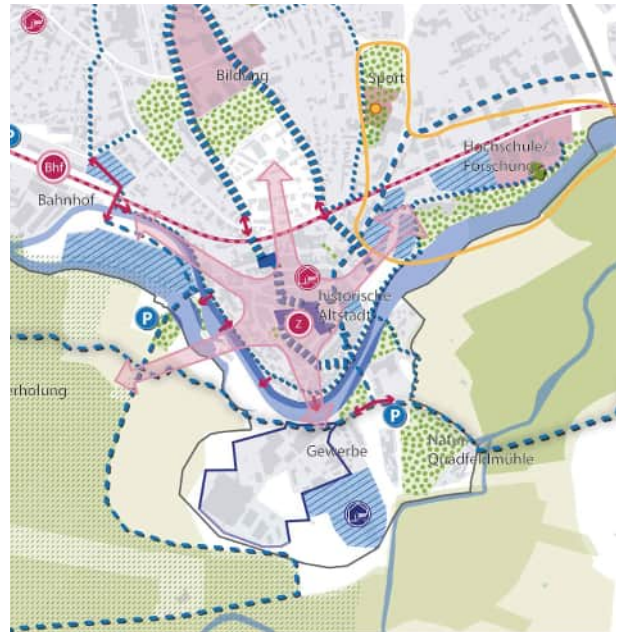
GSEK Cham 2010 (plan&werk mit WGF) – Ausschnitt „Aktionsplan“ mit dem Bereich um Stadellohe.
 Rote Signatur: Aufwertung Straßenraum; grüner Kreis: Aktivierungsschwerpunkt Freizeit und Tourismus; hellgrüne Vertikalschraffur: Entwicklungsbereich Touristische Einrichtungen; grüne Balkenlinie: Attraktivitätssteigerung Langsamverkehr; Ausrufungszeichen: Gewerbeflächen ohne Einzelhandel über Bauleitplanung

1.4.2 ISEK Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept 2024

Das GSEK wurde ab 2022 als ISEK (Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept) turnusgemäß - nach ca. 10-15 Jahren - fortgeschrieben und im Frühjahr 2024 beschlossen.

Unter dem Motto „Stadt gestalten für morgen“ wurden im ISEK Ziele und Maßnahmen formuliert. Übergeordnete Ziele, die 2024 im ISEK formuliert wurden und sich mit den Zielen und Maßnahmen der VU „Bereich Stadellohe“ verbinden sind im Folgenden stichpunktartig aufgelistet:

- Verbesserungen Ortsbild
- Schaffung alternativer Wohnformen und -konzepte
- Ausbau der Angebote für Kinder und Jugendliche
- Entwicklung generationenübergreifende Angebote, Begegnungsorte
- Stärkung Wirtschaftsstandort Cham
- Weiterentwicklung des Angebots an Erholungs- und Freizeitmöglichkeiten
- Verbesserung der Barrierefreiheit und Abbau von Gefahrenstellen
- Ausbau Radwegenetz
- Stellplätze mit Solardach
- Promenade und Hochwasserschutz
- Vermeidung von Zersiedelung und Flächenverbrauch



ISEK Cham 2024 (Stadtentwickler mit WGF) – Ausschnitt „Leitkarte“ mit dem Bereich um Stadellohe.

Hellrote, transparente Pfeile: Verbindung zwischen den Stadtteilen stärken; kleine rote Pfeile: Querungen/Zugänge zum Wasser verbessern; blaue Strichellinie: Fußwegeverbindungen zwischen den Freiräumen aufwerten; Schrägschraffur: Bestehende Gewerbegebiete mit Transformationspotential; blaues Haussymbol: Quartierszentrum; grüne Punktschraffur: Öffentliche Grünräume klimaangepasst und vielfältig gestalten; P-Symbol: Dezentrales Parkkonzept weiterentwickeln

Quellen Analysedaten:

Statistik Kommunal 2023 Stadt Cham,
Bayerisches Landesamtes für Statistik
https://www.statistik.bayern.de/produkte/statistik_kommunal/index.html

Regionalplan:
https://www.regierung.oberpfalz.bayern.de/mam/service/landes_regionalplanung/regionalplan_regensburg-neufassung_kap_i.pdf

Landratsamt Cham - Wirtschaftsförderung und Regionalmanagement, Die Wirtschaftsregion Landkreis Cham in Zahlen, 2019

[https://de.wikipedia.org/wiki/Cham_\(Oberpfalz\)#Geografie](https://de.wikipedia.org/wiki/Cham_(Oberpfalz)#Geografie)

https://de.wikipedia.org/wiki/Cham-Further_Senke

<https://www.cham.de/Wirtschaft-Existenz/Wirtschaft>

<https://www.landkreis-cham.de/natur-umwelt/regen-talaue/>



2

ZIELE UND MASSNAHMEN

ZIELE UND MASSNAHMEN

2.1 ZIELE UND MASSNAHMEN

2 Ziele / Leitsätze

Aus der städtebaulichen Analyse und Bewertung des Untersuchungsgebietes leiten sich übergeordnete Ziele ab. Diese werden als Leitsätze dem Rahmenplan vorangestellt, um künftig eine qualitätsvolle und vernetzte Entwicklung und Sanierung des Vorstadtquartiers „Stadellohe“ sicherzustellen:

Begründungen für Sanierungsmaßnahmen leiten sich aus dem vorgefundenen Ortsbild, der Siedlungsstruktur, den Wohnverhältnissen und der Demographie ab, weil Funktionsverluste sowie städtebauliche Missstände zu verzeichnen sind, die in den Analyseplänen kartiert wurden.

Leitsätze

- **Entwicklung eines gemischten Quartiers mit Nähe zur Altstadt, zu Freizeit- und Erholungsflächen, der Kulturlandschaft am Regen und den Handelsangeboten in Janahof sowie guter verkehrlicher Anbindung aller Verkehrsmittel**
- **Stärkung der Wohnfunktion durch Sanierung und Modernisierung sowie Ergänzung und Weiterentwicklung der Wohngebäude und Wohnformen**
- **Städtebaulich qualitätsvolle, langfristige Entwicklung für die attraktiven Potentialflächen vorbereiten und fördern**
- **Entwicklungspotential in der südlichen Altstadt durch Anbindung und Durchwegung aktivieren**

- **Stärkung und Weiterentwicklung der Freizeit- und Erholungsflächen an der Quadfeldmühle und deren Vernetzung mit der Kulturlandschaft, den Wohnquartieren und der Innenstadt**
- **Parken ordnen und Effizienz steigern und dadurch wertvolle Potentialflächen zur städtebaulichen Entwicklung gewinnen**
- **Stärkung der Wohnfunktion im Quartier Stadellohe durch Maßnahmen der Verkehrsberuhigung und Verkehrsvermeidung**
- **Maßnahmen zur Klimaanpassung und zum Klimaschutz integrieren**

In der Umsetzung werden die Ziele mit räumlichen Handlungsfeldern verbunden.

Zusammenfassung Handlungsfelder:

- **Ortsstruktur, Gebäude und Wohnen**
- **Öffentlicher Raum und Freiräume**
- **Handel, Dienstleistung und Gewerbe**
- **Wegeverbindungen, Verkehr und Parken**

2.1.1 Ortsstruktur, Gebäude und Wohnen

Umfassend betrachtet hat der Bereich um Stadellohe und Quadfeldmühle eine hohe Lagegunst unweit des historischen Stadtkerns und ist eingebettet in die „grüne“, attraktive Kulturlandschaft am südlichen Regenufer. In sich betrachtet ist das Untersuchungsgebiet jedoch durch sehr heterogene Bau- und Nutzungsstrukturen gekennzeichnet, die es teilweise zu verändern und besser zu vernetzen gilt.

Im westlichen Teil und weiteren Anschluss ist der Gebietscharakter durch gewerbliche Strukturen geprägt, die mit Wohnnutzungen vermischt sind. Hier sollte bei Betriebsschließungen oder Verlegungen die Transformationsprozesse zum Wohnstandort gestärkt werden. Insbesondere störende Nutzungen, die mit Emissionen oder Verkehrsaufkommen verbunden sind, sollten hier zurückgenommen werden. Die betrifft auch die öffentlichen Räume und privaten Freiflächen in dem Bereich, die aktuell überwiegend aufgrund der funktionalen Nutzungsausrichtung extensiv genutzt und überwiegend unattraktiv sind. Zudem sollten hier aufgrund des vorhandenen Mangels an Begrünung und des hohen Versiegelungsgrads Maßnahmen für Umwelt- und Klimaschutz deutlich verstärkt werden.

Im zentralen Bereich um die Straßenzüge Stadellohweg und Stadellohe steht heute bereits die Wohnfunktion im Vordergrund. Zudem gibt es als Relikte ehemaliger landwirtschaftlicher Nutzungen einige teilweise ortsbildprägende Scheunen und landwirtschaftliche Nebengebäude, die eine prägende Raumkante bilden.

Um die Attraktivität als Wohnstandorts zu steigern, sind neben gestalterischen Aufwertungsmaßnahmen und energetischen Sanierungsmaßnahmen an den bestehenden Wohngebäuden auch die Sanierung und



Neben Gebäudesanierungen kann eine neue Anbindung des Langsamverkehrs an die Altstadt den Bereich Stadellohe als Wohnstandort deutlich stärken



Am südlichen Rand des Untersuchungsgebiets kann der Bereich an der Janahofer Straße neu geordnet und ein attraktiver Zugang zum "Freizeitgelände Quadfeldmühle" geschaffen werden.

ZIELE UND MASSNAHMEN

2 Umnutzung der Scheunen für Wohnzwecke gut vorstellbar. Dort können attraktive Wohnangebote mit Freiraumbezug geschaffen werden. Teilweise ist auch der Rückbau von stark sanierungsbedürftigen, nicht ortsbildprägenden Gebäuden denkbar um den Raum für zeitgemäße Neubebauung zu nutzen. Bei Neubaumaßnahmen ist die Maßstäblichkeit und Verträglichkeit mit dem bestehenden Quartierscharakter zu berücksichtigen.

Entlang der Janahofer Straße sind im Untersuchungsgebiet überwiegend Dienstleistungsbetriebe sowie Einzelhandel und Gastronomie angesiedelt, die teilweise in Neubauten der jüngeren und jüngsten Vergangenheit untergebracht sind. Dort vorhandene Wohnhäuser, oft in Verbindung mit ehemals landwirtschaftlich genutzten Nebengebäuden, stehen teilweise leer und haben hohen Sanierungsbedarf.

An der östlichen Straßenseite der Janahofer Straße liegen mehrere Grundstücke mit einer Häufung von städtebaulichen Missständen beieinander, so dass sich dort auch eine umfassende Neuordnung anbietet. Die Ergänzung von nicht störenden Dienstleistungen in Verbindung mit Wohnungsbau kann hier im Vordergrund stehen, wobei sich die Wohnnutzung möglichst zur straßenabgewandten Seite in Richtung der „grünen“ Bereiche im Osten orientieren sollte.

Durch eine mögliche Neuordnung des Parkens im Bereich der bestehenden Parkplätze Altstadt-Süd I und II aufgrund der Baumaßnahmen um die Einmündung Flugplatzweg und den Neubau der Flutbrücke, könnten im nördlichen Bereich des Untersuchungsgebiets Flächen für höherwertigere Nutzungen erschlossen werden.

Durch Schließen der Raumkanten zur Janahofer Straße kann das rückseitig im Westen liegende kleines Vorstadtwohnquartier „Stadellohe“ gestärkt und ergänzt werden. An der östlichen Straßenseite wird bei einer Neubebauung die Beziehung zu

den Grünräumen um das „Freizeitgelände Quadfeldmühle“ im Vordergrund stehen. Im nordöstlichen Abschnitt kann das Parken auf einer Palette konzentriert werden, die den Besuchern der Altstadt und des „Freizeitgeländes Quadfeldmühle“ sowie für den Bereich Stadellohe als Quartiersgarage dient.

Auch verschiedene, teilweise über mehrere Grundstücke zusammenhängende Gewerbeflächen im westlichen Teil des Untersuchungsgebiets können bei Betriebsverlegung oder Schließung für eine teilweise Transformation von Gewerbe zu Wohnen entwickelt werden. Als erster Schritt können städtebauliche Feinuntersuchungen solche Schritte vorbereiten und fördern. Insgesamt stellt diese Entwicklung die Fortsetzung des bereits im 20. Jahrhundert vollzogenen Funktionswandels von der landwirtschaftlichen Nutzung über die kleine Vorstadt mit Gewerbe- und Dienstleistungsstandorten, die in der Altstadt keinen Platz mehr gefunden haben, zu einem städtebaulich wertvollen Quartier, das mit attraktiven Wohn- und Freizeitangeboten die Altstadt ergänzt, dar.

Dies kann gegebenenfalls langfristig auch für die an das Gebiet grenzenden Betriebsflächen des Baustoffproduzenten und des Baustoffhändlers im westlichen Anschluss sowie die Flächen des Autohauses an der Fleischtorbrücke im Norden gelten.

Der östliche Bereich des Untersuchungsgebiets ist durch die Grünflächen des „Freizeitgeländes Quadfeldmühle“ sowie die anschließende Kulturlandschaft der Regenauen gekennzeichnet. Hier liegt auch die Gebäudegruppe um die ehemalige Quadfeldmühle als Weiler offen in der Auenlandschaft. Der Bereich sollte auch künftig als Schwerpunkt für Erholung, Freizeit, Spiel, Sport und Tourismus erhalten und weiterentwickelt werden. Insbesondere der Knotenpunkt im Fernwanderwege- und Radwanderwegenetz im

Bereich des Brückenkopfs der Fleischtorbrücke am südlichen Regenufer sollte im Zuge der aktuellen Baumaßnahmen übersichtlicher, durchlässiger und attraktiver gestaltet werden.

Von der Freizeitanlage führt eine eingegrünte Wegeverbindung nach Norden bis in die Mitte der Altstadt am Marktplatz. Trittsteine entlang der Verbindung sind das Gasthaus mit Biergarten „Wasserwirtschaft“, die Fußgängerbrücke über den Regen, der zentrale Busbahnhof am Floßhafen und die konzentrierten Einzelhandelslagen der Innenstadt um den Spitalplatz und die Fuhrmannstraße. Um die Anbindung zur Altstadt auch im westlichen Teil um das Wohnquartier Stadellohe zu stärken, wäre hier ebenfalls die Ergänzung einer weiteren, attraktiven Verbindung als Steg für den Langsamverkehr über den Regen wünschenswert.

Wohnen und Innenentwicklung

Die älteren Wohngebäude im Untersuchungsgebiet sind überwiegend nach einfachen, funktionalen Standards errichtet worden und haben häufig Modernisierungs- und Sanierungsbedarf. Insbesondere die energetische Ertüchtigung sollte vorangetrieben werden, aber auch die Nutzbarkeit kann an vielen Stellen deutlich verbessert werden. Auch die Aufwertung von Freiflächen steigert die Attraktivität des Wohnquartiers und sichert eine stabile Bewohnerstruktur.

Bestehende Sanierungsgebiete liegen aktuell nördlich des Regen im Bereich der Altstadt und in deren nordwestlichem Anschluss bis zum Bahnhof sowie nordöstlich angrenzend über das Stadion bis zu den gewerblich geprägten Gebieten um die Further Straße und Altenstädter Straße. Im Bereich Stadellohe sind die Voraussetzungen ähnlich wie dort: Es gibt eine Vorstadt des 20. Jahrhunderts



Gewerbeflächen im westlichen Teil des Untersuchungsgebiets können bei Betriebsverlegung oder Schließung für höherwertigere Nutzungen, insbesondere einer Transformation von Gewerbe zu Wohnen entwickelt werden.

ZIELE UND MASSNAHMEN

2 mit vielen sanierungsbedürftigen Objekten sowie Gewerbeflächen, teilweise im Transformationsprozess. Trotz der grundsätzlich hohen Nachfrage nach Wohnungen mit zeitgemäßen Standard im Cham ist ein Angebot an attraktiven Wohnungen im nahe der Altstadt gelegenen Untersuchungsgebiet nur in geringem Umfang vorhanden. Die Festsetzung eines Sanierungsgebiets kann wesentlich dazu beitragen, Gebäudesanierungen im Bereich Stadellohe zu fördern und Missstände zu beseitigen.

Der Bereich um Stadellohe ist durch eine Vielzahl von sanierungsbedürftigen Gebäuden, häufig auch nicht mehr genutzten landwirtschaftlichen Nebengebäuden und Scheunen gekennzeichnet. An dieser innenstadtnahen Stelle im Stadtgefüge sollte die Möglichkeit bestehen, nach Prüfung und Abwägung von stadtbildprägenden Eigenschaften, durch Zusammenlegung von Grundstücken und Rückbau von untergenutzten oder leerstehenden Gebäuden Wohnraum, auch mit Freiraumbezug zu schaffen. Dieser wäre besonders für die Ansiedlung junger Familien geeignet, als attraktive, städtische Alternative zum Neubau auf der „grünen Wiese“ und zur Belebung der Innenstadt mit neuen natürlichen Benutzern.

Da aber oft Befürchtungen vor hohen und schwer kalkulierbaren Sanierungskosten bestehen, gilt es durch unterstützende Maßnahmen die Angst vor der Sanierung eines bestehenden Gebäudes zu nehmen. Die planerische Vorbereitung und Beratung der baulichen Aktivierung einzelner Häuser hilft möglichen Bauherren ihre Vorstellungen für die vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten anzuregen, die Eintrittsschwelle durch Vorinformationen niedrig zu halten und den finanziellen Aufwand realistisch einzuschätzen zu können. Fördermöglichkeiten und die administrative Unterstützung der Fachbehörden können zusätzlich die Sanierungsbereitschaft anregen.



Durch eine mögliche Neuordnung des Parkens im Bereich der bestehenden Parkplätze Altstadt-Süd I und II könnten im nördlichen Bereich des Untersuchungsgebiets Flächen für höherwertigere Nutzungen erschlossen werden.

Vor dem Hintergrund der absehbaren demografischen Entwicklungen ist künftig auch mit vermehrten Leerständen oder sozial prekären Nutzungen von Wohnhäusern in den Vorstädten sowie den Siedlungsgebieten an den Stadträndern zu rechnen. Die Neuerschließung noch nicht bebauter Bereiche sollte deshalb restriktiv gehandhabt werden, um künftig keine weitere Schwächung der Innenstadt und der bestehenden Wohngebiete herbeizuführen.

Im Sinne der Innenentwicklung und Stärkung des Klimaschutzes eröffnet die Aktivierung vorhandener Brachen, die Nutzung von freiwerdenden Flächen infolge einer Ordnung und Effizienzsteigerung des Themas Parken, Transformationsprozesse von Gewerbe zu Wohnen sowie die Aktivierung von Leerständen Zukunftsperspektiven. Dadurch wird nicht nur der altstadtnahe Bereich der Innenstadt sondern in Gegenzug auch deren Zentralität gestärkt.

Zusätzlich schafft eine neue Wegeverbindung für den Langsamverkehr über den Regen durch eine verbesserte und attraktivere Anbindung an die Altstadt die Voraussetzung für eine weitere Entwicklung der Stadellohe als Wohnstandort und dient der Aufwertung der südwestlichen Altstadt.

Es bietet sich die Möglichkeit, im Bereich Stadellohe Konzepte für einen städtischen, kompakten und nachhaltigen Städtebau umzusetzen. Neben der Sanierung von Bestandsgebäuden kann hier ein attraktives Angebot sein, einem in der Region weit verbreiteten Wunsch alternative Angebote zu schaffen, ein freistehendes Einfamilienhaus als Idealbild einer Familienbehausung neu zu errichten, wie es auch in Cham das Bild der Siedlungen um die Innenstadt und in den Stadtteilen bestimmt. Gesamtheitlich betrachtet zeichnet sich jedoch heute bereits deutlich ab, dass dieser Bautypus in Zukunft aus ökologischen, klimatischen, wirtschaftlichen und demografischen Gründen nicht mehr das Bild des Wohnens im ländlich geprägten Raum und den Peripherien der Städte bestimmen kann.

Alle oben beschriebenen Maßnahmen folgen auch dem übergeordneten städtebaulichen Ziel einer vorrangigen Innenentwicklung.



Langfristig ist auch für das Autohaus an der Fleischtorbrücke ein möglicher Transformationsprozess von Gewerbe zu Wohnen bzw. Renaturierung als Leitbild zu verfolgen.



Auch durch die Aufwertung der öffentlichen und privaten Freiflächen kann die Attraktivität als Wohnstandort gestärkt werden

ZIELE UND MASSNAHMEN

2

2.1.2 Öffentlicher Raum und Freiräume

Die Straßenräume in den Straßenzügen Steinweg, Stadellohweg und Stadellohe haben bauliche Schäden sowie funktionale und gestalterische Mängel, die es zu beheben gilt. Im Zuge von Neugestaltungen sollten hier insbesondere bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung berücksichtigt werden. Außerdem sind im Bereich der öffentlichen Räume auch Verbesserungen hinsichtlich Barrierefreiheit und Begrünung notwendig.

Straßen- und Platzräume mit hohem Aufwertungsbedarf finden sich insbesondere entlang der Hauptverkehrsachse Janahofer Straße, ihren Einmündungsbereichen zum Flugplatzweg, zum Steinweg, der südlichen Einfahrt in den Straßenzug „Stadellohe“ sowie im Vorfeld des anliegenden Verbrauchermarkts.

Im Zuge der umfassenden Baumaßnahmen um die Erneuerung der Flutbrücke und die Einmündung Flugplatzweg, wird auch der Straßenraum der Janahofer Straße neu organisiert werden. Die attraktive und verkehrssichere Ausführung von Fuß- und Radwegen sowie die Wiederherstellung der Begrünung sind dabei wichtige Gestaltungsaufgaben.

Große zusammenhängende Flächen mit Entwicklungspotential für städtebaulich höherwertigere Nutzungen sind die Großparkplätze Altstadt-Süd I und II an der Janahofer Straße.

Voraussetzung für eine Nutzungsänderung ist eine Neuorganisation des ruhenden Verkehrs über ein Parkraumkonzept für die gesamte Innenstadt. Der aktuell westlich der Janahofer Straße liegende Parkplatz wäre künftig eine geeignete Fläche für die Nachverdichtung mit Wohnungsbau in Durchmischung mit Dienstleistungsangeboten. Der östlich der Straße liegende Parkplatzbereich bietet sich künftig für eine Konzentration des Parkens auf einer

Parkpalette an, möglicherweise ergänzt durch eine Mantelbebauung mit ergänzenden Nutzungen von Dienstleistungen bis hin zu einem Hotel.

Die öffentliche Einrichtung des „Freizeitgeländes Quadfeldmühle“ soll erhalten, gepflegt und wo nötig saniert werden. Die innenstadtnahe Anlage für Erholung, Spiel und Sport kann auch künftig durch neue Ausstattung ergänzt bzw. weniger genutzte Angebote ersetzt werden, damit sie als Garten der Altstadt weiterhin attraktiv bleibt.

Eine Ausweitung der Spiel- und Sportflächen in die nordöstlich angrenzenden Regenauen ist auch denkbar, wenn die Nutzungsangebote im regelmäßig überschwemmten Gebiet angelegt werden können.

Abgesehen vom „Freizeitgelände Quadfeldmühle“ gibt es innerhalb des Untersuchungsgebiets wenige Grünräume im öffentlichen Raum. Um diesem Mangel zu begegnen, sollte die Pflanzung von straßenbegleitenden Bäumen verstärkt, und Restflächen, wie vor der Trafostation an der südlichen Straßeneinmündung Stadellohe, freiraumplanerisch gestaltet und als kleine, identitätsstiftende Orte angelegt werden.

Auch die privaten Freiflächen, insbesondere der gewerblich Anwesen, können durch Entsiegelung, Begrünung und verbesserte Gestaltung in ihrer Wirkung in den öffentlichen Raum deutlich aufgewertet werden und einen Beitrag zur Retention und zum Stadtbild an der Stadteinfahrt leisten.

Ein landschaftlich besonders wertvoller Bereich im unmittelbaren Anschluss an das Untersuchungsgebiet liegt am südlichen Regenufer gegenüber der Altstadt. Eine neue Wegeverbindung für den Langsamverkehr in diesem Bereich stärkt die Entwicklung des Quartiers Stadellohe als innenstadtnaher Wohnbereich und bietet zugleich den direkten Zugang zu einer attraktiven Grünanlage von der steinernen Altstadt.



Bei der Neugestaltung von Straßenräume sollten neben der Beseitigung von baulichen Schäden sowie funktionalen und gestalterischen Mängeln auch Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung, Barrierefreiheit und Klimaschutz in die Planungen einfließen.



Nach Abriss und Neubau der Flutbrücke ist der landschaftlich besonders wertvolle Bereich am südlichen Regenufer wieder herzustellen.

ZIELE UND MASSNAHMEN

2

Barrierefreiheit im öffentlichen Raum ist in weiten Bereichen des Untersuchungsgebietes nicht gegeben oder hat Mängel. Bei künftigen Bau- und Gestaltungsmaßnahmen muss daher Augenmerk auf möglichst barrierearme Wege und Plätze im öffentlichen Raum und die öffentlich zugänglichen Privatflächen gerichtet werden.

Hinsichtlich Klimaschutz haben künftig die blaugrüne Infrastruktur, Versickerung, Wasserspeicherung und Verdunstung unter dem Schlagwort „Schwammstadt“ verstärkte Bedeutung. Insgesamt sollten die Themen Umwelt- und Klimaschutz als Querschnittsthemen verstärkt in alle Planungen einfließen.

2.1.3 Handel, Dienstleistung und Gewerbe

Im Untersuchungsgebiet und seiner unmittelbaren Umgebung gibt es in innenstadtnaher Lage Einzelhandels-, Gastronomie- und Dienstleistungsangebote sowie ausgeprägte Gewerbestandorte am westlichen Rand und im Anschluss. Wie im GSEK von 2010 und auch im ISEK von 2024 formuliert, soll hier jedoch keine weitere Ansiedlung von Angeboten angestrebt werden, die den Einzelhandelssstandort Altstadt weiter schwächen.

Auch die gewerblichen Nutzungen, insbesondere solche, die mit Emissionen verbunden sind, sollten an diesem innenstadtnahen Standort nicht weiterentwickelt bzw. mittel- bis langfristig transformiert werden. Vielmehr gilt es die Standortqualität zu nutzen und das Thema „Wohnen“ im „Grünen“ am Rand und zum Wohle der Altstadt zu stärken. Ergänzende Dienstleistungs- und Nahversorgungsangebote sind dabei nicht ausgeschlossen, sollten sich aber möglichst zur Hauptverkehrsachse der Janahofer Straße orientieren, die als Wohnlage weniger attraktiv ist.

Transformationsprozesse von Gewerbe zu Dienstleistungen sind zu unterstützen, um die Stadtentwicklung in Stadellohe stärker mit der Innenstadt zu verknüpfen und auch deren Entwicklung zu dienen. In Folge solcher Entwicklungen hin zu „sanften“ Nutzungen wäre das Quartier künftig auch für eine Stärkung des Wohnens noch besser geeignet.

Eine neue Wegeverbindung für den Langsamverkehr vom südlichen Regenufer in die Altstadt würde nicht nur die Entwicklung des Quartiers Stadellohe als innenstadtnaher Wohnort stärken, sondern bietet auch hinsichtlich aktivem Wander- und Radtourismus eine attraktive und direkte Vernetzung von Rad- und Wanderwegen für Besucher und Erholungssuchende Bewohner des historischen Stadtkerns sowie eine städtebauliche Aufwertung des südlichen Altstadtbereichs.



Nördlich der "Stadellohe" kann eine neue Wegeverbindung zur Altstadt geschaffen werden.



Die straßenbegleitenden Baumreihen an der Janahofer Straße vor Beginn der Baumaßnahmen. Nach deren Abschluss sollte wieder eine qualitätvolle Begrünung hergestellt werden.

ZIELE UND MASSNAHMEN

2

2.1.4 Wegeverbindungen, Verkehr und Parken

Fußwegeverbindungen

Von dem „Freizeitgelände Quadfeldmühle“ über die Wasserwirtschaft zum zentralen Busbahnhof und den Parkmöglichkeiten am Floßhafen besteht eine weitgehend eingegründete, separate Fußwegeverbindung, die sich weiter über die Altstadt mit dem Marktplatz bis zum Bahnhof fortsetzt. An dieser Verbindung liegen im Süden überwiegend Freizeit- und Erholungseinrichtungen sowie im zentralen Bereich die Handels- und Dienstleistungs- und öffentlichen Einrichtungen der Altstadt mit Fortsetzung in der nordwestlichen Vorstadt um die Ludwigstraße. Diese Verbindung gilt es zu erhalten, zu pflegen und hinsichtlich Gestaltung und Barrierefreiheit zu stärken. Außerdem sollte sie weiter westlich durch eine weitere Verbindung als Steg für den Langsamverkehr zwischen Stadellohe und der Altstadt ergänzt werden.

Die straßenbegleitenden Gehwege auf der historischen Fleischtorbrücke sind schmal und müssen zudem mit dem Radverkehr geteilt werden. Aufgrund des im Bestand begrenzten Profils ist hier auch im Zuge der Neubaumaßnahmen um die Flutbrücke keine Erweiterung möglich. Außerdem ist die Fortsetzung der Fußwegeverbindung in Richtung Altstadt am nördlichen Brückenkopf teilweise mit der Querung mehrerer stark befahrener Straßen verbunden, die hier sternförmig abzweigen. Eine separate Führung für den Langsamverkehr über den Regen wäre daher, wie östlich der Fleischtorbrücke im Bereich Wasserwirtschaft vorhanden, auch westlich in Verlängerung des Straßenzugs „Stadellohe“ wünschenswert.

Der Neubau einer Fußgängerbrücke über den Regen käme nicht nur dem Bereich Stadellohe als attraktive Wegeverbindung in die Altstadt zugute, sondern bietet in Gegenrichtung auch für die Bewohnerinnen und Bewohner der Altstadt eine direk-

te Möglichkeit schnell in die „grünen“ Erholungsgebiete südlich des Regen zu gelangen.

Die Schaffung dieser Verbindung kann hinsichtlich umweltfreundlicher Mobilität und Intermodalität auch dazu beitragen die bestehenden, teilweise stark frequentierten Straßenverbindungen zu entlasten und die Attraktivität der Altstadt zu steigern.

Straßenbegleitende Gehwege können besonders entlang der stark befahrenen Janahofer Straße breiter und sicherer gestaltet zu werden, auch im Hinblick auf Barrierefreiheit. Zudem können an mehreren Stellen die Querungsmöglichkeiten des Fußwegenetzes verbessert werden.

In den Nebenstraßen Stadellohe, Stadelloheweg und Steinweg sind großenteils keine durchgehenden gesonderten Gehwege vorhanden oder sie sind schmal und häufig schadhafte.

Deren bauliche Trennung von der Fahrbahn ist jedoch auch grundsätzlich nicht notwendig, wenn dort bauliche und administrative Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Reduzierung umgesetzt werden und ein Straßenraum im Sinne eines „Shared Space“ geschaffen wird, bei dem sich alle Verkehrsteilnehmer in gegenseitiger Rücksichtnahme den öffentlichen Raum teilen.

Im Fußwegenetz gibt es einige Lücken und Engstellen, deren Schließung bzw. bauliche Ertüchtigung zur Aufwertung des Quartiers beitragen. So endet der Stadelloheweg im Süden als Sackgasse und könnte durch eine Weiterführung um ca. 70m direkt zum Verbrauchermarkt an der Janahofer Straße reichen. Eine weitere Anbindungsmöglichkeit des südlichen Stadellohewegs besteht in Richtung Stadellohe über die Einrichtung einer öffentlich nutzbaren Fußwegeverbindung über das um 2024 mit einem Dienstleistungsgebäude neu bebauten Grundstück Stadellohe 18. Nördlich des Verbrauchermarkts gibt es einen Fußweg, der durch den Verlauf an der Grundstücks-

grenze eine Engstelle bildet, die nicht mit einem Kinderwagen, Rollator oder Rollstuhl passierbar ist. Hier wäre eine bauliche Ertüchtigung in barrierefreier Ausführung wünschenswert. Insgesamt gilt es das Untersuchungsgebiet westlich der Janahofer Straße in Ost-West-Richtung für den Langsamverkehr durchlässiger zu gestalten.

Sowohl bei Neuplanungen als auch bei Sanierungsmaßnahmen der Fußwege sollte in allen Bereichen des Untersuchungsgebiets das Thema „Barrierefreiheit“ mehr Berücksichtigung finden.

Radverkehr

In den Straßenräumen des Untersuchungsgebiet sind bisher keine baulich getrennten Radwege oder markierten Fahrrad-Schutzstreifen vorhanden. Da der Radverkehr zunehmend an Bedeutung gewinnt, sollte eine Stärkung des Radverkehrs künftig mehr Beachtung finden.

Dies auch vor dem Hintergrund, dass durch das Untersuchungsgebiet verschiedene Fernradwanderwege verlaufen und die stark zunehmende Verbreitung von E-Bikes die bewegte Topographie in und um Cham weniger relevant ist.

In den kleinen Straßenräumen des Quartiers westlich der Janahofer Straße gilt, wie auch für die Fußwege, dass eine Gestaltung als „Shared Space“ mit Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer wünschenswert ist. Hierzu sind jedoch Geschwindigkeitsbegrenzungen und bauliche Veränderungen notwendig.

Neben der Fußwegeverbindung ist die Fleischtorbrücke auch für den Radverkehr aufgrund des im Bestand schwer änderbaren Straßenprofils schlecht nutzbar. Weiter östlich besteht zwar eine attraktive Wegeverbindung von der Freizeitanlage Quadfeldmühle über die Wasserwirtschaft zum Floßhafen am Rand der Altstadt, der Bereich Stadellohe ist jedoch



Bereich einer möglichen neuen Brückenverbindung über den Regen zwischen der Altstadt und dem Bereich Stadellohe



Die Wegeverbindungen des „Freizeitgeländes Quadfeldmühle“ sollen gepflegt, wo nötig saniert und mit dem Bereich Stadellohe besser vernetzt werden. Hierzu kann eine Stärkung des südlichen Zugangs zur Janahofer Straße beitragen.

ZIELE UND MASSNAHMEN

2 durch den Verlauf der Janahofer Straße und Flutbrücke für den Radverkehr schlecht angebunden. Daher sollte auch der Radverkehr vom Wohnquartier Stadellohe zur Altstadt auf Höhe der Unteren Regenstraße über einen neuen Steg für den Langsamverkehr über den Regen geführt werden.

Entlang des südlichen Regenufers verlaufen mehrere Fernradwanderwege, die auch für innerstädtische Radwegeverbindungen genutzt werden. Aktuell führen die Radwege an der bestehenden Flutbrücke zur Querung der Janahofer Straße über eine steile, treppenbegleitende Rampe, über die das Rad geschoben werden muss. Im Rahmen des Neubaus der Flutbrücke sollte eine Querung der Radwege ausgeführt werden, die für Radfahrende auch ohne abzustiegen passiert werden kann.

In Ergänzung zu den Radwegen gilt es auch zeitgemäße Fahrrad-Abstellmöglichkeiten bereitzustellen. Neben den Schwerpunkten der Intermodalität am Bahnhof, dem Busbahnhof sowie den größeren Parkplätzen am Innenstadtrand, kann dies auch der „Freizeitanlage Quadfeldmühle“ sowie am Knotenpunkt des Radtourismus am südlichen Regenufer erfolgen.

Außerdem wäre es sinnvoll, den im Zuge der Baumaßnahmen um die neue Flutbrücke zurückgebauten Radpavillon nach Abschluss der Bauarbeiten wieder zu errichten. Eine besser als beim Vorgängerbau bedienbare Abstellanlage wäre wünschenswert, die in Verbindung mit touristischen Hinweisen zum Pausieren auf Radwanderungen und einem Besuch der Altstadt von Cham anregt.

Insgesamt kann der Radverkehr gerade durch das dynamische Wachstum des E-Bikes auch der Entlastung oder wenigstens Stabilisierung der Verkehrsströme des MIV auf den Straßen dienen.

ÖPNV

Das Untersuchungsgebiet in das lokale Netz des öffentlichen Personennahverkehrs gut eingebunden, kann jedoch für Alltagswege noch intensiver genutzt werden.

Das grundsätzlich gute Angebot gilt es besser zu vermitteln und zu bewerben.

Durch eine Stärkung von Wohnen und Dienstleistungen im Quartier Stadellohe wird auch der Bedarf der Nutzung eines guten ÖPNV-Angebots steigen.

Eine Stärkung des Busverkehrs sowie der Wegeverbindung in die Altstadt und darüber hinaus zum Bahnhof, stärkt auch den Bahnverkehr. Die Stärkung des Bahnhofs und des öffentlichen Personennahverkehrs folgt auch den Zielen und Grundsätzen der raumstrukturellen Entwicklung, wie sie ausdrücklich im Regionalplan formuliert sind (siehe auch 1.1 Orts- und Siedlungsstruktur – Regionalplan).

Die beidseitig der Janahofer Straße liegenden Haltestellen „Stadellohe“ verfügen über keine barrierefreie Ausstattung wie Hochborde oder taktile Gehstreifen. Außerdem sind weder Sitzmöglichkeiten noch Wartehallen vorhanden. Eine barrierefreie Ausstattung sollte ergänzt und die Aufenthaltsqualität hinsichtlich Gestaltungsbild und Ausstattung deutlich verbessert werden.

Motorisierter Individualverkehr - MIV

Entlang der Janahofer Straße gibt es sehr starkes Verkehrsaufkommen, da sie als Hauptverbindungsachse aus der Altstadt und Kernstadt in die südlichen Stadtteile sowie als Zubringer zu den Bundesstraßen führt.

Um das Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit, gefährliche Querungen sowie Emissionen durch

Lärm, Staub und Abgase zu reduzieren können neben Geschwindigkeitsbegrenzungen auch bauliche Maßnahmen nützlich sein. Maßnahmen, die rein optisch die Fahrbahnbreite reduzieren unterstützen eine langsamere und vorsichtigere Fahrweise.

Infolge des Ausbaus der Einmündung des Flugplatzwegs in die Janahofer Straße über die neue Kreisverkehrsanlage „Auge“ wird die Einfahrtsmöglichkeit in die Hauptverkehrsachse für den MIV, insbesondere Lkw künftig erleichtert.

In diesem Zusammenhang besteht die Gefahr Missstände in dem Quartier zu verstärken, wenn künftig mehr Verkehr in den Flugplatzweg geleitet wird. Um dem entgegen zu wirken, sollten neben administrativen Beschränkungen auch die bestehende, südliche Anbindung über die Adolph-Kolping-Straße bzw. Prälat-Wolker-Straße als Angebot für den MIV gestärkt werden. Diese vorhandene Verbindung liegt außerhalb des bebauten und bewohnten Bereichs. Um hier den Schwerlastverkehr zu konzentrieren, sollte auch geprüft werden, ob der Einmündungsbereich Prälat-Wolker-Straße / Steinweg / Janahofer Straße baulich ertüchtigt werden muss und Teile der vorhandenen Verbindung, die über private Grundstücksflächen führen, öffentlich gewidmet werden können.

Eine verstärkte Verkehrsbelastung des Flugplatzwegs bedeutet eine deutliche Schwächung der Entwicklungsmöglichkeit eines Wohnquartiers Stadellohe und würde zudem eine Barriere in der möglichen, neuen Verbindung zur naheliegenden Altstadt darstellen. Auch die Konzentration von Fuß- und Radwanderwegen am südlichen Regenufer sowie die Aufenthaltsqualität in dem naturnahen Erholungsraum am Flusssufer kann durch eine verstärkte Verkehrsbelastung des Flugplatzwegs negativ beeinflusst werden.



Der Stadelloheweg ist unbefestigt und endet als Sackgasse. Neben gestalterischen Maßnahmen und einer Verbesserung der Barrierefreiheit kann durch kurze Lückenschlüsse eine Vernetzung mit den übrigen Fußwegen geschaffen werden.



Aufwertungspotential der Bushaltestellen hinsichtlich Aufenthaltsqualität, Gestaltung und Barrierefreiheit

ZIELE UND MASSNAHMEN

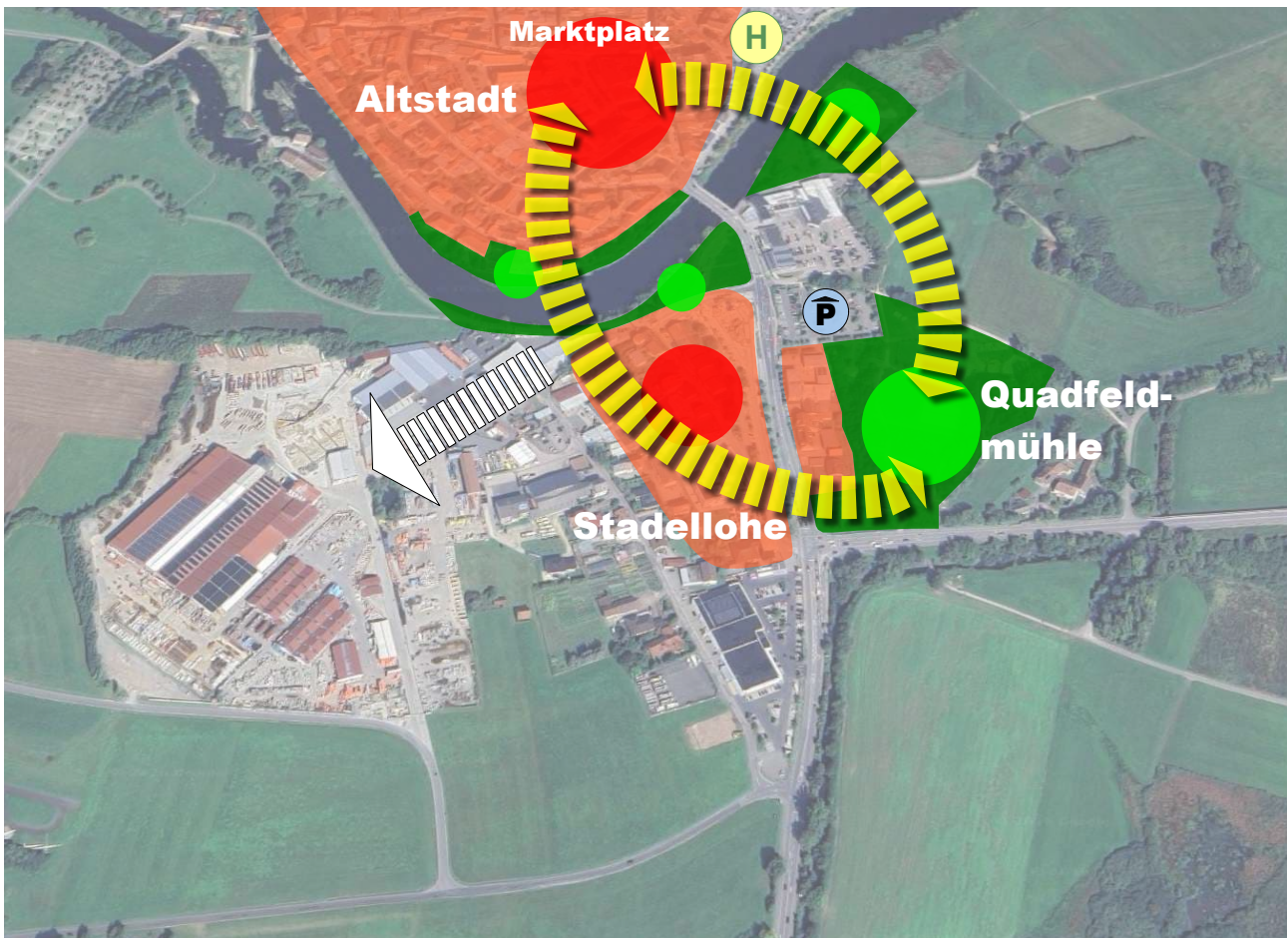
2 Ruhender Verkehr – Parken

An zentralen Orten und Einrichtungen wird ein Angebot zum Parken erwartet und steht in der Regel bereit. Im Untersuchungsgebiet und unmittelbaren Anschluss gibt es mehrere großflächige Parkplätze sowie Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum und auf privaten Grundstücken. Insgesamt konnte vor Beginn der Baumaßnahmen um die Flutbrücke augenscheinlich festgestellt werden, dass im Untersuchungsgebiet eher ein Überangebot von Parkplätzen vorhanden war, wenn hier auch der Bereich Altstadt und der Besuch des „Freizeitgeländes Quadfeldmühle“ bedient wurden.

Durch die Baumaßnahmen um die Erneuerung der Flutbrücke im südlichen Anschluss der Fleischtorbrücke sind ca. 100 Parkplätze westlich der Janahofer Straße entfallen. Vor der Erstellung von Ersatz sollte eine vertiefte Betrachtung der gesamten Parkangebote erfolgen. Die Erstellung eines Parkraumkonzepts und die Analyse des tatsächlichen Bedarfs durch ein geeignetes Fachplanungsbüro ist daher Grundlage für eine Neustrukturierung und Effizienzsteigerung des Parkens.

Durch eine Komprimierung des Flächenparkens auf Parkpaletten könnte Entwicklungsfläche für höherwertigere Stadtfunktionen gewonnen werden. Der Bereich des Parkplatzes „P3 Altstadt-Süd II – Quadfeldmühle“ wäre ein geeigneter Standort das Parken auf einer Parkpalette in die Höhe zu entwickeln.

Flächenparkplätze - auch private Kundenparkplätze - die erhalten bleiben, sollten gestalterisch, funktional und ökologisch aufgewertet werden. Die betrifft vor allem die Übersichtlichkeit, Eingrünung und Baumpflanzungen, Gestaltung und Materialien der Beläge sowie deren Versickerungsfähigkeit.



Konzeptschema

Zwei attraktive Wegeverbindungen verknüpfen die Altstadt mit den Erholungsbereichen am "Freizeitgelände Quadfeldmühle": Im Nordosten die vorhandene Verbindung über den Floßhafen, die Blaue Brücke und die Wasserwirtschaft. Im Südwesten bindet die neu anzulegende Verbindung über den Regen das Vorstadtquartier "Stadellohe" an und stärkt den Bereich als potentiell attraktives innerstädtisches Wohnquartier.

ZIELE UND MASSNAHMEN

2.2 MASSNAHMENLISTE ÜBERSICHT

2 In die Maßnahmenliste sind überwiegend Maßnahmen aufgenommen, die nicht nur ein übergeordnetes Ziel erfüllen, sondern in ihren positiven Auswirkungen mehreren Zielen folgen.
Die dafür eingesetzten Haushaltsmittel haben dadurch einen höheren Wirkungsgrad.

- ++** **dringend/ kurzfristig**
- ++** **dringend**
(0-5 Jahre)
- +** **wichtig/mittelfristig**
(0-8 Jahre)
- o** **wünschenswert/langfristig**
(0-15 Jahre)

NR.	MASSNAHME	PRIORITÄT
-----	-----------	-----------

1. Ortsstruktur, Gebäude und Wohnen

1.1	Sanierung / Modernisierung und (Teil-)Leerstands-beseitigung der Wohngebäude; Möglichkeit Rückbau und Neubau bei nicht ortsbildprägenden (Neben-)Gebäuden kann möglich sein.	++
1.2	Stärkung des Transformationsprozesses vom Gewerbe- zum Wohnstandort; stadtplanerische Begleitung durch städtebauliche Feinuntersuchungen, Bauleitplanung etc.	+
1.3	Herstellung einer Wegeverbindung als Steg über den Regen zur Stärkung der (Wohn-)Standorte Stadellohe und südliche Altstadt	++

NR.	MASSNAHME	PRIORITÄT
1.4	Neuordnung Potentialfläche Parkplatzflächen Altstadt-Süd I: Dienstleistung, und/oder Wohnen; Gliederung und Aufwertung der Straßen- und Platzräume; Erstellung städtebauliche Feinuntersuchung für bauliche Neuordnung als erster Schritt	++
1.5	Neuordnung Potentialfläche Parkplatzflächen Altstadt-Süd II: Errichtung Parkpalette; Erhalt und Ergänzung Elektrotankstellen bei allen Parkangeboten; Gliederung und Aufwertung der Straßen- und Platzräume; Erstellung städtebauliche Feinuntersuchung für bauliche Neuordnung als erster Schritt	++
1.6	Sanierungsschwerpunkt / Potentialfläche südöstliche Janahofer Str. bis Einmündung Staatstraße: Sanierung / Rückbau leerstehende und stark sanierungsbedürftige Gebäude. Aktivierung für Dienstleistungen und/oder Wohnen. Erstellung städtebauliche Feinuntersuchung / Sanierungskonzept zur baulichen Neuordnung als erster Schritt	++
1.7	Neuordnung Potentialflächen Gewerbebetriebe nördlicher Steinweg: Gliederung und Aufwertung der Straßen- und Platzräume; Erstellung städtebauliche Feinuntersuchung für bauliche Neuordnung als erster Schritt	+
1.8	Neuordnung Potentialfläche Gärtnerei südlicher Steinweg: Erstellung städtebauliche Feinuntersuchung für bauliche Neuordnung als erster Schritt	o
1.9	Neuordnung Potentialflächen Gewerbebetriebe Baustoffproduzent und Autohandel im westlichen und nördlichen Anschluss an das Untersuchungsgebiet; Stärkung möglicher Transformationsprozesse Gewerbe zu Wohnen bzw. Renaturierung; Erstellung städtebauliche Feinuntersuchung für bauliche Neuordnung als erster Schritt	o

ZIELE UND MASSNAHMEN

2	NR.	MASSNAHME	PRIORITÄT
---	-----	-----------	-----------

2. Öffentlicher Raum und Freiräume

2.1	Erhalt, Pflege und Stärkung der durchgrünzten Wegeverbindung Freizeitgelände Quadfeldmühle–Wasserwirtschaft–Floßhafen–Altstadt. Stärkung Barrierearmut, Eingrünung, Verknüpfung mit anderen Wegeverbindungen des Langsamverkehrs, insbesondere am südlichen Regenufer zur Stadellohe	++
2.2	Neuanlage der Wegeverbindung Stadellohe - südwestliche Altstadt mit Fußgängersteg über den Regen. Wichtige Gestaltungsgrundlagen sind: Gestaltungsbild, Barrierearmut, Eingrünung, Verknüpfung mit anderen Wegeverbindungen des Langsamverkehrs, insbesondere am südlichen Regenufer zum Freizeitgelände Quadfeldmühle	++
2.3	Aufwertung der Wohn- und Nebenstraßen (Steinweg, Stadellohe, Stadelloheweg): Gestaltung, Begrünung, Baumpflanzungen, Anlage von Aufenthalts- und Kommunikationsorten, Verkehrsberuhigungsmaßnahmen	++
2.4	Aufwertung und Neugestaltung der Bushaltestelle „Stadellohe“ (beidseitig der Janahofer Straße) und des Umfelds: Barrierefreiheit, Aufenthaltsmöglichkeiten, Überdachungen	+
2.5	Freizeitgelände Quadfeldmühle erhalten, pflegen, wo nötig sanieren; Angebote für Erholung, Spiel und Sport ergänzen; Südwestlichen Zugang stärken / als Parkeingang neu gestalten	++
2.6	Aufwertung der privaten Freiflächen hinsichtlich Entsiegelung, Begrünung und gestalterischer Wirkung in den öffentlichen Raum, blau-grüne Infrastruktur zur Versickerung	+

3. Öffentliche Einrichtungen, Gewerbe und Dienstleistungen

3.1	Ergänzung Raum für Dienstleistungsangebote im Rahmen der baulichen Neuordnungsmaßnahmen (siehe auch 1.5 bis 1.9)	+
-----	--	---

NR.	MASSNAHME	PRIORITÄT
-----	-----------	-----------

4. Wegeverbindungen, Verkehr und Parken

4.1	Erhalt, Pflege und Stärkung der bestehenden Wegeverbindungen: Stärkung Gestaltung, Barrierearmut, Eingrünung, Verknüpfung mit anderen örtlichen und regionalen Wegeverbindungen des Langsamverkehrs; Barrierefreiheit oder weitgehende Barrierearmut auf allen (zu ertüchtigenden und neuen) Fußwegeverbindungen	++
4.2	Aufwertung durch Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in den Wohn- und Nebenstraßen (Steinweg, Stadellohe, Stadelloheweg)	++
4.3	Aufwertung und Neugestaltung des Straßenraums Janahofer Straße. Neugliederung Querschnitt, Verbesserung Querungen, Attraktivitätssteigerung Geh- und Radwege, Aufwertung durch Wiederherstellung von Baumpflanzungen und Begrünung	++
4.4	Lückenschluss / Neuanlage Wegeverbindungen: Verbindung Stadellohe - südwestliche Altstadt mit Fußgängersteg über den Regen	++
4.5	Lückenschluss / Neuanlage Wegeverbindungen: Stadelloheweg – Stadellohe West-Ost-Verbindung	o
4.6	Lückenschluss / Neuanlage Wegeverbindungen: Stadelloheweg Verbindung nach Süden	o
4.7	Lückenschluss / Neuanlage Wegeverbindungen: Steinweg – Janahofer Straße, bestehende schmale Verbindung nördlich Verbrauchermarkt barrierearm begehbar ausbauen	+
4.8	Freizeitgelände Quadfeldmühle: Südwestlichen Zugang zur Janahofer Straße stärken / als Parkeingang neu gestalten	+
4.9	Bestands- und Bedarfsanalyse Parken und Erstellung Parkraumkonzept mit Betrachtung der gesamten Innenstadt. Ergänzung Mobilitätskonzepte	++

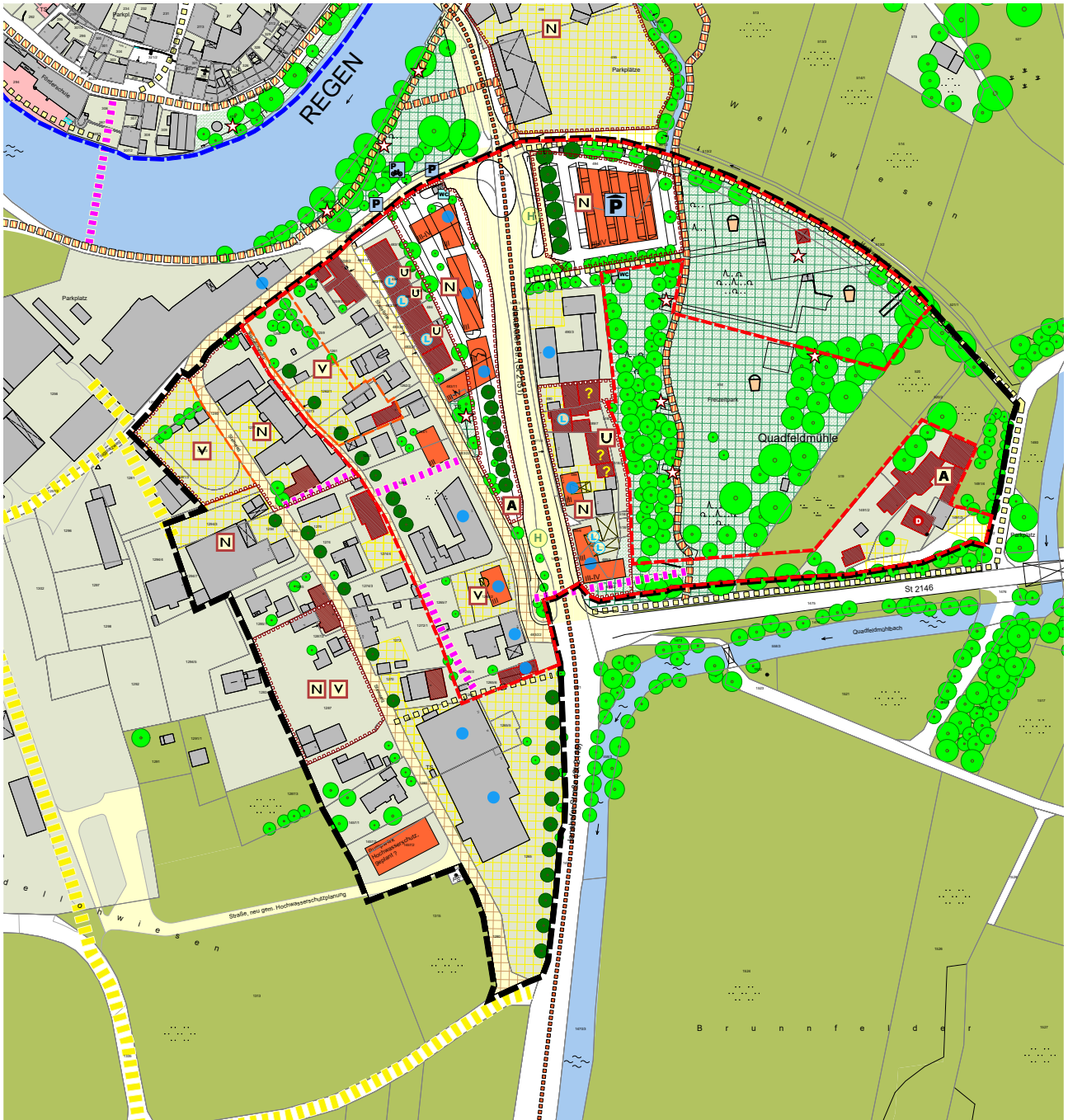
ZIELE UND MASSNAHMEN

2	NR.	MASSNAHME	PRIORITÄT
4.10		Bestehende Parkplätze und (private) Kundenparkplätze: Gestalterische, funktionale und ökologische Aufwertung; Ergänzung Elektrotankstellen bei allen Parkangeboten	0
4.11		Stärkung und Ergänzung Fahrradwege, insbesondere im Verlauf der Janahofer Straße	++
4.12		Stärkung und Ergänzung von Fahrrad-Abstellmöglichkeiten, insbesondere an Schwerpunkten von Dienstleistungen, Freizeit und Erholung	++

Legende

	Gliederung, Aufwertung, Sanierung Platz- und Straßenraum		neue Verkehrsanlage
	Gliederung, Aufwertung priv. oder öffentl. Freifläche		Ziel Nutzungsstruktur: Wohnen, Handel, Dienstleistung, Gewerbe Erholung, Freizeit, Spiel, Sport
	Entwicklung und Aufwertung der Grünräume		Sanierungsbedarf: Baulichen, gestalterischen oder konstruktiven Mangel beheben
	Wichtige Fußwegeverbindung zu stärken / aufzuwerten		Rückbau / Abriss
	Radwegeverbindung zu stärken / aufzuwerten		Beseitigung (Teil-)Leerstand
	Verbindung für den Langsamverkehr (Rad- und Fußwege) zu stärken / aufzuwerten		Baudenkmal gem. Denkmalliste
	Lückenschluss Verbindung für den Langsamverkehr (Rad- und Fußwege) zu ergänzen		Parken PKW
	Lenkung / bevorzugte Verbindung MIV, insbes. Lkw-Verkehr		Fahrrad-Abstellplatz (E-Bike-Station)
	Private Garten- und Hoffläche		Einzelbaum (Standort symbolisch) Bestand / neu zu pflanzen
	Öffentliche Grünfläche, Straßenbegleitgrün Sport- und Spielplatz, Festplatz, Friedhof		Standort : Gewerbe, Handel, Gastronomie, Dienstleistung, Handwerk, Kultur, Bildung, Soziales, Verwaltung
	Grundstück öffentliche Einrichtung (z.B. Schule, Kindergarten, Behörde)		Identitätsstiftender Ort
	Wald, Wiese, Kulturlandschaft		Halt im ÖPNV
	Gewässer		Spielplatz / Bolzplatz
	Entwicklungsfläche / Städtebauliche Feinuntersuchung		Umgriff bestehendes Sanierungsgebiet "Altstadtbereich und Regenwiesen Cham"
	Aktivierung Baulücke / Brache		Umgriff Untersuchungsgebiet Stadellohe
	Neues Gebäude mit Anzahl Vollgeschosse (Vorschlag)		Vorbereitende Untersuchungen (VU) 2025
	Verdichtung		Vorschlag Umgriff neues Sanierungsgebiet "Stadellohe"
	Neuordnung		
	Umnutzung		
	Gestalterische Aufwertung		
	Öffentl. Verkehrsfläche (Kfz, Rad, Fußgänger)		

Abb. rechts:
Rahmenplan Ziele und Maßnahmen
(ohne Maßstab)



VORSCHLAG SANIERUNGSGEBIET

3 Sanierungsgebiet

Die Vorbereitenden Untersuchungen sind nach besonderem Städtebaurecht Voraussetzung für die Ausweisung eines förmlich festgelegten Sanierungsgebietes durch Beschluss einer Sanierungssatzung nach §142 BauGB, um u.a. Beurteilungsunterlagen über die anzustrebenden Ziele und die Durchführbarkeit der Sanierung zu gewinnen. Darüber hinaus soll eine Umsetzung der Sanierungsmaßnahmen zügig erfolgen.

Die Ausweisung des Sanierungsgebietes erfolgt im vereinfachten Verfahren, weil vorrangig der Bestand erhalten und saniert werden soll und keine weitergehenden Maßnahmen der Bodenordnung geplant sind. Deshalb kann und soll die Sanierung auch in einer Frist bis max. 15 Jahren durchgeführt werden.

Ziel der Stadt Cham ist die Sanierung der ortsbildprägenden historischen Vorstadtbebauung im Bereich „Stadellohe“ mit ihren bautypologischen Eigenschaften und der Erhalt sowie die Entwicklung der prägenden Siedlungsstruktur entlang der historischen Ein- und Ausfallstraße am südlichen Stadteingang. Zudem soll der Bereich „Stadellohe“ durch Verknüpfung mit der Altstadt und dem „Freizeitgelände Quadfeldmühle“ als innerstädtisches Wohnquartier aktiviert werden. Dabei entstehen auch Synergieeffekte für eine Stärkung der Innenentwicklung der historischen Altstadt in einem besonders sanierungsbedürftigen Bereich am gegenüberliegenden Flussufer.

Teilflächen des „Freizeitgeländes Quadfeldmühle“ sind in das Sanierungsgebiet

eingeschlossen, da im Bereich der rund 25 Jahre alten Anlage als wichtige, innenstadtnahe Grün- und Erholungsfläche durch stetige, intensive Nutzung erhöhter Sanierungsbedarf entstanden ist.

Mit Verweis auf den drohenden Verlust des Ortsbildes der „Stadellohe“ und aufgrund der städtebaulichen, strukturellen und gestalterischen Missstände sowie Funktionsverluste kann ein Sanierungsgebiet innerhalb der vorgeschlagenen Gebietsabgrenzung begründet werden.

Der historische Kern der „Stadellohe“ um den gleichnamigen Straßenzug war zunächst durch landwirtschaftliche Gebäude und eine Scheunreihe geprägt, die zu Teilen noch vorhanden sind. Erweiterungen mit Wohngebäuden, teilweise in Verbindung mit Handwerksbetrieben erfolgte nach dem Zweiten Weltkrieg bis in heutige Zeit. Die großen Gewerbebetriebe im westlichen Anschluss wurden ab dem Ende des 20. Jh. errichtet und stetig erweitert. Im gesamten Bereich der Vorstadt „Stadellohe“ besteht die Notwendigkeit der dreifachen Innenentwicklung: bauliche Entwicklung, Entwicklung der Grün- und Freiflächen, Entwicklung der Flächen für Mobilität.

Aufgrund der ständigen Siedlungserweiterung und starken Überformungen bis zum heutigen Tag, ist der Umgriff des Sanierungsgebietes westlich der Janahofer Straße kleiner als die dreieckige Grundfigur der besiedelten Fläche, da stark überformte und überwiegend gewerblich genutzte Randbereiche um den Steinweg nicht dem ursprünglichen Ortsbild entsprechen.

Vorbemerkung Sanierungssatzung

Die Vorbereitenden Untersuchungen (VU) werden durchgeführt, um städtebauliche Missstände, z.B. Leerstände, Funktionsverluste oder Nutzungskonflikte zu identifizieren und zu beschreiben. Die Ergebnisse dienen als Grundlage für die Ausarbeitung eines Sanierungskonzepts. Dieses begründet die Ausweisung eines Sanierungsgebietes durch Beschluss des Stadtrats.

Auf Grundlage der VU wird die Abgrenzung für ein Sanierungsgebiet vorgeschlagen, das sich durch die beschriebenen Funktionsverluste und Missstände sowie die ortsgeschichtlichen, ortstrukturellen und funktionalen Zusammenhänge begründet.

Aus der städtebaulichen Analyse und Bewertung des Bereichs Stadellohe (2025-2026) leiten sich übergeordnete Ziele ab. Diese werden dem Rahmenplan als Leitsätze vorangestellt, um künftig eine qualitativ hochwertige und vernetzte Entwicklung der Gebäude, Straßenräume und Grünflächen in dem Bereich sicherzustellen:

Leitsätze

- Entwicklung eines gemischten Quartiers mit Nähe zur Altstadt, zu Freizeit- und Erholungsflächen, der Kulturlandschaft am Regen und den Handelsangeboten in Janahof sowie guter verkehrlicher Anbindung aller Verkehrsmittel
- Stärkung der Wohnfunktion durch Sanierung und Modernisierung sowie Ergänzung und Weiterentwicklung der Wohngebäude und Wohnformen

- Städtebaulich qualitätvolle, langfristige Entwicklung für die attraktiven Potentialflächen vorbereiten und fördern
- Entwicklungspotential in der südlichen Altstadt durch Anbindung und Durchwegung aktivieren
- Stärkung und Weiterentwicklung der Freizeit- und Erholungsflächen an der Quadfeldmühle und deren Vernetzung mit der Kulturlandschaft, den Wohnquartieren und der Innenstadt
- Parken ordnen und Effizienz steigern und dadurch wertvolle Potentialflächen zur städtebaulichen Entwicklung gewinnen
- Stärkung der Wohnfunktion im Quartier Stadellohe durch Maßnahmen der Verkehrsberuhigung und Verkehrsvermeidung
- Maßnahmen zur Klimaanpassung und zum Klimaschutz integrieren

Bei dem Beschluss über die Sanierungsgebietssatzung ist zugleich durch Beschluss die Frist festzulegen in der die Sanierung durchgeführt werden soll; die Frist soll 15 Jahre nicht überschreiten (s. § 142 Abs. 3 BauGB).

VORSCHLAG SANIERUNGSGEBIET

3 Vorschlag Satzungstext:

Satzung der Stadt Cham über die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes "Stadellohe"

Aufgrund des § 142 Abs. 3 des Baugesetzbuches (BauGB) in Verbindung mit Art. 23 der Gemeindeordnung für den Freistaat Bayern (GO) erlässt die Stadt Cham folgende Satzung:

§ 1 – Festlegung des Sanierungsgebietes

Das nachfolgend näher beschriebene Gebiet weist städtebauliche Missstände auf. Dieses Gebiet soll durch städtebauliche Sanierungsmaßnahmen wesentlich verbessert oder umgestaltet werden.

Das 6,51 ha umfassende Gebiet wird hiermit förmlich als Sanierungsgebiet festgelegt und erhält die Kennzeichnung Sanierungsgebiet "Stadellohe".

Das Sanierungsgebiet umfasst alle Grundstücke und Grundstücksteile innerhalb der im Lageplan "Abgrenzung Sanierungsgebiet Stadellohe", Maßstab 1:1000 des Büros plan&werk, Büro für Städtebau und Architektur, Bamberg vom *Tag. Monat. Jahr* abgegrenzten Fläche.

Dieser Plan ist Bestandteil der Satzung und ist als Anlage beigefügt.

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

§ 2 – Verfahren

Die Sanierungsmaßnahme wird im vereinfachten Sanierungsverfahren gemäß § 142 Abs. 4 BauGB durchgeführt. Die Anwendung der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften der §§ 152 bis 156a BauGB ist ausgeschlossen.

§ 3 – Genehmigungspflichten

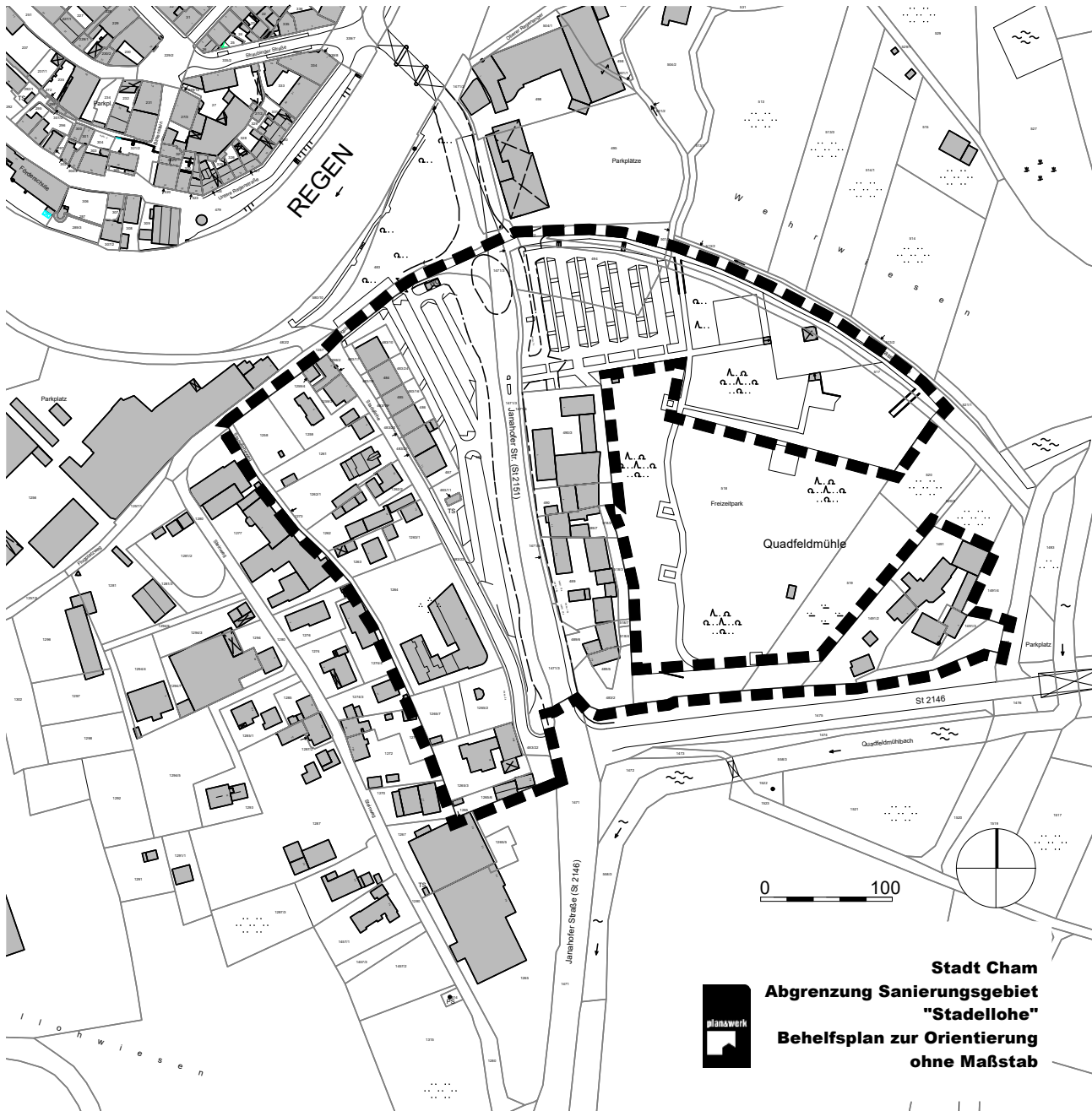
Die Vorschriften des § 144 BauGB über genehmigungspflichtige Vorhaben und Rechtsvorgänge finden Anwendung.

§ 4 – Inkraft-Treten

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

Cham, *Tag. Monat. Jahr* S t a d t C h a m

gez. Martin Stoiber
Erster Bürgermeister



Stadt Cham
Abgrenzung Sanierungsgebiet
"Stadellohe"
Behelfsplan zur Orientierung
ohne Maßstab

Vorschlag Geltungsbereich Sanierungsgebiet „Stadellohe“

CHRONOLOGIE

- Einleitungsbeschluss zur Aufstellung Vorbereitende Untersuchungen durch den Stadtrat der Stadt Cham 30.03.2023
 - Abstimmungsgespräch mit dem Ersten Bürgermeister, dem Dritten Bürgermeister, dem Stadtbaumeister / Stadtbauamt Cham (Videokonferenz) 12.12.2024
 - Teilbürgerversammlung zur Vorstellung und Diskussion der Analyse und der möglichen Handlungsfelder im Rathaus der Stadt Cham 18.02.2025
 - Abstimmungsgespräch mit dem Ersten Bürgermeister, dem Stadtbaumeister / Stadtbauamt Cham 20.01.2026
- (Noch ausstehend / in Durchführung)
- Öffentliche Auslegung und Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange
 - Satzungsbeschluss für das Sanierungsgebiet „Stadellohe“ durch den Stadtrat der Stadt Cham
 - Inkrafttreten nach § 143 Abs. 1 BauGB durch Bekanntmachung der Sanierungssatzung

PLÄNE

- Lageplan Qualitäten und Potentiale
1:1000
- Lageplan Nutzungskonflikte und Mängel
1:1000
- Rahmenplan Ziele und
Maßnahmen 1:1000

ANLAGEN

- Protokoll zur Bürgerinformation
"bulletin"



Bundesministerium
für Wohnen, Stadtentwicklung
und Bauwesen



IMPRESSUM

AUFTRAGGEBER

Stadt Cham

Marktplatz 2

93413 Cham

www.cham.de

AUFTRAGNEHMER

plan&werk

Büro für Städtebau und Architektur

Schillerplatz 10

96047 Bamberg

www.planundwerk-bsa.de

ZUSTÄNDIGE BEWILLIGUNGSSTELLE DER STÄDTEBAUFÖRDERUNG

Regierung der Oberpfalz

Sachgebiet 34 - Städtebau

Emmeramsplatz 8

93047 Regensburg

www.regierung.oberpfalz.bayern.de

Stand: 15.10.2026 - Vorabzug

Alle Texte, Fotos und Grafiken wurden, sofern nicht anders angegeben, von plan&werk erstellt. Einige Abbildungen sind urheberrechtlich nicht abgesichert und dienen hier nur zur Illustration.

