

BAND FÜR KULTUR, WISSENSCHAFT, DIENSTLEISTUNG UND GEWERBE

RAHMENPLANUNG EHEMALIGER SCHLACHTHOF UND GÜTERBAHNHOF, COBURG



Städtebauförderung in Oberfranken Dieses Projekt wird gefördert im Bayerischen Sonderprogramm der Städtebauförderung zur Revitalisierung von Industrie- und Gewerbebrachen mit Mitteln des Freistaats Bayern.



Bayern.
Die Zukunft.



SCHIRMER | ARCHITECTEN + STADTPLANER

Impressum

Bearbeitung und Layout

SCHIRMER | ARCHITEKTEN + STADTPLANER

Huttenstraße 4
97072 Würzburg

T 0931 . 794 07 78 - 0

F 0931 . 794 07 78 - 20

E-Mail: info@schirmer-stadtplanung.de

www.schirmer-stadtplanung.de

Prof. Dipl.-Ing. Martin Schirmer
Dipl.-Ing. (FH) Lukas Hoch, M.Sc.
Dipl.-Ing. (FH) Norbert Mager
Martin Gebhardt, M.Sc.

Juni 2015

Im Auftrag der Stadt Coburg, vertreten durch
die Wohnbau Stadt Coburg GmbH

Heiligkreuzstr. 26, 96450 Coburg

Tel. 09561 877-0

Fax 09561 877-130

E-Mail: info@wohnbau-coburg.de

www.wohnbau-coburg.de

Geschäftsführer:

Christian Meyer

Vorsitzender des Aufsichtsrates:

Oberbürgermeister Norbert Tessmer

Städtebauförderung in Oberfranken

Dieses Projekt wird gefördert im Bayerischen Sonderprogramm der Städtebauförderung
zur Revitalisierung von Industrie- und Gewerbebrachen mit Mitteln des Freistaats Bayern.



Oberste Baubehörde
im Bayerischen Staatsministerium
des Innern, für Bau
und Verkehr

Bayern.
Die Zukunft.



Inhalt

	Einleitung	006
	Verfahren, Aufgabenstellung & Ausblick	006
	Methode - Planungsprozess	008
1	Rahmenbedingungen	010
	Lage in der Stadt	012
	Lage im Erschließungssystem	013
	Lage im Nutzungsgefüge	014
	Integriertes Stadtentwicklungskonzept	015
	Aktuelle Planungen & Projekte	016
2	Prägungen des Areals	018
	Historische Entwicklung des Güterbahnhofs	020
	Räumlicher Bestand	022
	Baudenkmäler & ortsbildprägende Gebäude	024
	Gebäudezustand	026
	Gebäudenutzungen	028
	Freiraumstruktur	030
	Erschließung des Kfz- & Schwerlastverkehrs	032
	Erschließung des Fuß- & Radverkehrs / ÖPNV	034
3	Bewertung	036
	Stärken, Schwächen & Potenziale	038
	Die Stärken & Potenziale des Areals	040
	Die Schwächen des Areals	041
	Bindungen & Restriktionen	042
4	Leitbild	044
	Räumliche & funktionale Leitziele	046

5	Entwicklungsansätze	048
	Einbindung in das Nutzungsgefüge	050
	Vernetzung mit der Umgebung	052
	Entwicklungsoptionen	054
6	Städtebauliches Strukturkonzept	056
	Räumliche Organisation	058
	Nutzungsschwerpunkte & -verteilung	060
	Umgang mit dem Bestand	062
	Freiraumstruktur & öffentlicher Raum	064
	Erschließung	069
	Kennwerte	074
	Entwicklungsoptionen ruhender Verkehr	076
7	Vertiefung Einzelbereiche	080
	Hochschule & Kultur, Vertiefungsbereich Nord	082
	Zentraler Platz, Vertiefungsbereich Mitte	086
8	Handlungsprogramm	090
	Rahmenplan	092
	Entwicklungsabschnitte	094
9	Erste Kostenorientierung	096
	Öffentlicher Raum	098
	Brückenverbindungen	098
	Entwässerung/Abwasser	098
	Altlasten/Abbruch	099
	Gesamtübersicht	099
	Quellennachweise	100
	Abbildungsverzeichnis	100
	Danksagung	101

EINLEITUNG

Verfahren, Aufgabenstellung & Ausblick

Verfahren

Am 24.07.2014 beschloss der Stadtrat der Stadt Coburg die Erstellung eines Rahmenplans für die zukünftige Entwicklung des Schlachthof- und Güterbahnhofsgeländes. Die Wohnbau Stadt Coburg GmbH wurde mit der Projektsteuerung des Planungsverfahrens beauftragt. Die vorliegende Rahmenplanung wurde von dem Büro Schirmer | Architekten + Stadtplaner aus Würzburg in Zusammenarbeit mit der Stadt Coburg und der Wohnbau Stadt Coburg GmbH erstellt. Sie wurde im Bayerischen Sonderprogramm der Städtebauförderung zur Revitalisierung von Industrie- und Gewerbebrachen gefördert. Der Planungsprozess erfolgte in dem Zeitraum von August 2014 bis Mai 2015. Durch ein breites Beteiligungsverfahren wurde sowohl Akteuren und Vertretern aus Politik und Verwaltung, sowie den Bürgerinnen und Bürgern im Rahmen von Bürgerwerkstätten die Gelegenheit gegeben, sich aktiv bei der Planung einzubringen.

Aufgabenstellung

Das zur Zeit zu großen Teilen brachliegende ehem. Schlachthof- und Güterbahnhofareal der Stadt Coburg soll reaktiviert und in das Stadtgefüge integriert werden. Der vorliegende Rahmenplan schafft die räumlichen und funktionalen Rahmenbedingungen für eine zukünftige Entwicklung des Gebiets. Er

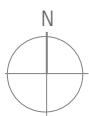
baut dabei auf das Stadtentwicklungskonzept der Stadt Coburg aus dem Jahr 2008 auf. Güterbahnhof und Schlachthof standen in der Coburger Stadtentwicklung für eine grundlegende wirtschaftliche Umorientierung von einer vornehmlich landwirtschaftlich geprägten Residenzstadt hin zu einer auch durch industrielle Produktion geprägten Stadt. Mit der Neuordnung der Fläche eröffnen sich nun Chancen für einen erneuten Entwicklungsimpuls als Standort der Wissensökonomie für die Stadtentwicklung.

Auf der Grundlage einer fundierten Bestandsaufnahme sowie einer umfassenden Bewertung der städtebaulichen Situation wurde deshalb ausführlich die Frage untersucht, welche Gebietsadresse hier in Zukunft entwickelt werden soll und entwickelt werden kann. Dabei bedurften die besonderen Prägungen des Standorts mit seinem historischem Baubestand sowie die unterentwickelte Beziehung zur Itz und die isolierte Lage zum angrenzenden Stadtgefüge einer angemessenen Berücksichtigung.

Als Ergebnis wurde ein Rahmenkonzept entwickelt, das ein stabiles Grundgerüst für die Aufwertung der Gebietsadresse bildet und mit einem Maßnahmenbündel zentrale Bausteine der zukünftigen Aufwertungsstrategie definiert.

Ausblick

Mit dem Stadtratsbeschluss vom 26.03.2015 wurde der Rahmenplan einstimmig angenommen. Auf Grundlage des Rahmenplans werden nun die weiteren Schritte zur Konversion des Geländes eingeleitet, welche die Aufstellung eines Bebauungsplans und die Durchführung eines städtebaulichen Realisierungswettbewerbs für die zentralen öffentlichen Flächen sowie geeignete Maßnahmen zur Qualitätssicherung der baulichen Entwicklung beinhalten. Nicht zu unterschätzen sind die Anforderungen des Bodenschutz- und Abfallrechts sowie des Hochwasserschutzes, welche bei der Entwicklung des Areals entscheidende Kostenfaktoren sein werden. Hier bedarf es bei der Weiterentwicklung und Umsetzung der Rahmenplanung eines integrierten Projektmanagements um das Gebiet mit hoher Qualität aber auch zügig und kostenoptimiert vorantreiben zu können. Mit der Entwicklung des Gebiets leistet die Stadt Coburg einen entscheidenden Beitrag für die Zukunft. Die Erstellung der Rahmenplanung erfolgte mit Hilfe von Städtebaufördermitteln bereits in guter Zusammenarbeit mit der Regierung von Oberfranken. Aber auch die kommenden kommunalen Aufgaben wie der Umgang mit Altlasten oder die Gestaltung eines anspruchsvollen öffentlichen Raums bedürfen der Förderung und Unterstützung.



o.M.

Umgriff Gebiet Güterbahnhof südlich der Coburger Innenstadt (gelbe Umrandung),
Kartendaten (Luftbild-Grundlage): Google, DigitalGlobe

EINLEITUNG

Methode - Planungsprozess

Der Planungsprozess zur Entwicklung des Rahmenplans lebte von der Mitwirkung unterschiedlichster Akteure. Dadurch sollte die bestmögliche Lösung für das Planungsgebiet gefunden und frühzeitig größtmögliche Akzeptanz geschaffen werden.

In der ersten Phase der Beteiligung wurden, parallel zu der Bestandsaufnahme, in „sektoralen Gruppen“ fachspezifische Themen hinsichtlich Anforderungen und Bindungen diskutiert, aber auch erste Ideen und Vorschläge entwickelt. Die sektoralen Gruppen fanden zu den Themenfeldern Erschließung / Verkehr, Altlasten / Grün / Umwelt, Wirtschaft / Liegenschaften, Bildung / Forschung statt. In diese erste Phase der Meinungsbildung waren auch Vertreter der Stadtpolitik durch die Fraktionsvorsitzenden eingebunden.

Weitere Akteurinterviews begleiteten das Verfahren bezüglich der Entwicklung des Areals. Besondere Berücksichtigung fanden dabei die Belange der dort ansässigen Wirtschaft, mit den umliegenden bzw. auf dem Gelände ansässigen Gewerbebetrieben. Wünsche und Anregungen konnten so frühzeitig in ein Gesamtkonzept integriert werden. Folgende Betriebe wurden beteiligt: Brose Fahrzeugteile GmbH & Co. KG, Dietze + Schell Maschinenfabrik GmbH & Co. KG, Ros GmbH & Co. KG.

Für die frühzeitige Einbindung der Bürgerschaft wurden zwei Foren angeboten: In einer ersten Bürgerwerkstatt wurde zum aktuellen Stand der Planung informiert sowie Ideen und Vorschläge von der Bürgerschaft entgegen genommen. Ziele und Anforderungen an den Standort wurden sowohl aus verkehrlicher Sicht, als auch aus stadtklimatischer und ökologischer Sicht diskutiert. Besondere Vertiefung fand die Fragestellung nach der zukünftigen Nutzungsstruktur des Geländes.

In der zweiten Phase der Beteiligung wurden in einer weiteren Bürgerwerkstatt Zielsetzungen und Projektideen für das Gebiet formuliert. Begleitend zu dem Beteiligungsprozess gab es jederzeit eine enge Rückkopplung zu den steuernden Gremien der Stadt (Beirat, Lenkungsgruppe sowie Bau- und Umweltausschuss).

Die wichtigen Trittsteine des Planungsprozesses waren:

- **05.08.2014**
Auftaktgespräch und Pressekonferenz
- **11.09.2014**
Arbeitsgespräch Regierung v. Ofr.
- **22./23.09.2014**
Sektorale Gruppen Stadtverwaltung
- **23.09.2014**
Akteurinterviews Direktinvestoren
- **30.09.2014**
Auftaktveranstaltung Bürgerwerkstatt
- **17.10.2014**
Fachforen
- **03.11.2014**
Lenkungsgruppe / Beiratssitzung
- **06.11.2014**
Besprechungstermin Innovationsterminal
- **17.11.2014**
Lenkungsgruppe / Beiratssitzung
- **25.11.2014**
Projektwerkstatt
- **11.02.2015**
Bau- und Umweltausschuss
- **02.03.2015**
Lenkungsgruppe / Beiratssitzung
- **18.03.2015**
Bau- und Umweltausschuss
- **26.03.2015**
Stadtrat
- **21.07.2015**
Bürgerversammlung

**Sektorale Gruppen /
Akteurinterviews**
(Anforderungen / Bindungen / Ideen)



22.09.2014 - Treffen, Sektorale Gruppe



30.09.2014 - Auftaktveranstaltung mit Bürgern

**Auftaktveranstaltung /
Bürgerwerkstatt**
(Ideen / Anforderungen / Bindungen)



22.09.2014 - Treffen, Sektorale Gruppe



30.09.2014 - Auftaktveranstaltung mit Bürgern

Fachforen
(Abgleich / Vertiefung)

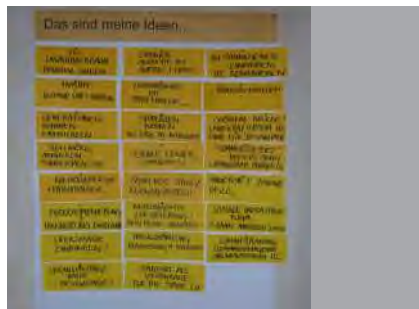


30.09.2014 - Auftaktveranstaltung mit Bürgern



30.09.2014 - Projektwerkstatt mit Bürgern

Projektwerkstatt
(Zielsetzungen)



30.09.2014 - Auftaktveranstaltung Ideenkarte



25.11.2014 Projektwerkstatt mit Bürgern

**Städtebauliches
Strukturkonzept**

Trittsteine zum städtebaulichen Strukturkonzept



Rahmenbedingungen

1

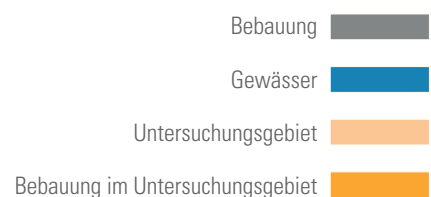
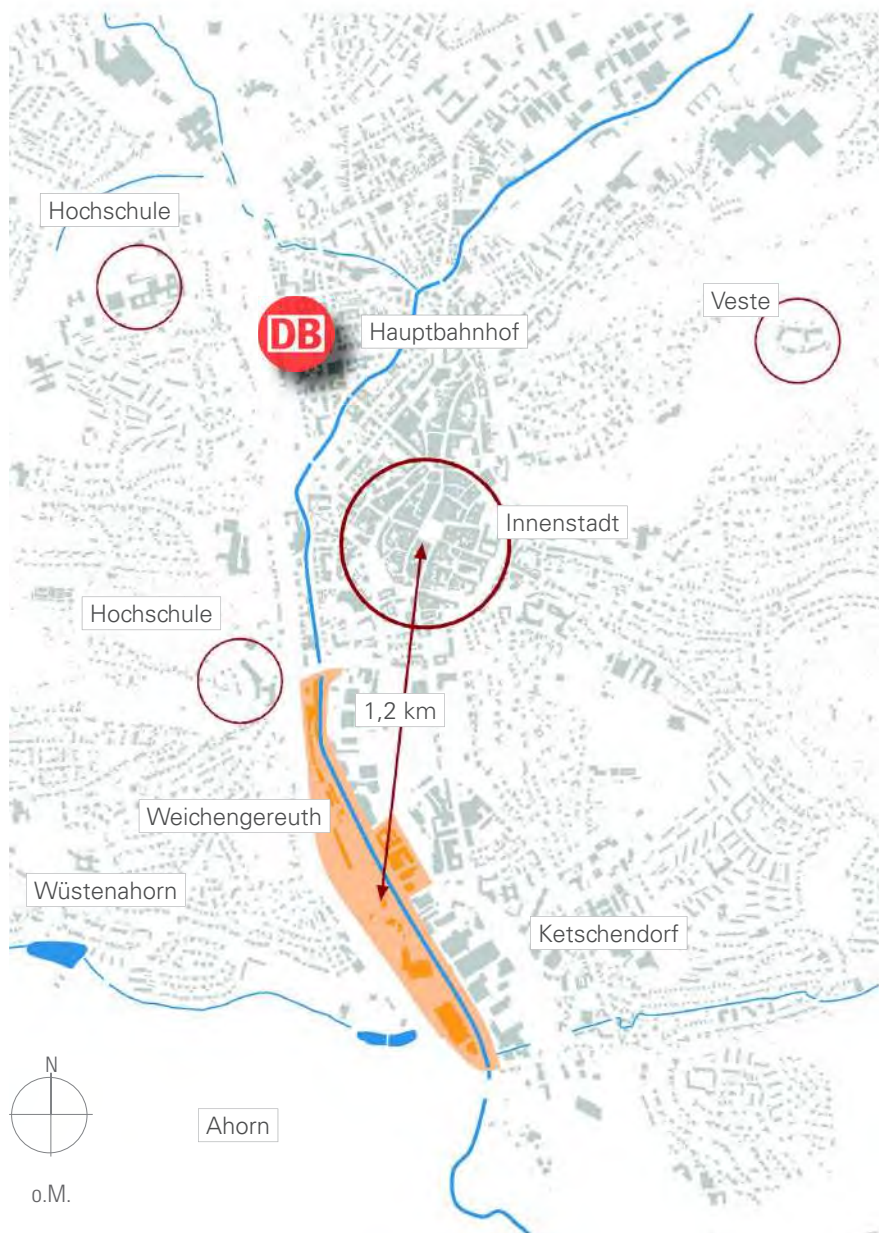
Lage in der Stadt
Lage im Erschließungssystem
Lage im Nutzungsgefüge
Integriertes Stadtentwicklungskonzept
Aktuelle Planungen & Projekte

RAHMENBEDINGUNGEN

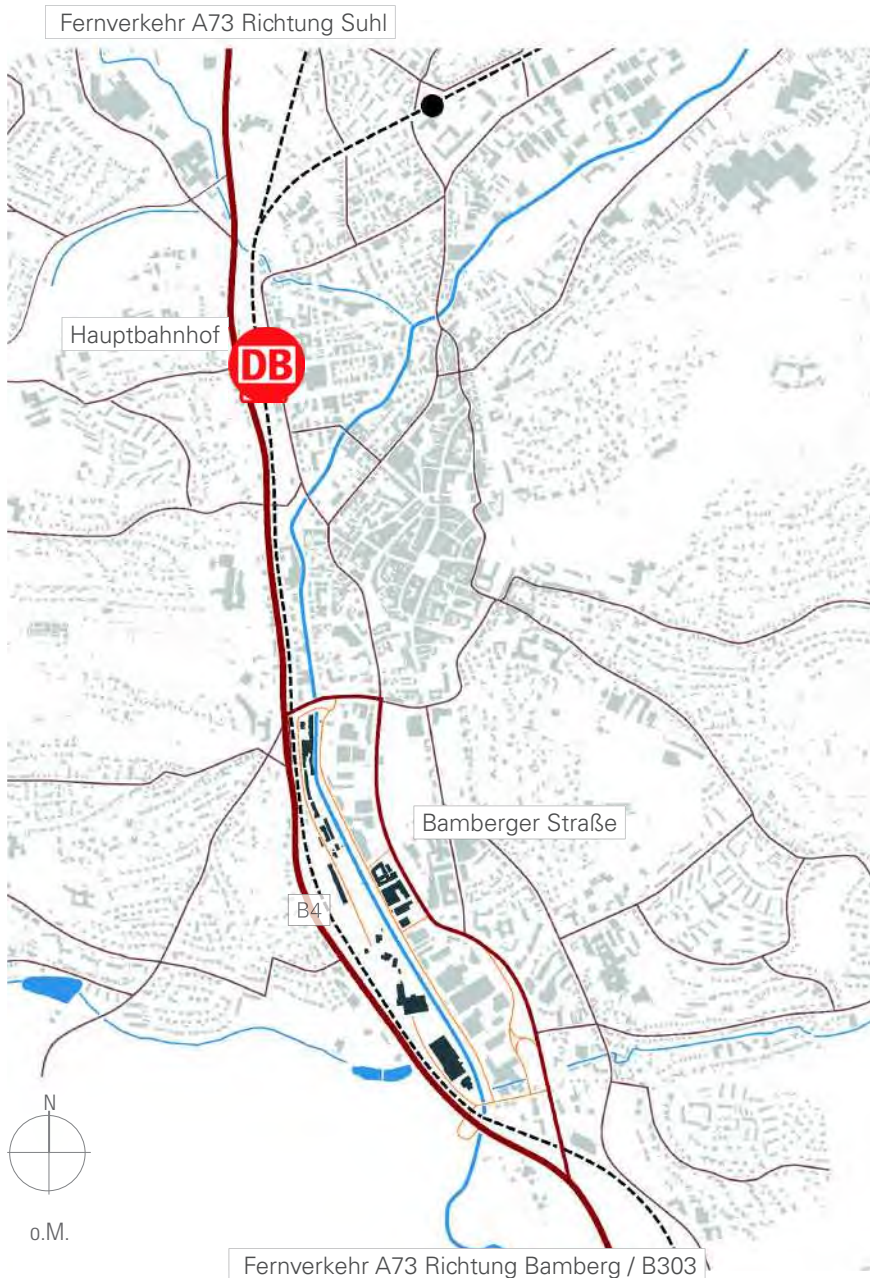
Lage in der Stadt

Das Planungsgebiet befindet sich im Kernstadtbereich, etwa 1,2 km Luftlinie südlich von der Coburger Innenstadt entfernt. Es liegt zwischen den Stadtteilen Wüstenahorn und Ketschendorf, östlich von Weichengereuth an den Bahngleisen. Die Fläche nimmt ca. 21,9 ha ein. Auf das Areal der Fa. Ros entfallen dabei etwa 43.000 m² im südlichen Bereich des Gebiets.

Räumlich begrenzt wird das Areal im Westen durch die Bahngleise sowie die Bundesstraße B4. Am östlichen Rand schließt das Gewerbegebiet Süd sowie der Stadtteil Ketschendorf an das Gebiet an. Durch das Gebiet verläuft der Fluss Itz. Dieser fließt zentral durch das gesamte Stadtgebiet und verbindet als Naturkorridor das Areal mit der Innenstadt. Den nördlichen Abschluss des Gebiets bildet die Frankenbrücke. Im Süden auf dem Gelände der Fa. Ros wird das Areal begrenzt durch den Kreuzungsbereich der Itz mit den Bahngleisen. Trotz der räumlich relativ zentralen Lage in Coburg wirken vor allem die Bahnanlagen als räumliche Barriere in Bezug auf die Verknüpfung des Gebiets mit dem westlich gelegenen Stadtgebiet. Das hohe Verkehrsaufkommen im Bereich des Schillerplatzes stellt ebenso eine Barriere in Richtung Innenstadtbereich dar. Der nordwestlich an der Frankenbrücke angrenzende Standort der Hochschule, die Designfakultät mit einem Studentenwohnheim, bildet eine wichtige zentrale Nutzung innerhalb der Stadt Coburg in direkter Nähe zum Areal.



Lage im Erschließungssystem



Coburg ist überregional über die Autobahn A73 Richtung Suhl und Bamberg angebunden. Es besteht innerhalb des Liniennetzes der Deutschen Bahn durch den Franken-Thüringen-Express eine direkte Verbindung Richtung Sonneberg und Nürnberg. Weitere überregionale Anbindungen sind die parallel zum Planungsgebiet verlaufende B4 sowie die B303. In der direkten Umgebung des Plangebietes befindet sich eine Anschlussstelle an die B4 im Bereich der Frankenbrücke. Ein weiterer Anschluss an die B4 besteht im Süden über die Bamberger Straße.

Das Gebiet wird im nördlichen Bereich für den Kfz-Verkehr über die Schlachthofstraße erschlossen. Eine Brücke, parallel zur Frankenbrücke verläuft hierbei über die Itz. Diese dockt über die Uferstraße an. Im südlichen Bereich besteht eine Verbindung über die Wassergasse. Hierbei wird der Verkehr ebenso über eine Brücke über die Itz Richtung Bamberger Straße geleitet. Das Gebiet selbst wird nicht direkt von dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) erschlossen. Bushaltestellen sind in der direkten Umgebung am Rande des Gebietes lokalisiert.

Das Areal wird derzeit zu großen Teilen als temporäre Parkfläche für die umliegenden Gewerbebetriebe genutzt. Durch seine Geschichte als ehemaliger Güterbahnhof wird das Gebiet am östlichen Rand durch mehrere Gleisstränge räumlich abgegrenzt. Hier verläuft die Bahn von Süden Richtung Hauptbahnhof im Norden.

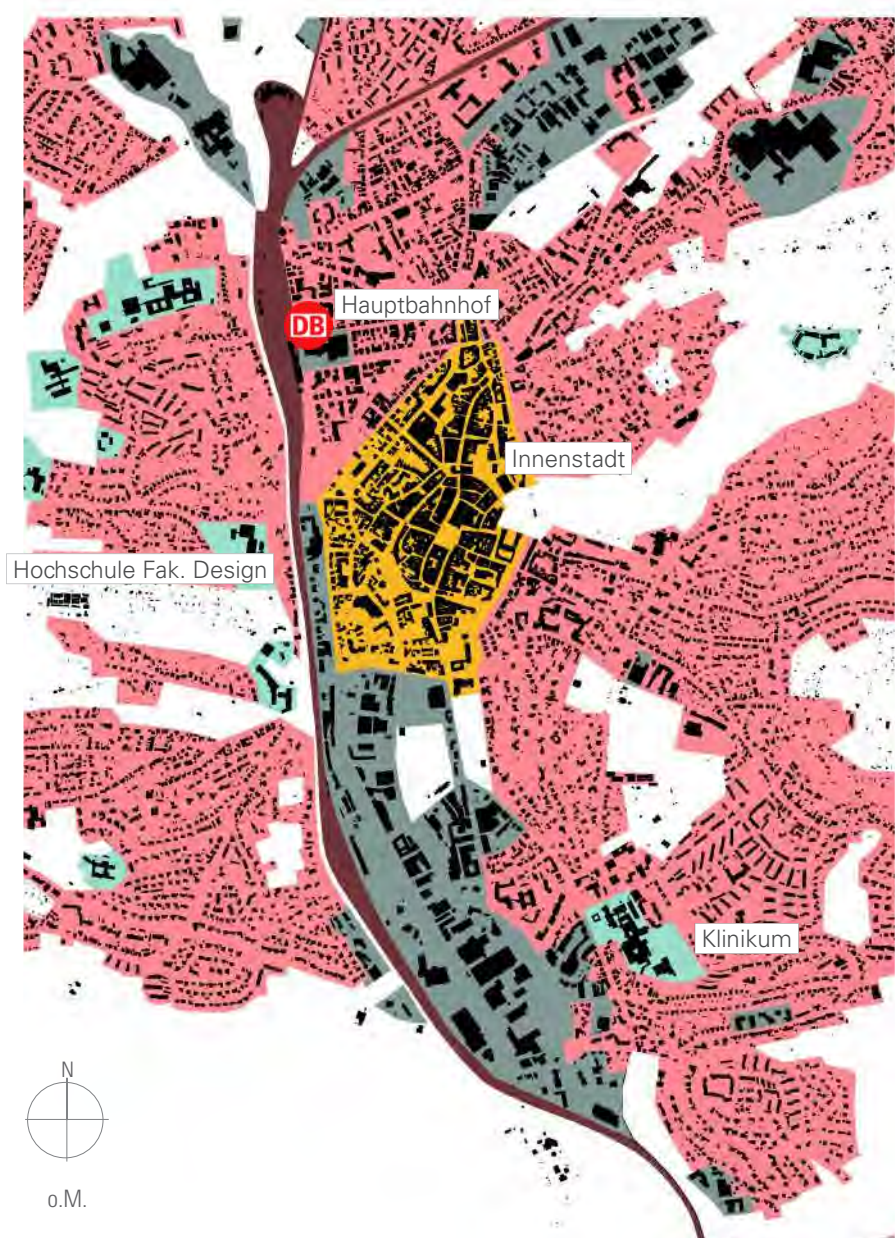
RAHMENBEDINGUNGEN

Lage im Nutzungsgefüge

Das Areal liegt südlich der Innenstadt und befindet sich in einem von gewerblicher Nutzung geprägten Gebiet zwischen Bahngleisen und B4 im Westen und der Bamberger Straße im Osten. Durch die als Barriere wirkenden Bahngleise und die B4 ist das Planungsgebiet klar von der Wohnnutzung im Westen abgetrennt.

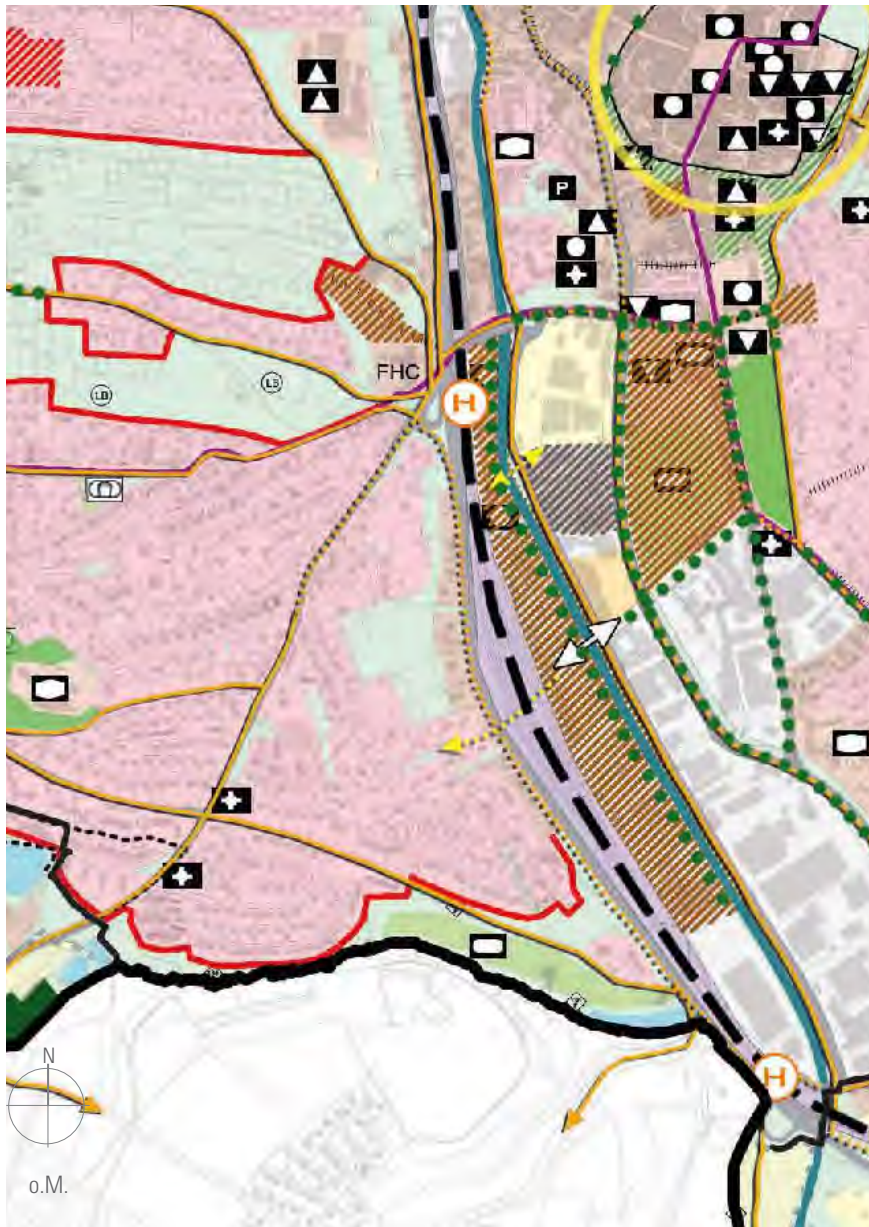
Im östlichen Anschluss an das Gebiet befinden sich entlang der Bamberger Straße verschiedene Gewerbebetriebe wie z.B die „Städtischen Werke Überlandwerke Coburg“ (SÜC), der „Coburger Entsorgungs- und Baubetrieb“ (CEB) oder die Firma Brose. Vereinzelt findet sich Wohnnutzung entlang der Uferstraße. Sondernutzung befindet sich im unmittelbaren Anschluss an das Gebiet westlich der Frankenbrücke in Form der Hochschule Coburg auf dem ehemaligen Hofbraugelände. Zudem befindet sich das Klinikum im Osten in räumlicher Nähe des Planungsgebiets.

Der Flächennutzungsplan Coburgs zeigt im Planungsgebiet vorwiegend gewerbliche Nutzung auf. Im nördlichen Bereich ist das Gelände des ehemaligen Schlachthofes als Fläche für den Gemeinbedarf zusammen mit dem Bauhof/Straßenmeisterei herausgestellt. Die Itz und deren Uferbereich stellen als städtische Grünfläche ein zoologisches Biotop dar.



- Zentraler Innenstadtbereich (Mischnutzung) ■
- Wohnnutzung ■
- Gewerbenutzung ■
- Sondernutzung (Hochschule, Klinikum, etc.) ■
- Bahnnutzung ■

Integriertes Stadtentwicklungskonzept



Legende Stadtbereichskonzepte

Öffentlicher Raum und Vernetzung	Schwerpunktbildung	Mittel- und langfristige Entwicklung
<ul style="list-style-type: none"> Ergänzung Straßennetz Bahnhof / Haltepunkt Hauptstraße Radverkehr Ergänzungbedarf Radverkehr Rundwanderweg / Fernwanderweg Prägnanter Ausblick Grünverbinding Allee Prägnanter Ortsrand 	<ul style="list-style-type: none"> Schwerpunkt Neuer Schwerpunkt Baustrukturen im Inneren Ländlich geprägter Ortskern Gemarkungsgrenze Bahngeleis 	<ul style="list-style-type: none"> Wohnen: Reservflächen, Umnutzung Wohnen: Potential Gemischte Nutzung: Reservflächen, Umnutzung Gemischte Nutzung: Potential Gewerbe Gemeinbedarf Sondernutzung Günstliche: Freizeit, Sport Flächen mit städtebaulichen Ausschlusskriterien

Planausschnitt Stadtbereichskonzept

(Quelle: Integriertes Stadtentwicklungskonzept 2008, Büro für Städtebau Prof. Walter Ackers, Braunschweig)

Im Jahr 2008 wurden für die Stadt Coburg Entwicklungsziele in einem integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) erarbeitet. In diesem Entwicklungskonzept werden unter anderem Ziele für das ehemalige Schlachthof- und Güterbahnhofareal formuliert.

Band für Wissenschaft, Technik und Design

„Im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs und im weiteren Umfeld sind große Flächen frei geworden oder können umgenutzt werden. Hier bietet sich mittel- bis langfristig das Potential, ein neues Stadtviertel mit dem Schwerpunkt Wissenschaft, Technik und Design zu entwickeln. Hier sollen sich u.a. Ingenieurdienstleistungen, Designlabors, Forschungseinrichtungen und Institute ansiedeln und durch Gründerzentren, Mediennetzwerke und Verbund mit bestehenden Unternehmen besondere Stärken entfalten. Hier bietet sich die Möglichkeit, den Strukturwandel zur Dienstleistungsstruktur in der Stadt Coburg voranzutreiben und den Kontakt zwischen Hochschule und Firmen zu intensivieren. Als Hochschule für angewandte Wissenschaften ist der Kontakt zu Kunden von erhöhter Bedeutung. Ziel soll es sein, Coburg auch als Standort für Forschung weiterzuentwickeln.“

(Quelle: Integriertes Stadtentwicklungskonzept 2008, Büro für Städtebau Prof. Walter Ackers, Braunschweig)

Aktuelle Planungen & Projekte

Errichtung eines Parkdecks auf dem Gelände der SÜC GmbH

Die Städtischen Werke Überlandwerke Coburg (SÜC) planen im Bereich südlich der Frankenbrücke an der östlichen Uferseite der Itz ein dreigeschossiges Parkdeck zur Versorgung der Mitarbeiter mit Stellplätzen. Die vorgesehene Fläche liegt dabei gegenüber der ehemaligen Schlachthofgebäude. Hierbei besteht durch die direkte Nähe zu dem geplanten Gebiet die Anforderung einer städtebaulichen Integration durch eine gestalterisch hohe Qualität an das Parkhaus.

Wettbewerb „Coburgs Neuer Süden“

Der städtebauliche Ideenwettbewerb zum Coburger Süden aus dem Jahr 2008 hatte die Neukonzeption des Areals der Benno-Benz-Anlage im Fokus. Hierbei wurde ein städtebaulicher Entwurf mit Multifunktions- und Dreifachsporthalle auf dem Ketschenanger, einem Kongresszentrum mit Kongresshaus und -hotel sowie eines Festplatzes entwickelt.

Das Konzept beinhaltete ebenso die Planung zur Integration des Rosengartens sowie ein Neuordnungskonzept für den ehemaligen Güterbahnhof. Der Rahmenplan übernimmt in Folge einer geplanten gestalterischen und funktionalen Aufwertung des Ketschenangers

das Ziel einer direkten Aufwertung der Fuß- und Radwegeverknüpfung über die Karchestraße und Ketschenanger Richtung Innenstadt.

Pflegekonzept Itz

Mit dem „Pflegekonzept Ufervegetation Itz“ soll ein Handlungsrahmen zur nachhaltigen Pflege und Stabilisierung der Ufervegetation auf städtischen Grundstücken entstehen. Verschiedene Maßnahmen sollen dazu beitragen die Gewässer- und Freiraumentwicklung voranzubringen.

Auf der gesamten Länge der Itz wird im Planungsgebiet die Zielsetzung einer Freiraumentwicklung beider Uferbereiche definiert. Im Bereich südlich der Frankenbrücke entlang des Schlachthof- und Güterbahnhofareals wird zusätzlich der Erhalt der Jugendstil-Ufermauer als Ziel formuliert. Die Erlebbarkeit der Itz ist ein wesentlicher Bestandteil des Rahmenplans.

Hochschulnutzung

Auf dem Gelände des ehemaligen Hofbräuhauses wurde eine Erweiterung des dort bereits ansässigen Hochschulstandortes, der Fakultät für Design, realisiert. Dabei entstand ein neues Zentralgebäude mit neu errichteten Anbauten sowie ein Neubau des Hörsaalgebäudes.

Durch die direkte Nähe rückt das gesamte Areal in den Fokus einer zukünftigen weiteren Hochschulentwicklung. Hierbei muss der Synergieeffekt der Hochschule für eine Entwicklung des ehemaligen Schlachthof- und Güterbahnhofareals genutzt werden und komplementäre Nutzungen gefunden und zusammengebracht werden.

Innovationsterminal ISAT

Das Institut für Sensor- und Aktortechnik (ISAT) der Hochschule Coburg hat Bedarf an zusätzlichen Flächen zur Erweiterung. Die grundsätzliche Ausrichtung des Instituts ist, dass die Forschung nicht als „Selbstzweck“ betrieben wird, sondern vielmehr der unmittelbare Kontakt und die Zusammenarbeit mit Partnern aus der Wirtschaft bei der Entwicklung von neuen Technologien und Produkten im Fokus steht.

Ein möglicher Standort für die Erweiterung des Instituts wäre dabei das Gelände des ehemaligen Schlachthofs und Güterbahnhofs. Das neue Institutsgebäude könnte einen wichtigen Baustein in der Entwicklung des Gebiets darstellen und als Ausgangspunkt für Ausgründungen des Instituts auf dem Gelände dienen. Die Flächenbedarfsanalyse für die Erweiterung geht von einer Bruttogrundfläche von etwa 4.350 m² aus.

Start-Up Center Coburg

Ein Gründerzentrum, als „Start-Up Center Coburg“ benannt, ist von der Wirtschaftsförderung (Wifög) der Stadt Coburg angedacht. Sämtliche Flächen sind bereits in der Stadt belegt. Die Entwicklung des Hofbraugeländes ist nahezu abgeschlossen. Aus der Hochschule Coburg und ihren Instituten sind jedoch weiterhin Existenzgründungen zu erwarten.

Es wird die Überlegung geteilt, die Aktivitäten der Existenzgründungsförderung, der Förderung der Kreativwirtschaft ergänzt um Flächen für technische Unternehmen auf den ehemaligen Güterbahnhof zu verlagern. Dies sollte in einem Gebäude geschehen, das analog zu einem Gründer-, Technologie- Kreativzentrum mit Mieträumen, gemeinsamem Empfang, kleinen Veranstaltungs- bzw. Besprechungsräumen etc. ausgestattet ist und im direkten Umfeld kleinräumig parzellierte Flächen anbietet, auf denen sich Unternehmen, die aus dem Start-Up Center expandieren wollen, ansiedeln können.

Eine mögliche Entwicklungsvariante ist dabei eine Nutzungskopplung mit einem zusätzlichen Boardinghouse und einer Veranstaltungshalle. Hierbei zielt der Rahmenplan auf eine mögliche Umnutzung der ehem. Bahngelände für ei-

nen synergetischen Effekt. Das bereits angesprochene Innovationsterminal als auch das Start-Up-Center Coburg sind als erste und wichtige Bausteine für die Entwicklung des Schlachthof- und Güterbahnhofareals zu betrachten und nehmen somit eine zentrale Rolle ein.

Die ungefähre Größe einer möglichen Grundstücksfläche liegt bei ca. 3.000 m². Die Gebäudegrundfläche ist auf ca. 1.000 m² für eine erste Entwicklungsphase angedacht. Angrenzende Flächen für eventuelle Ausgründungen sind mit ca. 1.000 m² angegeben.

Umzug Fa. Ros

Mit der Übernahme des Max-Carl-Areals zieht die Fa. Ros vom derzeitigen Standort in der Bamberger Straße in den Süden des Gebiets des ehemaligen Güterbahnhofs. Nachdem die Kapazität der Hallen am alten Standort nicht mehr ausreichen bietet das neue Areal nun die Möglichkeit zur räumlichen Erweiterung der Produktion und Verbesserung der Logistik. Das bestehende Firmengelände wird somit auf lange Sicht für eine zukünftige Entwicklung frei. Eine Anfrage bezüglich einer Erweiterung von dem ansässigen Lebensmittelversorger liegt bereits vor. Durch den Umzug wird der Standort an der Uferstraße, östlich der Itz, in die Rahmenplanerstellung einbezogen.



Prägungen des Areals

2

Historische Entwicklung des Güterbahnhofs
Räumlicher Bestand
Baudenkmäler & ortsbildprägende Gebäude
Gebäudezustand
Gebäudenutzungen
Freiraumstruktur
Erschließung des Kfz- & Schwerlastverkehrs
Erschließung des Fuß- & Radverkehrs / ÖPNV

PRÄGUNGEN DES AREALS

Historische Entwicklung des Güterbahnhofes

Historische Entwicklung Coburg ab dem 19. Jahrhundert

Coburg hat im 19. Jahrhundert eine enorme städtebauliche Entwicklung vollzogen. Grünräume und Parkanlagen als auch neue Wohnquartiere außerhalb der Altstadt sind entstanden.

Bau der Eisenbahnlinie

1858/1859 wurde die Eisenbahnlinie, die „Werrabahn“, eröffnet. Sie verband Coburg über Lichtenfels mit Bayern und nach Norden mit Eisenach in Thüringen. Die Stadt konnte ein enormes Bevölkerungswachstum verzeichnen. Vormalig landwirtschaftlich geprägt, verlagerte sich der wirtschaftliche Schwerpunkt des damaligen Fürstentums auf die industrielle Produktion. Neue Wohnquartiere entstanden durch eine enorme Bautätigkeit. Die Innenstadt wurde durch die Bahnhofstrasse mit dem Bahnhof verbunden. Südlich der Itz und der Bahngleise wurde um 1880 der Schlachthof errichtet.

Bau des Güterbahnhofes

Durch die sich rasch entwickelnde Industrialisierung gegen Ende des 19. Jahrhunderts stieß die Kapazität des Hauptbahnhofes schließlich an ihre Grenzen und Forderungen nach einem Güterbahnhof kamen auf. Die Standortwahl zugunsten des Gebiets südlich des Schlachthofes fiel auf Grund der schon damals in hoher Anzahl existie-

renden Industriebetriebe im Anschluss an das Gebiet (Coburger Hofbräu, SÜC). Die historische Entwicklung ist von da an geprägt von einer Phase des raschen Aufstiegs hin zu einer Phase des langsamen Niedergangs.

Aufstieg

Die Planung und der Bau des Güterbahnhofes erfolgte zwischen 1898 und 1903. Zwischen 1901 und 1909 wurde die Schlachthofstraße als zentrale Erschließung für das Gebiet gebaut, die Itz wurde für den Hochwasserschutz in ihrem Verlauf reguliert.

Durch die Inbetriebnahme des Güterbahnhofes um 1903 und den Neubau der Heizzentrale der Gasanstalt 1907 bildete sich ein Schwerpunkt der städtischen Versorgung im Stadtgebiet heraus. Nach dem Bau des Zollamtgebäudes 1905 erfolgten bauliche Erweiterungen des Güterbahnhofes und die Errichtung von zusätzlichen Lagerhallen. 1950 erfolgte der Bau des Anschlussgleises für die SÜC.

Niedergang

Die Phase des langsamen Niedergangs begann schließlich durch die Individualisierung und Rationalisierung des Güterverkehrs durch eine Verlagerung von der Schiene auf die Straße. 1997 wurde der Betrieb des Güterbahnhofes in Folge der Bahnreform eingestellt. Ab 2007 er-

folgte ein sukzessiver Rückbau. Die bis heute erhaltenen Bahngebäude stehen seit der Stilllegung leer.

Entwicklung des Schlachthofes

Der im Norden ansässige ehem. Schlachthofbetrieb wurde zwischen 1880 und 1990 mehrmals umgebaut und erweitert. Im Jahre 2013 wurde der Betrieb schließlich endgültig eingestellt.



Die historischen Karten der Stadt Coburg aus dem 19. Jahrhundert zeigen die noch nicht entwickelte Fläche des Güterbahnhofs mit dessen Umfeld. Die Itz ist noch in ihrem natürlichen Verlauf zu sehen

Quelle: geoportal.bayern.de, Zugriff am 05.03.2015,
 Vermessungsamt Bayern
 Oben: Ausschnitt Positionsblätter (1817 - 1856)
 Unten: Ausschnitt Uraufnahme (1808-1864)

PRÄGUNGEN DES AREALS

Räumlicher Bestand



Historischer Gebäudebestand (Verwaltungsgebäude Schlachthof) an der Frankenbrücke



Naturraum Itz, stark zugewachsene Uferbereiche zu beiden Seiten, schwer einsehbar



Brachflächen im zentralen Bereich, jahrelang stark vernachlässigt



Prägende Gleisanlagen, räumliche Barriere nach Westen

Das Areal

Der räumliche Bestand des Schlachthof- und Güterbahnhofareals stellt sich ohne einen städtebaulichen Gesamtzusammenhang dar: Im Norden prägt die Bebauung des ehemaligen Schlachthofs, mit weitgehend leerstehenden Gebäuden, den Gebietszugang. Erschließungsfläche, umfangreiche Gleisanlagen, ehemalige Bahnhofsgebäude sowie das noch genutzte Zollamt prägen das Bild des mittleren Bereichs. Im Süden befinden sich zwei größere Gewerbebauten der Firma Ros.

Prägende Bebauung

Zahlreiche Gebäude dokumentieren die Geschichte des Standorts als historischer Gewerbestandort. Dies sind in erster Linie die alten Schlachthofgebäude am nördlichen Gebietseingang, die mit dem Verwaltungsgebäude aber auch den Hallen einen authentischen Eindruck gründerzeitlicher Gewerbenutzung vermitteln. Die ehemalige Nutzung als Güterbahnhof ist an der Stückguthalle sowie kleineren Bahngebäuden abzulesen.

Leerstand und Brachen

Durch den hohen Anteil leerstehender Gebäude und nur noch vereinzelter Gewerbenutzung (z.B. Glaserei Späth) bzw. temporärer Zwischennutzungen ist ein großer Teil des Areals Brachfläche. Diese wird aktuell in erster Li-

nie als Stellplatz für die angrenzenden Betriebe sowie die benachbarte Hochschule genutzt.

Vegetation

Auf dem Areal befindet sich mit vereinzelt Bäumen und Ruderalgrün nur spärliche Vegetation. Diese Flächen stehen im Kontrast zum Kanal der begradigten Itz, deren grüne Uferbereiche mit dem dominanten Baumbestand ortsbildprägend wirken.

Umgebung

Gebäuderückseiten und Gleisanlagen prägen die Ränder des Gebiets. Die direkt angrenzende Uferstraße zeigt insbesondere im Süden im Bereich der Gewerbenutzung nur wenig Beziehung der Gebäude zum öffentlichen Raum. Die Gewerbe- und Einzelhandelsbebauung ist hier zur Bamberger Straße orientiert. Im Westen addiert sich die Fläche der Gleisanlagen mit der Verkehrsstraße der Bundesstraße zu einem unwirtschaftlichen Gebietsrand.

-  Itz
-  Gebäude
-  Öffentliche Grün- u. Sportflächen
-  Restgrün
-  Baumbestand
-  Bahngleise
-  Untersuchungsgebiet



Rosengarten

Benno-Benz-Anlage

Ketschenanger

Gleisfläche

Ketschendorf

Plangebiet

Wüstenahorn

Gewerbegebiet Süd



o.M.

PRÄGUNGEN DES AREALS

Baudenkmäler & ortsbildprägende Gebäude



1: Baudenkmäl Verwaltungsgebäude des Schlachthofes im Norden



5: Ortsbildprägend: Die sog. „SÜC“-Brücke, eine ehemalige Gleisverbindung über die Itz



2: Baudenkmäl Ufermauer an der Itz, Foto unterhalb der Schlachthofbrücke



6: Ortsbildprägend: Das Zollgebäude, Verwaltungsbau mit Halle



3: Ortsbildprägend: Schlachthofhalle direkt an der Itz



7: Ortsbildprägend: Die Stückguthalle im zentralen Bereich



4: Baudenkmäl Fleischhalle des Schlachthofes mit ihrer Fassade entlang der Schlachthofstr.



8: Ortsbildprägend: Frei stehendes Gebäude im Süden des Areals

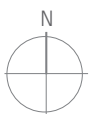
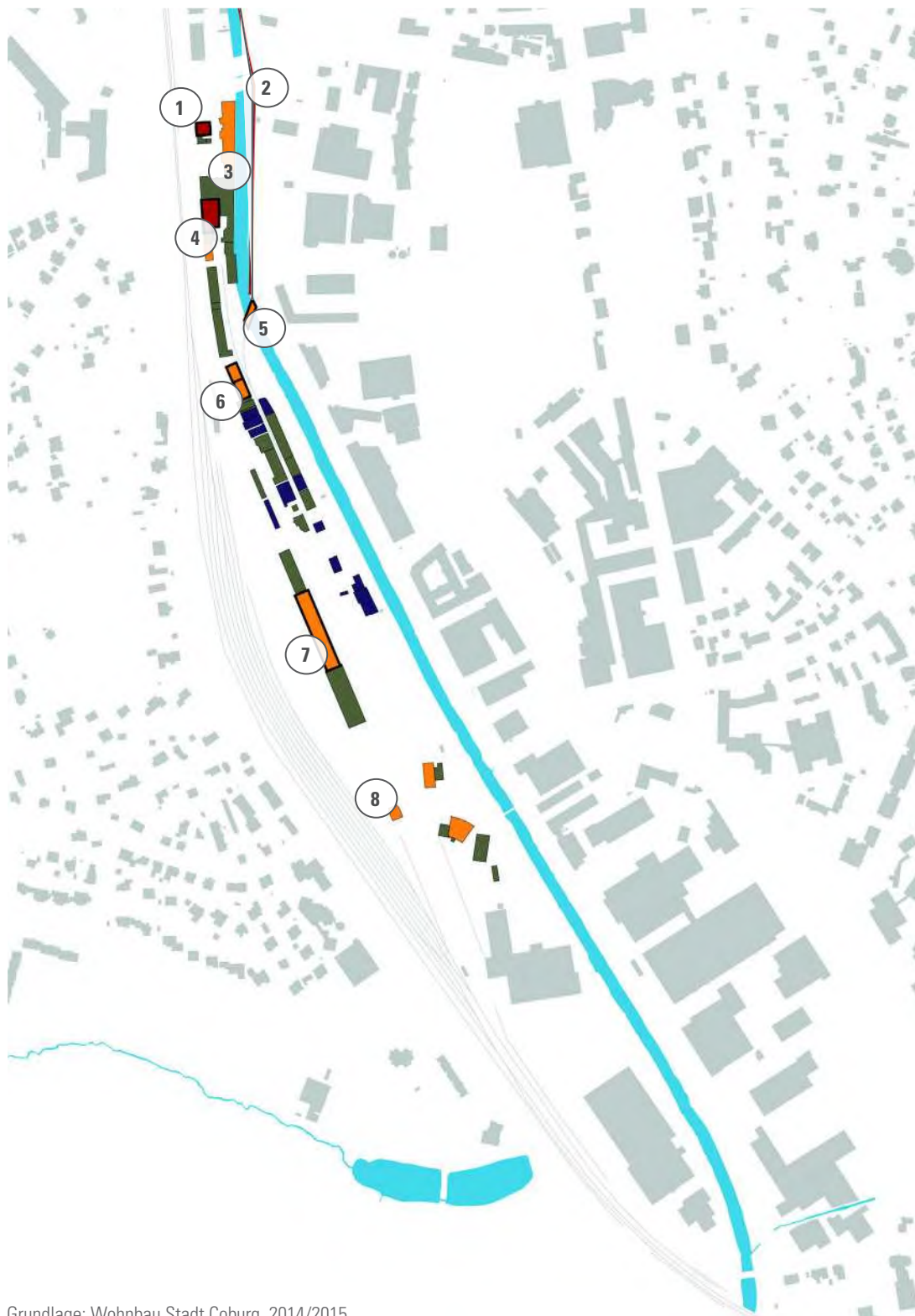
Baudenkmäler

Das Verwaltungsgebäude des Schlachthofes aus dem Jahr 1880 ist ein am Klassizismus orientiertes historisches zweigeschossiges Gebäude in Ziegel mit Sandsteingliederungen, abgeschlossen durch ein Pyramindendach mit mittlerem Uhrtürmchen und Fledermausgauben. Die Fleischhalle ist als Halbwalmdachbau ebenso in Ziegel mit Sandsteingliederungen errichtet. In den Achsen sitzen segmentbogige Blindfenster mit diamantierten Keilsteinen. Im nördlichen Bereich befinden sich denkmalgeschützte Ufermauern zur Flussregulierung mit skulptierten Mauerpfeilern in Jugendstilformen aus dem Jahr 1909.

Ortsbildprägende Gebäude

Einige Gebäude vermögen noch von der ehemaligen Nutzung des Güterbahnhofs zu erzählen. Sie können die Identität des Ortes auch in Zukunft abbilden.

- Baudenkmäl
- Gebäude historisch nicht unbedeutend
- Bauhistorisch unbedeutend bzw. baufällig
- Gebäude bereits abgerissen
- Gebäude zu erhalten



o.M. Grundlage: Wohnbau Stadt Coburg, 2014/2015

PRÄGUNGEN DES AREALS

Gebäudezustand



Mäßiger Zustand:
Das Zollgebäude an der Schlachthofstraße



Mäßiger Zustand: Die leerstehende Stückguthalle, Parken entlang der Laderampe



Schlechter Gebäudezustand:
Der Gebäudeanbau an der Stückguthalle

Die Aufgabe der Nutzung von Schlachthof und Güterbahnhof zeigt Auswirkungen auch auf den Gebäudezustand. Durch den hohen Leerstand sind die Gebäude zu einem großen Teil in einem schlechten baulichen Zustand:

Die Wohnbau Stadt Coburg hat in der Bewertung der Gebäudesubstanz den Zustand der baulichen Anlagen erfasst. Der Gebäudezustand ist dabei vollständig als mäßig bis sehr schlecht einzustufen.

In einem mäßigen Zustand befinden sich die nördlich im Planungsgebiet

gelegenen Gebäude des ehemaligen Schlachthofs, darunter die Baudenkmäler Verwaltungsgebäude und Schlachthofhalle. Die historisch nicht unbedeutenden Gebäude des Güterbahnhofs Stückguthalle und Schlachthofstr. 15a/b (Zollgebäude/ Lagerhaus) sowie die SÜC-Brücke über die Itz sind in einem mäßigen Zustand.

Vor allem im südlichen Bereich des Planungsgebiets befinden sich die Gebäude zu einem Großteil in einem schlechten bzw. sehr schlechten Zustand, darunter das historisch nicht unbedeutende Gebäude „Am Güterbahnhof 24“.



Sehr schlechter Gebäudezustand:
Am Güterbahnhof 9

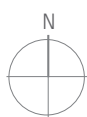


Schlechter Zustand:
Der alte Lokschuppen im südlichen Areal



Sehr schlechter Gebäudezustand:
Anbau am Lokschuppen

- Mäßiger Zustand
- Schlechter Zustand
- Sehr schlechter Zustand



o.M. Grundlage: Wohnbau Stadt Coburg, 2014/2015

PRÄGUNGEN DES AREALS

Gebäudenutzungen



Lebensmittelmarkt an der Bamberger Straße, im Hintergrund der Gehölzsaum der Itz



Zollamt an der Schlachthofstraße



Bebauung des Gebäudekomplexes der Firma Brose, Blick von der Uferstraße



Nördlicher Hallenbereich des ehemaligen Schlachthofes



Max-Carl Haustechnik im Süden, neuer Standort der Firma Ros



Rückseite der leerstehenden Stückguthalle im zentralen Bereich



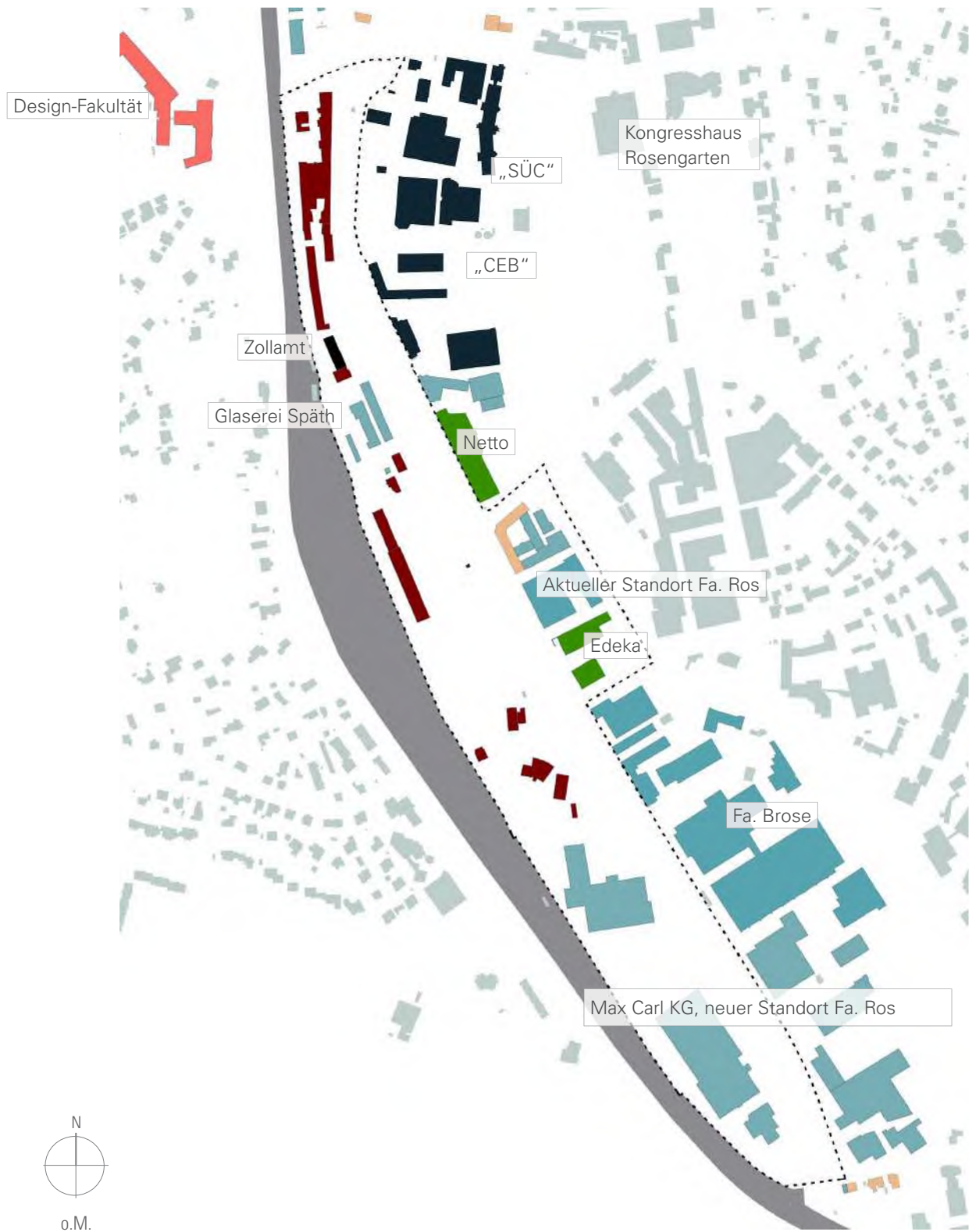
Derzeitiger Standort der Firma Ros an der Uferstraße



Glaserei Späth auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs

Derzeit herrscht innerhalb des Planungsgebietes eine hohe Leerstandsquote. Ausnahmen stellen der Zoll, eine Glaserei sowie der neue Standort der Firma Ros im Süden des Gebiets dar. Das Umfeld des ehemaligen Güterbahnhof- und Schlachthofareals ist weitestgehend durch gewerbliche Nutzungen bestimmt. Im nördlichen Bereich gegenüber des ehemaligen Schlachthofgeländes befindet sich der Sitz der Städtischen Werke Überlandwerke Coburg (SÜC) und der Coburger Entsorgungs- und Baubetrieb (CEB). Südlich der SÜC und des CEB befinden sich Handels- und Versorgungsbetriebe sowie vereinzelt Wohnnutzung. Im südlichen Anschluss daran befinden sich Großunternehmen wie die Fa. Brose und Eichner. Nordwestlich des Gebiets befindet sich die Hochschule Coburg mit der Fakultät für Design.

- Bahn
- Hochschule
- SÜC / CEB / Stadt
- Zoll
- Großunternehmen
- Gewerbe / Handwerk
- Handel / Versorgung
- Wohnen
- Leerstand
- Untersuchungsgebiet



Design-Fakultät

Kongresshaus
Rosengarten

„SÜC“

„CEB“

Zollamt

Glaserei Späth

Netto

Aktueller Standort Fa. Ros

Edeka

Fa. Brose

Max Carl KG, neuer Standort Fa. Ros



o.M.

PRÄGUNGEN DES AREALS

Freiraumstruktur



Die Flächen der Bahngleise prägen das Bild des Areals am westlichen Rand



Ehemalige Bahngleise über die Itz (SÜC-Brücke) sind bereits teilweise zugewachsen



Wassergebundene Decke im zentralen Bereich vorwiegend als Parkfläche genutzt



Unterführung von der B4 auf die Wassergasse am südlichen Rand des Gebiets



„Restflächen“ zwischen Parken und Uferbereich der Itz



Ungepflegter natürlicher Bereich entlang der Itz mit Wegen, teilweise zugewachsen



Uferböschung an der Itz, punktuell geöffnet bzw. Begehung möglich



Uferböschung der Itz im südlichen Bereich an der Uferstraße, wenig Aufenthaltsqualität

Ruderalgrün auf Brach- und Restflächen des Gebiets bestimmt einerseits die Freiraumstruktur, andererseits steht die begradigte Itz mit ihrem ortsbildprägenden Baumbestand dazu in starkem Kontrast.

Neben der versiegelten Erschließungsfläche aus Asphalt- bzw. Pflaster befinden sich im zentralen Bereich um die Stückguthalle zwischen den Flächen der Bahngleise, der Erschließung und der Itz Restflächen aus wassergebundener Decke und Brachflächen mit Ruderalgrün, die in großem Umfang als Parkplatzfläche für die Mitarbeiter der umliegenden Betriebe genutzt werden.

-  Gewässer / Itz
-  Raumpprägender Baumbestand
-  Sonstiger Baumbestand
-  Grünfläche / Uferbereich
-  Brachfläche mit Ruderalgrün
-  Wassergebundene Fläche
-  Asphalt-/ Pflasterfläche
-  Versiegelung durch Bebauung
-  Bahnfläche
-  Untersuchungsgebiet



PRÄGUNGEN DES AREALS

Erschließung des Kfz- & Schwerlastverkehrs



Kreuzungsbereich Frankenbrücke/Uferstr./Schlachthofstr./Schillerplatz



Schwerlastverkehr nur möglich über Schlachthofstr. bzw. der Straße Am Güterbahnhof



Eingeschränkter Zugang zum Gebiet über die Wassergasse - der Schafsteg



Parken auf den Flächen des Areal durch Mitarbeiter umliegender Betriebe

Trotz guter Lage innerhalb des Stadtgebiets und Nähe zur überregionalen Anbindung durch die B4 und Bahn, ist die Erschließung des Gebiets selbst mangelhaft:

Der Kreuzungsbereich Frankenbrücke/Schillerplatz/Ufer- und Schlachthofstraße ist der Haupteingang für den motorisierten Individualverkehr (MIV) sowie den Schwerlastverkehr in das Planungsgebiet. Dieser Verkehrsknotenpunkt ist allerdings durch seine Unübersichtlichkeit eine Unfallgefahrstelle. Die Frankenbrücke im Norden ist stark frequentiert und leitet von der B4 in die Innenstadt.

Die Schlachthofstraße selbst ist in einem schlechten Zustand. Die asphaltierte Fläche geht hierbei im zentralen Bereich über in eine ebenso marode Pflasterfläche und endet im südlichen Bereich an dem Gelände der Firma Ros.

Südlich des Geländes der Fa. Ros besteht ebenfalls eine Möglichkeit mit dem Kfz auf das Gelände zu gelangen. Von der Wassergasse gelangt man über den Schafsteg über die Itz in das Gebiet. Ebenso gibt es von der B4 kommend eine Unterführung auf die Wassergasse. Diese Zugänge in das Gebiet sind für den Schwerlastverkehr nur eingeschränkt nutzbar. Es bestehen für den Schafsteg Nutzungskonflikte mit

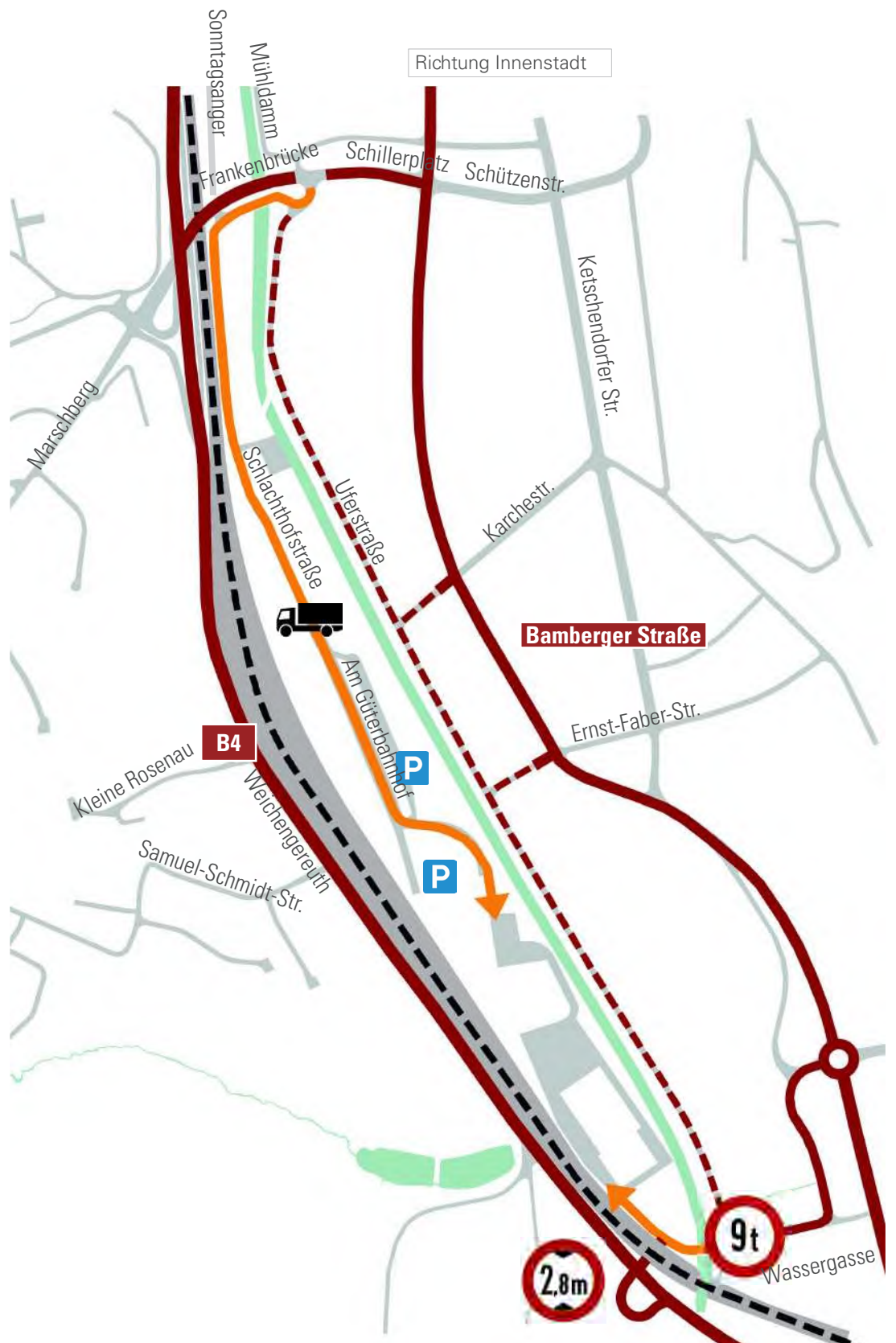
dem Besucherverkehr des Einkaufsmarktes Max-Carl, die Unterführung hat nur eine eingeschränkte Höhe.

Die Bamberger Straße stellt eine Hauptsammelstraße für den gesamten Coburger Süden dar. Die parallel zur Itz verlaufende Uferstraße verbindet direkt von Nord nach Süd die Wassergasse mit dem Kreuzungspunkt der Schlachthofstraße/Frankenbrücke. Über die Karche- sowie die Ernst-Faber-Straße wird die Uferstraße mit der Bamberger Straße verknüpft.

Die Uferstraße ist in einem sehr schlechten Zustand. Temporäres Längsparken entlang des Ufers sowie die größtenteils gewerbliche Nutzung sorgen für eine geringe Aufenthaltsqualität entlang des Ufers der Itz.

Über die Straße Sonntagsanger gelangt man entlang der Bahngleise über das Gewerbegebiet Sonntagsanger nach Norden Richtung Bahnhof.

-  Bahnlinie
-  Straßen
-  Hauptschließung
-  Hauptschließung sek.
-  Gebietsinterne Erschließung
-  Gewässer



PRÄGUNGEN DES AREALS

Erschließung des Fuß- & Radverkehrs / ÖPNV



Zugang des Gebiets über die Uferstraße im Norden, hier Kreuzungsbereich Schlachthofstr.



Fahrradspur über die Frankenbrücke, ein vier-spuriger Ausbau macht eine Querung schwierig



Treppenanlage Frankenbrücke / Sonntagsanger im Norden des Planungsgebietes



Temporärer Zugang Brose-Fußgängersteg über die Itz in das Planungsgebiet

Auf Grund der früheren in sich abgeschlossenen gewerblichen Nutzung im Planungsgebiet sind öffentliche Erschließungswege für den Fuß- und Radverkehr bzw. den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) praktisch nicht vorhanden.






Durch die zentrale Lage im Stadtgebiet sind Anknüpfungspunkte für die zukünftige Entwicklung gegeben: An den ÖPNV ist das Planungsgebiet im Norden über Buslinienverkehr entlang der Frankenbrücke/Hochschule bzw. des Schillerplatzes angebunden. Es verlaufen Buslinien in Nord-Süd Richtung entlang der B4 sowie der Von-Schulte- und der Ketschendorfer Straße.

Zwischen der Bamberger Straße und der B4 bestehen innerhalb des Stadtgebietes nur unzureichende Verknüpfungen für Fußgänger und Radfahrer durch die Bahngleise als räumliche Barriere und dem abgeschottetem Güterbahnhof- und Schlachthofareal mit der dort entlang laufenden Itz. Die wenigen Verknüpfungsbereiche sind durch ein starkes Verkehrsaufkommen weiterhin eingeschränkt nutzbar und wenig attraktiv.

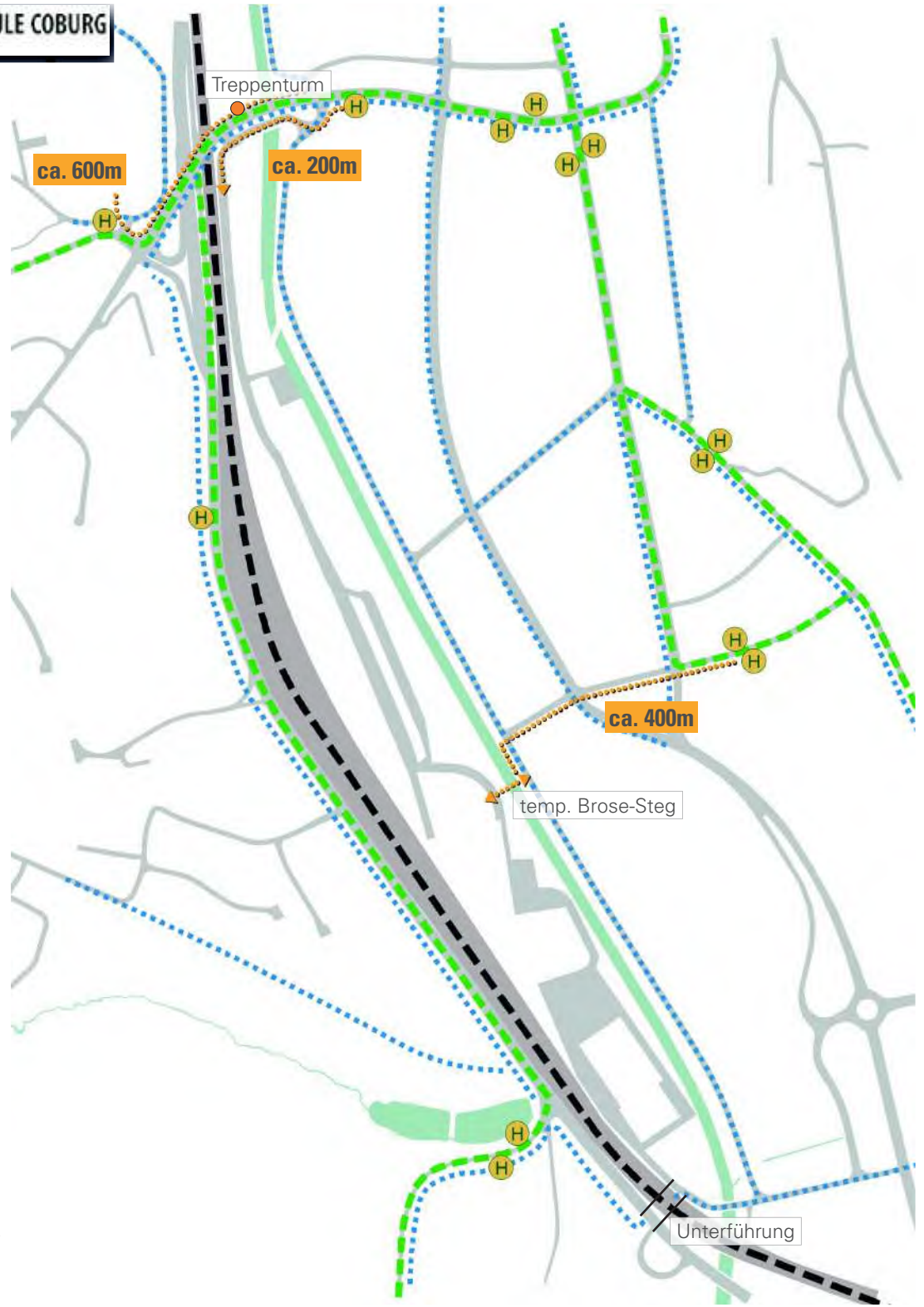
Im nördlichen Bereich des Areal besteht die Anknüpfung über den Sonntagsanger nach Norden entlang der Itz sowie über die Frankenbrücke nach Westen zur Hochschule als auch nach

Nordosten Richtung Innenstadt. Eine Fahrradspur verläuft beidseitig entlang der Frankenbrücke. Für Fußgänger besteht die Möglichkeit von der Frankenbrücke über einen Treppenturm an der Kreuzung Sonntagsanger/ Schlachthofstr. in das Planungsgebiet zu gelangen. Ein Anschluss besteht ebenso auf westlicher Seite der Frankenbrücke an der Hochschule.

Im östlichen Bereich entlang der Uferstraße besteht die Möglichkeit über die Wassergasse, den Schafsteg und schließlich durch die Unterführung nach Ahorn bzw. Wüstenahorn zu gelangen. Zwischen der Uferstr. und dem Areal besteht ein temporärer Fußgängersteg des Unternehmens Brose über die Itz zur Anbindung der derzeit im Gebiet eingerichteten Mitarbeiterstellplätze.

-  Bahnlinie
-  Buslinie
-  Bushaltestelle
-  Erschließung Fahrrad
-  Fußläufige Anbindung

Richtung Innenstadt





BEWERTUNG

3



Stärken, Schwächen & Potenziale
Die Stärken & Potenziale des Areals
Die Schwächen des Areals
Bindungen & Restriktionen

BEWERTUNG

Stärken, Schwächen & Potenziale

Stärken

Es sind nur wenige Qualitäten, die den Standort prägen. Hier ist insbesondere die unmittelbare Lage zur Itz als Freiraum mit raumprägendem Baumbestand zu nennen. Daneben prägen Teile des historischen Gebäudebestands das Bild des ehemaligen Schlachthof- und Güterbahnhofareals, und dokumentieren damit ein Stück Geschichte des Standorts. Funktional verbessert der neue „Brose-Steg“ die Verknüpfung mit den angrenzenden Arealen und stellt damit einen ersten Ansatzpunkt für die erforderliche räumlich-funktionale Vernetzung mit der Stadt dar.

Schwächen

Die B4 und das Gleisbett im Westen wirken als räumliche Barriere zum angrenzenden Wohngebiet. Die Bausubstanz der Bestandsgebäude im Gebiet ist von mäßig bis sehr schlecht zu beurteilen. Das Gelände ist in seiner Gesamtheit unstrukturiert und wirkt sowohl räumlich als auch gestalterisch als diffuser Bereich. Die Uferstraße besitzt zwar raumprägenden Baumbestand, jedoch wirkt der Straßenraum im Osten durch die Gebäuderückseiten der Gewerbebetriebe, die mit ihren Vorderseiten zur Bamberger Straße ausgerichtet sind, wenig attraktiv. Gewerbebetriebe und Bundesstraße bewirken darüber hinaus erhebliche Lärmemissionen auf das Gebiet. Der Anschluss des

Gebiets über den Verkehrsknotenpunkt an der Frankenbrücke im Norden weist eine unzureichende Leistungsfähigkeit auf und stellt sich zudem als Gefahrenbereich dar. Die Zufahrt zum Gebiet im Süden ist für den Schwerlastverkehr nur eingeschränkt nutzbar. Problematisch ist auch die Situation der Fußgängerverbindungen. Die Anbindung vor allem an den Hochschulstandort, der Fakultät für Design und das zukünftige Studentenwohnheim über die Frankenbrücke ist für Fußgänger und Fahrradfahrer unter dem Gesichtspunkt des hohen Aufkommens des motorisierten Verkehrs kritisch zu beurteilen.




Potenziale

Die gute überregionale Verkehrsanbindung durch B4 und Bamberger Straße bietet Potenzial für die Entwicklung des Areals. Verkehrliche Anknüpfungspotenziale bieten sich sowohl in der Verlängerung der Karchestraße als auch der Ernst-Faber-Straße. Eine Nutzung der stillgelegten SÜC-Eisenbahnbrücke als Fußgänger- und Radfahrerbrücke über die Itz würde die Verknüpfung des Gebiets mit der Umgebung erheblich verbessern. Die räumliche Nähe zur Hochschule bietet ebenfalls ein erhebliches Entwicklungspotenzial, wenn es gelingt, die räumlichen Verbindungen zum Schlachthof- und Güterbahnhofareal aufzuwerten. Auch die Gewerbebetriebe und Ver-

sorgungseinrichtungen östlich des Planungsgebiets und im Süden des Areals können als Entwicklungschance für das Areal genutzt werden, indem für erforderliche Betriebserweiterungen frühzeitig erste Bausteine realisiert werden können.

STÄRKEN






Räumlich

-  Naturraum Itz
-  Raumprägender Baumbestand
-  Baudenkmäler/ortsbildprägende Bauten

Funktional





-  Fußläufige Anbindung

POTENZIALE






-  Leistungsfähige Verkehrsanbindung
-  Anbindungspotenziale
-  Räumliche Nähe zur Hochschule
-  Räumliche Nähe zu hochwertigem Gewerbe
-  Räumliche Nähe zur Versorgung

SCHWÄCHEN

Räumlich

-  Räumliche Zäsur/ Verkehrsbarriere
-  Mangelhafte Bausubstanz
-  Räumlich-gestalterisch diffuser Bereich
-  Gebäuderückseiten

Funktional

-  Lärmbelastung
-  Verkehrsbelastung LKW / Parkverkehr
-  Unzureichende verkehrliche Leistungsfähigkeit
-  Gefahrenbereich/Orientierungsschwierigkeiten
-  Nutzungskonflikte / Gefahrenquellen

HOCHSCHULE COBURG



BEWERTUNG

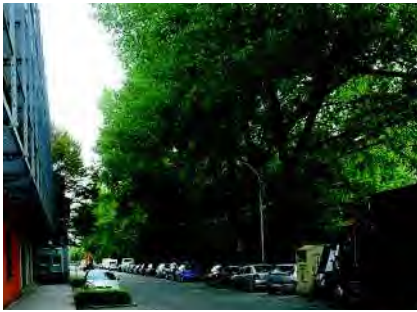
Die Stärken & Potenziale des Areal



Baudenkmal Verwaltungsgebäude Schlachthof



Ortsbildprägendes Gebäude Stückguthalle



Ortsbildprägender Baumbestand an der Itz



Leistungsfähigkeit Bamberger Straße



Fussgängeranbindung Brose-Steg



Potenzial Fa. Brose



Naturraum Itz



Potenzial SÜC-Brücke

Die Schwächen des Areals



Mangelhafte Bausubstanz im Gebiet



Nutzungskonflikte & Gefahrenquelle Frankenbrücke



Diffuse Bereiche



Gebäuderückseiten entlang der Uferstraße



Gefahrenquelle & Orientierungsschwierigkeiten Knotenpunkt Frankenbrücke / Uferstr. / Schlachthofstr.



Mangelnde Leistungsfähigkeit für den Verkehr im Süden



Lärmemissionen BHKW der SÜC



Zäsur/Barriere: B4 und Bahnleise

BEWERTUNG

Bindungen & Restriktionen



Lebensraum für Zauneidechse zw. Stückguthalle und Bahngleisen



Derzeitiger Standort der Pegelanlage im zentralen Bereich des Areals



Baudenkmal: U.a. das Verwaltungsgebäude des ehemaligen Schlachthofs



Hoher Stellplatzbedarf für umliegende Unternehmen, Parkdruck auf dem Gebiet

Altlasten & Kampfmittelverdacht

Das gesamte Gebiet ist ca. 2 - 5 m mit Bauschutt und Müll aufgefüllt. Es besteht auf dem gesamten Gebiet eine flächige Grundbelastung durch Deponiegiftstoffe, die nach Süden hin in ihrem Wert steigt. Die damalige Nutzung als Tanklager durch die Firma Esso stellt einen Hotspot dar, ebenso der Bereich der Fahrzeughalle des alten Lokschuppens im Süden. Einen Altlastenverdacht für bestehende Gebäude gibt es für den alten Lokschuppen, die ehem. Stückguthalle sowie den gesamten Gebäudekomplex des ehem. Schlachthofes. Das gesamte Areal gilt ebenso als Kampfmittelverdachtsfläche. Eine spezielle Sicherheitszone mit möglichen Kampfmitteln und Bombenblindgängern ist im südlichen Bereich festgestellt worden und muss bei einer Bautätigkeit mit berücksichtigt werden.

Artenschutz & Pegelanlage

In ökologischer Hinsicht stellt das Thema Artenschutz im zentralen Bereich des Areals eine Restriktion dar: Das Vorkommen der Zauneidechse sowie der blauflügeligen Sandschrecke im Gebiet muss berücksichtigt werden. Die bestehende Pegelanlage stellt ebenfalls eine Restriktion dar, da in dem Bereich von 100 m in beide Richtungen nicht das örtliche Abflussgeschehen der Itz verändert werden darf, d.h. keine Barrieren im Flussverlauf als auch keine Aufweitung bzw. Einengung des Abflussquerschnitts.

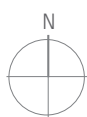
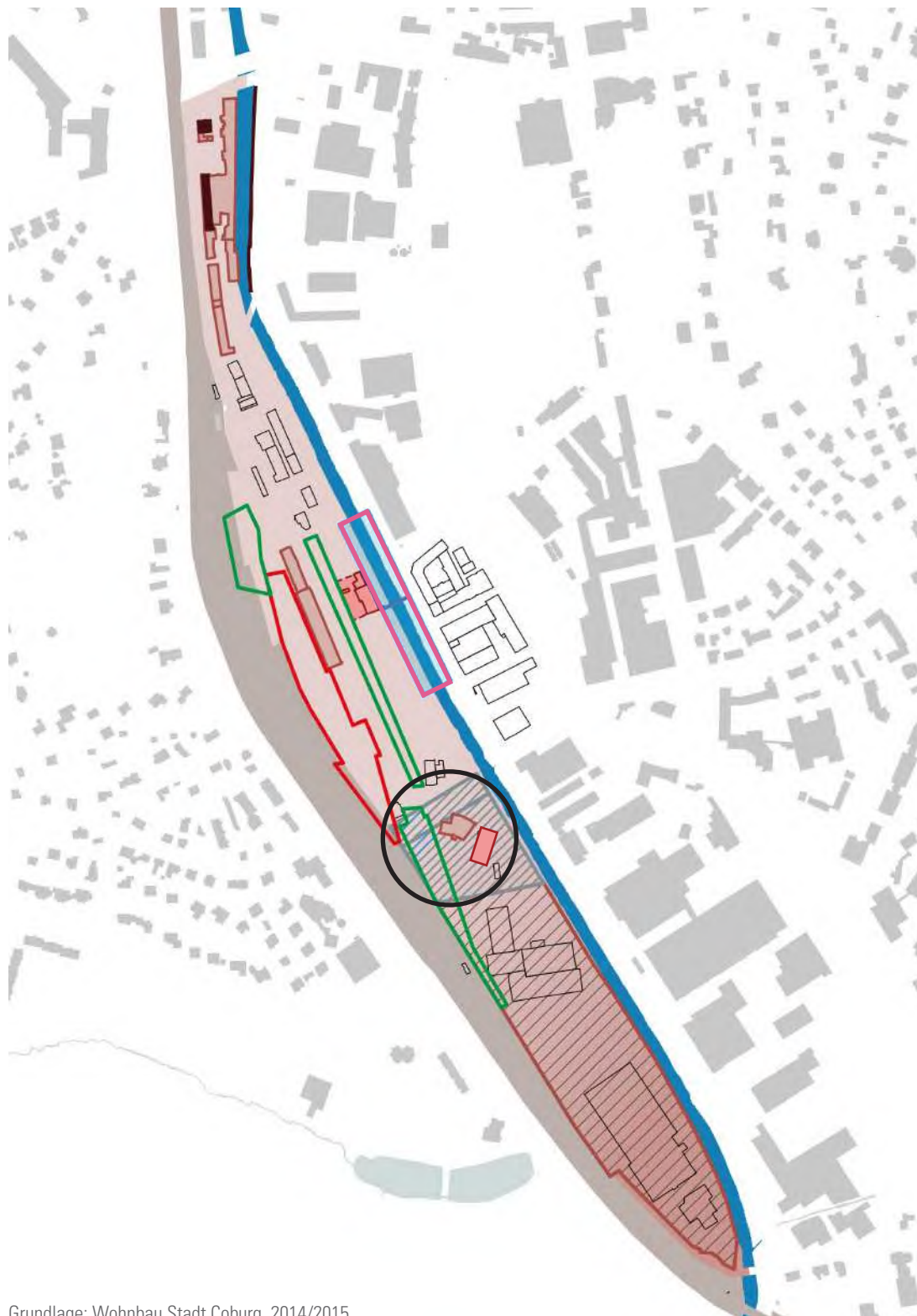
Eigentum & Stellplatzbedarf

Der südliche Bereich des Planungsgebiets befindet sich im Besitz der Fa. Ros. Das nördlich angrenzende Areal wird als dringend erforderliche Stellplatzfläche für umliegende Unternehmen genutzt.

Baudenkmäler

Baudenkmäler im nördlichen Bereich des Areals (das Verwaltungsgebäude des ehemaligen Schlachthofs, die Hallenwand mit Sandsteingliederung und die Ufermauer der Itz gegenüber des Schlachthofs) sind bei der Neukonzeption des Areals zu berücksichtigen.

-  Sicherheitszone
Kampfmittel - Bombenblindgänger
-  Altlasten | Deponiegiftstoffe
Kampfmittelverdachtsfläche
-  Altlasten | Altlastenverdacht Bestand
-  Altlasten | Esso-Tanklager, Fahrzeughalle
-  Artenschutz | Lebensraum mit Nachweis
-  Artenschutz | Potenzieller Lebensraum
-  Eigentum | Grundstück Fa. Ros
-  Stellplatzbedarf umliegender Unternehmen
-  Pegelanlage | Wasserwirtschaftsamt
-  Baudenkmäler



o.M. Grundlage: Wohnbau Stadt Coburg, 2014/2015



Leitbild

4

Räumliche & funktionale Leitziele

Räumliche & funktionale Leitziele

Das bisher weitgehend ausgegrenzte Gebiet zeigt durch seine Insellage im Stadtgefüge und durch den Mangel an hochwertigen Nutzungen eine wenig ansprechende Standortadresse. Brachflächen und Leerstände prägen das Bild. Für die zukünftige Standortaufwertung sollen die nachfolgenden räumlichen und funktionalen Leitziele, die in enger Kooperation aller am Planungsprozess Beteiligten erarbeitet wurden, die Gebietsentwicklung bestimmen. Sie stellen das Grundgerüst für die Neustrukturierung des Gebiets dar.

Einbindung in das Stadtgefüge

Voraussetzung für die Entwicklung einer attraktiven Standortadresse ist die Verknüpfung des Areals mit dem umgebenden Stadtgefüge. Dies betrifft sowohl eine feinmaschige räumliche und funktionale Vernetzung mit der Innenstadt als auch die Stärkung der Anbindung an die Hochschule. Mit einer gestalterischen Aufwertung der Uferstraße und der Entwicklung neuer Vorderseiten kann der Raum östlich der aufgewerteten Itz attraktiv mit dem Planungsgebiet verknüpft werden.

Schaffung attraktiver Standortadressen

Das ehem. Schlachthof- und Güterbahnhofsgelände weist unterschiedliche Standortvoraussetzungen auf. Diese gilt es für die Entwicklung attraktiver Adressen zu berücksichtigen und zu nutzen. Dabei wird im Süden das Nutzungsprofil stärker im

Produktionsgewerbe liegen. Nach Norden werden Dienstleistungs- und Verwaltungsnutzungen sowie Kultur und Freizeit eine angemessene Standortadresse finden.

Einbindung in das örtliche Verkehrssystem

Die äußere Erschließung erfolgt sowohl für den Motorisierten Individualverkehr (MIV) als auch für den Schwerlastverkehr nach Osten. Geeignete Anbindungspunkte an die Bamberger Straße sind hier die Karchestraße und/oder die Ernst-Faber-Straße. Der Verkehrsknotenpunkt Frankenbrücke soll entlastet werden.

Stadtverträgliche Mobilität gewährleisten

Die interne Gebietserschließung ist so zu organisieren, dass alle Verkehrsteilnehmer angemessen berücksichtigt werden. Fußgänger- und Fahrradwegverbindungen sind engmaschig auszubauen und mit den bestehenden Angeboten zu verknüpfen. Eine Verlegung des Fahrradwegs von der Uferstraße in das Gebiet ist wünschenswert.

Attraktiver ÖPNV

Neben der Erschließung des Standorts durch den örtlichen Nahverkehr sollte die Nähe zur Bahn durch Schaffung eines neuen Bahnhalt punkts genutzt werden. Die Möglichkeit eines zusätzlichen Bahnhalt punkts im Planungsgebiet soll deshalb weiterhin geprüft werden. Hier

ist es wichtig, eine funktionale und gestalterische Integration im Norden bzw. im zentralen Bereich zu untersuchen.

Naturraum der Itz erlebbar machen

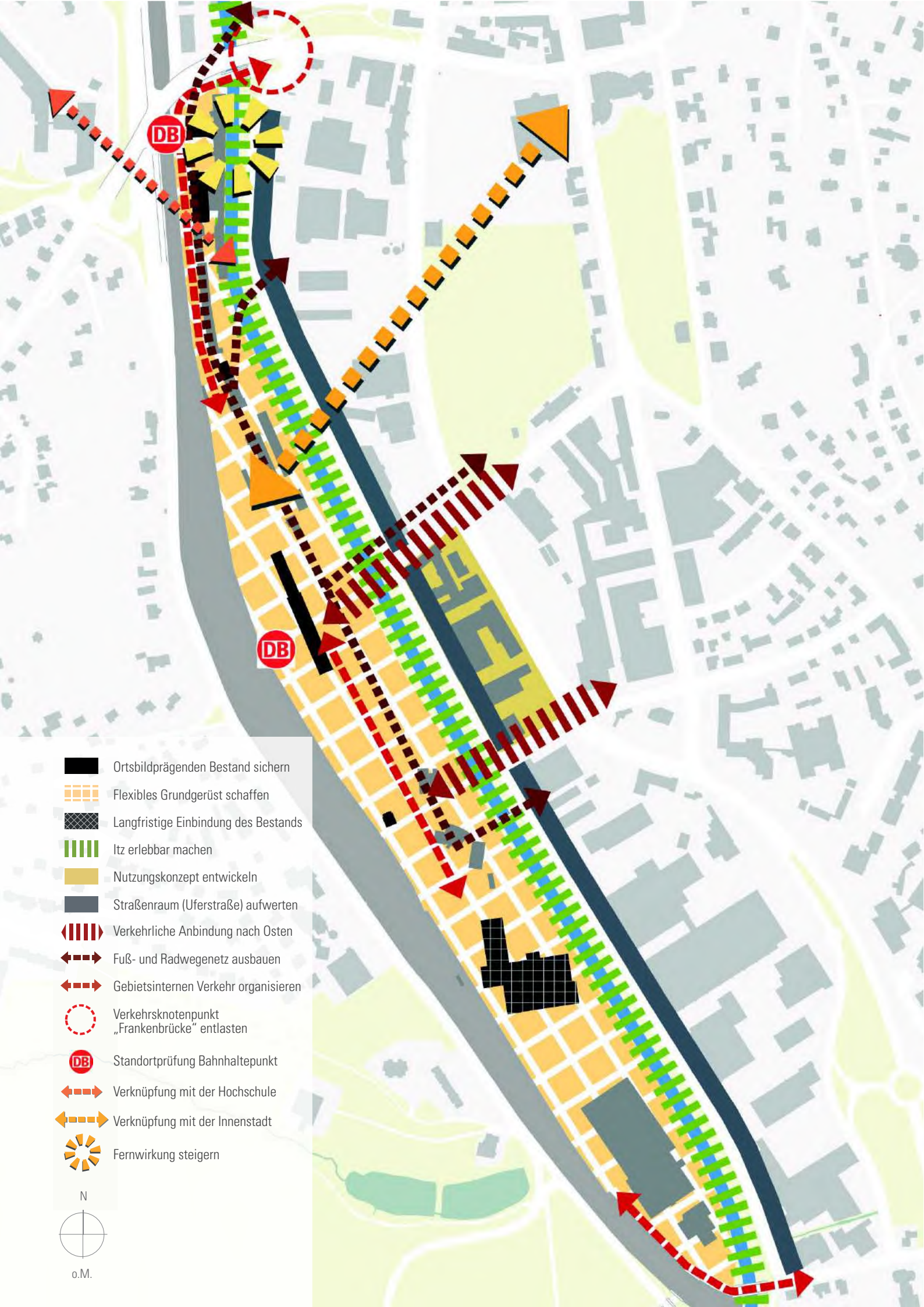
Der Freiraum der Itz birgt ein großes stadträumliches Potenzial. Die bisher untergenutzten Qualitäten des Freiraums der Itz sollen zukünftig erlebbar gemacht werden und die Itz als Naturraum in das Freiraumgefüge der Stadt integriert werden. Hierbei gilt es auch, den Naturraum der Itz nach Süden so weit möglich zu öffnen.

Geschichte sichtbar machen

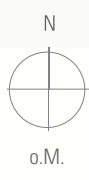
Die Denkmäler sowie die historisch nicht unbedeutenden Gebäude des ehemaligen Schlachthofes und des Güterbahnhofareals sollen erhalten bleiben und in eine zukünftige Planung integriert werden. Sie müssen zentrale Orte im Gebiet markieren. Somit können Identifikationspunkte geschaffen bzw. erhalten, die Geschichte des Ortes bewahrt und kommuniziert werden.

Flexible Gebietsentwicklung gewährleisten

Entwicklungsoptionen bei Gewährleistung hoher städtebaulicher Qualität offen halten ist die Voraussetzung für eine flexible Gebietsentwicklung. Hierzu ist ein robustes Grundgerüst erforderlich, das einerseits die gestalterischen Qualitätsmaßstäbe definiert, andererseits aber auch Bewegungsspielraum für neue Entwicklungen gewährleistet.



- Ortsbildprägenden Bestand sichern
- Flexibles Grundgerüst schaffen
- Langfristige Einbindung des Bestands
- Itz erlebbar machen
- Nutzungskonzept entwickeln
- Straßenraum (Uferstraße) aufwerten
- Verkehrliche Anbindung nach Osten
- Fuß- und Radwegenetz ausbauen
- Gebietsinternen Verkehr organisieren
- Verkehrsknotenpunkt „Frankenbrücke“ entlasten
- Standortprüfung Bahnhoftepunkt
- Verknüpfung mit der Hochschule
- Verknüpfung mit der Innenstadt
- Fernwirkung steigern





Entwicklungsansätze

5

Einbindung in das Nutzungsgefüge
Vernetzung mit der Umgebung
Entwicklungsoptionen

ENTWICKLUNGSANSÄTZE

Einbindung in das Nutzungsgefüge

Eine erfolgreiche Einbindung in das Stadtgefüge erfordert die Berücksichtigung und eine Einbindung der vorhandenen Randnutzungen. Damit können einerseits Synergien genutzt und andererseits Nutzungskonflikte vermieden werden. Die Randnutzungen im Westen, die Prägung durch die Nähe der Hochschule als auch die angedachten Einrichtungen im zentralen Bereich geben für das Gebiet eine Verknüpfung der Nutzungen vor.

Ausgehend von diesem Ansatz ergibt sich eine stringente Gebietsgliederung in einzelne Nutzungsbereiche:

Bereich Nord

Die Nähe zur Hochschule im Westen und die Nachbarschaft zu gewerblichen Dienstleistungen im Osten prägen den nördlichen Eingangsbereich. Hier kann um die denkmalgeschützten Gebäude des ehemaligen Schlachthofs ein attraktiver Auftakt für das Gebiet geschaffen werden. Die angrenzende Hochschule bietet die Möglichkeit hier Sondernutzungen im Bereich Hochschule-Wissenschaft und Kultur anzubieten. Auch studentisches Wohnen wäre an diesem Standort grundsätzlich denkbar.






Bereich Mitte

Dieser Abschnitt ist durch die Bahnnutzung im Westen und durch gewerbliche Dienstleistungsnutzungen im Osten

geprägt. Damit eignet sich der Standort für ein Nutzungsprofil, das sich aus der Mischung von Gewerbe, Forschung und temporärem Wohnen zusammensetzt. Aufgrund der Lage sind für den zentralen Bereich an der ehemaligen Stückguthalle auch Sondernutzungen im Spektrum von Wissenschaft und Kultur umsetzbar. Das geplante Innovationsterminal ISAT als auch das Start-Up-Center Coburg mit zusätzlichen Einrichtungen wie Boardinghouse und Veranstaltungszentrum könnten hier integriert werden und einen durch Identität geprägten Ort schaffen. Mit der Umnutzung des ehem. Produktionsstandorts an der Uferstraße könnte zum Beispiel mit einem Hotel ein attraktiver Trittstein zur Innenstadt geschaffen werden.

Bereich Süd

Die Produktion der angrenzenden Betriebe sowie die geplante Erweiterung der Firma Ros am südlichen Gebietseingang prägen das Nutzungsumfeld des südlichen Bereichs. Dementsprechend können hier zukünftig gut erschlossene Gewerbeflächen für Produktion und Forschung angeboten werden. Neben dem Innovationsterminal und dem Start-Up-Center im zentralen Bereich sind Flächen für Institutsausgründungen sowie für Gewerbebetriebe, die die räumliche Nähe zur Forschung suchen, vorzusehen.

-  Sondernutzung: Wissenschaft / Kultur
-  Gewerbe: Produzierendes Gewerbe
-  Gewerbe: SÜC/CEB/Versorgung/DL
-  Wohnen
-  Mischnutzung: Gewerbe, Forschung, Wohnsonderformen (Temp. Wohnen)



Vernetzung mit der Umgebung

Erschließung Kfz

Es wird vorgeschlagen, dass der bisherige Hauptzugang in das Planungsgebiet über die Schlachthofstraße um eine neue Schwerlastbrücke in Verlängerung der Ernst-Faber-Straße ergänzt wird. Dies ist nötig, um den bestehenden zentralen Zugang im Norden zu entlasten und die Verknüpfung mit der Bamberger Straße nach Osten herzustellen. Die Lage an der Ernst-Faber-Straße ist einem Standort weiter nördlich an der Karchestraße vorzuziehen, da der Großteil des zukünftigen Schwerlastverkehrs der Fa. Ros zuzuordnen ist, die im Süden eine Betriebserweiterung plant. Durch eine möglichst direkte Anbindung werden gebietsfremde Verkehre vermieden. Zwischen dem Zugang im Norden und einem neuen Zugang im Süden soll der Kfz-Verkehr künftig über eine zentrale Erschließungsstraße geführt werden.

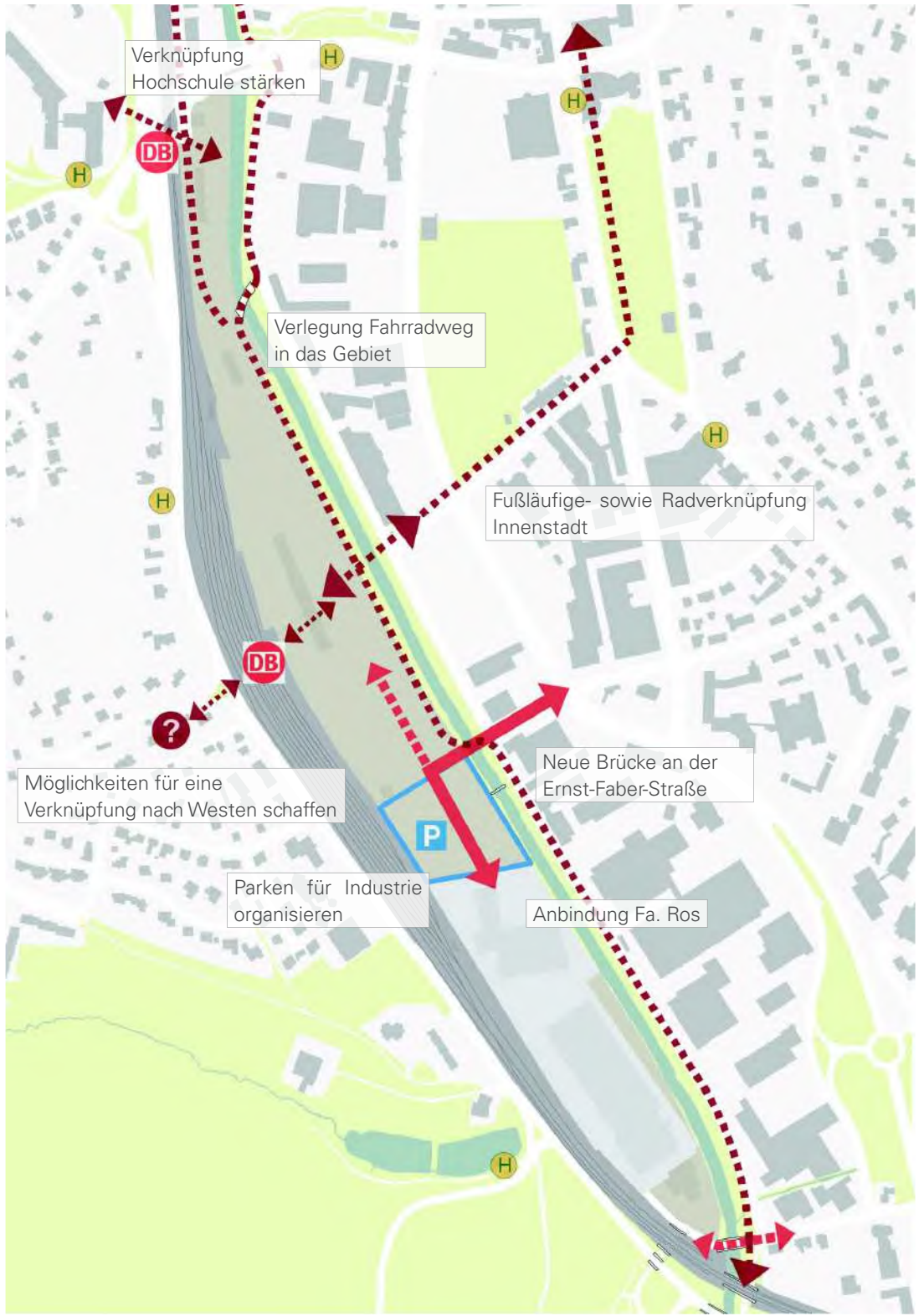
Fuß- und Radwegeverknüpfung

Die Fuß- und Radwegevernetzung spielt für die Einbindung des Areals in das Stadtgefüge eine zentrale Rolle. Eine neue Fußgänger- und Radfahrerbrücke in Verlängerung der Karchestraße über die Itz schafft hierbei eine zusätzliche Verknüpfung nach Osten, die über den Rosengarten eine attraktive Verbindung zur Coburger Innenstadt herstellt. Hierdurch wird der zentrale Bereich an der Stückguthalle in seiner Funktion als

räumlicher und funktionaler Knotenpunkt gestärkt. Vorgeschlagen wird ein Entwicklungsansatz, der das Fuß- und Radwegesystem mit der Freiraumstruktur koppelt. Der Radweg entlang der Itz soll, von Norden kommend, in das Gebiet geleitet werden. Hierbei wird eine Reaktivierung der ehemaligen Gleisbrücke der SÜC vorgeschlagen. Der gesamte Uferbereich der Itz soll aufgewertet und erlebbar gemacht werden. Fahrradverkehr wird von der Uferstraße größtenteils in den Schlachthof- und Güterbahnhofsgebiet verlagert und weitgehend entlang der Itz geführt. Um das Areal noch enger mit der Hochschule im Nordwesten zu verknüpfen muss die bestehende Verbindung über die Frankenbrücke für Fußgänger und Radfahrer weiter ausgebaut und erleichtert werden.

Bahnhaltepunkte

Ein möglicher Bahnhaltepunkt im nördlichen Bereich der Frankenbrücke oder im zentralen Bereich an der Stückguthalle würde die Erschließungssituation im ÖPNV erheblich aufwerten und damit die Standortqualität des Areals für die Stadt und den Gewerbe- und Forschungsstandort ehem. Schlachthof- und Güterbahnhofsgebiet nachhaltig stärken. Mit einer verbesserten Anbindung an den öffentlichen Verkehr würde der Stellplatzbedarf durch den Pendelverkehr reduziert werden können.



Entwicklungsoptionen

Auf der Grundlage der allgemeinen Ziele und Entwicklungsansätze wurden alternative städtebauliche Strukturkonzepte zur Beurteilung der Leistungsfähigkeit unterschiedlicher städtebaulicher Strukturen erarbeitet.

Die im Folgenden aufgezeigten drei Entwicklungsoptionen bauen auf der grundlegenden Nutzungszonierung, mit Mischnutzung und Einrichtungen von Wissenschaft und Kultur im Norden und zunehmendem Gewerbenutzungsanteil nach Süden, auf und unterscheiden sich im Wesentlichen hinsichtlich der inneren Erschließungsstruktur.

Entwicklungsoption 1

Option 1 zeigt eine zentrale interne Erschließung, entlang der Itz und dem neuen Radweg. Die Itz erhält in diesem Bereich zwischen Uferstraße und neuer Gebietserschließung den Charakter einer Gracht. Das Erschließungsband wird durch drei Plätze räumlich gegliedert. Ein nördlicher Platz, am ehemaligen denkmalgeschützten Verwaltungsgebäude, stellt die Verbindung zur Stadt im Norden dar und leitet in das Gebiet ein. Der Versatz im Straßenverlauf wird durch einen weiteren Platz am ehemaligen Zollamt räumlich vermittelt. Als Endpunkt der Karchestraße wird an der ehem. Stückguthalle ein weiterer Platz angeordnet. Dieser Platzraum stellt den zentralen Aufenthaltsbereich im

Planungsgebiet dar. Das städtebauliche Grundgerüst erlaubt große zusammenhängende Parzellen. Dabei ist die Bebauung so angeordnet, dass ab der SÜC-Brücke durch die einseitige Orientierung der Bebauung zur Straße eine klare, durchlaufende urbane räumliche Kante entsteht. Die Gebäuderückseiten sind hier der Bahn zugeordnet. Start-Up-Center und Stückguthalle könnten in dieser Erschließungsvariante unmittelbar verbunden werden. Ein Parkhaus für die Beschäftigten der Fa. Brose und der Fa. Ros ist verkehrsgünstig unmittelbar der Gebietszufahrt an der Schnittstelle zum Grundstück Ros zugeordnet.

Entwicklungsoption 2

Option 2 zeigt eine Erschließungsvariante unter Beibehaltung der großen Parzellen. Sie führt eine äußere Erschließung im nördlichen Bereich des Planungsgebiets entlang des Gleisbetts, im südlichen Bereich entlang der Itz. Im zentralen Bereich verschwenkt die zentrale Erschließung am Platz an der ehem. Stückguthalle. So kann zur Bahn und zur B4, einer wichtigen Einfahrt in die Stadt, im nördlichen Abschnitt eine städtebauliche Kante ausgebildet werden. Im südlichen Abschnitt entsteht die räumliche Kante zur Itz und zur Uferstraße. Für die Nutzung der Baufelder werden unterschiedliche Möglichkeiten dargestellt. Im Norden zeigt eine offene Blockstruktur Kante

zur Straße und Öffnung zur Itz. Im Süden wird der Straßenraum durch Kopfbauten der Gewerbebetriebe ausgebildet. Nach Westen können sich auf schmalen Parzellen die Betriebe frei entwickeln und erweitern. Ein Parkhaus für die Beschäftigten der Fa. Brose und der Fa. Ros ist verkehrsgünstig unmittelbar der Gebietszufahrt an der Schnittstelle zum Grundstück Ros zugeordnet.

Entwicklungsoption 3

Entwicklungsoption 3 orientiert sich an der bereits bestehenden Erschließung im Gebiet. Die mittige Erschließung eröffnet beidseitig die Möglichkeit zur Ausbildung einer städtebaulichen Kante zum öffentlichen Raum. Die Gliederung des zentralen Straßenzugs erfolgt durch vier Plätze, die den jeweiligen Gebietszufahrten und -zugängen zugeordnet sind. Der Itz-Radweg wird am Ufer entlang geführt. Durch die mittige Erschließung wird der zentrale Platz einerseits geteilt, andererseits kann aber eine unmittelbare Anbindung an das Ufer der Itz hergestellt werden und damit das Element Wasser stärker in den Platzraum eingebunden werden. Die einzelnen Baufelder werden mit unterschiedlichen Typologien besetzt. Im nördlichen Gebietseingang fassen offene Blocks den Straßenraum. Der Übergang zur Itz ist durch eine Einzelhausbebauung geprägt, deren grüne Fugen den räumlichen Zusammenhang zum Fluss



Entwicklungsoption 1 -
Außenliegende Erschließung Ost, o.M.



Entwicklungsoption 2 -
Außenliegende Erschließung West/Ost, o.M.



Entwicklungsoption 3 - **Vorzugsvariante**
Mittige Erschließung, o.M.

sufer herstellen. Hier steht weniger das Bild einer baulichen, städtischen Kante im Vordergrund, vielmehr soll hier der Charakter einzelner Häuser innerhalb eines linearen Grünraums entstehen. Analog zur den Vorschlägen 1 und 2 ist das Mitarbeiterparken für die benachbarten Firmen an der Schnittstelle zum Grundstück Ros in einem Parkhaus organisiert.

Handlungsempfehlung Option 3

Option 3 kann eine beidseitige sehr gute Adressbildung herstellen. Es werden gut vermarktbar Parzellen

zwischen 1.800 und 2.500 m² gebildet. Baufelder und Parzellengrößen bilden eine gute Robustheit und Körnung für das Gebiet ab. Die Möglichkeit einer abschnittswisen Realisierung ist gegeben, solange das Gebiet beidseitig entlang der Straße entwickelt wird. Insgesamt besteht diese Entwicklungsoption mit einer sehr guten Beziehung zum Wasser und Führung des Radverkehrs entlang des Ufers sowie mit einer hohen Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Der östliche „Büro- und Dienstleistungstreifen“ fordert durch die frei stehenden Solitäre eine

hohe Qualität der Bauten, gibt jedoch durch breite großzügige Zwischenräume, „grüne Fugen“, die Möglichkeit der Vernetzung des Straßenraumes mit dem Radweg und dem Uferbereich der Itz. So kann zum Straßenraum als auch zum Naturkorridor eine qualitativ hochwertige städtebauliche Kante ausgebildet werden.

Aufgrund dieser Vorzüge wird eine Handlungsempfehlung zur Weiterentwicklung der Variante 3 gegenüber den anderen Varianten durch die Projektbeteiligten ausgesprochen.



Städtebauliches Strukturkonzept

6

Räumliche Organisation
Nutzungsschwerpunkte & -verteilung
Umgang mit dem Bestand
Freiraumstruktur & öffentlicher Raum
Erschließung
Kennwerte
Entwicklungsoptionen ruhender Verkehr

STÄDTEBAULICHES STRUKTURKONZEPT

Räumliche Organisation

Räumliches Grundgerüst

Das städtebauliche Strukturkonzept baut auf Entwicklungsoption 3 auf. Das räumliche Grundgerüst des neuen Quartiers bildet eine zentrale, weitgehend beidseitig bebaute, Erschließungsachse. Diese Straße, ausgebildet als Allee, bildet das grüne Rückgrat des neuen Stadtquartiers. In seinem Verlauf wird der Straßenzug durch unterschiedliche Plätze gegliedert. Durch die Zuordnung der Plätze zu den Gebietseingängen entstehen attraktive städtebauliche Auftakte zum neuen Quartier und eine spannungsvolle Verknüpfung mit dem bestehenden Stadtraum. Jedem Platz ist ein erhaltenswertes Gebäude der ehemaligen Schlachthof- und Güterbahnhofsnutzung zugeordnet. Somit erhält das Quartier durch die Integration der erhaltenswerten Bausubstanz in das neue Raum- und Nutzungsgefüge seine eigene Identität. Die Bewahrung geschichtlicher Spuren sichert darüber hinaus eine auch räumlich nachvollziehbare Kontinuität in der Stadtentwicklung.

Geschossigkeit

Für die Höhenentwicklung der Gebäude gilt eine durchgehende Drei- bis Viergeschossigkeit als Kante zum öffentlichen Raum. Damit können auch die bestehenden Bauten städtebaulich integriert werden. Zur Bahn hin ist eine Reduzierung der Geschossigkeit auf

mindestens 2 Vollgeschosse vertraglich. Demgegenüber kann das Parkhaus im Süden auf Grund der geringeren Geschosshöhe bis zu fünf Parkgeschosse hoch sein. Merkmale im Norden als auch im zentralen Bereich können eine Höhe von bis zu acht Geschossen einnehmen.

Die Plätze

Platz an der Frankenbrücke

Ein nördlicher Platz am denkmalgeschützten Verwaltungsgebäude leitet in das Gebiet ein. Hier könnte durch einen Hochpunkt ein Merkzeichen ausgebildet werden, das an der Frankenbrücke einerseits auf das Gebiet hinweist, andererseits den räumlichen Auftakt in die Stadt markiert.

Platz an der SÜC-Brücke

Als Übergang nach Süden wird für den nördlichen Bereich als Auftakt die Reaktivierung der SÜC-Brücke für Fußgänger und Radfahrer sowie ein daran anschließender Platz vorgeschlagen. Das ehemalige Zollgebäude/Lagerhaus ist hier in die südliche Platzkante integriert.

Zentraler Platz

Mir der neuen Brücke in Verlängerung der Karchestraße entsteht an dieser Stelle der zentrale Gebietszugang für Fußgänger und Fahrradfahrer und damit ein wichtiger räumlicher Knoten

im neuen Stadtquartier, dessen Gestalt westlich durch den Erhalt der ehem. Stückguthalle geprägt wird.

Platz am Parkhaus

Der Gebietszugang in Verlängerung der Ernst-Faber-Straße über eine neue Brücke für den PKW-, aber auch für den LKW-Schwerlastverkehr wird räumlich ebenfalls über einen Platzbereich vermittelt, der unmittelbar an das neue Parkhaus anschließt und der ebenfalls mit einem Bestandsgebäude der ehemaligen Nutzung besetzt ist.

Uferstraße

An der Uferstraße sowie an der Bamberger Straße wird eine durchgängige und einheitliche Bebauungskante als Fortführung und städtebauliche Einleitung zur Innenstadt vorgeschlagen.

Uferbereich Itz und öffentliche Räume

Der Uferbereich der Itz soll zukünftig stärker erlebbar werden. Die Verlagerung des Radweges entlang der Uferböschung sowie Öffnungen im Uferbereich als auch die Orientierung der Plätze zur Itz mit Zugängen zum Wasser sind verschiedene Bausteine zur Umsetzung dieses Ziels.



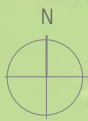
Gebietseingang Nord

Östlicher Bauungsstreifen

Westlicher Bauungsstreifen

Zentraler Bereich

Südlicher Anschluss



M 1: 5.000

STÄDTEBAULICHES STRUKTURKONZEPT

Nutzungsschwerpunkte & -verteilung

Funktionale Gliederung

Das städtebauliche Strukturkonzept formuliert vor dem Hintergrund der unterschiedlichen Standortbedingungen unterschiedliche Nutzungsschwerpunkte. Dabei gliedern eindeutige Gebietsadressen das neue Quartier.

Hochschule und Kultur

Der nördliche Abschnitt im Bereich des ehemaligen Schlachthofs steht zukünftig Nutzungen für Hochschule und Kultur zur Verfügung. Sowohl Ateliers und studentische Arbeitsräume als auch kulturelle Nutzungen im musealen-, und/oder im Unterhaltungsbereich sind hier im Gebäudebestand sowie in Ergänzungsbauten umsetzbar. Temporäres Wohnen mit Orientierung zur Itz könnte das Nutzungsangebot hier sinnvoll ergänzen.

Forschung und Wissenschaft

prägt die Nutzungsstruktur des anschließenden Bereichs. Hier entstehen an zentraler Stelle Standortangebote für Institute und Institutsausgründungen. Auf Grund der städtebaulichen Struktur sind im östlichen Abschnitt Büro- und Dienstleistungsnutzungen in einem stark durchgrüntem Umfeld vorgesehen. Der westliche Bereich ermöglicht mit größten Baufeldern auch die Realisierung von einzelnen Hallen und Laboren und eignet sich damit auch für besondere Einrichtungen im Bereich Forschung und Entwicklung.

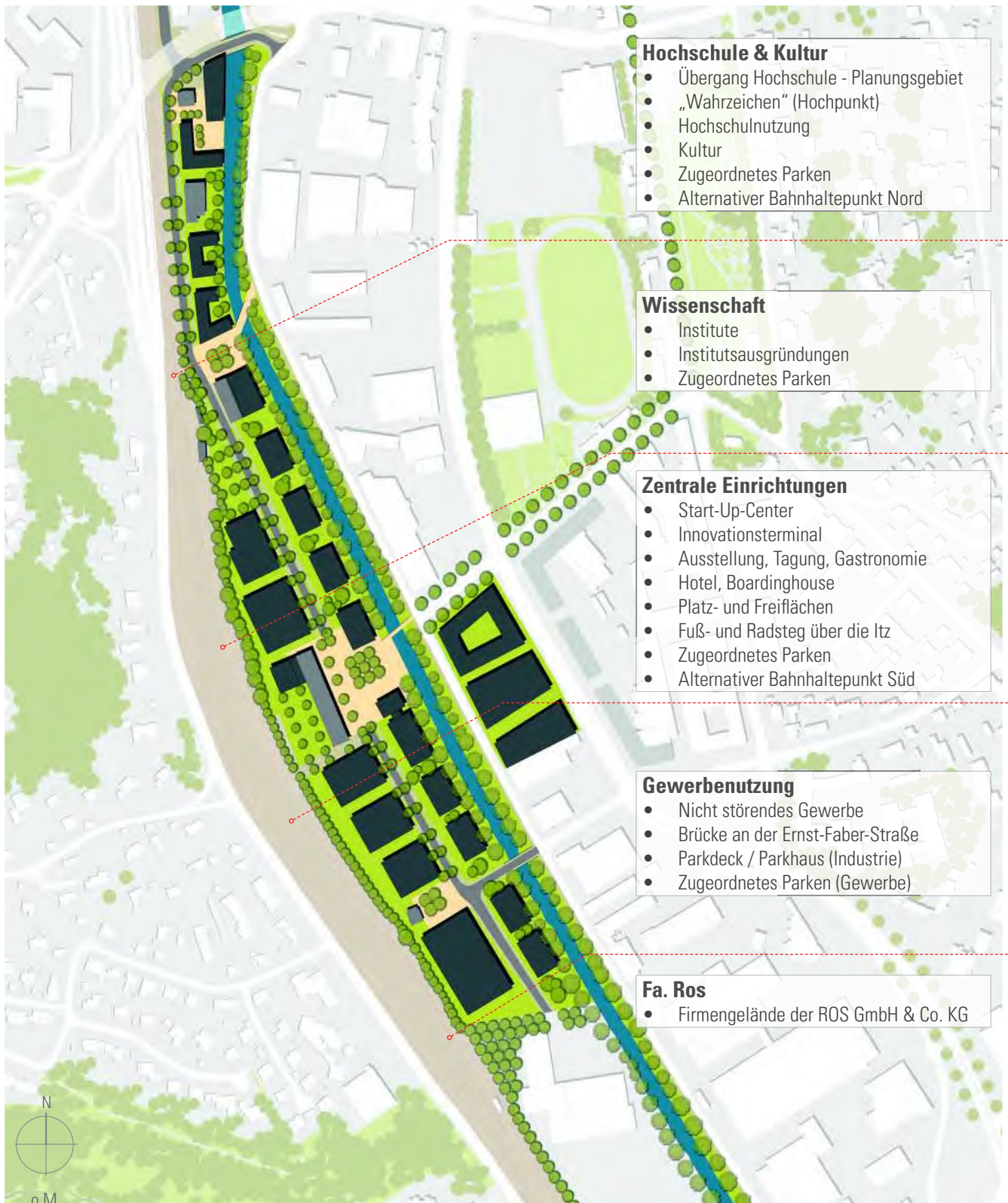
Der zentrale Bereich

beinhaltet wesentliche Versorgungsfunktionen und zentrale Einrichtungen. Räumlich gruppieren sich diese Nutzungen um einen zentralen Platz, der zukünftig die Mitte des neuen Stadtquartiers bilden soll. Die ehem. Stückguthalle begrenzt eine Platzseite und wird zukünftig mit Angeboten für Ausstellungen und Tagungen sowie einer Gastronomie einen attraktiven Endpunkt der neuen Fuß- und Fahrradwegverbindung zum Rosengarten in die Innenstadt bilden.

Hier unmittelbar angebunden ist ein Boardinghouse, das sowohl für das neue Stadtquartier als auch für die angrenzenden Gewerbebetriebe ein attraktives Beherbergungsangebot schafft. Durch seine vertikale Ausbildung als max. 8-geschossiger Wohnturm markiert dieses Gebäude auch räumlich den zentralen Platz und stellt gleichzeitig zur Bahn und Bundesstraße ein Merkzeichen dar. Ein geplantes Innovationsterminal, als Schnittpunkt zwischen Wissenschaft, Forschung und Entwicklung, schließt ebenfalls an den zentralen Platz an und besetzt damit eine prominente städtebauliche Lage ebenso wie ein geplantes Start-Up-Center, das die südliche Platzkante bildet und zukünftig Flächenangebote für junge Unternehmensgründer beinhaltet.

Gewerbestandort Süd

Nach Süden schließt sich ein Bereich an, der als Gewerbestandort den Übergang zum Produktionsstandort der Firma Ros herstellt. Hier können im östlichen Abschnitt zur Itz Ausgründungen aus dem Start-Up-Center angesiedelt werden. Der westliche Bereich steht für nicht störendes Gewerbe zur Verfügung. Ein großes Parkhaus im Süden beinhaltet Stellplatzangebote sowohl für die Firma Brose als auch für angrenzende Gewerbebetriebe.



- Hochschule & Kultur**
- Übergang Hochschule - Planungsgebiet
 - „Wahrzeichen“ (Hochpunkt)
 - Hochschulnutzung
 - Kultur
 - Zugeordnetes Parken
 - Alternativer Bahnhofpunkt Nord

- Wissenschaft**
- Institute
 - Institutsausgründungen
 - Zugeordnetes Parken

- Zentrale Einrichtungen**
- Start-Up-Center
 - Innovationsterminal
 - Ausstellung, Tagung, Gastronomie
 - Hotel, Boardinghouse
 - Platz- und Freiflächen
 - Fuß- und Radsteg über die Itz
 - Zugeordnetes Parken
 - Alternativer Bahnhofpunkt Süd

- Gewerbenutzung**
- Nicht störendes Gewerbe
 - Brücke an der Ernst-Faber-Straße
 - Parkdeck / Parkhaus (Industrie)
 - Zugeordnetes Parken (Gewerbe)

- Fa. Ros**
- Firmengelände der ROS GmbH & Co. KG

STÄDTEBAULICHES STRUKTURKONZEPT

Umgang mit dem Bestand

Umgang mit dem Bestand

Nur eine kleine Zahl der Bestandsgebäude ist von solcher Qualität, dass eine Erhaltung sinnvoll erscheint. Dabei sollte die Frage nach dem Denkmalschutz nicht das ausschließliche Beurteilungskriterium darstellen. Über die geschützten Baudenkmäler hinaus sollten auch weitere Gebäude der ehemaligen Nutzung für das zukünftige Bild des Stadtquartiers gesichert werden und eine neue Aufgabe erhalten um die Quartiersidentität zu stärken.

Bauliche Denkmäler

Verwaltungsgebäude und Schlachthofhalle werden in die zukünftige Struktur integriert. Das Verwaltungsgebäude markiert dabei den städtebaulichen Auftakt am nördlichen Gebietszugang. Seine prominente Lage erlaubt eine kulturelle Nutzung ebenso wie eine gastronomische Funktion.

Die Schlachthofhalle bietet Raum und Fläche für verschiedenste Nutzungen. Auch hier bieten sich kulturelle Angebote im Bereich Kleinkunst oder aber im musealen Bereich an. Auch für Hochschulzwecke könnte dieses Gebäude einen attraktiven Ort bilden.

Grundsätzlich sind bei der weiteren Gebietsentwicklung über Machbarkeitsstudien die Entwicklungspotenziale des baulichen Bestands zu konkretisieren

Erhalt von ortsbildprägenden Gebäuden

Neben den Denkmälern finden sich auf dem Areal eine Reihe wertvoller baulicher Zeugen der ehemaligen Nutzung. Ihre Einbindung in die neue Gebietsstruktur erfolgt weniger aus nostalgischen Gründen als vor dem Hintergrund des Ziels, ein lebendiges und charakteristisches Stadtquartier zu entwickeln. Folgende Bauwerke beinhalten Potenzial und sollten als ortsbildprägende Gebäude erhalten und in die Planung integriert werden:

Schlachthofstr. 1

Das historisch nicht unbedeutende Gebäude Schlachthofstr. 1 am nördlichen Gebietseingang zeigt mit seiner schroffen Kante zur Itz einen charakteristischen Ort der Industriegeschichte und könnte ein attraktives Angebot zur Erweiterung studentischer Ateliers sein.

SÜC-Brücke

Die SÜC-Brücke war schon früher eine Gebietsanbindung. Es wird vorgeschlagen, dass in Zukunft das historische Bauwerk reaktiviert wird und einen kurzen Anschluss für Fußgänger und Fahrradfahrer herstellen soll.

Zollgebäude/Lagerhaus




Das ehemalige Zollgebäude dokumentiert die Ortsgeschichte mit seiner Kopfseite zum neuen Platz.

Stückguthalle

Der zentrale Platz bezieht seine zukünftige Atmosphäre wesentlich über die kräftige Raumkante der ehem. Stückguthalle. Diese erhält durch ihre neuen Funktionen als Ort für Tagung, Veranstaltung und Gastronomie eine zentrale Bedeutung.

Güterbahnhof 24

Das kleine Gebäude Güterbahnhof 24 besetzt die Fuge zwischen dem neuen Parkhaus und dem nördlich angrenzenden Gewerbegebiet und sorgt am südlichen Gebietszugang für entsprechende Atmosphäre.

	Baudenkmal
	Historisches Gebäude zu erhalten
	Neuplanung



STÄDTEBAULICHES STRUKTURKONZEPT

Freiraumstruktur & öffentlicher Raum

Freiraumstruktur und öffentlicher Raum prägen das städtebauliche Grundgerüst des neuen Stadtquartiers. Sie stellen darüber hinaus räumlich die Verbindung zur Stadt und zum Landschaftsraum her.

Grüner Boulevard als Rückgrat und Verbindung

Eine klassische Allee prägt den Charakter der zentralen Gebietserschließung als Stadtboulevard, der als öffentlicher Verkehrs- und Aufenthaltsraum Nutzungsmischung ermöglicht. Unter Bäumen ist das Parken stadtbildverträglich organisiert.

Die Karchestraße erfährt zukünftig als eine zentrale Innenstadtanbindung einen Bedeutungszuwachs. Dies drückt sich auch in der Gestaltung aus. Der Umbau zu einer Allee sollte den Aufenthaltswert der Verbindung zwischen Rosengarten und ehem. Güterbahnhof- und Schlachthofareal erheblich aufwerten.

Die Itz stellt innerhalb des Freiraumsystems der Stadt eine wichtige Verbindung zwischen Innenstadt und dem südlichen Landschaftsraum dar. Durch die Verlegung des Radweges in das Gebiet sowie die Öffnung des Uferbereichs an bestimmten Stellen wird die Erlebbarkeit der Itz gefördert. Zukünftig sollte auch durch eine aufgewertete Uferstraße diese Anbindung attraktiver gestaltet werden.

Stadtplätze als „Adapter“ zur Stadt

Neben dem Hauptboulevard sind Stadtplätze ein wichtiges Freiraumelement des öffentlichen Raumes. Sie folgen den Verkehrsanbindungen von Nord nach Süd und bilden die räumlichen Auftakte ins Gebiet. Sie sind als Orte mit einer hohen Gestalt- und Aufenthaltsqualität damit die „Adapter“ zur Stadt.

Grünfugen

Freistehende Solitäre bilden östlich des Hauptboulevards großzügige Grünfugen zwischen Radweg und Straßenraum aus. Diese verbinden damit auch visuell den Grünraum mit der zentralen Erschließung. Trotz angemessener Baudichte sollte der Charakter einer Einzelhausbebauung im Grünen als adressbildendes Element innerhalb dieses linearen Bandes erlebbar sein.

Grüne Kante zur Bahn

Die Seite zur Bahn hat durchaus eine Bedeutung für den ersten Eindruck der Stadt am südlichen Stadteingang. Zukünftig soll eine grüne Kante entlang der Bahnfläche das Areal einfassen und auch zur Bundesstraße den Charakter eines grünen Stadteingangs prägen. Auch wenn sich in einem übersehbaren Zeitrahmen eine räumliche Verbindung zum südlichen Landschaftsraum nicht realisieren lässt, sollte zumindest auch im Bereich des Ros-Grundstücks durch

eine intensive Randeingrünung der Grünzusammenhang hergestellt werden.

Bodenmanagement

Zur Kostenoptimierung wird vorgeschlagen im Zuge der Gebietsentwicklung ein Bodenmanagement durchzuführen, das zum Ziel hat, einen möglichst hohen Anteil zukünftigen Aushubmaterials Vorort zu belassen und damit eine Anhebung des gesamten Areals zu bewirkt. Konkret ist dieses Vorgehen mit den entsprechenden Behörden abzustimmen.

-  Öffentlicher Freiraum/Sportflächen
-  Gewässer
-  Plätze
-  Gehölzgruppen/Bäume
-  Privatparzellen
-  Fuß- und Radweg entlang der Itz



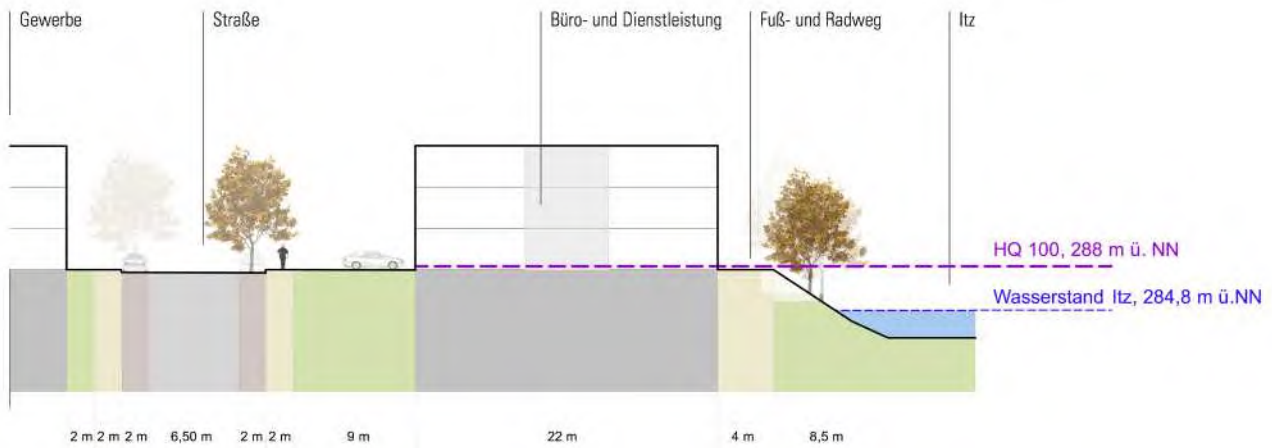


Perspektive Straßenraum mit Blick auf den zentralen Platz Richtung Norden

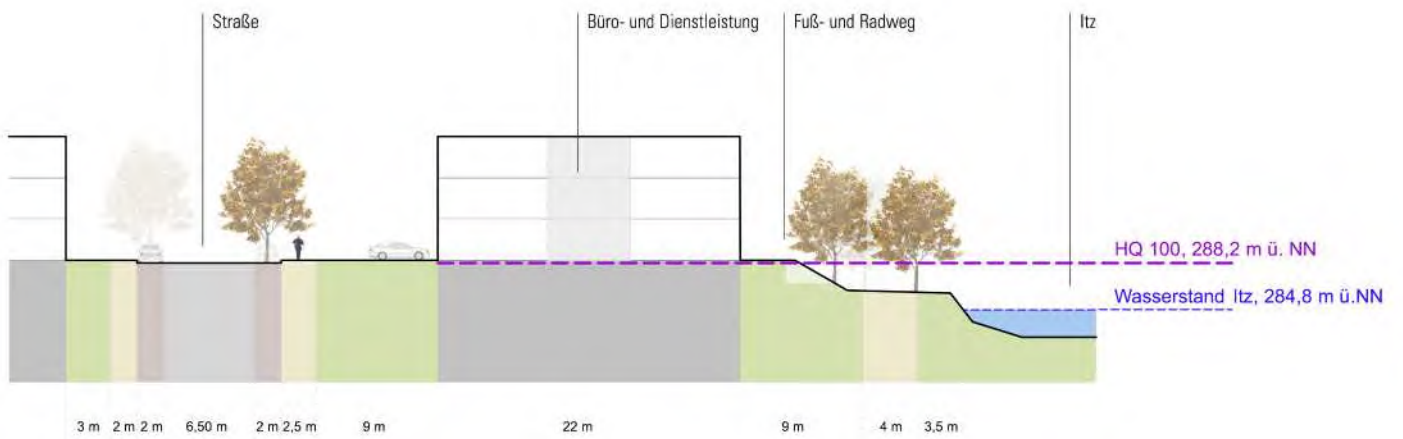


STÄDTEBAULICHES STRUKTURKONZEPT

Freiraumstruktur & öffentlicher Raum



Schnitt 1 - Allee und Uferkante im südlichen Bereich, o.M.



Schnitt 2 - Allee und Uferkante im zentralen Bereich, o.M.

Quelle Hochwasser: <http://www.hnd.bayern.de>
Wasserwirtschaftsamt Kronach, Vorläufige Sicherung des Überschwemmungsgebiets

Erschließung | Kfz, Fuß- & Radwege

Fuß- & Radwegeverknüpfungen Richtung Westen

Zur Vernetzung des Standortes mit der Stadt sind neben den Anknüpfungen nach Norden und Osten auch neue Verbindungen zur Hochschule und den westlichen Wohngebieten wünschenswert.

Verbindung Option Nord

Eine bessere Anbindung an die Hochschule im Norden könnte durch eine höhengleiche Anbindung des Hochschulgeländes zum bestehenden Treppenaufgang zur Frankenbrücke geschehen. Hier können zusätzliche Aufzugstandorte barrierefreie Anbindungen sowohl zur Hochschule als auch zu einem zukünftigen Bahnhofpunkt schaffen.

Verbindung Option Mitte

Eine Verbindung weiter im Süden könnte den neuen Platz an der SÜC-Brücke an das Wohngebiet und die Hochschule im Westen anschließen. Aufgrund der Querung von Bahn und Bundesstraße sind hier allerdings erhebliche Höhen zu überwinden. Bei 6 m Höhe als Anforderung zur höhengleichen Querung der Bahn sowie der Straße erfordert eine barrierefreie Gestaltung eine Rampenlänge von ca. 120 m. Vorgeschlagen wird deshalb eine gewendete Rampe mit insgesamt vier Richtungswechseln im Osten. Im Westen kann die Rampe weiter auslaufen und somit mit drei Richtungswechseln auskommen. Durch

städtischen Besitz im östlichen Bereich entlang der B4 erscheint eine Realisierung grundsätzlich machbar. Die vorgeschlagene Konstruktion bedeutet jedoch einen erheblichen Aufwand und stellt die Frage nach der Kosten-Nutzen-Relation.

Verbindung Option Süd

Die Verbindung Süd am südlichen Gebietseingang wird gegenüber der zentralen Stelle am Boardinghouse und der ehemaligen Stückguthalle präferiert, da hier eine direkte Verknüpfung mit der Samuel-Schmidt-Straße an einen zentralen Erschließungsraum möglich ist und damit eine plausible Anbindung nach Westen geschaffen werden kann. Allerdings gilt es auch hier eine höhengleiche Querung über die Gleise als auch der B4 bei mind. 6 m zu gewährleisten. Eine doppelwendige Rampe mit insgesamt vier Richtungswechseln ist, wie im mittigen Bereich, auf beiden Seiten notwendig. Die Realisierung erscheint, neben der Kosten-Nutzen-Relation, schwierig, da zur Realisierung auf private Flächen zurück gegriffen werden müsste.

Zusammenfassung

Im mittleren als auch südlichen Bereich sind Rampen notwendig um bei 6%iger Steigung die vorgegebene Höhe von ca. 6m zu erreichen. Dies ist notwendig, um die Bahngleise zu queren.

Dabei berücksichtigt sind die notwendigen Zwischenpodeste. Trotz der wünschenswerten Anbindung des neuen Stadtquartiers nach Westen erscheint es fraglich, inwieweit die erforderlichen Bauwerke im Bereich der Rampen aber auch der großen Spannweiten bei der Brücke, unabhängig von den erheblichen Kosten, Akzeptanz bei den Nutzern finden werden. Diese Thematik kann nicht abschließend in einem Rahmenplan beantwortet werden. Die Frage der Akzeptanz bei den Nutzern sollte aber bei zukünftigen, vertiefenden Betrachtungen neben dem Kostenaspekt gleichrangig Berücksichtigung finden.

STÄDTEBAULICHES STRUKTURKONZEPT

Erschließung | Kfz, Fuß- & Radwege

Übersicht

Organisation des Kfz-Verkehrs

Die verkehrliche Erschließung erfolgt über eine zentrale Achse, die im Norden und im Süden an das städtische Hauptverkehrsstraßennetz angebunden ist. Die Anknüpfung im Süden am Knotenpunkt Bamberger Str./Ernst-Faber-Str. erfolgt über eine neue Schwerlastbrücke. Damit kann der Schwerlastverkehr zum Produktionsstandort Ros weitgehend konfliktfrei für das übrige Stadtquartier organisiert werden. Die unmittelbare Zuordnung des Parkhauses zur zentralen Anbindung unterstützt das Ziel zur Vermeidung gebietsfremder Durchgangsverkehre. Ein zweiter Knotenpunkt liegt im Bereich Frankenbrücke/Uferstr./Schlachthofstraße. Dieser Anschlusspunkt ist bereits heute verkehrlich stark belastet. Inwieweit hier zusätzliche Verkehre zukünftig aufgenommen werden können, bedarf einer gesonderten verkehrsplanerischen Untersuchung.

Leistungsfähigkeitsnachweis

Das verkehrliche Grundgerüst wurde in Bezug auf seine grundsätzliche Leistungsfähigkeit begutachtet. Eine Kurzexpertise wurde vom Ingenieurbüro Dr. Brenner durchgeführt. Hierbei wurde ein neuer zusätzlicher Verkehr von ca. 6.900 Kfz-Fahrten pro Tag zu Grunde gelegt. Als ein vorläufiges Ergebnis kann festgestellt werden, dass der Knotenpunkt Bamberger Straße/Ernst-Faber-Straße nur dann als vollwertiger Anschluss leistungsfähig ist, wenn der Knotenpunkt Frankenbrücke/Uferstr./Schlachthofstr. im Norden das Verlassen und Befahren des Gebietes auch zukünftig zulässt. Der Knotenpunkt Frankenbrücke/Uferstr./Schlachthofstr. trägt hierbei zur Entlastung bei und unnötige lange Zufahrtswege innerhalb des Gebietes werden vermieden.* Für eine weitergehende vollständige und fundierte Aussage muss allerdings eine detaillierte Verkehrsuntersuchung für den gesamten Coburger Süden auf der Grundlage des städtebaulichen Strukturkonzeptes erarbeitet werden.

Die lineare Gebietsstruktur unterstützt eine attraktive Erschließung durch den öffentlichen Personennahverkehr. Es werden mind. zwei Bushaltstellen an räuml. Schwerpunkten im Areal vorgeschlagen. Der Platz am Gebietseingang Nord sowie der zentrale Platz sind auf Grund ihrer Frequentierung präferierte Standorte. Bei einer gewünschten engeren räuml. Taktung eignen sich die beiden anderen Plätze als zusätzliche Standorte. Von großer Bedeutung für die zukünftige Gebietserschließung ist die Anbindung an die Bahn. Hierbei eignen sich sowohl der Eingang Nord als auch der Zentralbereich als Standorte für einen neuen Haltepunkt. Ziel der Planung ist es, die Möglichkeiten im Rahmen der Entwick-

Anbindung ÖPNV / Fuß- & Radwege

lung offenzuhalten. Eine neue, zusätzliche Fußgänger- und Radwegebrücke am zentralen Platz bindet den Standort in das städtische Fuß- und Fahrradwegnetz ein. Eine attraktive Verbindung zur Innenstadt über den Rosengarten erfordert allerdings zukünftig auch eine entsprechende Gestaltung der Karchestraße. Innerhalb des neuen Stadtquartiers wird der zentrale Radweg an das Itzufer verlegt. Er verläuft zukünftig zwischen der zur Reaktivierung vorgeschlagenen SÜC-Brücke und der neuen Schwerlastverkehrsbrücke. Die Anbindung des Sonntagsanger erfolgt über die auszubauende Schlachthofstraße. Die Anbindung nach Norden zum Mühlendamms erfolgt über die Uferstraße bzw. die bestehende Schlachthofbrücke.

*Rahmenplan Coburg, Leistungsfähigkeitsberechnung an Knotenpunkten. Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft für Verkehrs- und Straßenwesen, Aalen. Dipl.-Ing Ulrich Noßwitz, Leiter Fachbereich Verkehrsplanung

lung offenzuhalten. Eine neue, zusätzliche Fußgänger- und Radwegebrücke am zentralen Platz bindet den Standort in das städtische Fuß- und Fahrradwegnetz ein. Eine attraktive Verbindung zur Innenstadt über den Rosengarten erfordert allerdings zukünftig auch eine entsprechende Gestaltung der Karchestraße. Innerhalb des neuen Stadtquartiers wird der zentrale Radweg an das Itzufer verlegt. Er verläuft zukünftig zwischen der zur Reaktivierung vorgeschlagenen SÜC-Brücke und der neuen Schwerlastverkehrsbrücke. Die Anbindung des Sonntagsanger erfolgt über die auszubauende Schlachthofstraße. Die Anbindung nach Norden zum Mühlendamms erfolgt über die Uferstraße bzw. die bestehende Schlachthofbrücke.

-  Platzflächen
-  Radweg entlang der Itz
-  Vorschlag Reaktivierung SÜC-Brücke
-  Neue Fuß- und Radwegebrücke
-  Zentrale Kfz-Erschließung Planungsgebiet
-  1 Schlachthofbrücke
-  2 Neue Schwerlastbrücke
-  Anbindung Schwerlastverkehr Fa. Ros
-  Anschlusspunkte Kfz
-  Optionale Bahnhaltstellen
-  Optionale Bushaltstellen
-  Best. Bushaltstellen
-  Fußläufige Anbindung Umgebung
-  Radwegeanbindung Umgebung
-  Bahnverbindung



STÄDTEBAULICHES STRUKTURKONZEPT

Erschließung | Potenziale des ruhenden Verkehrs

Ein städtebaulicher Strukturplan erlaubt auf Grund seiner begrenzten Detailschärfe keine detaillierten Aussagen zum Stellplatzbedarf.

Dennoch erlaubt eine grobe Bemessung zukünftiger Anforderungen an das Stellplatzangebot Aussagen zur Leistungsfähigkeit der geplanten städtebaulichen Struktur. Das städtebauliche Strukturkonzept zeigt Stellplatzpotenziale an folgenden Standorten:

Öffentliche Parkplätze

Grundsätzlich bietet der Straßenraum Möglichkeiten zum Längsparken unter Bäumen mit ca. 90 Stellplätzen.

Größere Stellplatzflächen können verträglich auf neuen Parkplätzen entwickelt werden. Parkplatz Mitte bietet Potenzial von etwa 60 Stellplätzen, Parkplatz Süd, am Boardinghouse von ca. 70. Stellplätzen. Besucherstellplätze können in geringer Zahl auf den einzelnen Plätzen eingebunden werden. Insgesamt lassen sich so nochmals 50 Parkplätze erreichen.

Der öffentliche Raum bietet somit insgesamt ca. 270 Stellplätze für Besucher möglicher Veranstaltungen in der ehem. Stückguthalle, den kulturellen Einrichtungen im Norden als auch für die dort ansässigen Firmen und Institute sowie Hochschuleinrichtungen.

Parken auf Privatparzelle

Parken auf dem Grundstück ist ein weiterer Baustein im Parkierungskonzept. Das Parken westlich der Erschließungsstraße kann hierbei in einer Tiefgarage oder ebenerdig zwischen Gebäude und Bahnfläche bzw. unter einer aufgeständerten Bebauung organisiert werden.

Für den östlichen Bereich bietet sich Parken im Bauzwischenbereich nur an, wenn gestalterisch eine Lösung größtmöglicher Durchgrünung realisiert werden kann und der Gedanke der grünen Fuge zwischen den Gebäuden uneinträchtigt bleibt. Ein entsprechendes Stellplatzangebot kann hier deshalb ohne zentrales Parkhaus nur durch Parken unter den Gebäuden erreicht werden. Dazu wird allerdings ein Geschoss nicht ausreichend sein. Deshalb wird im städtebaulichen Strukturkonzept auch die Einbindung eines zweiten Parkhauses vertiefend untersucht.

Zentrales Parkhaus

Die städtebauliche Grundstruktur erlaubt die Einbindung eines Parkhauses mit ca. 57 Stellplätzen pro Geschosß nördlich des zentralen Platzes. Gerahmt durch Büronutzung zum Platz kann hier eine verträgliche Platzkante geschaffen werden. Damit könnten auch Stellplatzangebote für die Solitärbebauung an der Itz als auch für Veranstaltungen in der ehem. Stückguthalle zur Verfügung gestellt werden.

Parkregal

Verbunden mit der Idee einer städtebaulichen Markierung der Stadtzufahrt an der Frankenbrücke, ließe sich hier, unabhängig von der Frage einer wirtschaftlichen Realisierbarkeit, ein Parkregal mit automatischem Parksystem umsetzen. Durch seine städtebauliche Ausformulierung als Hochpunkt könnte dies bei einer Höhe von acht Geschossen ca. 200 zusätzliche Stellplätze auf dem Areal anbieten.

-  Stellplatzflächen, Rasenfugenpflaster
-  Parken im Straßenraum
-  Parken am Platz
-  Parken Privatparzelle
-  Zentrales Parkhaus
-  Parkhaus/Parkdeck im Süden



STÄDTEBAULICHES STRUKTURKONZEPT

Kennwerte

Parzellengrößen

Die Parzellengrößen im zentralen Bereich liegen zwischen 1.500 m² und 3.900 m². Das Boardinghouse mit der Stückguthalle hat eine zusammenhängende Parzelle von ca. 5.000 m². Insgesamt ergibt sich eine Gesamtfläche der Grundstücke von ca. 54.800 m².

Geschossigkeit

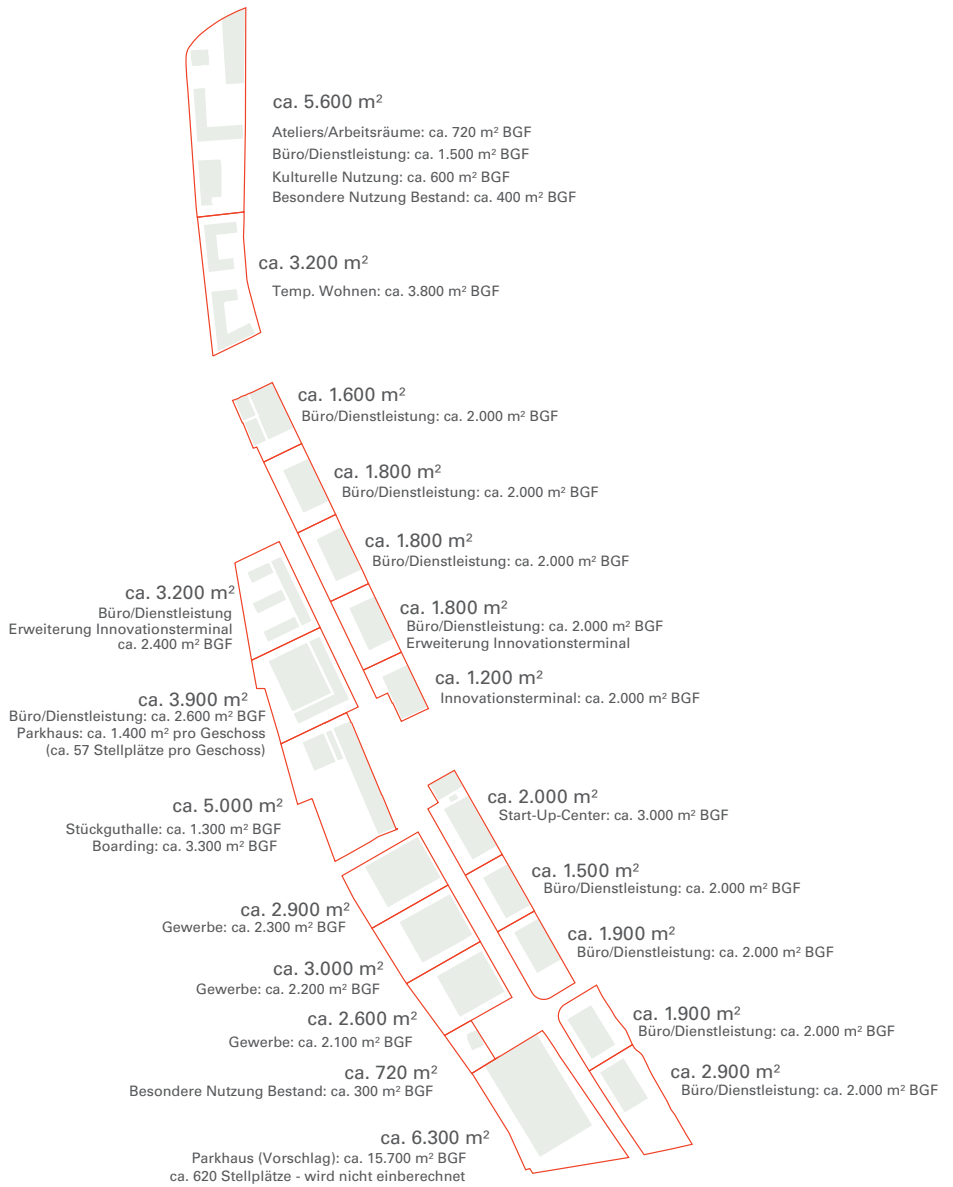
Ausgehend von der im Strukturkonzept erläuterten Geschossigkeit wird in der Berechnung der städtebaulichen Kennwerte von einer weitgehend dreigeschossigen Bebauung mit Hochpunkten am Gebietseingang Nord und dem zentralen Platz ausgegangen.

Städtebauliche Kennwerte

Es wird von einer exemplarischen Variante ausgegangen. Hierbei wird eine Bruttogrundfläche der Gebäude (BGF) von ca. 67.200 m² erreicht, was eine Nutzfläche von etwa 50.400 m² ergibt. Die überbaute Fläche beträgt ca. 26.800 m², die Gesamtfläche der Grundstücke ca. 54.800 m². Dies entspricht für das Gesamtgebiet einer durchschnittliche Geschossflächenzahl (GFZ) von ca. 1,2 und eine Grundflächenzahl (GRZ) von ca. 0,5. Dies entspricht den Vorgaben eines Mischgebiets.

Stellplatzbedarf

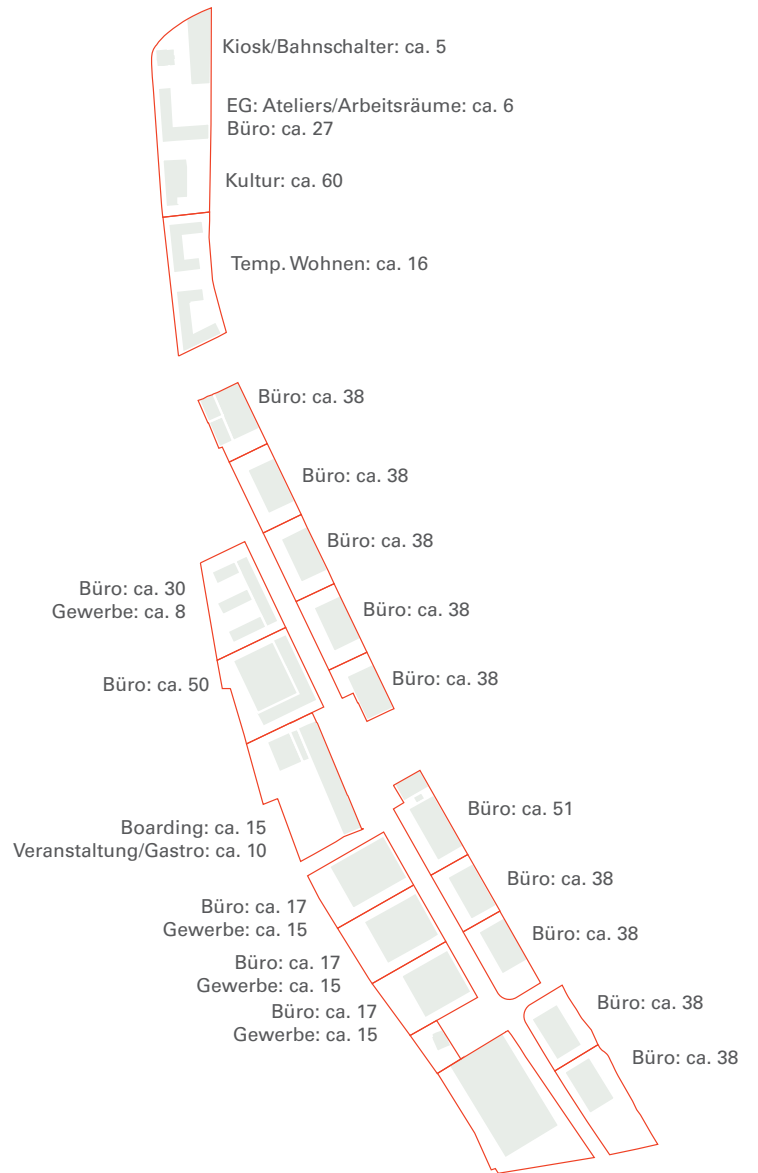
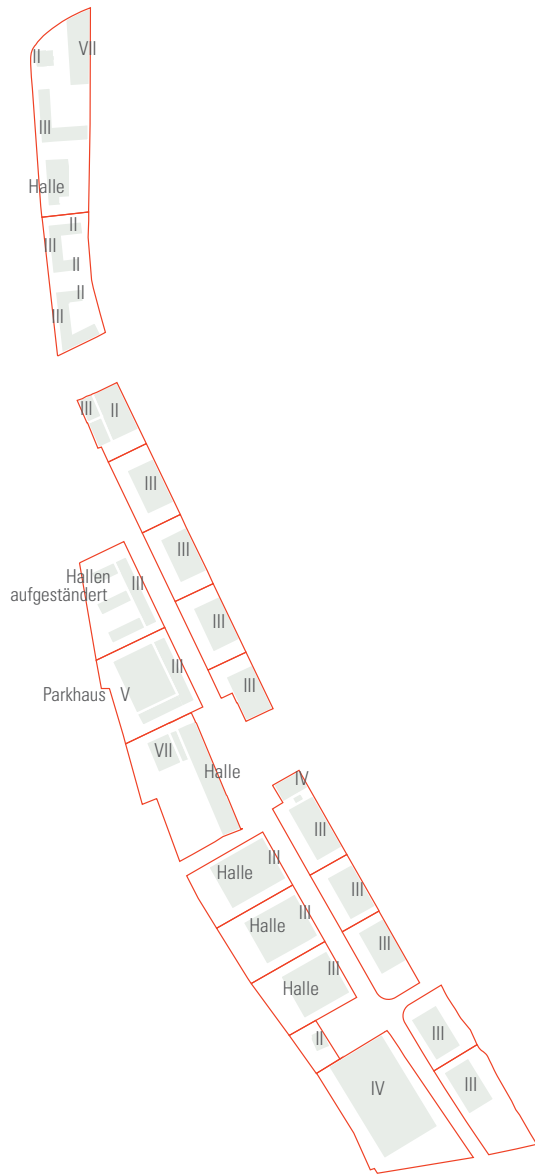
Der voraussichtliche Stellplatzbedarf wurde als grobe Schätzung auf Grundlage der GASTellV, BY 2001 bestimmt.



Parzellengrößen mit Bruttogeschossfläche (BGF)

Gesamt:	ca. 54.800 m ² Grundstücke
	ca. 67.200 m ² BGF
	ca. 50.400 m ² Nutzfläche (NF)
	ca. 1,2 GFZ
	ca. 0,5 GRZ





Geschossigkeit

Stellplatzbedarf Gesamt:	ca. 715
Kultur/Arbeitsräume/Bahnschalter Nord:	ca. 71
Temporäres Wohnen:	ca. 16
Boarding House/Stückguthalle:	ca. 25
Büro/Dienstleistung:	ca. 550
Gewerbe:	ca. 53

STÄDTEBAULICHES STRUKTURKONZEPT

Entwicklungsoptionen ruhender Verkehr

Zur Überprüfung der Leistungsfähigkeit des städtebaulichen Grundgerüsts wurden auf der Grundlage der einzelnen Nutzungsbausteine und dem damit verbundenen Stellplatzbedarf grundsätzliche Möglichkeiten der Stellplatzorganisation überprüft. Der Bedarf liegt bei ca. 715 Stellplätzen.

Es wird davon ausgegangen, dass für die Einrichtungen des Gebietseingangs Nord, für die Stückguthalle als Veranstaltungszentrum sowie für das Boardinghouse Stellplätze auf den Parkplätzen Mitte und Süd sowie im öffentlichen Raum bereit gestellt werden können. Für die Bebauung westlich des Straßenraumes kann der Stellplatzbedarf durch ebenerdiges Parken z.T. unter den Gebäuden oder in Tiefgaragen gedeckt werden. Für den Büro- und Dienstleistungstreifen östlich der Straße sind hier zwei Optionen dargestellt.

Option 1 wird in diesem Zusammenhang empfohlen. Die Option zeigt eine Verlagerung in das Parkhaus am Platz als zentrales Stellplatzangebot. Hierzu sind insgesamt 5 Parkgeschosse erforderlich. Option 2 zeigt eine Lösung auf der privaten Parzelle mit Parken in einem Sockelgeschoss. Hiermit kann allerdings nur ein Teil des Bedarfs gedeckt werden, sodass ebenfalls, wenn auch in geringerem Umfang, Stellplätze im Parkhaus angeboten werden müssten.

Option 1 - Stellplatzbilanz

Bürostreifen entlang Itz mit Besucherparken vor Bürobauten (III), Verlagerung Parken Parkhaus am Platz

• Stellplätze Öffentliche Plätze:	ca. 50
• Stellplätze Straßenraum:	ca. 90
• Stellplätze Boarding / Stückguthalle:	ca. 70
• Stellplätze temp. Wohnen / Kultur:	ca. 40
• Stellplätze Parkplatz „Eckgrundstück“:	ca. 60
• Stellplätze „Bürostreifen“:	ca. 99
• Stellplätze Gewerbe:	ca. 84
• Stellplätze Parkhaus:	ca. 285
<hr/>	
• Gesamt:	ca. 780

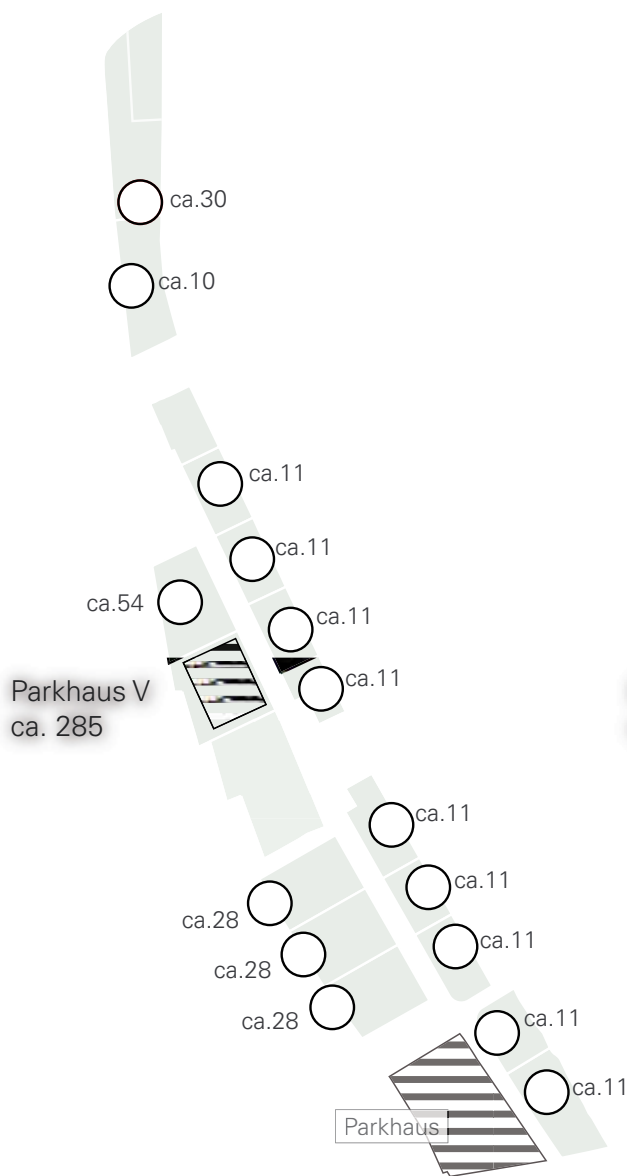
Optionale Parkpalette Nord mit ca. 200 Stellplätzen nicht mit einberechnet

Option 2 - Stellplatzbilanz

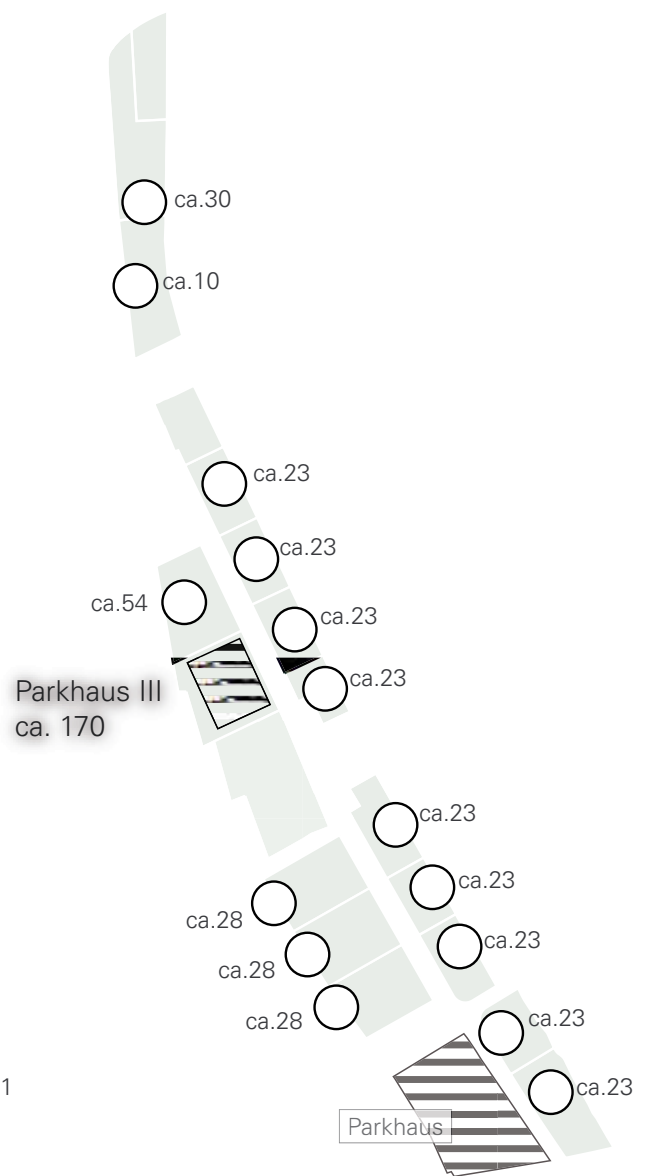
Bürostreifen entlang Itz mit Parken im Sockelgeschoss (III +Sockel) - Verlagerung in Parkhaus am Platz

• Stellplätze Öffentliche Plätze:	ca. 50
• Stellplätze Straßenraum:	ca. 90
• Stellplätze Boarding / Stückguthalle:	ca. 70
• Stellplätze temp. Wohnen / Kultur:	ca. 40
• Stellplätze Parkplatz „Eckgrundstück“:	ca. 60
• Stellplätze „Bürostreifen“:	ca. 207
• Stellplätze Gewerbe:	ca. 84
• Stellplätze Parkhaus:	ca. 170
<hr/>	
• Gesamt:	ca. 767

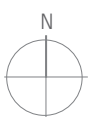
Optionale Parkpalette Nord mit ca. 200 Stellplätzen nicht mit einberechnet



Option 1 - Vorzugsvariante



Option 2



o.M.

○ private Stellplätze







**Vertiefung
Einzelbereiche**

7

Hochschule & Kultur, Vertiefungsbereich Nord
Zentraler Platz, Vertiefungsbereich Mitte

VERTIEFUNG EINZELBEREICHE

Hochschule & Kultur, Vertiefungsbereich Nord

Variante 1

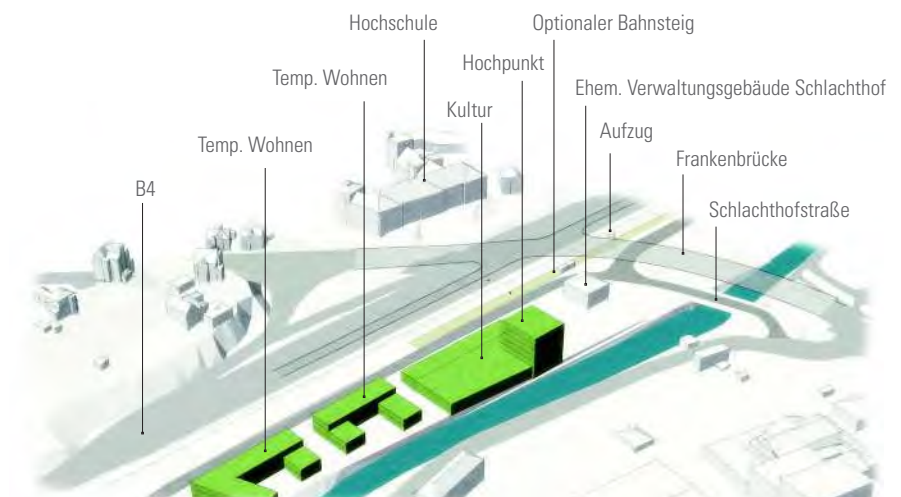
Im Folgendem wurden Entwurfsvarianten für den Vertiefungsbereich Nord als auch für den zentralen Bereich erarbeitet. Verschiedenste städtebauliche Lösungen sind hierbei auf dem stabilen formulierten Grundgerüst möglich. Die Vertiefung ist hierbei ein allgemeiner Ansatz, der aufzeigen soll, dass unterschiedlichste Entwicklungen bzw. Lösungen in Abhängigkeit von noch zu definierenden Prämissen möglich sind. Eine Favorisierung kann erst nach Festsetzung einer Nutzung erfolgen.

Vertiefungsbereich Nord-Variante 1

Der öffentliche Raum wird dominiert vom ehemaligen Verwaltungsgebäude, welches sich als Solitär repräsentativ im Mittelpunkt des neuen Platzes befindet. Der Platz gliedert sich in zwei Bereiche. Der nördliche Teil dient als Stellplatzfläche, während der südliche Teil als Aufenthaltsbereich mit Sitzstufen der Itz zugewandt ist.

Im südlichen Anschluss an den Platz bildet ein Büro-/ Dienstleistungsgebäude einen Hochpunkt aus, der den Gebietseingang weithin sichtbar macht und den Platz nach Süden hin abschließt.

Die denkmalgeschützte Fassade des ehemaligen Schlachthofs wird in den Neubau einer Veranstaltungshalle integriert, die um den Büro-/Dienstleistungshochpunkt entstehen soll.



Hochschule & Kultur, Vertiefungsbereich Nord

Variante 2

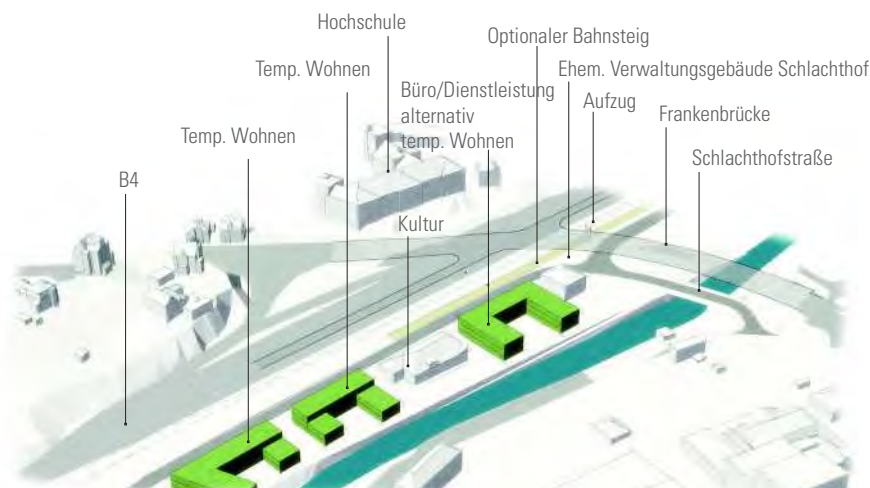


Vertiefungsbereich Nord-Variante 2

In Variante 2 entsteht ein neuer Baukörper südlich des ehemaligen Verwaltungsgebäudes. In seiner Ausformulierung ist er an den südlichen Gebäuden, die für temporäres Wohnen bestimmt sind, orientiert: Die offene Blockbebauung mit Innenhof wendet sich der ltz zu, wodurch der Lärm der Bahngleise und der B4 abgeschirmt wird.

Das Schlachthofgebäude mit denkmalgeschützter Fassade wird erhalten. Durch Umnutzung soll das Gebäude zukünftig für kulturelle Nutzungen zur Verfügung stehen.

Durch den neuen Baukörper nördlich davon gestaltet sich der öffentliche Raum geringer dimensioniert als in Variante 1. Der Schwerpunkt des Platzes liegt östlich des ehemaligen Verwaltungsgebäudes und ist zur ltz orientiert. Parkflächen befinden sich weiterhin im Norden an der Schlachthofstraße.



VERTIEFUNG EINZELBEREICHE

Hochschule & Kultur, Vertiefungsbereich Nord

Variante 3

Vertiefungsbereich Nord-Variante 3

Der Erhalt der ortsbildprägenden Schlachthofhalle entlang der Itz schafft eine gänzlich andere Wahrnehmbarkeit des Platzes als die zwei vorangegangenen Varianten.

Der Erhalt der Halle bzw. die Aufstockung oder der Neubau markieren eine prägnante Eingangssituation in das Areal. Der Platz wird durch die Halle gefasst und wirkt nicht mehr so durchlässig. Allerdings mindert das Gebäude die Wahrnehmbarkeit der Itz. Der Platz orientiert sich Richtung Westen und damit zu den Bahngleisen und der B4.

Eine Orientierung zur Itz erfolgt im privaten Bereich durch Hofsituationen der Gebäude im südlichen Anschluss an den Platz und sich dazwischen befindliche Grünfugen.



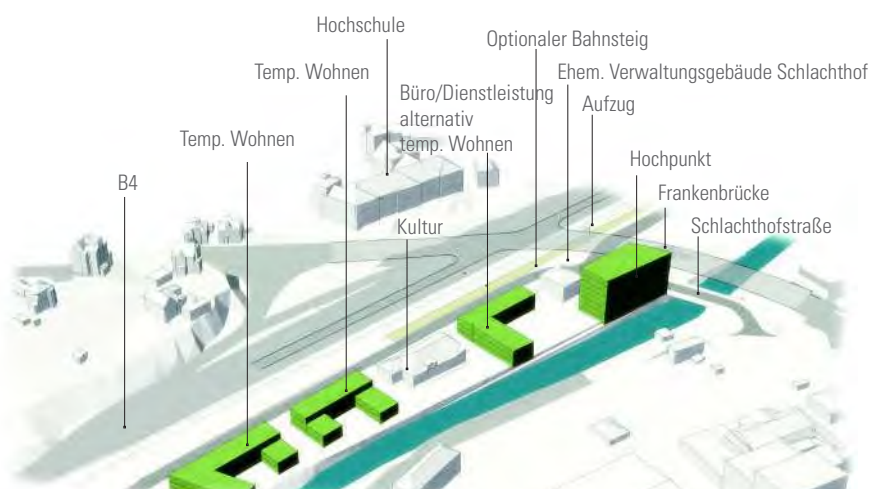
Hochschule & Kultur, Vertiefungsbereich Nord

Variante 4



Vertiefungsbereich Nord-Variante 4

Ein Baukörper als Hochpunkt markiert den Eingang in das Areal. Seine Ausprägung orientiert sich an der bestehenden Schlachthofhalle, ist allerdings in seiner Länge reduziert, so dass im südlichen Anschluss Zugang und Erlebbarkeit der Itz gewährleistet werden. Als Nutzung wäre neben Büronutzung auch ein Multiparker denkbar, der über den Bedarf hinaus den Stellplatzbedarf abdecken könnte (ca. 200 Stellplätze bei 7 Etagen). Die Wahrnehmung und Erlebbarkeit des Platzes würde so nicht durch ebenerdiges Parken beeinträchtigt. Das Gebäude mit der denkmalgeschützten Fassade bleibt komplett erhalten und kann zukünftig für kulturelle Zwecke genutzt werden. Ein neuer Baukörper nördlich davon gliedert den Platz. Mögliche Nutzungen stellen studentische Arbeitsräume im Erdgeschoss und Büronutzung in den oberen Etagen dar. Variante 4 weist die differenziertesten Möglichkeiten zur Neukonzeption des Gebietseingangs Nord auf: Der nördliche Freiraum um das ehemalige Verwaltungsgebäude ist dabei dem möglichen neuen Bahnhofsteig zugewandt, während der südliche Platzbereich von einem Baukörper vom Straßenlärm geschützt und der Itz zugewandt wäre und einen ruhigeren Platzabschnitt schaffen würde. Durch die Bebauung wäre der öffentliche Raum zweigeteilt und gut dimensioniert, atmosphärisch in einen belebten „Verkehrsraum“ und einen ruhigen „Erholungsraum“ an der Itz getrennt.



VERTIEFUNG EINZELBEREICHE

Zentraler Platz, Vertiefungsbereich Mitte Variante 1

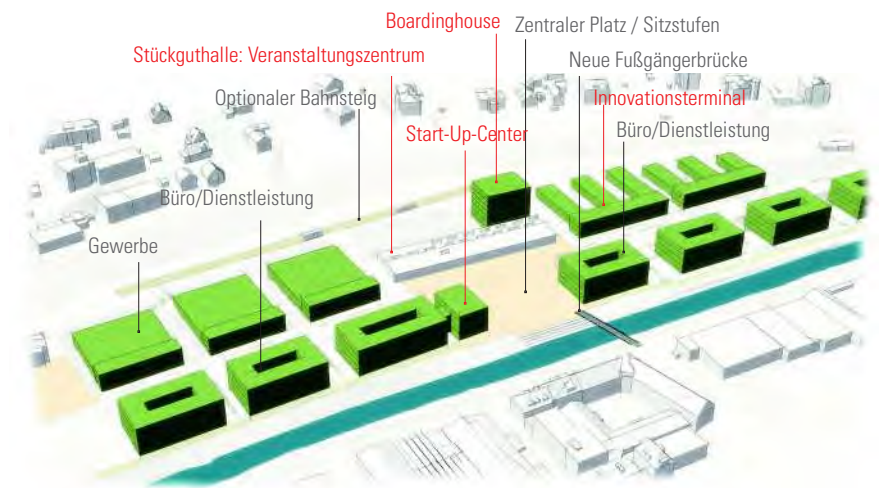
Vertiefungsbereich Mitte-Variante 1

Nutzungen mit großer Außenwirkung gruppieren sich um den zentralen Platz. Sie sind in der Lage den Platz zu beleben und als Zentrum des Gebiets auszuweisen. Eine optionale Bahnhaltestelle kann weiter zur Bedeutung des Bereichs beitragen.

Der zentrale Platz bezieht seine zukünftige Atmosphäre wesentlich über die kräftige Raumkante der ehem. Stückguthalle. Diese erhält durch ihre neuen Funktionen als Ort für Tagung, Veranstaltung und Gastronomie eine zentrale Bedeutung. Ein Boardinghouse als Hochpunkt entsteht und steigert die Fernwirkung des Areals.

Nördlich davon entsteht ein Innovationsterminal mit abschnittswisen Erweiterungsmöglichkeiten. Am südöstlichen Rand ragt der Kopfbau eines Start-Up-Centers in den Platzbereich hinein.

Die zentrale Erschließungsstraße des Gebiets ist durch Grünfügen zwischen den Solitären an die Itz und den uferbegleitenden Fuß- und Radweg angebunden.



Zentraler Platz, Vertiefungsbereich Mitte Variante 2

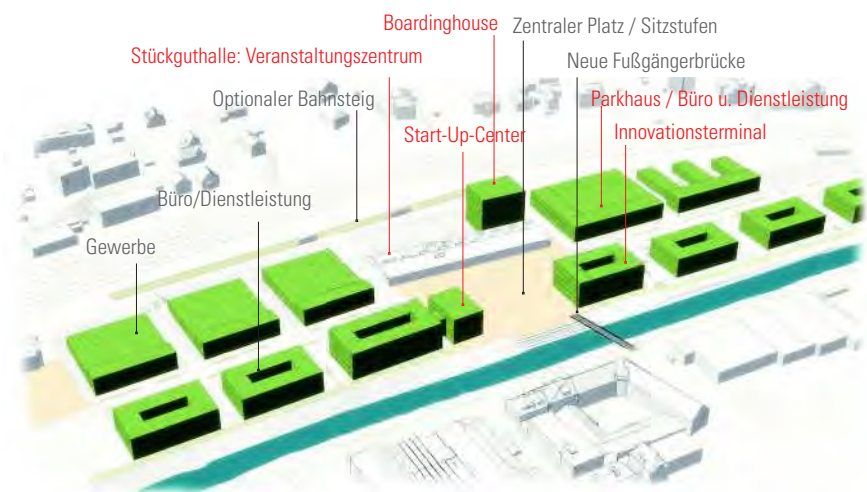


Vertiefungsbereich Mitte -Variante 2

Wesentliche Unterschiede in Variante 2 sind die veränderte Positionierung des Innovationsterminals und die dadurch ermöglichte Errichtung eines Parkhauses zur Deckung des Stellplatzbedarfs.

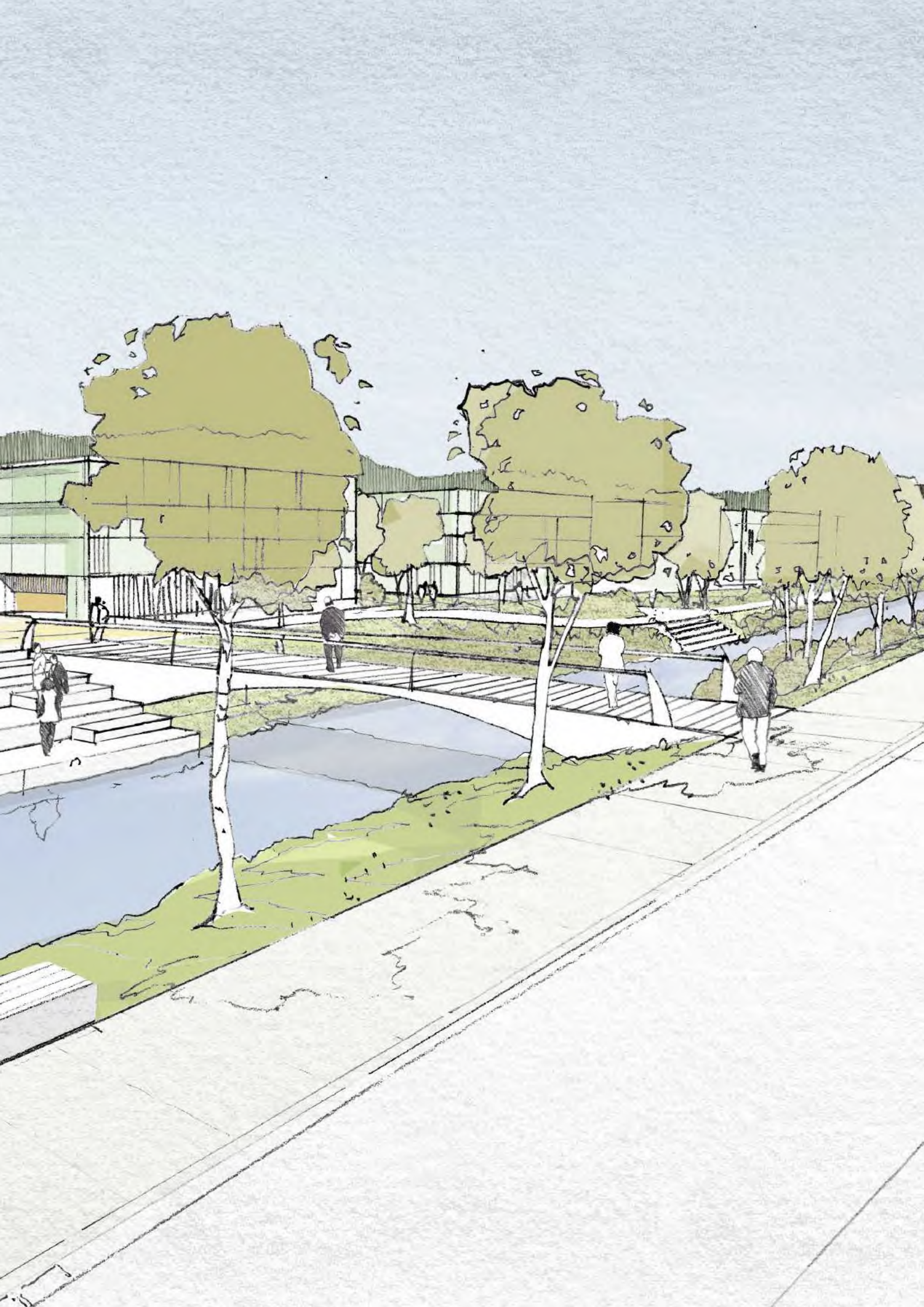
Das Innovationsterminal befindet sich direkt am zentralen Platz und präsentiert sich damit öffentlichkeitswirksamer. Expansionsmöglichkeiten stehen mit dem nördlichen Solitär bzw. weiterhin der in Variante 1 aufgezeigten Fläche zur Verfügung.

Ein Parkhaus an der Stelle nördlich des Veranstaltungszentrums ist in der Lage, den Stellplatzbedarf der Institutsbauten entlang der Itz zu decken. Die Schaffung von ca. 57 Stellplätzen pro Geschoss wären möglich. Durch einen Bürotrakt zur Straße hin gefasst, kann das Parkhaus städtebaulich gut in die umgebende Struktur integriert werden.



Bezüglich der zentralen Parkmöglichkeit durch das Parkhaus und die damit mögliche Entlastung der Institutsbauten im Rahmen der notwendigen Stellplatzflächen ist Variante 2 dem Vorzug zu geben. Dies wird weiterhin durch eine gute städtebauliche Einbindung des Parkhauses unterstützt.







Handlungsprogramm

8

Rahmenplan
Entwicklungsabschnitte

HANDLUNGSPROGRAMM

Rahmenplan

Der Rahmenplan

verdichtet die Ziele des städtebaulichen Strukturkonzepts und der einzelnen Vertiefungsstudien zu grundsätzlichen Planungshinweisen für die zukünftige Entwicklung. Er stellt die Grundprinzipien der Nutzungsverteilung sowie der räumlichen Organisation und der Gestaltung dar.

Der öffentliche Raum

Das Grundgerüst des öffentlichen Raumes setzt sich aus einer Abfolge von Straßen und Plätzen zusammen. Eine zentrale Allee als Erschließungsrückgrat prägt mit beidseitigem Längsparken einen urbanen Charakter des neuen Stadtquartiers. Plätze in anspruchsvoller Gestaltung rhythmisieren den Raum und bilden als attraktive Aufenthaltsorte die räumliche Verbindung zum angrenzenden Stadtgefüge und ermöglichen direkte Blickbeziehungen zum Wasser. Mit der Aufwertung der Uferstraße entsteht an der östlichen Seite ein attraktiver Gebietsrand.

Die Bebauung

Die Bebauung zeigt mit einer hochwertigen Gestaltung Gesicht zur Straße als öffentlichem Raum und prägt damit eine attraktive Standortadresse. Die Höhenentwicklung zur Bahn wird auf 3 Vollgeschosse begrenzt. Zur Itz sind 3-4 Vollgeschosse möglich. Zur räumlichen Markierung des zentralen Platzes sollte hier die Bebauung zwingend 4 Vollgeschosse umfassen. Zur Itz

bzw. zur Uferstraße sind die Fassaden als Vorderseiten zu gestalten. Zentrale Bestandsgebäude sind in die städtebauliche Struktur zu integrieren und mit neuer Nutzung zu reaktivieren.

Grün und Freiflächen

Bäume im Straßenraum und auf den Plätzen prägen die Grünstruktur. Der Bereich zwischen Straße und Itz sollte als grüner, privater Freiraum eine räumliche Verbindung zum Fluss und Blickbeziehungen gewährleisten. Eine intensive Randeingrünung zur Bahn wertet als grüne Kante den südlichen Stadteingang auf.

Erschließung und Verkehr

Der Rahmenplan schafft die Voraussetzung für eine Reduzierung des motorisierten Verkehrs durch eine Aufwertung der Verbindungen für Fußgänger und Radfahrer sowie durch Stärkung des ÖPNV. Ein engmaschiges Netz von Fuß- und Fahrradwegen verbindet das neue Quartier mit der Stadt und erschließt längs der Itz bisher unzugängliche Räume. Die Verbesserung der Verbindung zur Hochschule und zu den westlichen Wohnquartieren ist als Option weiter zu verfolgen. Die Anbindung für den motorisierten Verkehr erfolgt über die Schlachthofstraße und die Ernst-Faber-Straße.

Nutzungsverteilung

Die Nutzungsverteilung folgt dem Prinzip zunehmender gewerblicher Nut-

zungsanteile nach Süden. Kulturelle Nutzungen stärken die Attraktivität des Quartiers im Norden und am zentralen Platz. Hier findet sich auch der Schwerpunkt innovativer, adressbildender Nutzungsbausteine.

	Zu erhaltende Gebäude
	Gebäudevorderseiten
	Hochpunkte
	4 Geschosse
	3 - 4 Geschosse
	3 Geschosse
	Parkhaus/Parkdeck
	Stellplatzflächen
	Private Freiflächen (Grünfugen)
	Kfz-Erschließung (Allee), mit beidseitigem Längsparken
	Aufwertung Uferstraße
	Platz
	Grüne Kante Bahngleise
	Öffnung zentraler Uferbereiche Aufenthaltsbereiche
	Aufhaltungspunkte entlang Itz
	Verlegung Radweg entlang Itz
	Fuß- & Radweegeanbindungen Innenstadt
	Fuß- & Radweegeanbindungen Westen
	Option Verbindungen nach Westen
	Brücken
	Bahnhaltestelle Option
	Überprüfung Leistungsfähigkeit Knotenpunkte

Option
Bahnhalttepunkt Nord

1

DB

Option Verbindung
Hochschule - Frankenbrücke

2

Option Verbindung
Hochschule - Mitte

DB

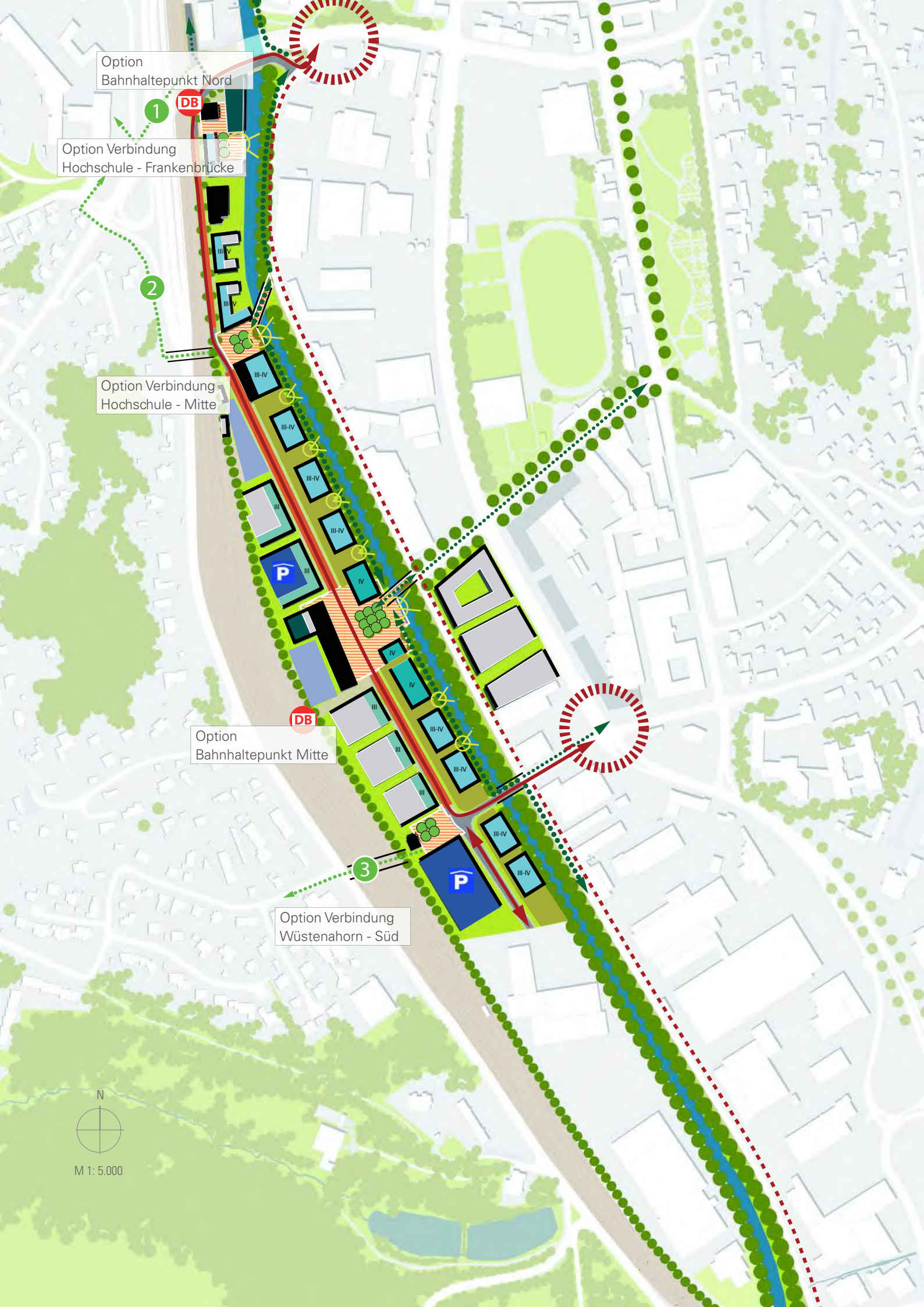
Option
Bahnhalttepunkt Mitte

3

Option Verbindung
Wüstenahorn - Süd



M 1: 5.000



HANDLUNGSPROGRAMM

Entwicklungsabschnitte

Das städtebauliche Grundgerüst bietet eine Bandbreite unterschiedlicher Baustufen. Dennoch sollte bei der Gebietsentwicklung Sorge dafür getragen werden, dass einerseits frühzeitig eine Adressbildung erfolgt, andererseits aber auch erforderliche Erschließungen realisiert werden. Dementsprechend erscheinen folgende Abschnitte sinnvoll:

Phase 1

Bau der südlichen Brücke an der Ernst-Faber-Straße als Haupteerschließung in das Quartier und Zufahrt für die Fa. Ros. Bau des neuen Parkhauses und Gestaltung des angrenzenden Platzbereichs. Realisierung der Verbindungsstraße zum zentralen Platz. Gestaltung des zentralen Bereichs um die Stückguthalle mit einem neuen Platz und Realisierung der neuen Fußgänger- und Fahrradfahrerbrücke. Öffnung des Raumes zur Itz und Entwicklung der ersten Bausteine Start-Up-Center, Innovationsterminal, Veranstaltungshalle, Boardinghouse. Die Gebäude am nördlichen Gebietseingang können in dieser Phase für studentische Nutzungen und Künstlerateliers zwischengenutzt werden.

Phase 2

Gestaltung des nördlichen Gebietszugangs mit der Realisierung des Platzes mit Anbindung des öffentlichen Rau-

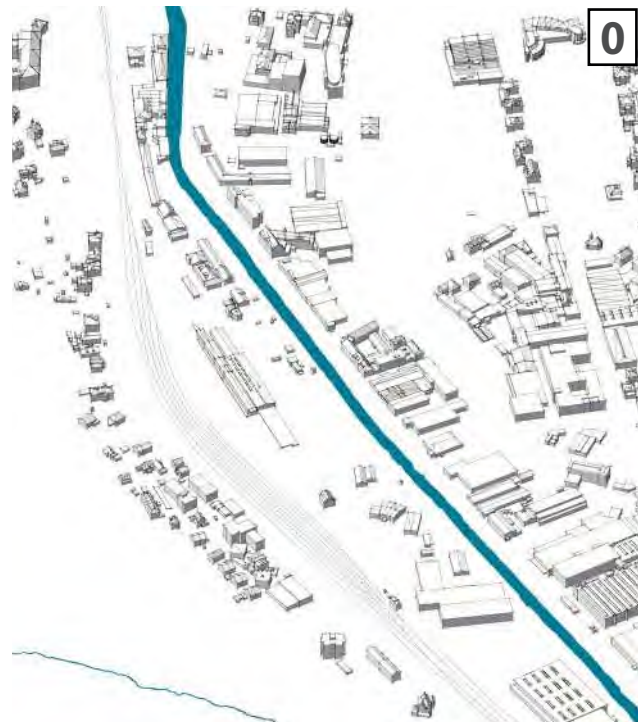
mes an die Itz. Ansiedlung der kulturellen Nutzungen. Renovierung des Verwaltungsgebäudes Schlachthof. Bau der Straßenverbindung nach Süden und Anschluss an den zentralen Platz. Ansiedlung einzelner Gewerbebetriebe im Süden beidseits der Hauptachse.

Phase 3

Gestaltung des Platzes an der SÜC-Brücke. Anschluss des neuen Fahrradwegs entlang des Itz an die beiden Plätze. Sukzessive Ansiedlung der Wissenschafts- und Forschungsnutzungen.

Phase 4

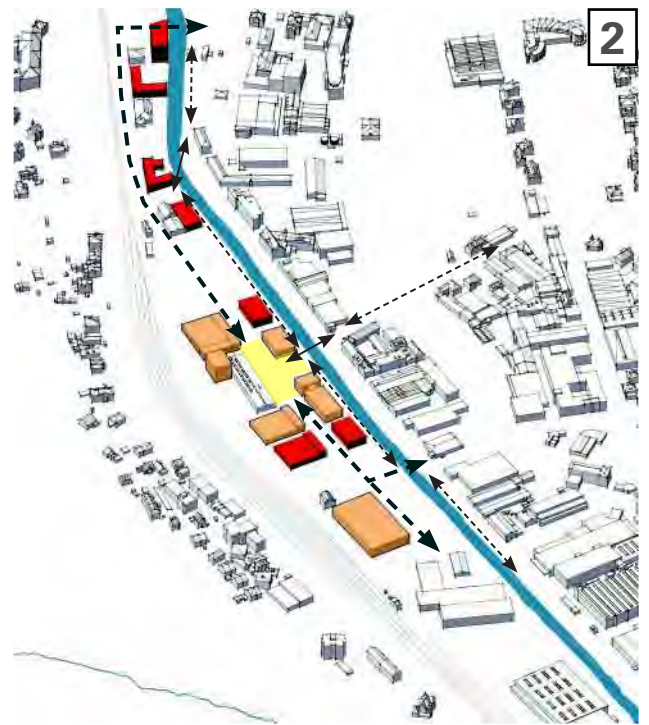
Die letzte Phase zeigt eine notwendige städtebauliche Entwicklung der Bamberger Straße. Hier wird die Aufwertung des öffentlichen Raumes vom Areal weiter Richtung Innenstadt entlang der Karchestraße getragen und somit eine gestalterisch attraktive Anbindung an das Gebiet umgesetzt.



Bestand



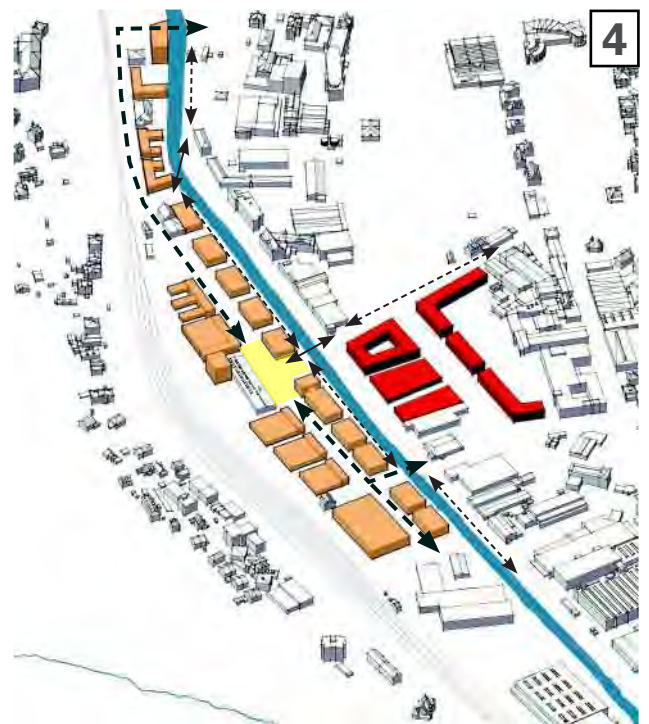
Phase 1: Entwicklung der Mitte



Phase 2: Wachsen nach außen / Fassung der Plätze



Phase 3: Finale Entwicklung Areal



Phase 4: Städtebauliche Entwicklung Bamberger Straße

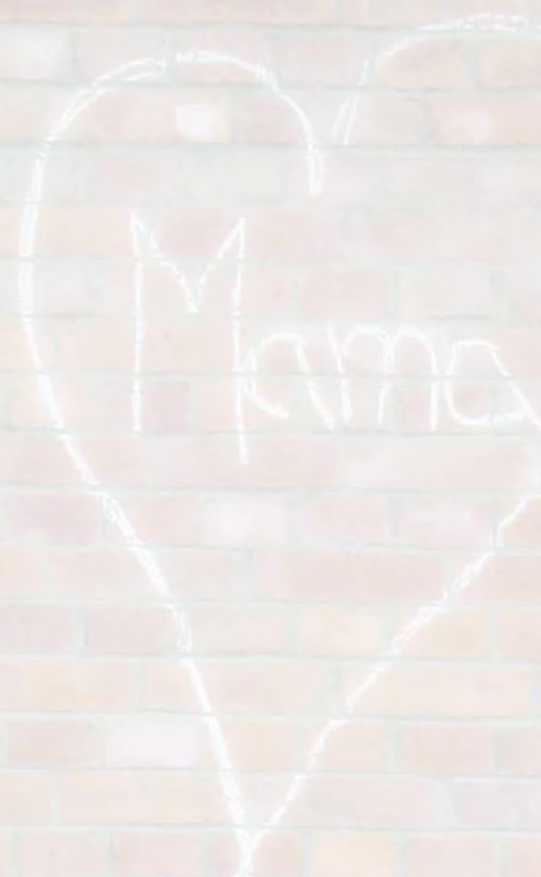
Güter=AUS

Ton &

**Erste
Kostenorientierung**

9

gabe



Öffentlicher Raum
Brückenverbindungen
Entwässerung/Abwasser
Altlasten/Abbruch
Gesamtübersicht

ERSTE KOSTENORIENTIERUNG

Öffentlicher Raum | Brückenverbindungen | Entwässerung/Abwasser

Kostenannahme öffentlicher Raum

• Plätze:	ca. 2.418.000 Euro
• Straßenraum:	ca. 1.990.000 Euro
• Stellplatzflächen:	ca. 518.000 Euro
• Uferbereich/Freiflächen:	ca. 559.000 Euro

• **Gesamt:** **ca. 5.485.000 Euro (brutto)**

Kostenannahme nach BKI Objektdaten Freianlagen - F3, -F4, -F5
BKI Baukosteninformationszentrum, Stuttgart 2006/2009/2012

Kostenannahme Brückenverbindungen

• PKW - Brücke (in Verlängerung Ernst-Faber-Straße): (3.000 €/m ² zweispurig/inkl. Linksabbieger, breiter Fuß- u. Radweg)	ca. 1.700.000 Euro
• Fuß- und Radbrücke zentraler Platz: (2.500 €/m ² mind. 5 m Breite für Fuß- u. Radweg)	ca. 400.000 Euro

• **Gesamt:** **ca. 2.100.000 Euro (brutto)**

Quelle: CEB - Gerhard Knoch, Telefonat vom 17.03.2014 - Kostenkennwerte

Kostenannahme Entwässerung/Abwasser

• Entwässerung/Abwasser - Kanalisierung: (ca.1000 €/m ca. 1.300 m)	ca. 1.300.000 Euro
• Entwässerung entlang Grünfugen Richtung Itz: (ca.500 €/m ca. 500 m)	ca. 250.000 Euro

• **Gesamt:** **ca. 1.550.000 Euro (brutto)**

Quelle: Wohnbau Stadt Coburg - Grobe Kostenkennwerte

Altlasten/Abbruch | Gesamtübersicht

Kostenannahme Altlasten / Abbruch

• Rückbau Erdtanks, VAWS-Anlagen:	ca. 60.000 - 240.000 Euro
• Rückbau Infrastruktur:	ca. 480.000 - 900.000 Euro
• bodenschutzrechtliche Belange:	ca. 1.200.000 - 3.600.000 Euro
• Rückbau Gebäude:	ca. 1.300.000 - 2.000.000 Euro
• Abfallrechtliche Erfordernisse:	ca. 2.400.000 Euro
• Kampfmittel:	ca. 240.000 Euro
<hr/>	
• Minimal gesamt:	ca. 5.700.000 Euro (brutto)
• Maximal gesamt:	ca. 9.400.000 Euro (brutto)

„Für die Revitalisierung des Schlachthof- und Güterbahnhofareals,
Angabe unter Vorbehalt; nur gültig bei Realisierung des skizzierten Szenarios“
Quelle: CDM Smith, Nürnberg im Auftrag der Wohnbau Stadt Coburg GmbH

Kostenannahme Gesamtübersicht

• Kostenannahme öffentlicher Raum:	ca. 5.485.000 Euro
• Kostenannahme Brückenverbindungen:	ca. 2.100.000 Euro
• Kostenannahme Entwässerung / Abwasser:	ca. 1.550.000 Euro
• Kostenannahme Altlasten / Abbruch:	ca. 5.700.000 Euro bis ca. 9.400.000 Euro
<hr/>	
• Minimal gesamt:	ca. 14.835.000 Euro (brutto)
• Maximal gesamt:	ca. 18.535.000 Euro (brutto)

Zusammenfassung

Für die Entwicklung des Gebiets wurde eine erste Kostenorientierung erstellt. Hierbei wurde für den zu entwickelnden öffentlichen Raum eine grobe Kostenannahme erarbeitet. Hinzu kam das Ergebnis für den Umgang mit den vorhandenen Altlasten im Boden, als auch der Abbruch der bestehenden Bebauung sowie Infrastruktur, errechnet von CDM Smith aus Nürnberg im Auftrag der Wohnbau Stadt Coburg GmbH.

Zusammen mit den abgestimmten Kostenannahmen für den Bau einer neuen dreispurigen PKW-Brücke in Verlängerung der Ernst-Faber-Straße sowie einer Fuß- und Radwegbrücke über die Itz am zentralen Platz als auch die Kostennahme für eine nötige Erschließung für Abwasser und Entwässerung des Areals beläuft sich die erste Kostenorientierung gesamt auf einen Wert von minimal ca. 14.850.000 Euro bis maximal ca. 18.550.000 Euro brutto.

QUELENNACHWEISE

Abbildungsverzeichnis

Sofern nicht anders angegeben sind alle Zeichnungen und Fotoaufnahmen vom Büro Schirmer | Architekten + Stadtplaner erstellt worden.

Die Kartengrundlage sowie das 3D-Geländemodell mit Bebauung wurde zur Verfügung gestellt von: Stadt Coburg

Titelseite	Zeichnung von Johannes Petzl, München 2015
Seite 07	Luftbild Coburg Kartendaten: Google, DigitalGlobe
Seite 10/11	Luftbild Coburg zur Verfügung gestellt von Wohnbau Stadt Coburg GmbH
Seite 15	ISEK 2008, Büro für Städtebau Prof. Ackers, Braunschweig zur Verfügung gestellt von Wohnbau Stadt Coburg GmbH
Seite 18/19	Luftbild Coburg, Foto Areal zur Verfügung gestellt von Wohnbau Stadt Coburg GmbH
Seite 21	Historische Karten Stadt Coburg Quelle: www.geoportal.bayern.de , Vermessungsamt Bayern, Zugriff am 05.03.2015
Seite 25	Baudenkmäler & ortsbildprägende Gebäude Thematische Grundlage zur Verfügung gestellt durch Wohnbau Stadt Coburg GmbH
Seite 27	Gebäudezustand Planungsgebiet Thematische Grundlage zur Verfügung gestellt durch Wohnbau Stadt Coburg GmbH
Seite 36/37	Luftbild Coburg, Foto Areal zur Verfügung gestellt von Wohnbau Stadt Coburg GmbH
Seite 43	Bindungen & Restriktionen Thematische Grundlage zur Verfügung gestellt durch Wohnbau Stadt Coburg GmbH
Seite 66/67	Perspektive Straßenraum Planungsgebiet, Zeichnung von Johannes Petzl, München 2015
Seite 68	Hochwasserstand Thematische Grundlage: Wasserwirtschaftsamt Kronach, Karte „Vorläufige Sicherung des Überschwemmungsgebiets“, Stand: 18.11.2013 sowie www.hnd.bayern.de , Bayerisches Landesamt für Umwelt, Zugriff am 05.03.2015
Seite 78/79	Vogelperspektive Planungsgebiet, Zeichnung von Johannes Petzl, München 2015
Seite 88/89	Perspektive Zentraler Platz, Zeichnung von Johannes Petzl, München 2015

Die Wohnbau Stadt Coburg GmbH, beauftragt durch die Stadt Coburg, bedankt sich bei allen am Planungsprozess Beteiligten für die engagierte und substanzielle Mitarbeit an der Erstellung der Rahmenplanung für den ehemaligen Schlachthof und Güterbahnhof unter dem Titel „Band für Kultur, Wissenschaft, Dienstleistung & Gewerbe“.

Diese nun vorliegende Rahmenplanung bildet die Basis um auch die kommenden Aufgaben auf dem Areal tatkräftig anzupacken.

