

MACHBARKEITSSTUDIE BAHNHOFSUMFELD MÜNCHBERG



MACHBARKEITSSTUDIE BAHNHOFSUMFELD

MÜNCHBERG

MACHBARKEITSSTUDIE BAHNHOFSUMFELD MÜNCHBERG

Stand: 27. April 2015

Auftraggeberin

Stadt Münchberg
Ludwigstraße 15
95213 Münchberg



Bearbeitung

UmbauStadt GbR
Eislebener Str. 6, 10789 Berlin
Tel.: 030 891 67 06
Fax: 030 891 38 94
mail@umbaustadt.de
www.umbaustadt.de

Dr. Ing. Lars Bölling, Dipl. Ing. Sophie Mélix, Romano Richter

Soweit nicht anders vermerkt, liegt die Urheberschaft und das Urheberrecht aller Abbildungen, Darstellungen, Fotos und Pläne bei dem Büro UmbauStadt und der Auftraggeberin.

INHALTSVERZEICHNIS

1	Einleitung	3
2	Städtebauliche Analyse	5
2.1	Münchberg in der Region	6
2.2	Stadtgebiet Münchberg	10
3	Potentialflächen	17
3.1	Öffentlicher Raum und Verkehrsflächen.....	20
3.2	Götzareal	22
3.3	Bahnhof, Bahnbrache und Güterhalle	24
3.4	Kino und Gesundheitshaus Post	26
3.5	Brachfläche Süd.....	27
4	Leitbild und Entwicklungsszenarien	28
4.1	Anforderungsprofil	28
4.2	Leitbild für das Bahnhofsumfeld	29
4.3	Entwicklungsszenarien	30
5	Planungsvarianten	36
5.1	Knotenpunkt Münchberg: Neuer öffentlicher Raum und Verkehr.....	37
5.2	Der neue Götz	43
5.3	Neuer Güterbahnhof.....	49
5.4	Gesundheitshaus Post.....	50
5.5	Brachfläche Süd.....	52
6	Städtebauliches Konzept	57
6.1	Der Rahmenplan	59
6.2	Festlegung eines Stadtumbaugebiets.....	61
6.3	Kostenschätzung	63
7	Anhang	65

1

Mit der vorliegenden Machbarkeitsstudie für das Bahnhofsumfeld widmet sich die Stadt Münchberg ihrem zur Zeit wichtigsten Stadtentwicklungspotenzial. Durch seine zentrale innerstädtische Lage und hervorragende Anbindung sowohl an den Bahnverkehr als auch an den Busverkehr verfügt das Bahnhofsareal über eine Lage- und Erschließungsgunst, die bislang nicht annähernd ausreichend genutzt wird. Seiner Bedeutung als Eingangstor zur Stadt wird das Bahnhofsumfeld derzeit nicht gerecht. Gleichzeitig konzentrieren sich im Bahnhofsumfeld einige besonders drängende, strukturwandelbedingte städtebauliche Mißstände und Brachflächen: Wie an vielen anderen Standorten trennt sich die Deutsche Bahn von einem wesentlichen Teil ihrer Flächen und Gebäude: Die Bahnhofs- und Güterbahnhofsgebäude werden oder wurden ebenso veräußert wie nicht mehr benötigte Güter- und Rangiergleisflächen. Unmittelbar zwischen Bahnhof und Innenstadt besetzt der ebenfalls seit Jahren weitgehend leerstehende Gebäudekomplex des ehemaligen Kaufhauses "Götz" in seiner exponierten Lage und architektonischen Gestalt eine stadtbildprägende Schlüsselposition. Diese Brachflächen und Leerstände beeinträchtigen das Stadtbild, verstärkt durch einen in die Jahre gekommenen und vernachlässigt wirkenden öffentlichen Raum, dessen einseitige Orientierung auf den PKW-Verkehr die Funktionalität und Attraktivität weiter einschränkt. Es fehlen qualifizierte Grün- und Freiflächen. Gleichzeitig bietet sich heute im Bahnhofsumfeld die einmalige Chance, durch die Ansiedlung von neuen Nutzungen in Leerständen und auf Brachen sowie durch eine wesentliche Aufwertung des öffentlichen Raumes die Attraktivität der Innenstadt und ihrer Zugänge zu erhöhen. Die bestehenden, in einem vernachlässigten Zustand befindlichen Freiflächen um den Bahnhof und entlang der Bahnhofstraße sollen umfassend und einladend neu

E I N L E I T U N G

gestaltet werden. Die Einbeziehung nicht mehr benötigter Bahnflächen ermöglicht eine komplette Neuordnung des heute unübersichtlichen Busverkehrs. Es kann ein neues Busterminal mit unmittelbarem Bahnanschluss sowie Park+Ride- und Taxistellplätzen entstehen. Neben der Steigerung der Aufenthaltsqualität erhöht eine interregionale Taktung der Bus- und Bahnverkehre, wie sie bereits im interregionalen Entwicklungskonzept Stadt und Landkreis Hof beschrieben wurde, wesentlich die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs für alle Nutzergruppen, insbesondere für Berufspendler und Touristen. Damit einher gehen zusätzliche Angebote wie die Einbindung in das Radwegenetz, die Errichtung von Fahrradstellplätzen und weiteren tourismusfördernden Projekten, wie zum Beispiel einer E-Bike-Station, einem Infokiosk, Wohnmobilstellplätzen oder neuer Beschilderung. Eine weitere Attraktion des Knotenpunkts Münchberg soll durch die Umnutzung des Güterbahnhofsgebäudes nördlich der Gleise entstehen. Südlich der verbleibenden Gleistrassen kann auf dem ehemaligen Rangiergelände eine 1,5 ha große Entwicklungsfläche gewonnen werden, auf der mit einem Park+Ride-Parkplatz eine wesentliche Voraussetzung für den Knotenpunkt in Münchberg geschaffen wird. Außerdem können weitere bislang in der Innenstadt fehlende Angebote bereitgestellt werden. Die Fläche bietet sich durch ihre unmittelbare Anbindung an die B2 und die Innenstadt als neuer Standort für größerflächigen Einzelhandel und damit als Alternative zu suburbanen Einkaufsstandorten an. Sie könnte damit erheblich zur Belebung des innerstädtischen Einzelhandels beitragen. Durch die Sanierung des bestehenden Luftsteges über die Gleise und die Öffnung und Aufwertung der Bahnunterführung wird die Innenstadt auf hochwertige Weise mit den Wohnquartieren im Süden und der neu entwickelten Fläche vernetzt.

2

STÄDTEBAULICHE ANALYSE

1 Foto Blick Richtung Innenstadt vom Bahnberg



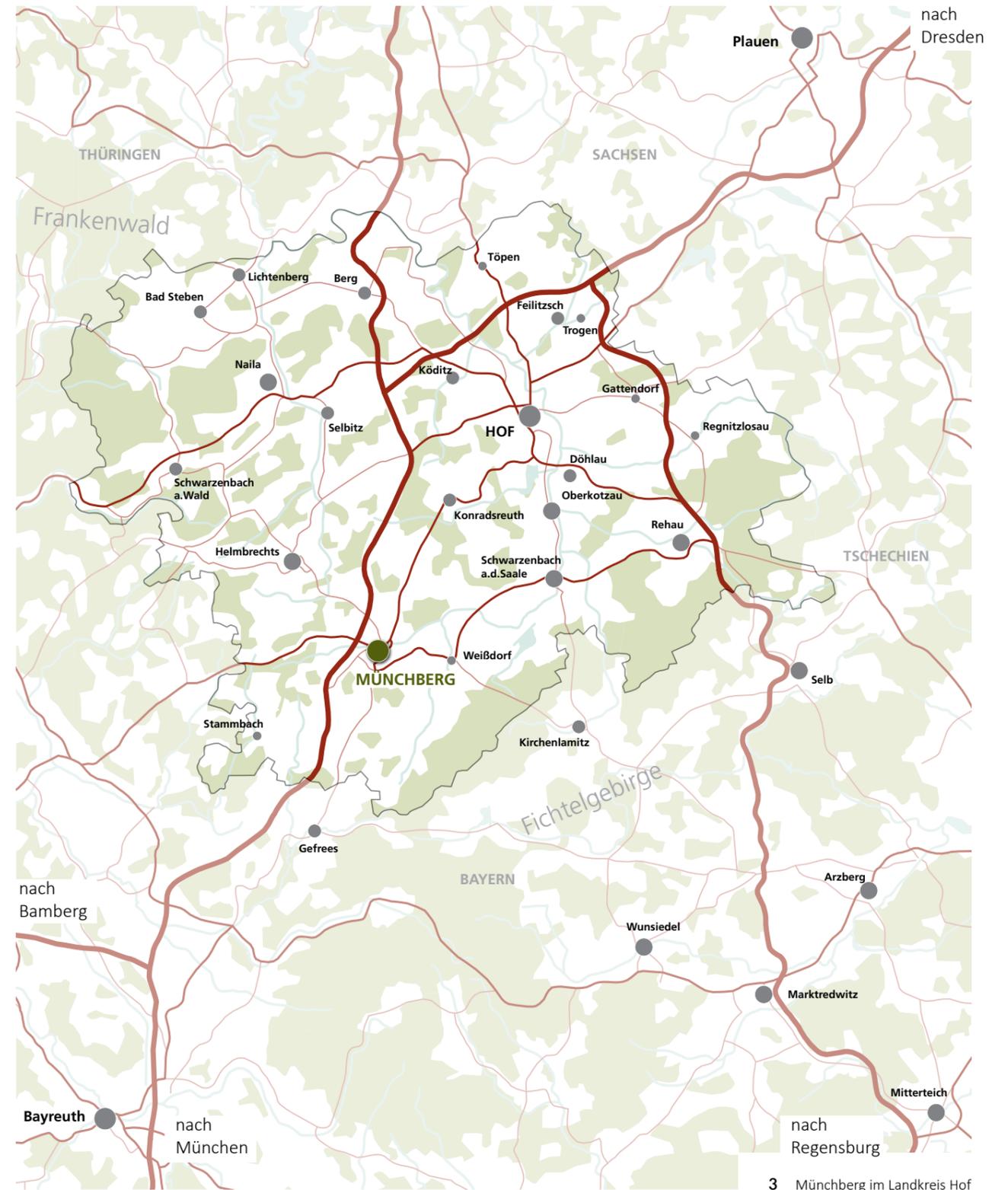
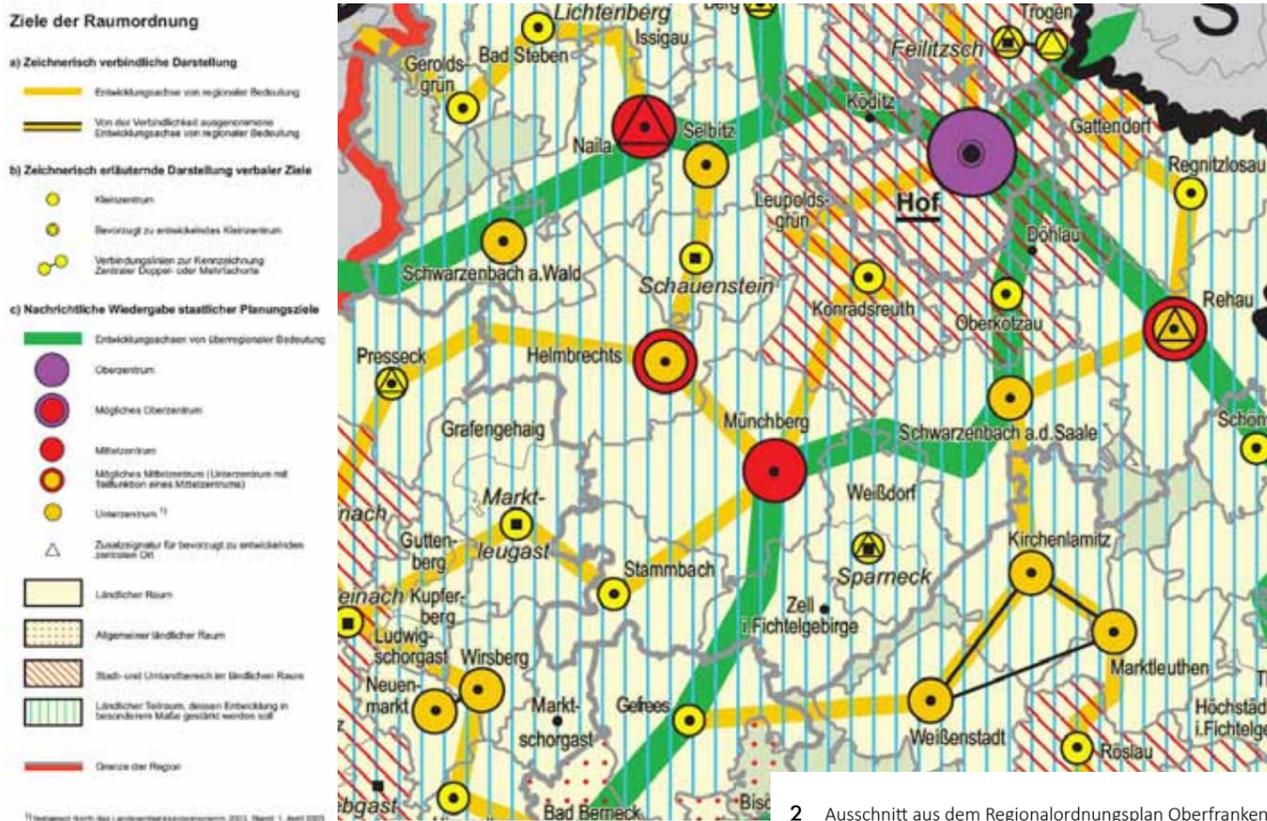
2.1 MÜNCHBERG IN DER REGION

2.1.1 Regionale Einordnung Münchberg

Münchberg liegt auf ca. 546 m ü.NN zwischen Fichtelgebirge und Frankenwald im Norden Bayerns. Durch die Stadt fließt die Pulschnitz. Mit ca. 10.730 Einwohnern auf ca. 68,78 km² ist Münchberg die größte Stadt im Landkreis Hof. Die Gemeinde Münchberg besteht aus 21 Ortsteilen und ist insgesamt eher ländlich geprägt mit nur 6,9% Siedlungsflächenanteil (Quellen: ISEK). Dennoch begünstigt die herausragende Erschließungsgunst im Länderviereck Bayern, Thüringen, Sachsen und Tschechien seit vielen Jahrzehnten die Entwicklung der Stadt als Gewerbe, Handels- und Bildungsstandort mit sehr guter infrastruktureller Ausstattung.

Im Regionalplan Oberfranken ist Münchberg als Mittelzentrum auf der Entwicklungsachse zwischen Bayreuth und Hof ausgewiesen. Die Stadt Münchberg stellt somit einen zentralen Ort für die infrastrukturelle Versorgung der umliegenden Bevölkerung dar. Die nächst gelegenen möglichen Mittelzentren sind Helmbrechts und Rehau. (s. auch ISEK 2011)

In einem Gutachten zur Integrierten Räumlichen Entwicklung (IRE) für den Kooperationsraum Stadt und Landkreis Hof wurden 2014 unter Beteiligung der Stadt Münchberg Entwicklungsmöglichkeiten für die Region erarbeitet.



2.1.3 Bahnlinien

Münchberg ist seit 1848 an das deutsche Schienennetz angeschlossen. Die Eröffnung der ersten Bahnstrecke war ein entscheidender Impuls für die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt als Textilstandort.

Die Bahn-Hauptstrecke Bamberg-Hof bzw. Nürnberg-Bayreuth-Hof führt heute durch die Stadt. Mit mindestens stündlichen Halten ist Münchberg gut an das Nah- und Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn angebunden.

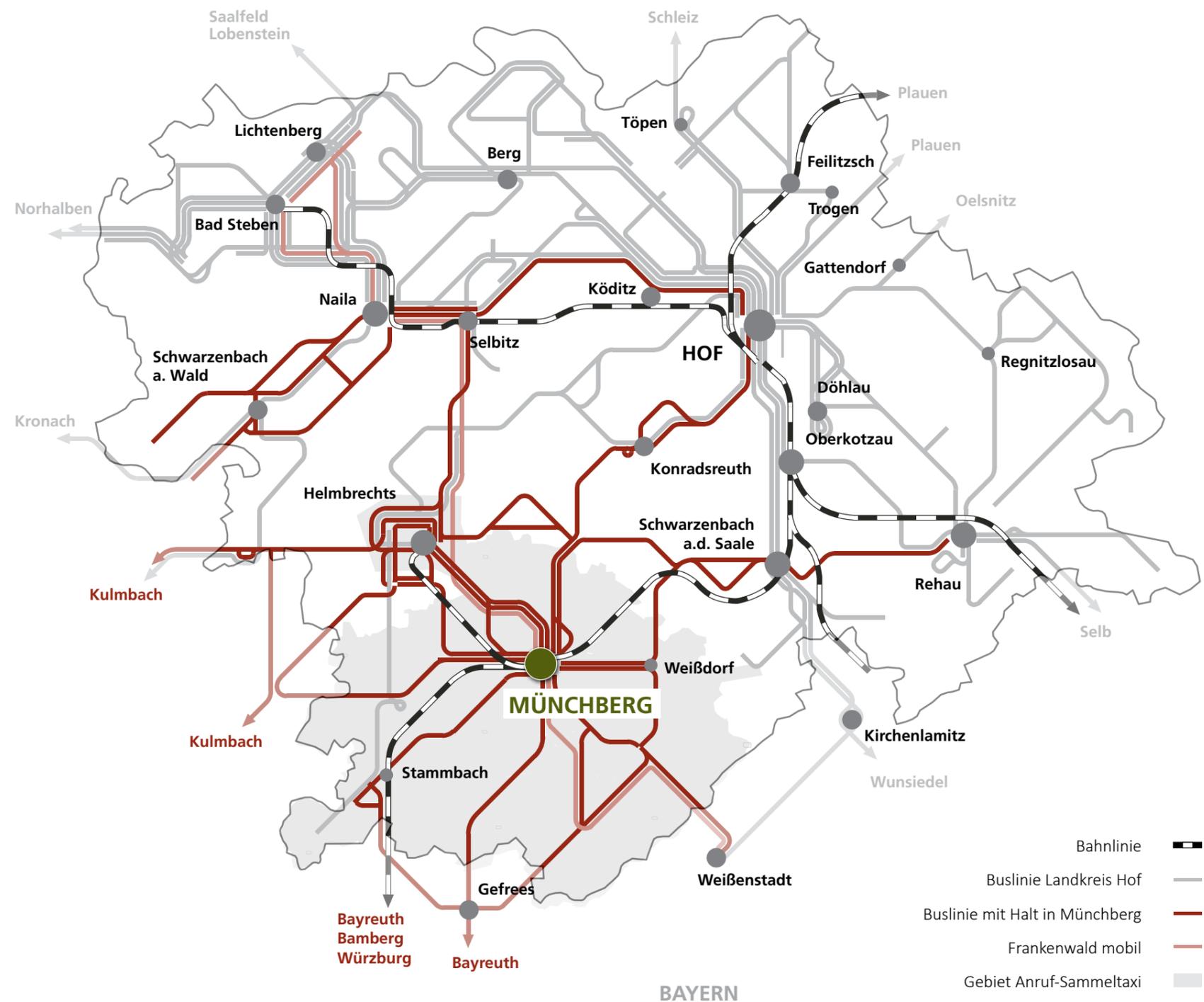
2.1.4 Busliniennetz

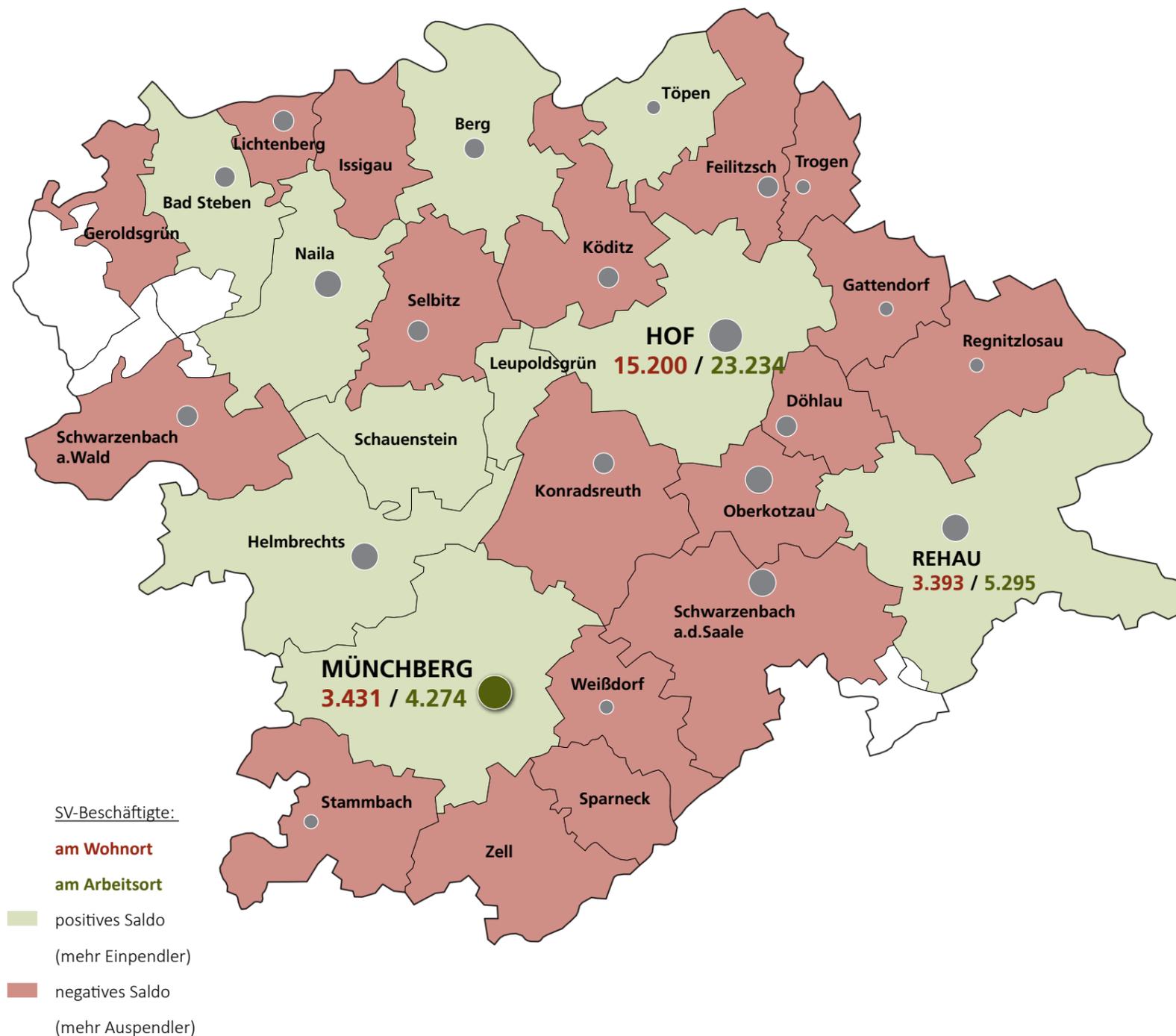
Münchberg ist im Hinblick auf den Busverkehr ein zentraler Knotenpunkt im Landkreis Hof.

Alle Buslinien in Münchberg fahren derzeit die Stationen Bahnhof und Süße Ecke im Bahnhofsumfeld an, so dass diesem Ort in Verbindung mit dem Bahnverkehr eine besondere Bedeutung zukommt.

Problematisch in Bezug auf den Busverkehr ist die Vielzahl unterschiedlicher Betreiber und Angebote. Allerdings ist das Angebot sehr vielfältig, zusätzlich zu den regulären Buslinien stellen Anruf-Sammeltaxis (grau eingefärbter Bereich in der Karte) die Versorgung umliegender Gemeinden sicher und die Fahrradbuslinie "Frankenwald-mobil" (hellrot) fährt im Sommer die touristische Route Weißenstadt-Bad Steben über Münchberg.

Insgesamt ist Münchberg gut an den öffentlichen Nah- und Fernverkehr angebunden, allerdings könnte die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsarten optimiert werden, um die Akzeptanz zu erhöhen und eine besserer Auslastung zu gewährleisten. Auch in Zukunft werden dem Bus- und Bahnverkehr als nachhaltige Mobilitätsformen und altersgerechte Angebote hohe Bedeutung zukommen. Das Bahnhofsumfeld stellt einen wichtigen Knotenpunkt für diese Verkehrsarten dar.

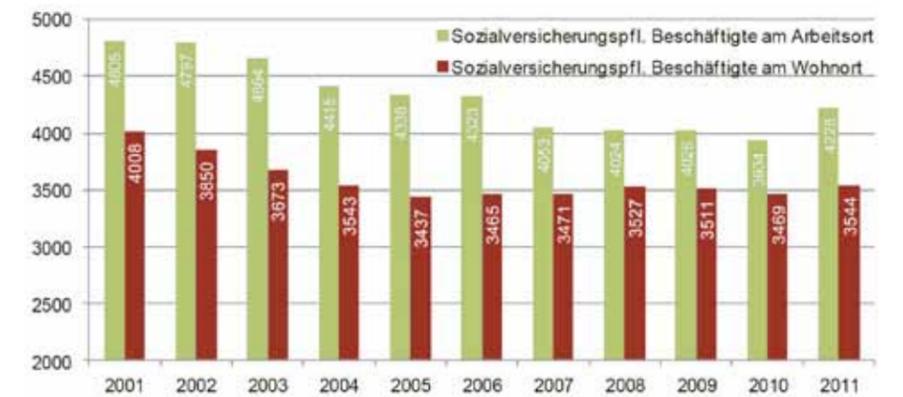




2.1.5 Pendler

Münchberg ist eine der Gemeinden mit positivem Pendlersaldo im Landkreis Hof. Dies bedeutet, dass mehr Menschen ihren Arbeitsort in Münchberg haben, als es dort Einwohner gibt, die Stadt besitzt eine überörtliche Bedeutung als Arbeitsort (s. auch ISEK S. 142). Auch in den anderen größeren Städten des Landkreises ist dies der Fall, so zum Beispiel in Hof und Rehau (s. Abb. 6).

Seit 2010 hat die Anzahl der Beschäftigten mit Wohnort in Münchberg sogar leicht zugenommen und die Anzahl der Beschäftigten am Arbeitsort, also der Einpendler, ist gestiegen.



7 Entwicklung Pendlerzahlen in Münchberg

Es stellt sich die Frage, wie gut Münchberg für Einpendler aus den umgebenden Gemeinden erreichbar ist. Dies betrifft sowohl die Parkmöglichkeiten für PKW als auch, im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung der Mobilitätsstrukturen, das Angebot an öffentlichem Nachverkehr. Für dieses Angebot ist die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsarten im Bahnhofsumfeld zentral. Aber auch das Ziel, Einpendler für den Wohnstandort Münchberg zu gewinnen, sollte zentrales Anliegen der städtischen Entwicklung sein.

2.2 STADTGEBIET MÜNCHBERG

2.2.1 Straßen- und Schienennetz

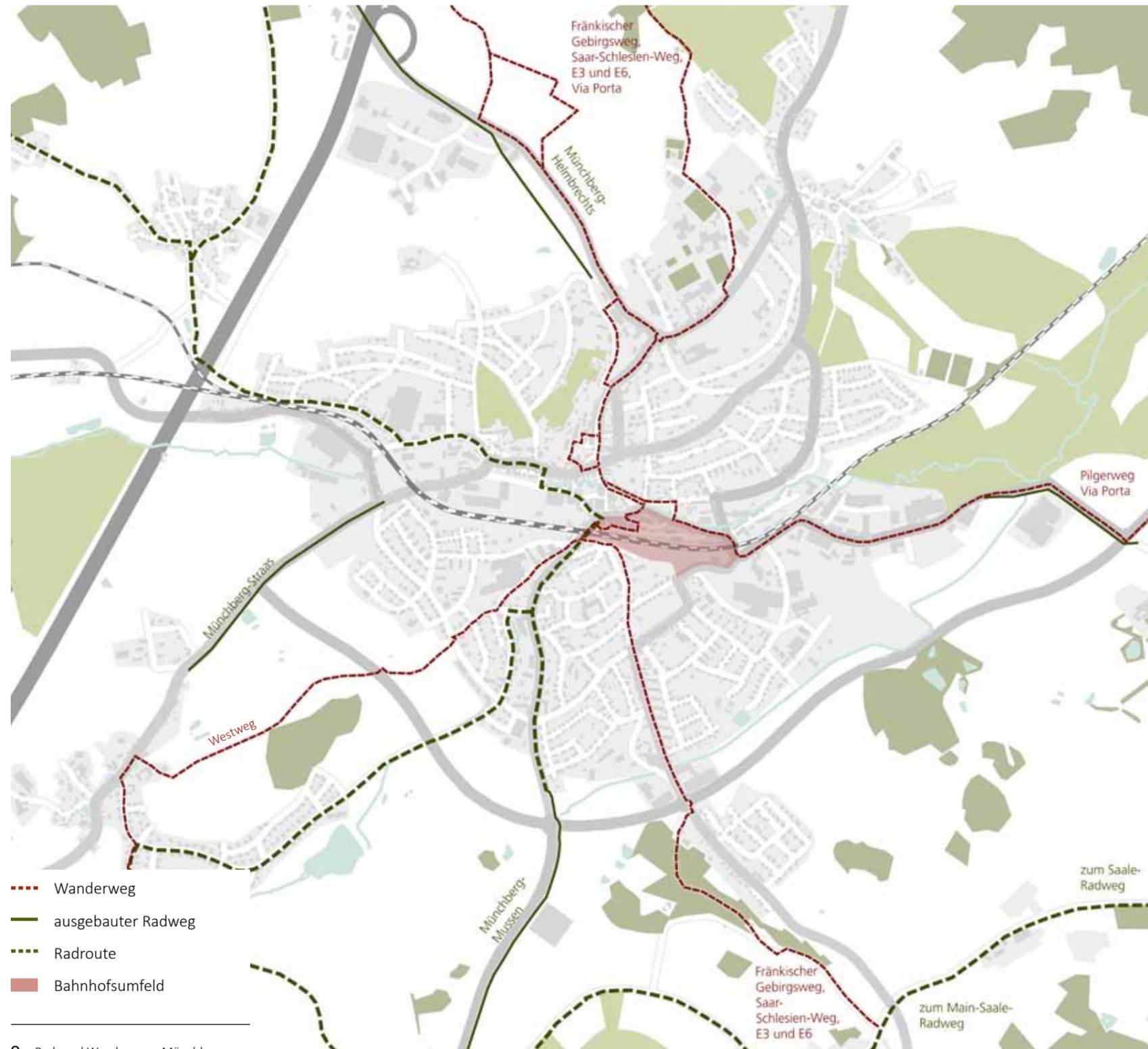
Der Plan zeigt das Straßennetz im Stadtgebiet von Münchberg. Das Stadtgebiet ist sehr gut an die umgebenden Orte sowie die Autobahn A9 angeschlossen, so dass die meisten Besucher mit dem Auto direkt in die Innenstadt kommen (vgl. ISEK, S. 89). In der Innenstadt stehen viele Stellplätze zur Verfügung.

Durch die derzeit entstehende Südumgehung sollen die Straßen im Kernbereich entlastet werden. Dies wurde im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans 2003 festgelegt. Der vierte Bauabschnitt zwischen B289 und Stammbacher Straße im Westen steht noch aus, bei Fertigstellung der Südumfahrung soll diese die Funktion der heutigen B289 übernehmen. Schon heute nimmt der fertig gestellte Teil der Südumfahrung den überörtlichen Verkehr auf.

Die verkehrlich günstige Lage der Stadt mit den durchgehenden Bundesstraßen in alle Richtungen stellt heute ein Problem für die städtebauliche Sanierung dar. Die für heutige Erfordernisse beengten Straßenquerschnitte beeinflussen das Erscheinungsbild der Innenstadt negativ (s. ISEK, S. 50).

Das Bahnhofsumfeld liegt zentral im Stadtgebiet von Münchberg und ist mit dem Auto sehr gut erreichbar. Der Parkplatz am Bahnhof wird hauptsächlich von Besuchern aus dem Umland genutzt. Das Potential des Bahnhofsumfeldes als Verknüpfungspunkt zwischen KfZ- und öffentlichem Personennahverkehr wird dabei noch nicht ausreichend genutzt. Die gute Anbindung an den überregionalen Schienen- und regionalen Busverkehr sollte in Zukunft gestärkt und deutlich gemacht werden.





2.2.2 Rad- und Wanderwege

Wanderwege

Durch Münchberg führen einige Fernwanderwege (rot im Plan). Der Fränkische Gebirgsweg, der vom Frankenwald über das Fichtelgebirge und die Fränkische Schweiz bis zum Nürnberger Land führt, läuft ebenso durch die Stadt wie der Saar-Schlesien-Weg und der ökumenische Pilgerweg Via Porta. Alle drei sind teilweise Teil der europäischen Fernwanderwege E3 (Atlantik-Ardenne-Böhmerwald) und E6 (Ostsee-Wachau-Adria).

Außerdem beginnen in Münchberg zwei Hauptwanderwege des Fichtelgebirgsvereins Richtung Süden: der Quellenweg nach Marktredwitz und der Westweg zum Rauhen Kulm bei Kemnath. Viele weitere lokale Wanderrouen sind rund um Münchberg zu entdecken.

Als Etappenort auf diesen internationalen, regionalen und lokalen Wanderwegen ist Münchberg ein guter Ausgangsort für Wanderungen ins Fichtelgebirge und den Frankenwald. Alle Wege führen durch das in dieser Studie untersuchte Bahnhofsumfeld und sind somit hervorragend mit dem ÖPNV, insbesondere der Bahn und den Fahrradbussen verknüpft.

Radwege

Einige Radwege (grün im Plan) treffen sich im Zentrum Münchbergs und dem Bahnhofsumfeld. Der Bahnhof Münchberg ist als nächstgelegener Bahnhof ein guter Ausgangs- und Zielort für den Saale-Radwanderweg, der an der Saalequelle beginnt. Das Fremdenverkehrsamt Münchberg hält außerdem einige Karten zu Radwegen im Landkreis Hof bereit und der "Oberfranken Offensiv e.V." hat ein Netz von Rad- und Mountainbike-Routen initiiert, von denen zwei durch Münchberg führen. Im Fichtelgebirge gibt es außerdem einige Mountainbike-Strecken, die gut von Münchberg aus erreichbar sind.

Das Bahnhofsumfeld in Münchberg ist zentraler Knotenpunkt einiger Rad- und Wanderwege und somit von Bedeutung für den lokalen und regionalen Tourismus. Auch als Ausgangspunkt für Freizeitbeschäftigungen der Ortsansässigen sollte das Bahnhofsumfeld gestärkt werden.

2.2.3 Gewerbe und Einzelhandel

Es gibt in Münchberg einige Gewerbegebiete, die teils noch auf die frühere Bedeutung der Stadt als Standort der Textilindustrie hinweisen. In verschiedenen Gewerbegebieten im Stadtbereich sowie in den Gewerbegebieten Nord direkt an der Autobahn und A9 Mitte (Zweckverband Münchberg Helmbrechts) sind theoretisch weitere Entwicklungen möglich.

Die historischen Gebiete sind als Konversionsflächen teilweise bereits saniert und umgenutzt, wie das Areal der ehemaligen Aktienfärberei. Die ehemaligen Industriearaele Schödel sowie Stöckel & Grimmer werden derzeit zwischengenutzt. Andere, unter anderem die in dieser Studie behandelten Flächen für Güterverkehr im Bahnhofsumfeld, liegen derzeit brach.

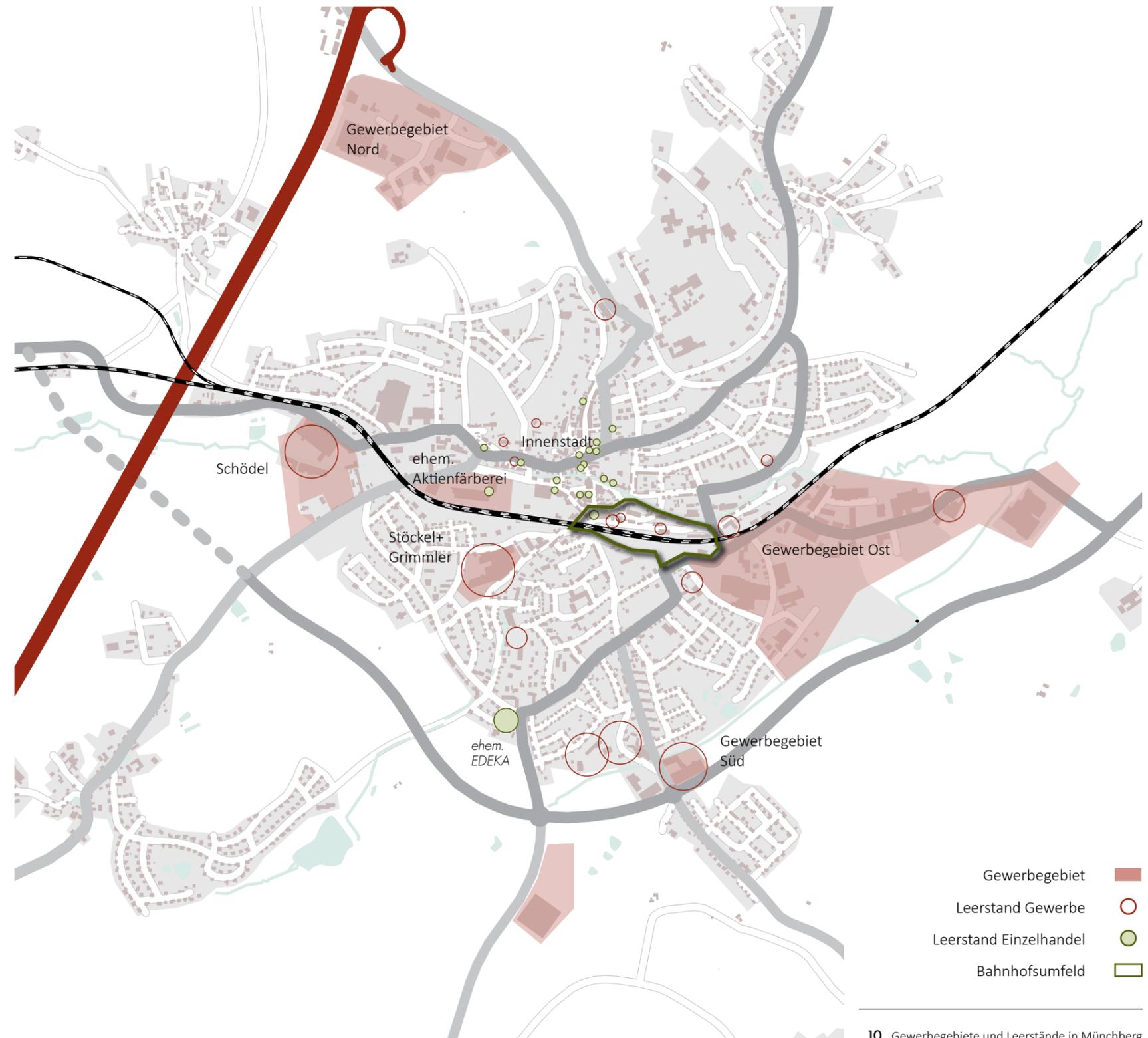
Leerstände

Im Bereich Einzelhandel sind einige Leerstände im Innenstadtbereich zu verzeichnen, so zum Beispiel das ehemalige Kaufhaus Götz im Bahnhofsumfeld. Lediglich der Standort des ehemaligen Edeka an der B2 stellt einen größerflächigen Leerstand im Bereich Einzelhandel dar.

Leerstände in den Gewerbegebieten sind hauptsächlich in den genannten historischen Gebieten festzustellen, auch das Bahnhofsumfeld weist einige kleinere Leerstände auf: die ehemalige Post und die Güterhalle nördlich der Gleise.

Ausführliche Untersuchungen zu diesem Thema, insbesondere in Bezug auf Leerstände im Einzelhandel, finden sich auch im ISEK der Stadt Münchberg aus dem Jahr 2013 (s. ISEK S.77 ff).

Die Leerstände im Bahnhofsumfeld liegen in zentraler Lage unmittelbar im Randbereich der Innenstadt. Hier Entwicklungen anzustoßen hat positive Auswirkungen im Sinne der schon im ISEK formulierten Zielsetzung einer Stärkung der Innenstadt. Diese sollte als Standort für Einzelhandel und Nahversorgung weiter qualifiziert werden. Insgesamt ist die wirtschaftliche Entwicklung Münchbergs trotz dem Strukturwandel der letzten Jahrzehnte positiv zu sehen und sie Stadt öffnet sich hin zu neuen Wirtschaftszweigen und Technologien.





11 Nahversorgungsstandorte (Stand 2010)

2.2.4 Nahversorgungsangebot

Im ISEK wurde das Nahversorgungsangebot in München untersucht. Aus nebenstehender Karte ist zu entnehmen, dass kein Lebensmittelvollsortimenter vom Bahnhofsumfeld, bzw. der Innenstadt aus in unmittelbarer Nähe liegt. Der 500 Meter-Radius entspricht dabei circa zehn Minuten Fußweg, innerhalb dessen die fußläufige Nahversorgung als gesichert gelten würde. Die Grundversorgung in München wird hauptsächlich durch größerflächige Märkte in den peripher gelegenen Gewerbegebieten sicher gestellt (s. ISEK S. 112).

Ausbauspielraum sieht das ISEK hauptsächlich im Bereich Getränke und Drogeriewaren sowie im Bereich eines "umfanglich sortierten Nahversorgungszentrums in integrierter Lage" (s. ISEK S.113).

In einer Umfrage wurde außerdem seitens der Bevölkerung und der innerstädtischen Einzelhändler der Wunsch nach mehr Gastronomie, wie Cafés, Bistros oder Speisegaststätten geäußert. Zur Belebung der Außengastronomie sollten innerstädtische Freiflächen genutzt werden (s. ISEK S.96).

Der westliche Teil des Bahnhofsumfelds mit dem Götzareal gehört zum zentralen Versorgungsbereich der Stadt München. Dorthin sollen Ansiedlungs- und Entwicklungsvorhaben nach Möglichkeit gelenkt werden. Auch städtebauliche Themen wie die Steigerung der Aufenthaltsqualität spielen dabei eine Rolle. Diese Überlegungen sind von Bedeutung für die Entwicklung des Bahnhofsumfelds.

Es ist davon auszugehen, dass ein Lebensmittelmarkt oder Drogeriewarenangebot im Bahnhofsumfeld das vorhandene Angebot sinnvoll ergänzen würde. Die Stärkung des Nahversorgungsangebotes ist ein wichtiges Ziel der Einzelhandelsentwicklung (s. ISEK, S.74). Außerdem soll der zentrale Versorgungsbereich, also auch das Bahnhofsumfeld, durch die Ergänzung zentrenrelevanter Sortimente gestärkt werden (s. ISEK, S.124).

Einige Studierende der Fachhochschule Hof wohnen in Studentenwohnheimen und Privatunterkünften in Münchberg. Da die Fachhochschule Hof sich auch am Standort Münchberg weiter entwickelt, ist davon auszugehen, dass es auch in Zukunft Bedarf an Wohnflächen für ausländische und einheimische Studierende geben wird.

Die unmittelbare Nähe zu den Oberzentren Hof und Bayreuth und die landschaftlich prädestinierte Lage zwischen Frankenberg und Fichtelgebirge machen Münchberg als Wohnstandort attraktiv.

Der negativen Bevölkerungsentwicklung sollten gezielt Maßnahmen zur Stärkung des Mittelzentrums als Wohnstandort entgegen gesetzt und die Voraussetzungen für Zuwanderung verbessert werden. Dazu gehören insbesondere auch Maßnahmen zur Erweiterung des Versorgungsangebotes in den Bereichen Kultur, Bildung, Gesundheit, Arbeit und Erholung (s. ISEK S. 13).

Besonderes Augenmerk sollte bei der Entwicklung des Wohnungsangebots und des Wohnumfelds auf die Bedürfnisse junger Menschen und Familien sowie Ältere gelegt werden.

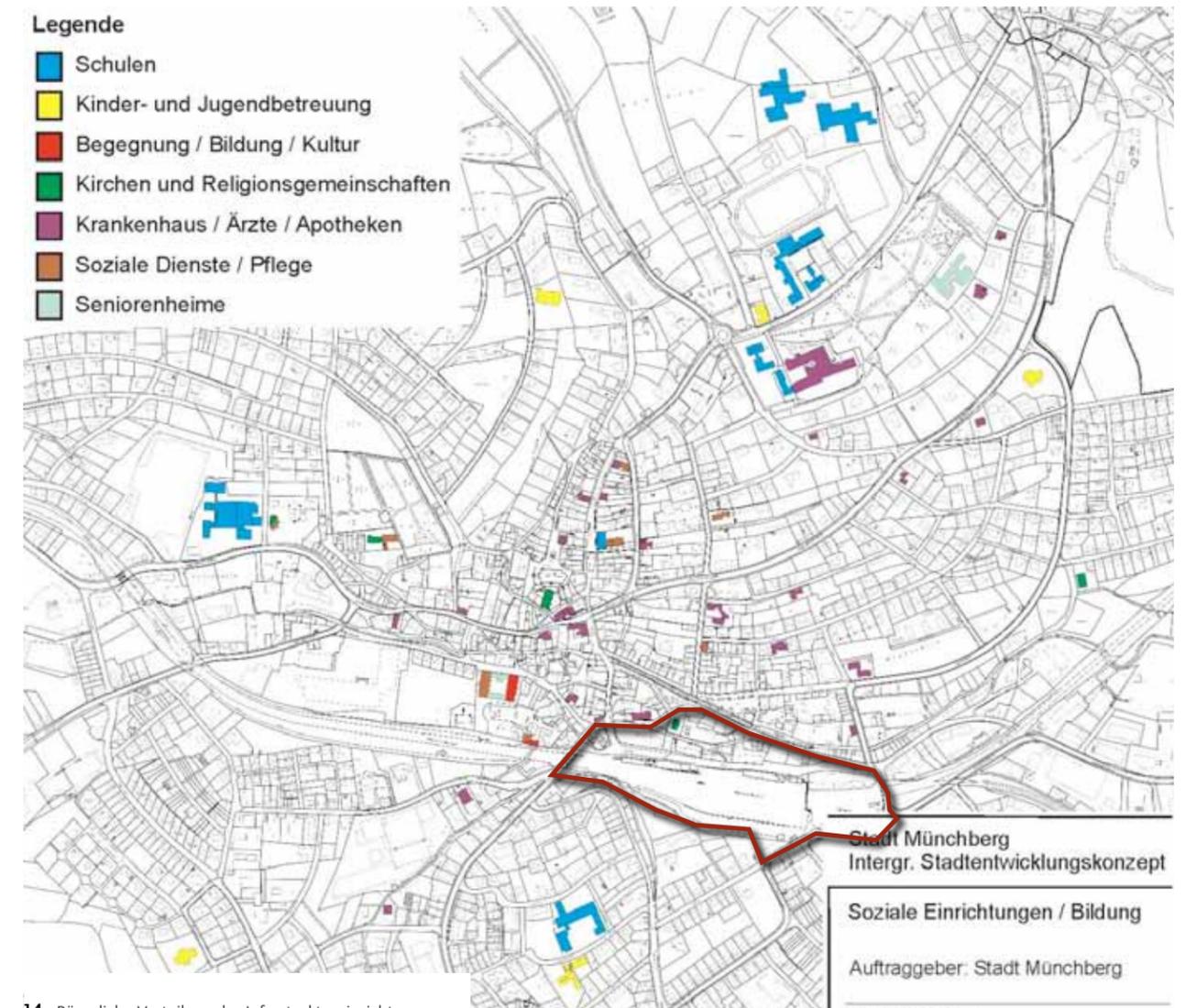
2.2.6 soziale Infrastruktur

Die meisten Bildungseinrichtungen etwas außerhalb des Stadtzentrums, soziale und medizinische Angebote finden sich hauptsächlich in der Innenstadt (s. Abb 14).

Es gibt in Münchberg zwei Pflege- bzw. Seniorenheime und acht Pflegedienstleister, erst 2011 wurde das Angebot durch die Einrichtung der Seniorenwohnanlage in der Luitpoldstraße deutlich ausgebaut. Ein weiterhin steigender Bedarf an Einrichtungen für ältere Menschen ist allerdings zu erwarten.

Eine weitere Bündelung des Angebots im ärztlichen Bereich, zum Beispiel in Form eines Ärztezentrums im Bahnhofsumfeld erscheint im Hinblick auf die demographischen Veränderungen sinnvoll. Im Bahnhofsumfeld bietet sich die Möglichkeit, verschiedene Einrichtungen zu bündeln und eine sehr gute Erreichbarkeit für alle Altersgruppen zu garantieren.

Das Miteinander der Generationen ist als Ziel im IRE Stadt und Landkreis Hof festgeschrieben. In Bezug auf dieses Themenfeld bieten sich im Bahnhofsumfeld Chancen zur Stärkung und Entwicklung von Angeboten, genannt wird zum Beispiel das ehemalige Kinogebäude als mögliches "Haus der Generationen und Servicezentrum" (s. IRE, S. 115).



14 Räumliche Verteilung der Infrastruktureinrichtungen

