

PLANUNGS VARIANTEN

5

49 Foto Güterhalle an der Bahnhofstraße von Osten



5.1 KNOTENPUNKT MÜNCHBERG: NEUER ÖFFENTLICHER RAUM UND VERKEHR

Durch seine zentrale Lage und hervorragende Anbindung sowohl an den Bahnverkehr (Linie Hof-Bamberg / Hof-Bayreuth) als auch an den Busverkehr (Umsteigepunkt aller umgebenden regionalen Linien) verfügt das Bahnhofsumfeld über eine Erschließungsgunst, die bislang nicht annähernd ausreichend genutzt wird.

Attraktive Mobilität

Die bestehenden, in einem vernachlässigten Zustand befindlichen Freiflächen um den Bahnhof und entlang der Bahnhofstraße sollen umfassend und einladend neu 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 wesentlich die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs für alle Nutzergruppen, insbesondere für Berufspendler und Touristen. Durch die Umnutzung des ehemaligen Güterbahnhofsgebäudes kann die Attraktivität des Standortes weiter erhöht werden.

Neuorganisation des Busverkehrs und Bahnhofszuganges

Zentrales Anliegen des "Knotenpunktes Münchberg" ist die Neuorganisation des Busverkehrs und dessen sinnfällige Verknüpfung mit dem neuen Bahnhofszugang. Mangels Wendemöglichkeiten im Bahnhofsbereich liegen die Bushaldebuchten heute kaum nachvollziehbar verstreut im Bereich "Süße Ecke" und Bahnhofstraße. Auf der ehemaligen Verloaderampe zwischen den Bahnhofsgebäuden kann eine Wendeschleife für Busse geschaffen werden. Dies ermöglicht, die Bushaltestellen entweder direkt im Bereich der neuen Wendeschleife (s. Variante 1) oder vor dem neuen Götz (s. Variante 3) zu einem attraktiven Busbahnhof zusammenfassen. Zusatzangebote wie ein Infokiosk mit Fahrkartenverkauf, Fahrradparkplätze und eine E-Bike-Station und die wesentliche Aufwertung des unmittelbaren Bahnsteigzuganges steigern die Qualität des neuen Knotenpunkts Münchberg zusätzlich. Einkaufs- und Berufspendler sollen hier zukünftig ebenso ein einladendes Angebot vorfinden wie Touristen und Anwohner. Besonders wichtig ist in diesem Zusammenhang die koordinierte Einbindung des Standortes in das interkommunale Wander- und Radwegenetz sowie ein entsprechend einheitliche Beschilderung.

Neue Verknüpfungen und Park+Ride

Südlich der verbleibenden Gleistrassen kann auf dem ehemaligen Rangiergelände eine 1,5 ha große Entwicklungsfläche gewonnen werden, die durch die verlängerte Bahn-Unterführung unmittelbar an Innenstadt und Gleise angebunden werden soll. Ein Park+Ride-Parkplatz ist wesentliche Voraussetzung, um den Knotenpunkt Münchberg zu schaffen. Die gute Bahnanbindung der Stadt Münchberg wird damit auch für Berufspendler optimal nutzbar. Insgesamt überwindet der neue Knotenpunkt Münchberg die durch den Bahnkörper bestehende Trennung der Innenstadt von den südlich der Bahn gelegenen Wohngebieten. In Verlängerung der Unterführung schafft ein neuer Aufgang zum "Hexengässchen" oberhalb der heutigen Brachfläche die unmittelbare Anbindung des Knoten Münchbergs und damit der Innenstadt an diese Gebiete. Das Hexengässchen selbst wird in diesem Zusammenhang als Attraktion mit wunderbarem Ausblick auf die Innenstadt wesentlich aufgewertet. Die Wiederbelebung des Luftsteges könnte diese hochwertige Verbindung zusätzlich stärken.

Neugestaltung Oberflächen und Parkplätze

Der heute stark autoorientierte und sanierungsbedürftige Verkehrsraum soll insgesamt als fußgänger- und radverkehrsfreundliche Mischverkehrsfläche umgestaltet werden. Durch den Rückbau der Ottostraße auf die nötige Breite können größere Vorzonen und zusätzliche Längsparkplätze vor dem neuen Götz geschaffen werden. Mischverkehrsflächen, Wege, Platzflächen und Parkplätze werden in einem einheitlichen Pflastermaterial neu gefasst und somit als einheitlicher Bewegungsraum ablesbar. Der Schnittpunkt von Mühlgasse und Ottostraße wird so zu einem attraktiven kleinen Platz als Vorzone des neuen Götz. Durch die Überpflasterung des Kreuzungspunktes von Ottostraße und Bahnhofsstraße wird der neue Götz und das gesamte Bahnhofsumfeld optisch an die Innenstadt angebunden. Die Bahnhofsstraße selbst wird als einheitlich gestaltete Mischverkehrsfläche erneuert. Zusätzliche Parkplätze gliedern mit neuen Baumpflanzungen den Mischverkehrsraum und bremsen den Durchgangsverkehr. Im Bereich des neuen Götz und der ehemaligen Post können für den Anwohner- und Besucherverkehr zusätzliche Stellplätze auf privatem Grund geschaffen werden.



1. Busbahnhof und Wendeschleife
2. Fahrradparkplatz
3. Zugang zu den Bahngleisen
4. Bahngleise
5. verlängerte Unterführung
6. Park+Ride-Stellplätze
7. Fußweg
8. Hexengässchen



51 Der Bestand. Blick in die Bahnhofstraße

Variante 1: Buswendeschleife überdacht

Die Fläche der ehemaligen Verloaderampe, die derzeit als Parkplatz genutzt wird, wird eingeebnet. Dadurch entsteht ein großzügiger Platz, über den alle öffentlichen Verkehrsmittel verbunden werden können. Der Platz soll komplett als Mischverkehrsfläche gestaltet und gepflastert werden, allerdings dürfen nur Linienbusse und Taxis ihn befahren. Die Fahrspuren werden freigehalten und kenntlich gemacht, jedoch nicht wesentlich abgesetzt, so dass der sichere und barrierearme Fußgänger- und Fahrradverkehr gewährleistet ist. In dieser Variante bekommt die Buswendeschleife ein Dach, das die neue Umsteigestelle inszeniert und die Fahrgäste vor Wind und Wetter schützt. Alle notwendigen Einrichtungen zur Organisation des Busverkehrs, wie Wartebänke, Informationstafeln und Fahrkartenautomaten, finden hier ihren Platz.

52 Der Rahmenplan. Blick in die Bahnhofstraße





1. Bushaltestellen Süße Ecke
2. Park+Ride / TAXI / AST
3. Fahrradparkplatz
4. Zugang zu den Bahngleisen
5. Bahngleise
6. verlängerte Unterführung
7. Fußweg
8. Hexengässchen



54 Der Bestand. Blick aus der Bahnhofstraße Richtung Süße Ecke

Variante 2: Bushaltestellen Süße Ecke

In dieser Variante wenden die Busse wie bisher rund um die Süße Ecke. Dabei wird der Straßenraum neu strukturiert und die Bushaltestellen aufgewertet, um das Ein- und Umsteigen zu erleichtern. Der Straßenraum rund um die Süße Ecke und in der südlichen Bahnhofstraße wird als Mischverkehrsfläche gestaltet, so dass Fußgänger und Fahrradfahrer gleichberechtigt mit dem PKW-Verkehr sind und die Bushaltestellen barrierearm und gefahrenlos erreicht werden können. Die Bushaltestellen liegen in dieser Variante näher an der Innenstadt mit ihren Gastronomie- und Einzelhandelsangeboten. Eine direkte Verknüpfung zwischen den verschiedenen Verkehrsarten im Bahnhofsumfeld, wie im interkommunalen IRE-Konzept beschrieben, wird allerdings in den anderen Varianten deutlicher umgesetzt. Die Bahnhofstraße selbst wird wie in Variante 1 neu gestaltet, auf der Brachfläche östlich des Bahnhofs können ca. 27 Park+Ride-Stellplätze sowie Taxi- und Anrufsammeltaxi-Haltestellen entstehen.

55 Die Variante 2 mit neuem Straßenraum und Bushaltestellen





Variante 3: Wendeschleife mit Park+Ride

Bei dieser Variante wird eine Buswendeschleife angelegt, neben der ein Park+Ride-Parkplatz entsteht. Dort werden ca. 18 Stellplätze geschaffen.

Die Aufteilung der Verkehrsräume ist etwas konventioneller als in Variante 1 - Fußgänger gelangen über den Bahnhofsvorplatz in eine verkehrsberuhigte Zone und zu den Bussen und Taxis, die entlang der Fahrbahn halten. Auch bei dieser Variante

wird allerdings darauf geachtet, dass die Gestaltung des Straßenraums die barrierearme und sichere Zugänglichkeit der verschiedenen Haltestellen garantiert. Dies beinhaltet die gezielte Setzung von Baumreihen und Stellplätzen und die Gestaltung der gesamten Bahnhofstraße von der Wendeschleife bis zur Einmündung Ottostraße als Mischverkehrsfläche.



56 Buswendeschleife mit Park+Ride M1:750

5.2 DER NEUE GÖTZ

Das Götz-Areal bietet mit seiner zentralen Lage, seinem Zuschnitt und teilweise seinem Bestand ein hervorragendes Potenzial, bislang in nicht ausreichendem Maße vorhandene Angebote in der Innenstadt zu ergänzen: In bester Zentrums- und Erschließungslage können hier durch Umnutzung und teilweisen Neubau neue Wohnformen geschaffen werden, an denen bislang in den Ortskernen ein Mangel herrscht. In erster Linie sind dies höherwertige, barrierefreie 2- bis 3-Zimmerwohnungen für Paare und Singles. Durch den Rückbau funktional unbrauchbarer und ästhetisch nicht wertvoller Anbauten kann auf der Liegenschaft ein historischer Park zur Innenstadt wiederhergestellt werden, der sich einladend zur Innenstadt präsentiert. Außerdem kann ein attraktiver Innenhof zur Bahnhofstraße geschaffen werden.

Die unmittelbare Nähe zu allen wichtigen Versorgungsstrukturen, ein Freiraumbezug für alle Wohnungen und konsequente Barrierefreiheit bilden ein auch für Senioren attraktives Angebot, dessen Marktfähigkeit durch viele Anfragen und Umfragen sowie den Erfolg ähnlicher Projekte andernorts belegt ist.

Da bislang trotzdem keine freien Bauträger oder Investoren für entsprechende Projekte gewonnen werden konnten, sollte die Stadt selbst oder der interkommunale Verbund "Stadt und Landkreis Hof" eine Projektträgerschaft in Erwägung ziehen. Neben bis zu 2.350 m² BGF Wohnen können im Erdgeschoss 1-2 mittelgroße (300 - 1000 m²) Einheiten für nahversorgungsbezogenen Einzelhandel (etwa Lebensmittel- oder Drogeriemärkte) geschaffen werden, an denen ebenfalls in der Innenstadt ein Mangel herrscht.

Eng eingebunden ist das Projekt Götz in die umfassende Aufwertung des Bahnhofsumfelds und dessen Anbindung an die Innenstadt Münchberg. Im öffentlichen Raum entstehen in diesem Zusammenhang attraktive Vorzonen (vor allem die Wiedergewinnung der historischen Grünfläche als "Pocket-Park") und zusätzliche Parkplätze. Darüber hinaus können auf dem Grundstück in den hier vorgestellten Varianten bis zu 40 Parkplätze für Bewohner und Kunden auf zwei Ebenen geschaffen werden.

Die Etablierung eines „Gesundheitshaus Alte Post“ (siehe Seite 50) in unmittelbarer Nachbarschaft kann zusätzlich zur Attraktivität des Standorts beitragen, insbesondere im Hinblick auf seniorengerechtes Wohnen.

Der „Neue Götz“ reaktiviert einen schmerzenden Leerstand mitten in Münchberg und trägt sowohl durch die Ansiedlung neuer Bewohner in der Kernstadt als auch durch die Ergänzung des Einzelhandelsangebots erheblich zur Belebung der Innenstadt bei.

In 4 Varianten werden Planungsmöglichkeiten für das Areal des ehemaligen Kaufhauses Götz vorgestellt. Variante eins geht dabei von der Freilegung und Umnutzung des ehemals repräsentativen Bahnhofshotels und vom Rückbau der anderen Gebäude zugunsten eines neuen Wohn- und Einzelhandelsgebäudes aus. Durch den Rückbau des einstöckigen Anbaus aus den 70er-Jahren Ecke Bahnhofstraße/Ottostraße kann der ehemalige Park als adressbildende Eingangssituation neu inszeniert werden. Die anderen Varianten gehen vom Abriss aller Gebäude aus, wodurch eine optimalere Erschließungs- und Flächenorganisation möglich wird.

57 Foto: Götzareal Bestand an der Kreuzung Ottostraße / Bahnhofstraße





Variante 1

Wohnen

- Altbau:
960 m² BGF, vier 2-bis 3-Zimmer-Wohnungen pro Geschoss,
insgesamt ca. 720 m² Wohnfläche
- Neubau:
1.240 m² BGF, fünf 2-bis 3-Zimmer-Wohnungen pro Geschoss,
insgesamt ca. 930 m² Wohnfläche
- 20 Stellplätze

Einzelhandel

- Altbau: 210 m² BGF (2 Einheiten à 40 und 170 m² VK)
- Neubau: 634 m² BGF (ca. 480 m² VK, flexibel aufteilbar)
- Parkdeck: 20 Stellplätze

Bei dieser Variante wird das ortsbildprägende Gebäude des ehemaligen Bahnhof-Hotels erhalten und saniert. Im EG kann sich Einzelhandel ansiedeln. Dabei gibt es zwei kleinere Einheiten im Altbau sowie eine größere Einheit im Neubau, jeweils mit Eingängen von der Ottostraße, bzw. der neu geschaffenen Grünfläche aus. Der Altbau sowie ein Neubau bieten in den darüberliegenden Geschossen Wohnungen an, die sich zu einem Innenhof in Richtung der Bahnhofstraße öffnen.



58 Das "Bahnhof-Hotel" im Jahr 1918



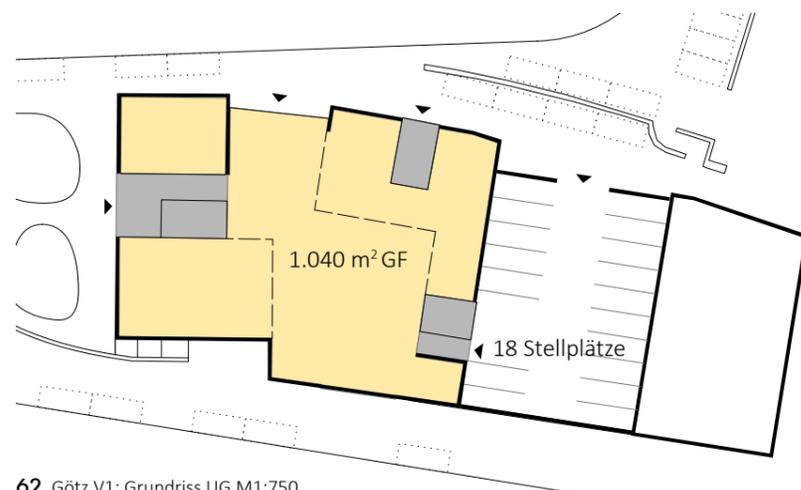
59 Götz V1: Erhalt Bahnhofshotel und L-Neubau M1:500



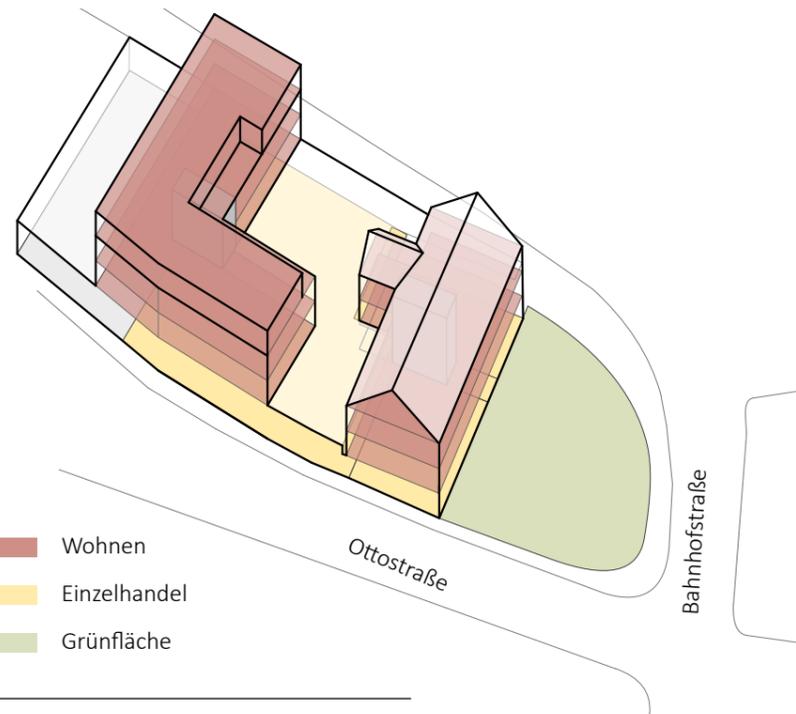
60 Götz V1: Grundriss OG M1:750



61 Götz V1: Grundriss EG M1:750



62 Götz V1: Grundriss UG M1:750



63 Götz V1: Schema Nutzungsverteilung

64 Perspektive Götzareal Variante 1





Variante 2

Wohnen

- Neubau:
2.350 m² BGF, vier bis fünf 2-bis 3-Zimmer-Wohnungen pro Geschoss,
insgesamt ca. 1.760 m² Wohnfläche
- 20 Stellplätze

Einzelhandel

- Neubau: 1.050 m² BGF (ca. 790 m² VK flexibel aufteilbar)
- Parkdeck: 20 Stellplätze

In dieser Variante werden die Bestandsgebäude komplett abgerissen, allerdings orientiert sich der Neubau an den bestehenden städtebaulichen Kanten. Auch hier wird durch Wiederherstellung der historischen Grünfläche die städtebauliche Eingangssituation Ecke Ottostraße/Bahnhofstraße erneuert und eine neue Grünverbindung Richtung Bahnhof geschaffen.

Dies schafft zusätzlich eine angenehme Eingangssituation zu den Einzelhandelsangeboten im EG. Die Flächen sind aufgrund des Neubaus etwas größer und flexibler aufteilbar als in Variante 1. In den darüber liegenden Geschossen können moderne Wohnungen geschaffen werden, die von der höher liegenden Bahnhofstraße aus über einen ruhigen Innenhof erschlossen sind.



65 Stadtansicht um 1910, rechts im Bild Bahnhof-Hotel mit Park



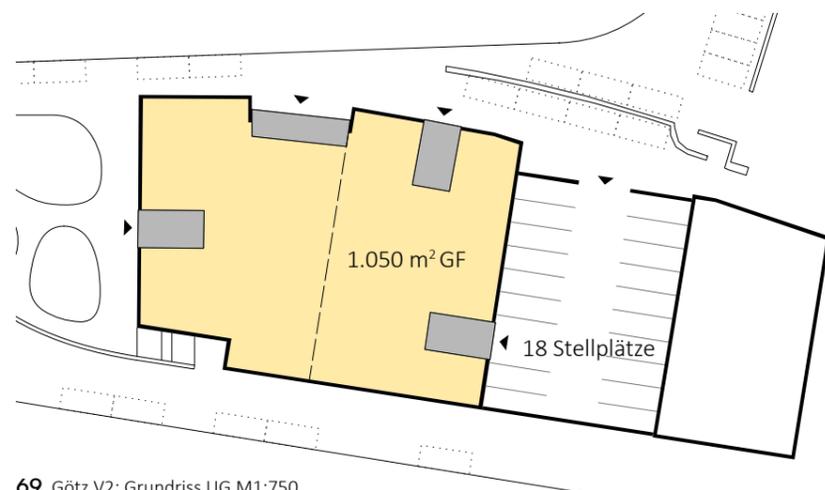
66 Götz V2: zwei L-Neubauten M1:500



67 Götze V2: Grundriss OG M1:750



68 Götze V2: Grundriss EG M1:750



69 Götze V2: Grundriss UG M1:750



- Wohnen
- Einzelhandel
- Grünfläche

70 Götze V2: Schema Nutzungsverteilung

71 Perspektive Götzeareal Variante 2



Variante 3

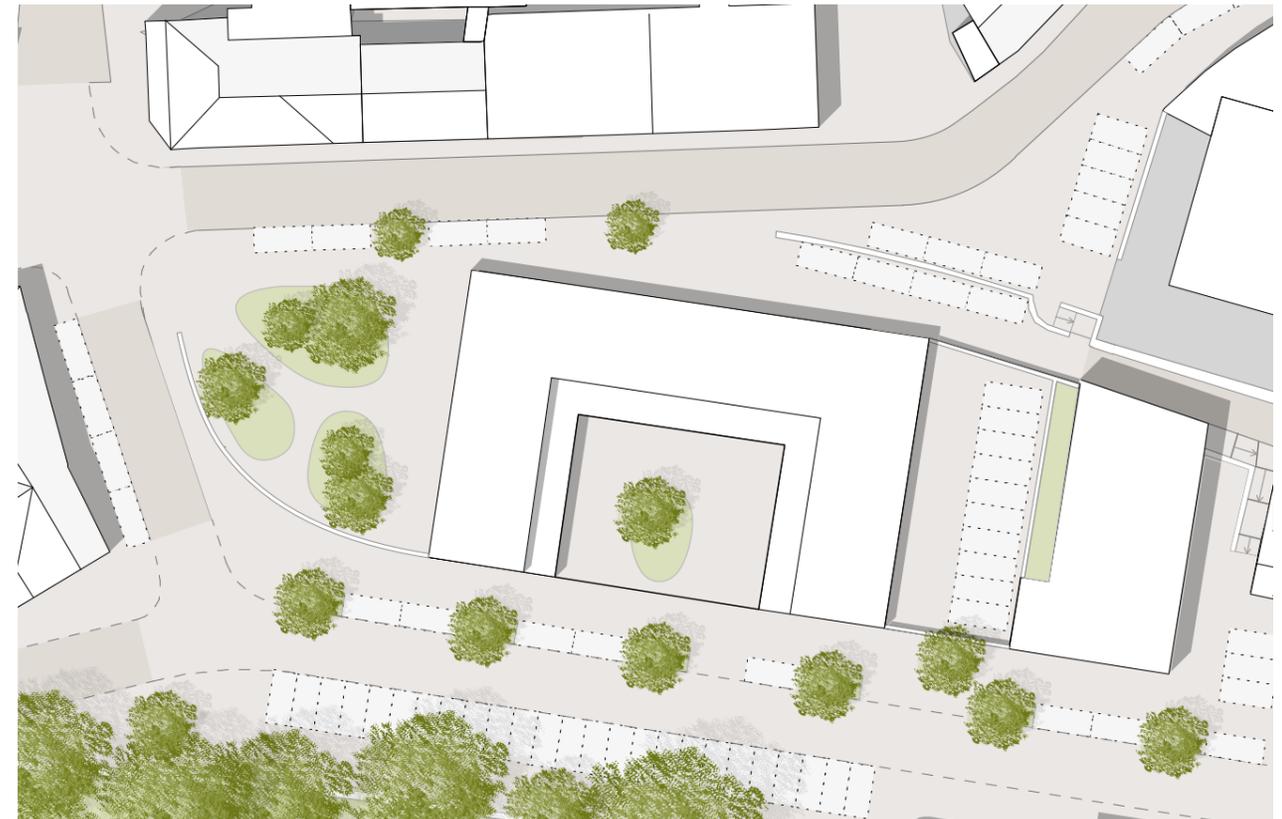
Variante 3 zeigt die Bebauung der oberen Geschosse in Form von zwei Riegelgebäuden. Dadurch werden optimale Wohnungsgrundrisse in den Obergeschossen möglich, allerdings öffnet sich der Freibereich zwischen den Wohnungen in Richtung der viel befahrenen Ottostraße im Norden. Auch bei dieser Variante entsteht eine Mischimmobilie mit Einzelhandel im Erdgeschoss und der Wiederherstellung des historischen Parks. Dieser kann im Sinne der im ISEK vorgeschlagenen Entwicklung der Grünstrukturen als "pocket park" gestaltet werden.

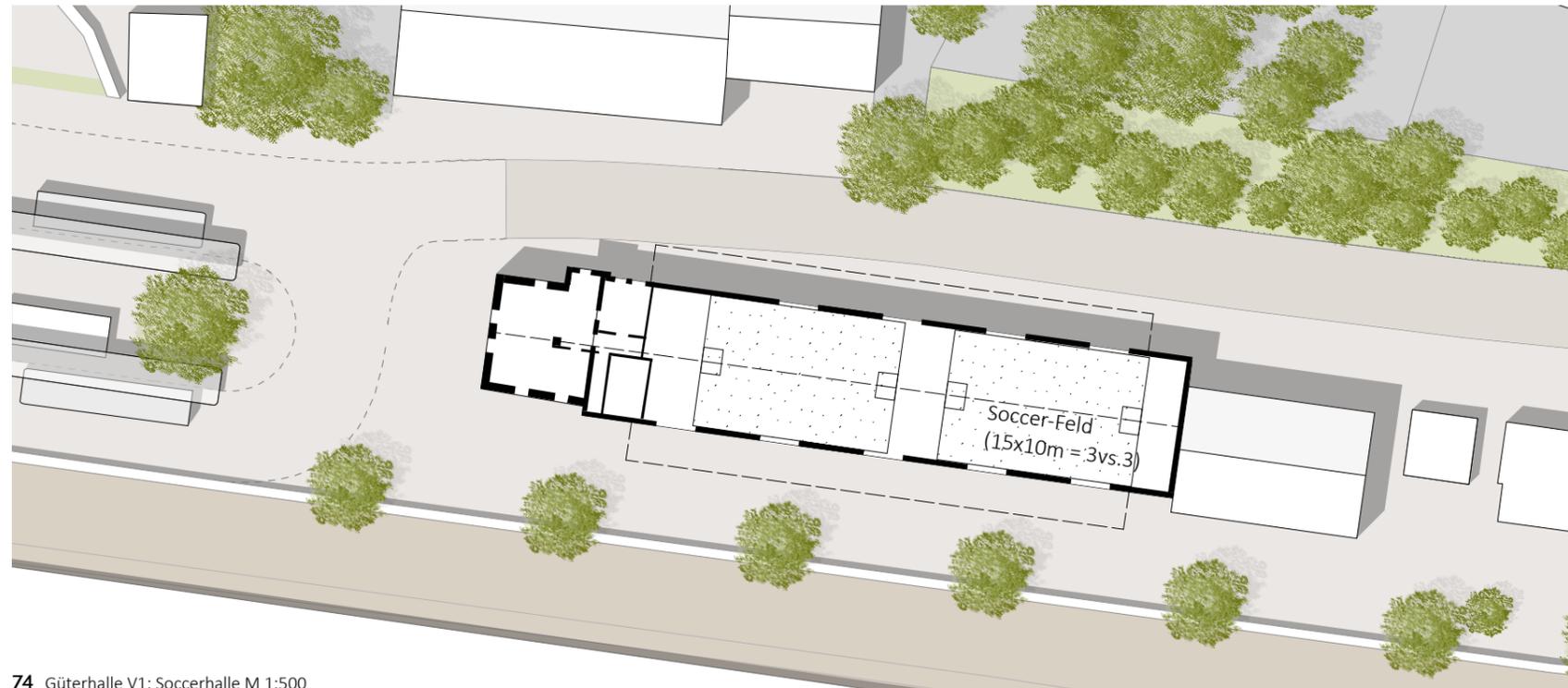
72 Götz V3: zwei Riegel-Neubauten M1:1.000

**Variante 4**

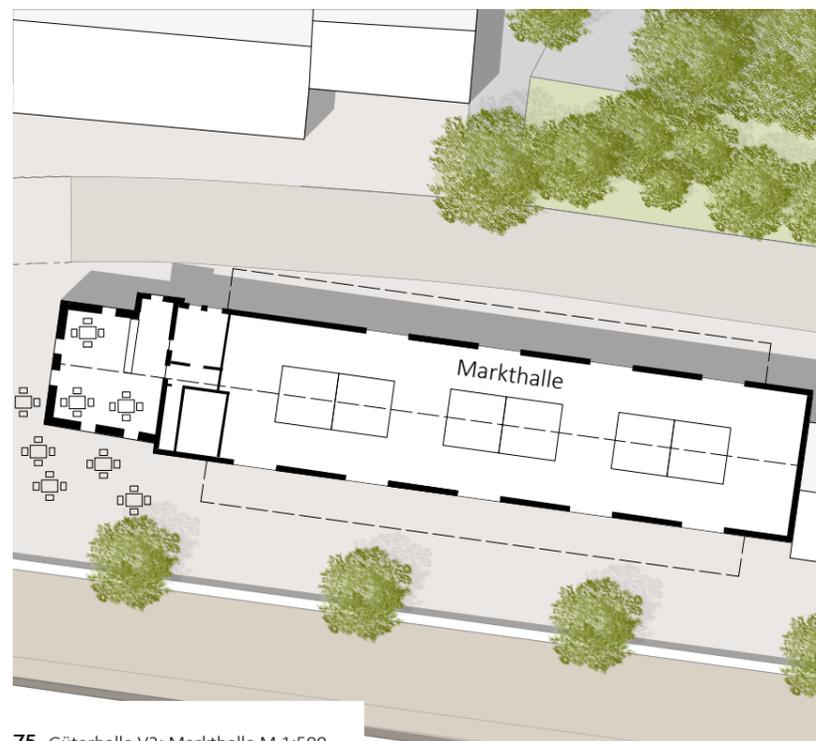
Bei Variante 4 sind die Wohngeschosse in U-Form ausgeführt. Dadurch entsteht ein an drei Seiten geschlossener, zur Bahnhofstraße sich öffnender Innenhof, der sehr privat wirkt. Wie bei den anderen Varianten auch entsteht eine Grünfläche an historischer Stelle, die durch Nutzungen aus dem Erdgeschoss, z.B. durch ein gastronomisches Angebot, belegt werden kann.

73 Götz V4: U-Neubau M1:1.000





74 Güterhalle V1: Soccerhalle M 1:500



75 Güterhalle V2: Markthalle M 1:500



76 Güterhalle V2: Markthalle

5.3 NEUER GÜTERBAHNHOF

Variante 1: Soccerhalle

Die Idee zur Umnutzung der Güterhalle als Soccerhalle gibt es bereits seit einigen Jahren. Diese Umnutzungsmöglichkeit sollte geprüft werden. Sie bietet die Chance, an diesem zentralen Ort ein Angebot für Kinder und Jugendliche zu errichten, aber auch Studenten könnten angesprochen werden. Im Hinblick auf die demographische Situation könnte die Nutzung als Soccerhalle ein Baustein sein, um die Attraktivität der Stadt für die junge Generation zu erhöhen. Der Standort im Bahnhofsumfeld ist hierfür ideal, da er ohne eigenes Fahrzeug sehr gut erreichbar ist. Zusätzlich wäre eine Belebung des Bahnhofsumfeldes zu erwarten. Auch eine ähnliche Nutzung im Bereich Sport und Entertainment ist denkbar.

Variante 2: Regionaler Markt

Eine kleine Markthalle mit regionalen Produkten könnte leicht in die vorhandene Bausubstanz eingefügt werden, wie der Beispielgrundriss zeigt. Das Thema "regionale Produkte" spricht sowohl Bewohner als auch Besucher der Stadt Münchberg an und könnte an dieser Stelle das Miteinander fördern und die touristische Infrastruktur unterstützen. Diese Nutzung könnte sinnvollerweise durch ein gastronomisches Angebot im Kopfbau ergänzt werden, das sich zum umgestalteten Bahnhofsvorplatz hin orientiert. Auch eine Nutzung als Touristeninformation wäre dort denkbar.



77 Foto Güterhalle Bestand

5.4 GESUNDHEITSHAUS POST

Das bereits teilweise und in absehbarer Zeit ganz leerstehende Gebäude der Post befindet sich am Schnittpunkt von Innenstadt und neuem Knoten Münchberg rund um das aufzuwertende Bahnhofsareal. Die Umgestaltung der Immobilie zum Gesundheitshaus würde eine schlüssige Ergänzung des Konzeptes mit Bahnhof, Busbahnhof und neuem Götz bilden. Da die ärztliche Versorgung der Stadt und des Umlandes in den kommenden Jahren großen Veränderungen ausgesetzt ist, hätte die Konzentration von Ärzten / Fachärzten in einem verkehrsmäßig sehr gut erschlossenen Zentrum ausgezeichnete Zukunftsperspektiven.

Durch Bahnhof und Busbahnhof können auch Senioren aus dem Umland diesen Standort gut erreichen und in unmittelbarer Nähe den täglichen Bedarf decken. Das gut erhaltene Bestandsgebäude bietet gute Voraussetzungen für einen Umbau oder Ausbau. Alternativ bietet sich ein kompletter Rückbau zugunsten eines optimierten Neubaus als Ärztehaus an (siehe Variante 2).

Durch die Umgestaltung der Bahnhofstraße können die nötigen Stellplätze geschaffen werden. Außerdem entstehen 6 Parkplätze auf privatem Grund im Eingangsbereich. Im Zuge der Neugestaltung des Areals soll der schöne Treppenaufgang zwischen Mühlgasse und Bahnhofstraße wesentlich aufgewertet werden.

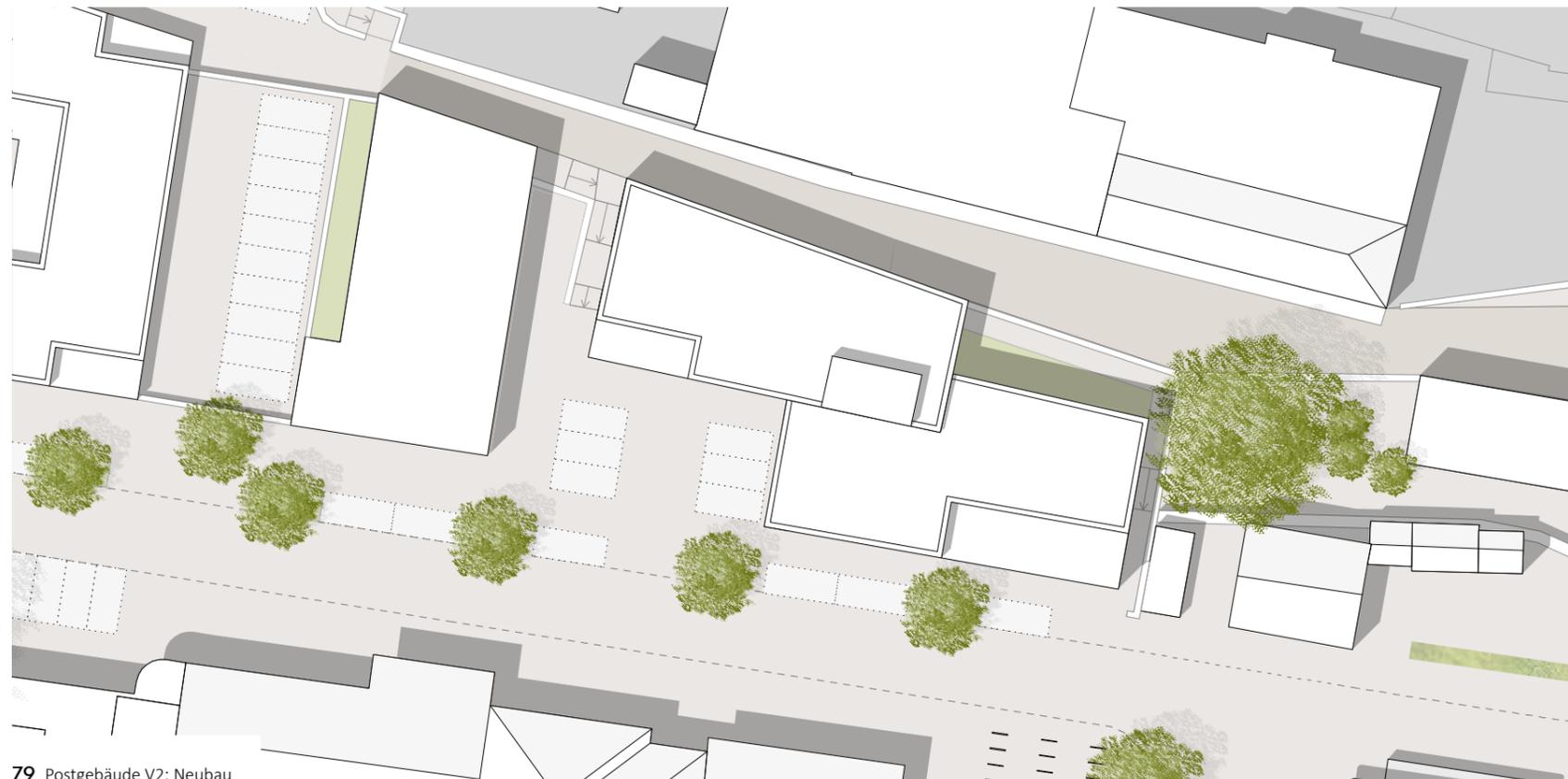
Variante 1: Umnutzung der Bestandsgebäude

Variante 1 zeigt das bestehende Postgebäude mit einem neuen Vorplatz Richtung Bahnhofstraße. Beide Gebäudeteile sind in einem guten baulichen Zustand und können mithilfe von einfachen Grundrissänderungen an eine neue Nutzung angepasst werden.

Das Hauptgebäude kann als Wohnraum oder für Dienstleistungen genutzt werden. Der Packkammer-Anbau ist besonders für eine gewerbliche Nutzung oder Dienstleistung geeignet.

Aufgrund der bedeutenden Lage im Bahnhofsumfeld sollte beim Umbau auf die Neugestaltung des unmittelbaren Außenraums um die Gebäude geachtet werden. Bei Einrichtung eines Ärztezentrum zum Beispiel wird die Bereitstellung von eigenen Stellplätzen nötig werden. Auch die fußläufige Erreichbarkeit über die Treppe zwischen Postgebäude und Kino ist für den Standort sowie die Anbindung des Bahnhofsumfelds an die Innenstadt insgesamt von Bedeutung.





79 Postgebäude V2: Neubau

Variante 2: Neubau

In dieser Variante werden beide Teile des bestehenden Postgebäudes abgerissen. Es entsteht ein Neubau. Denkbar ist eine gewerbliche Nutzung oder Dienstleistung. Auch die Einrichtung einer Dienstleistungsgemeinschaft, wie zum Beispiel eines Ärztecenters, erscheint sinnvoll. Dies wird bereits im Interregionalen Entwicklungskonzept Stadt und Landkreis Hof beschrieben (s IRE, S. 116).

Da die ärztliche Versorgung der Stadt und des Umlandes in den kommenden Jahren aller Voraussicht nach Veränderungen ausgesetzt ist und einige ältere Ärzte in wenig zeitgemäßen Räumlichkeiten tätig sind, hat die Konzentration von Fachärzten an verkehrsmäßig gut erschlossenen zentralen Standorten wie diesem ausgezeichnete Zukunftsperspektiven.

Zur Verbesserung der Fußwegeverbindung sollte der Vorplatz Richtung Bahnhof gestaltet und damit der Durchgang zur tiefer liegenden Mühlgasse aufgewertet werden. Dies würde die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsarten im Bahnhofsumfeld unterstützen und die Lagegunst des Postgebäudes stärken.



80 Foto Postgebäude Bestand



81 Postgebäude V2: Neubau

5.5 BRACHFLÄCHE SÜD



Variante 1: Einkaufsmärkte

Durch ihren unmittelbaren Anschluss an die B2 und die Innenstadt bietet sich die Brachfläche südlich der Gleise als Standort für großflächigen Einzelhandel und damit als Alternative zu suburbanen Standorten an. Sie bietet Platz für zwei Einkaufsmärkte mit ca. 1.650 m² bzw. 1.060 m² Verkaufsfläche. Diese sollten über

den zu sanierenden Fußgängersteg östlich, insbesondere aber über die zu verlängernde Unterführung zum Bahnhof angebunden werden, was zur Verbindung der bisher getrennten Stadtteile führt. Im gleichen Zuge können die Gleiszugänge barrierefrei ausgebaut werden. Die Haupteinfahrt für PKW erfolgt von der

Wilhelmstraße aus Richtung Süden. Ein Park+Ride-Parkplatz kann zusätzlich zu den Parkplätzen der Einkaufsmärkte angeboten werden. Dieser sollte in unmittelbarer Nähe zum Gleiszugang liegen und somit die Verkehrssituation im Bahnhofsumfeld nördlich der Gleise entlasten.





83 Der Bestand. Blick auf das Bahnhofsumfeld vom Luftsteg aus.



84 Variante 1. Blick auf das umgestaltete Bahnhofsumfeld vom Luftsteg aus.



Variante 2: Einfamilienhäuser

Eine Alternative zum Einzelhandel ist die Nutzung der Brachfläche als Wohngebiet. Wesentlicher Vorzug des Gebiets ist die zentrale Lage, insbesondere der hervorragende Anschluss an den öffentlichen Personennahverkehr und die Bahn. Angesichts der positiven Einpendlerzahlen in Münchberg ist es vorstellbar, dass zukünftig

mehr Arbeitnehmer in der Stadt wohnen möchten. Auf dieser größeren Fläche kann insbesondere für junge Familien ein attraktives Angebot geschaffen werden. Daher bietet sich eine etwas verdichtete Einfamilienhausbebauung an. Auch bei dieser Variante ist die fußläufige Anbindung des Gebiets an die Innenstadt über

zwei Verbindungen wichtig: die zu sanierende Fußgängerbrücke im Osten und die zu verlängernde Unterführung zum Bahnhof im Westen. Das Wohngebiet kann gut mit einem Park+Ride-Parkplatz im westlichen Bereich an der Unterführung kombiniert werden.



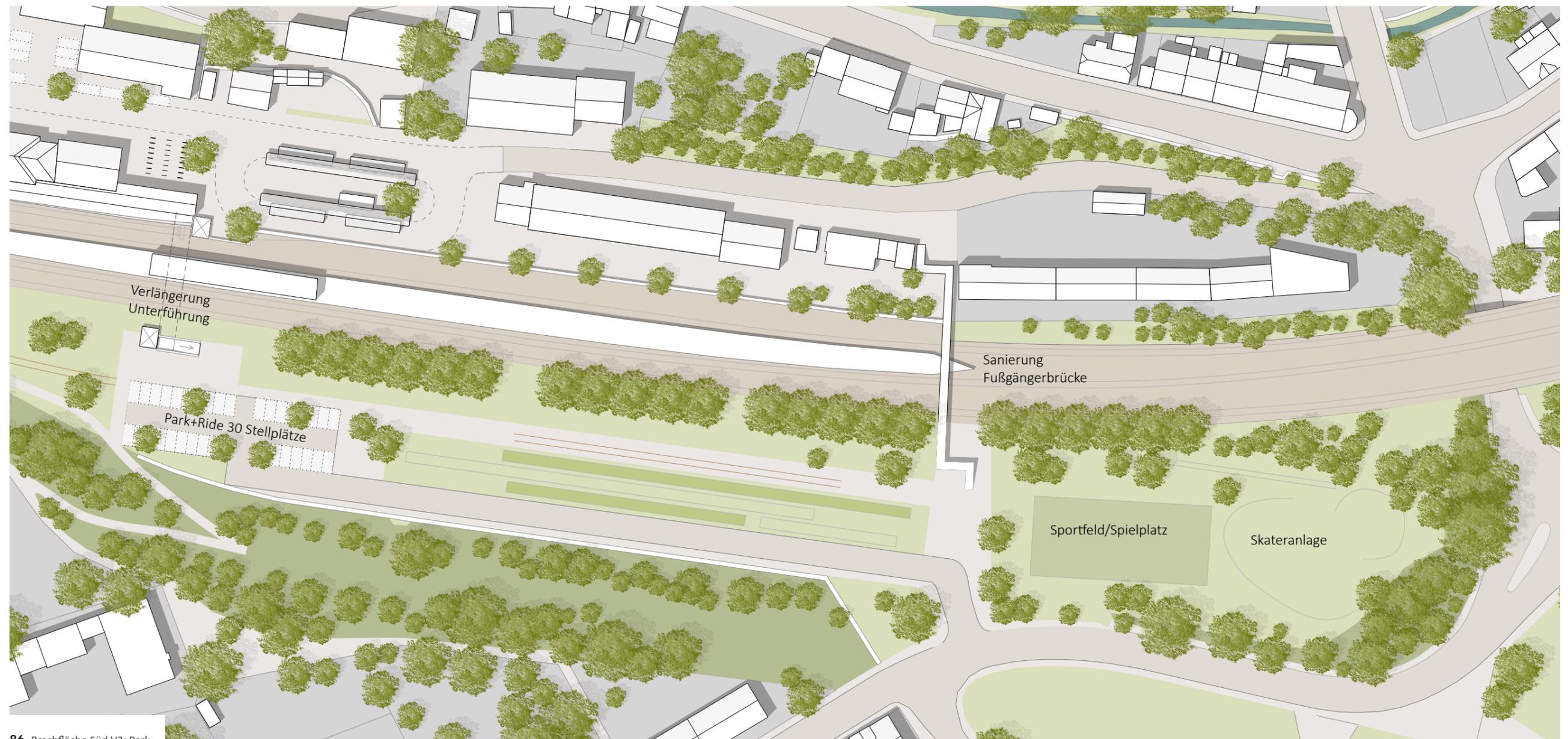


Variante 3: Park

Die Gestaltung der Brachfläche als öffentlicher Park ist mit minimalem Aufwand realisierbar. Münchberg hat wenig innerstädtische Grünflächen und die Brachfläche bietet in Kombination mit dem vorhandenen Weg "Hexengässchen" eine interessante Lage und Topographie. Interessant wäre auch die gestalterische Ausein-

dersetzung mit dem industriellen Erbe Münchbergs an dieser Stelle. Verschiedene Sport- und Freizeitangebote, zum Beispiel eine Skaterbahn, können dort ihren Platz finden, außerdem ist die Kombination mit einem über die zu verlängernde Unterführung angeschlossenen Park+Ride-Parkplatz sinnvoll. Aber auch ein Wohnmobil-

stellplatz könnte ergänzend angeboten werden. (s. auch Projekt-Nr. 29 "Wohnmobilstellplatz" im ISEK, S.203) Eine schrittweise Realisierung oder Kombination mit den vorherigen Varianten ist möglich.





Variante 4: Einkaufsmarkt und Wohnmobilstellplatz

Anstatt des in Abb. 82 gezeigten zweiten Einkaufsmarktes im Osten der Brachfläche könnte ein Wohnmobilstellplatz entstehen. Das Gelände ist günstig an der A9 gelegen und bietet sich als Übernachtungsstandort für die überörtliche touristische Infrastruktur an. Der Stellplatz kann Ausgangspunkt für die vorhandenen Rad- und

Wanderwege sein und liegt gleichzeitig zentral im Kernbereich der Stadt, so dass auch die in der Innenstadt vorhandenen Einkaufsangebote und Dienstleistungen von den Übernachtungsgästen profitieren. Er ist von der Wilhelmstraße direkt erschlossen und durch Baumgruppen abgeschirmt. Die Sanierung der bestehenden Fußgänger-

gerbrücke würde den Stellplatz optimal an die Innenstadt und das nördliche Bahnhofsumfeld anschließen. Auch in dieser Variante wird der Einkaufsmarkt mit seinen Stellplätzen im Westen durch einen Park+Ride-Parkplatz ergänzt und über die Unterführung mit dem Bahnhof und der Busumsteigestelle verbunden.



6

STÄDTEBAULICHES K O N Z E P T

88 Foto Packkammeranbau des Postgebäudes





6.1 DER RAHMENPLAN

Der Rahmenplan stellt die Vorzugsvariante zur Entwicklung des Bahnhofsumfelds dar. Sie wurde in Kooperation mit der Stadt Münchberg sowie den relevanten Akteuren im Bahnhofsumfeld vom Büro UmbauStadt aus den Planungsvarianten dieser Studie entwickelt.

Es wird deutlich, wie die in den Planungsvarianten vorgestellten Projekte im Bahnhofsumfeld zusammenwirken und ein richtungsweisendes Ganzes ergeben. Der öffentliche Raum übernimmt in dieser Entwicklungsperspektive seine zentrale Funktion als Vermittler zwischen den verschiedenen Nutzungsansprüchen.

Durch die neue Buswendeschleife entsteht am richtigen Ort eine zentrale Umsteigestelle, nicht nur für Bus- und Bahnreisende, sondern auch für die Weiterfahrt mit dem Taxi, dem eigenen Auto, zu Fuß oder per Fahrrad. Durch die Neuordnung aller Verkehrsarten wird so der Standort Münchberg Bahnhof als wichtigster Knotenpunkt in der Stadt gestärkt und die Mobilität für Bewohner und Besucher der Stadt nachhaltig verbessert. Wichtiger Baustein dieser Entwicklung ist auch die Verknüpfung des unmittelbaren Bahnhofsumfelds nördlich der Gleise mit der bisherigen Bahnbrache im Süden. Dies soll vorzugsweise über die Verlängerung der bestehenden Unterführung erreicht werden. Auch die Sanierung oder der Neubau des vorhandenen Luftstegs ist denkbar.

Zusätzlich zur Neustrukturierung des öffentlichen Raums werden durch die Entwicklung der Brachflächen wichtige Potentiale im Bahnhofsumfeld genutzt und ein neues Netz von Angeboten geschaffen, die das Angebot in der Innenstadt heute sinnvoll ergänzen und somit das Bahnhofsumfeld wieder näher an das Zentrum rücken. Wichtigste Entwicklung hierbei ist sicher das Areal des ehemaligen Kaufhauses Götz, das durch seine Lage zwischen Innenstadt und Bahnhof eine wichtige Rolle zur Wiederbelebung des gesamten Gebiets spielen wird. Die empfohlene Mischnutzung als Einzelhandelsfläche und Wohngebäude wird in Kombination mit der Gestaltung seines unmittelbaren Umfelds wesentlich zur Aufwertung des Ortes beitragen und kann Impulsprojekt für die Entwicklung weiterer Immobilien im Bahnhofsumfeld sein, so zum Beispiel das Postgebäude, die Güterhalle oder auch das ehemalige Kino. Auch die Umnutzung des bereits von der Bahn verkauften Bahnhofsgebäudes sollte Teil der Entwicklung sein.

Das Wohnen im Götz sollte Teil einer gesamtstädtischen generationengerechten Entwicklung sein, die den Bedürfnissen einer alternden Gesellschaft gerecht wird

und das Wohnen in Münchberg auch für Familien attraktiv macht. Durch die Entwicklung eines Ärztehauses im Postgebäude könnte das Bahnhofsumfeld darüber hinaus als gut erreichbarer Standort für Gesundheits- und Pflegedienstleistungen qualifiziert werden.

Ergänzende Nutzungen in der ehemaligen Güterhalle oder auch dem ehemaligen Kino sollten je nach Bedarf für verschiedene Nutzergruppen und alle Generationen entwickelt werden, wie bereits in den Planungsvarianten beschrieben.

Im Bereich südlich der Gleise wird das Potential einer größeren innerstädtischen Brachfläche genutzt, um ein Einkaufsangebot zu schaffen, das von der zentralen Lage profitiert und die Versorgung der Anwohner verbessert. Dieses kann gut mit dem Park+Ride-Parkplatz kombiniert werden, der den Knotenpunkt Bahnhof Münchberg unterstützt und seine Kapazität weiter erhöht. Der Einkaufsmarkt kann wie dargestellt durch einen Wohnmobilstellplatz ergänzt werden. Auch für diese Nutzergruppe ist das neue Bahnhofsumfeld attraktiv und der Tourismus wird die anderen Angebote unterstützen. Die fußläufige Anbindung an die Innenstadt stellt den wesentlichen Standortvorteil dieses Gebiets dar.

Zentral ist der Gedanke, die bisher getrennten Stadtteile nördlich und südlich der Gleise über die verlängerte Unterführung zu verbinden, optional sinnvoll ergänzt durch die Wiedereröffnung des Luftstegs als weitere fußläufige Anbindung an die Innenstadt.

Die Erarbeitung des Rahmenplans als Szenario für die Zukunft des Bahnhofsumfelds wurde in der vorliegenden Studie dargestellt und macht die Möglichkeiten und Chancen dieser Entwicklung deutlich.



Sanierungsgebiet I

Sanierungsgebiet II
"Innenstadt"

Stadtumbaugebiet

6.2 FESTLEGUNG EINES STADTUMBAUGEBIETS

Die Stadt München hat sich entschlossen, zusätzlich zu den bestehenden Sanierungsgebieten ein neues Stadtumbaugebiet für das Bahnhofsumfeld auszuweisen (siehe Abb.90).

Von den bestehenden Sanierungsgebieten liegt das Sanierungsgebiet II ("Innenstadt") teilweise im Bahnhofsumfeld. Das Sanierungsgebiet besteht seit 2003. Die Überschneidung betrifft das Götzareal sowie die öffentlichen Flächen im Bereich der "Süßen Ecke" und dem unmittelbaren Umfeld des Bahnhofsgebäudes inklusive des Bereichs der geplanten Buswendeschleife zwischen Güterhalle und Bahnhofsgebäude.

Im Gegensatz zu einem Sanierungsgebiet wird das Stadtumbaugebiet durch einfachen Beschluss im Stadtrat beschlossen und es folgt keine Förderung privater Eigentümer. Die Stadt München beabsichtigt, im Stadtumbaugebiet auf Grundlage der vorliegenden Machbarkeitsstudie Maßnahmen und Projekte im öffentlichen Raum umzusetzen. Außerdem soll die Studie Impulse zur Entwicklung der privaten Flächen im Untersuchungsgebiet geben.

Vor der Festlegung des Stadtumbaugebietes wurden die relevanten Akteure im Bahnhofsumfeld befragt, insbesondere Träger des Bus- und Bahnverkehrs. Ihre Anmerkungen sind in die Machbarkeitsstudie eingeflossen.

Alle Maßnahmen im neuen Stadtumbaugebiet "Bahnhofsumfeld" sind auch im Rahmen des Konzepts "Integrierte Räumliche Entwicklungsmaßnahmen (IRE)" des Landkreises Hof zu sehen, an dessen Erarbeitung sich München aktiv beteiligt hat. Dort sind sowohl die Entwicklung des Götzareals als auch die Neustrukturierung des unmittelbaren Bahnhofgebiets mit seinen ÖPNV-Funktionen als Maßnahmen höchster Priorität benannt. Außerdem ist die Entwicklung eines Mehrgenerationen- und Bewegungsparks in München Teil des IRE Hof, je nach gesamtstädtischer Planung und den aktuellen Entwicklungen der Verkaufsverhandlungen seitens der Bahn könnte dieser auf der südlichen Brachfläche entstehen, wie auf Seite 55 dargestellt.



- 1. Neuer Götz
- 2. öffentlicher Raum
- 3. Brachfläche Süd

6.3 KOSTENSCHÄTZUNG

Gebiet	Größe/Menge	Maßnahmenbezeichnung	Einzelpreis	Gesamtpreis
Neuer Götz (kompletter Neubau)				
	11.130 m ³	Rückbau	25 €/m ³	278.250 €
	2.180 m ²	Neubau	1.400 €/m ²	3.052.000 €
	1.000 m ²	befestigte Flächen	110 €/m ²	110.000 €
	280 m ²	Grünflächen	10 €/m ²	2.800 €
	6	Baumpflanzungen	4.000 €	24.000 €
Öffentlicher Raum (Bereich Bahnhofstraße und Busbahnhof)				
	7.500 m ²	Rückbau (Abtragung Oberflächen)	15 €/m ²	112.500 €
	1.875 m ²	befestigte Flächen: Natursteinpflaster (Straßen überpflastert)	150 €/m ²	281.250 €
	3.750 m ²	befestigte Flächen: hochwertige Betonsteine (Bürgersteige, Vorplätze, Busbahnhof, Parkplätze)	110 €/m ²	412.500 €
	1.875 m ²	befestigte Flächen: Asphalt (Straßen)	80 €/m ²	150.000 €
	15	Baumpflanzungen	4.000 €	60.000 €
	2	Bushaltestellen (2 Dächer)	1.000 €/m ²	200.000 €
	1	Kiosk für die Busumsteigestelle		100.000 €
	-	Möblierung (Bänke, Beleuchtung, Fahrradständer)		45.600 €
Brachfläche Süd				
	1.825 m ²	befestigte Flächen: hochwertige Betonsteine (Gehweg, Parkplätze)	110 €/m ²	200.750 €
	2.600 m ²	befestigte Flächen: Asphalt (Straße)	80 €/m ²	208.000 €
	230 m ²	Grünflächen	10 €/m ²	2.300 €
	6	Baumpflanzungen	4.000 €	24.000 €
SUMME				5.263.950 €

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1	Foto Blick Richtung Innenstadt vom Bahnberg.....	5	Abb. 26	Plan Ansicht Bahnhofshotel (1962).....	22	Abb. 62	Götz V1: Grundriss UG M1:750.....	45
Abb. 2	Ausschnitt aus dem Regionalordnungsplan Oberfranken <i>Quelle: http://www.oberfranken-ost.de/media/files/raumstruktur.pdf (September 2014)</i>	6	Abb. 27	Foto Götzareal von Süden, links das ehemalige Bahnhof-Hotel.....	23	Abb. 63	Götz V1: Schema Nutzungsverteilung.....	45
Abb. 3	Münchberg im Landkreis Hof..... <i>Kartengrundlage: osm.org</i>	6	Abb. 28	Blick von der Ottostraße auf das ehemalige Kaufhaus Götz.....	23	Abb. 64	Perspektive Götzareal Variante 1	45
Abb. 4	Regionales Straßennetz..... <i>Kartengrundlage: osm.org</i>	7	Abb. 30	Foto Güterhalle vom Luftsteg aus gesehen, im Hintergrund Bahnhof und Bahnbrache	24	Abb. 65	Stadtansicht um 1910, rechts im Bild Bahnhof-Hotel mit Park	46
Abb. 5	Bus- und Bahnliniennetz	8	Abb. 31	Foto Bahnhof von Westen.....	24	Abb. 66	Götz V2: zwei L-Neubauten M1:500	46
Abb. 6	Pendlersaldo Gemeinden im LK Hof	9	Abb. 29	Luftbild Bahnhof, Bahnbrache und Güterhalle M1:1.000	24	Abb. 67	Götz V2: Grundriss OG M1:750.....	47
Abb. 7	Entwicklung Pendlerzahlen in Münchberg	9	Abb. 32	Foto Bahnhof vom Bahnsteig.....	24	Abb. 68	Götz V2: Grundriss EG M1:750	47
Abb. 8	Straßen- und Schienennetz Münchberg	10	Abb. 33	Foto Bahnberg Richtung Westen mit Güterhalle.....	25	Abb. 69	Götz V2: Grundriss UG M1:750.....	47
Abb. 9	Rad- und Wanderwege Münchberg..... <i>Kartengrundlage: osm.org, <i>Quelle: http://www.muenchberg.de/index.php?id=342,131 (Oktober 2014)</i></i>	11	Abb. 34	Foto Blick auf die Güterhalle vom Bahnsteig	25	Abb. 70	Götz V2: Schema Nutzungsverteilung.....	47
Abb. 10	Gewerbegebiete und Leerstände in Münchberg..... <i>Kartengrundlage: osm.org, <i>Quelle: Stadt Münchberg</i></i>	12	Abb. 36	Foto ehemaliges Kino, Eingang zum Spielcenter von der Bahnhofstraße	26	Abb. 71	Perspektive Götzareal Variante 2	47
Abb. 11	Nahversorgungsstandorte (Stand 2010)	13	Abb. 37	Foto Postgebäude von Süden: der Packkammer-Anbau, links das ehemalige Kino	26	Abb. 72	Götz V3: zwei Riegel-Neubauten M1:1.000.....	48
Abb. 12	Bisherige und künftige Bevölkerungsentwicklung in Münchberg	14	Abb. 38	Foto Postgebäude von Süden, ehemalige Postfiliale	26	Abb. 73	Götz V4: U-Neubau M1:1.000.....	48
Abb. 13	Strukturkarte Demographie (Stand 2011)	14	Abb. 35	Luftbild Kino und Post M1:1.000.....	26	Abb. 74	Güterhalle V1: Soccerhalle M 1:500	49
Abb. 14	Räumliche Verteilung der Infrastruktureinrichtungen..... <i>Quelle: ISEK Münchberg, S.154 (11.06.2013)</i>	15	Abb. 39	Foto Brachfläche Süd.....	27	Abb. 75	Güterhalle V2: Markthalle M 1:500	49
Abb. 15	Bestandsplan M1:1.500	16	Abb. 40	Foto Blick vom Luftsteg Richtung Westen, links die Brachfläche Süd .	27	Abb. 76	Güterhalle V2: Markthalle.....	49
Abb. 16	Foto Bahnhofsgebäude an der Bahnhofstraße.....	17	Abb. 41	Luftbild Brachfläche Süd M1:1.000.....	27	Abb. 77	Foto Güterhalle Bestand	49
Abb. 17	Abgrenzung Potentialflächen M1:1.750	18	Abb. 42	Foto Beschilderung der Wanderwege im Bahnhofsumfeld heute	28	Abb. 78	Postgebäude V1: Umnutzung.....	50
Abb. 18	Foto Bahnunterführung.....	20	Abb. 43	Leitbild M1:1.500	29	Abb. 79	Postgebäude V2: Neubau.....	51
Abb. 20	Foto Bahnhofstraße Blick Richtung Westen.....	20	Abb. 44	Szenario 1 M1:1.500	30	Abb. 80	Foto Postgebäude Bestand.....	51
Abb. 19	Foto Treppe zwischen Post und Kino	20	Abb. 45	Szenario 2 M1:1.500	31	Abb. 81	Postgebäude V2: Neubau.....	51
Abb. 21	Foto Blick Richtung Innenstadt	20	Abb. 46	Szenario 3 M1:1.500	32	Abb. 82	Brachfläche Süd V1: Einkaufsmärkte	52
Abb. 22	Busse und Bahnen im Bahnhofsumfeld	21	Abb. 47	Szenario 4 M1:1.500	33	Abb. 83	Der Bestand. Blick auf das Bahnhofsumfeld vom Luftsteg aus.	53
Abb. 23	Stellplätze im Bahnhofsumfeld.....	21	Abb. 48	Rahmenplan M 1:750.....	34	Abb. 84	Variante 1. Blick auf das umgestaltete Bahnhofsumfeld vom Luftsteg aus.	53
Abb. 25	Foto Götzareal von Norden mit dem Anbau Ecke Bahnhofstr./Ottostr.....	22	Abb. 49	Foto Güterhalle an der Bahnhofstraße von Osten.....	36	Abb. 85	Brachfläche Süd V2: Einfamilienhäuser	54
			Abb. 50	Busbahnhof Wendeschleife überdacht M1:750.....	38	Abb. 86	Brachfläche Süd V3: Park.....	55
			Abb. 51	Der Bestand. Blick in die Bahnhofstraße.....	39	Abb. 87	Brachfläche Süd V2: Einfamilienhäuser	56
			Abb. 52	Der Rahmenplan. Blick in die Bahnhofstraße	39	Abb. 88	Foto Packkammeranbau des Postgebäudes	57
			Abb. 53	Bushaltestellen Süße Ecke M1:750	40	Abb. 89	Rahmenplan M1:1.500.....	58
			Abb. 54	Der Bestand. Blick aus der Bahnhofstraße Richtung Süße Ecke	41	Abb. 90	Vorschlag Stadtumbaugebiet M1:1.500	60
			Abb. 55	Die Variante 2 mit neuem Straßenraum und Bushaltestellen	41	Abb. 91	Abgrenzung der Maßnahmen M1:1.500	62
			Abb. 56	Buswendeschleife mit Park+Ride M1:750	42			
			Abb. 57	Foto: Götzareal Bestand an der Kreuzung Ottostraße / Bahnhofstraße	43			
			Abb. 58	Das "Bahnhof-Hotel" im Jahr 1918	44			
			Abb. 59	Götz V1: Erhalt Bahnhofshotel und L-Neubau M1:500.....	44			
			Abb. 60	Götz V1: Grundriss OG M1:750.....	45			
			Abb. 61	Götz V1: Grundriss EG M1:750	45			

MACHBARKEITSSTUDIE BAHNHOFSUMFELD MÜNCHBERG

MÄRZ 2015. UMBAUSTADT GBR, BERLIN