

UNTERSUCHUNGSBERICHT

Vorbereitende Untersuchungen für den Bereich „Biedermeieviertel“

Stadtsanierung in Hof

Sanierungsgebiet VII Biedermeieviertel



KURZFASSUNG 04.12.2019

Inhalt Langfassung

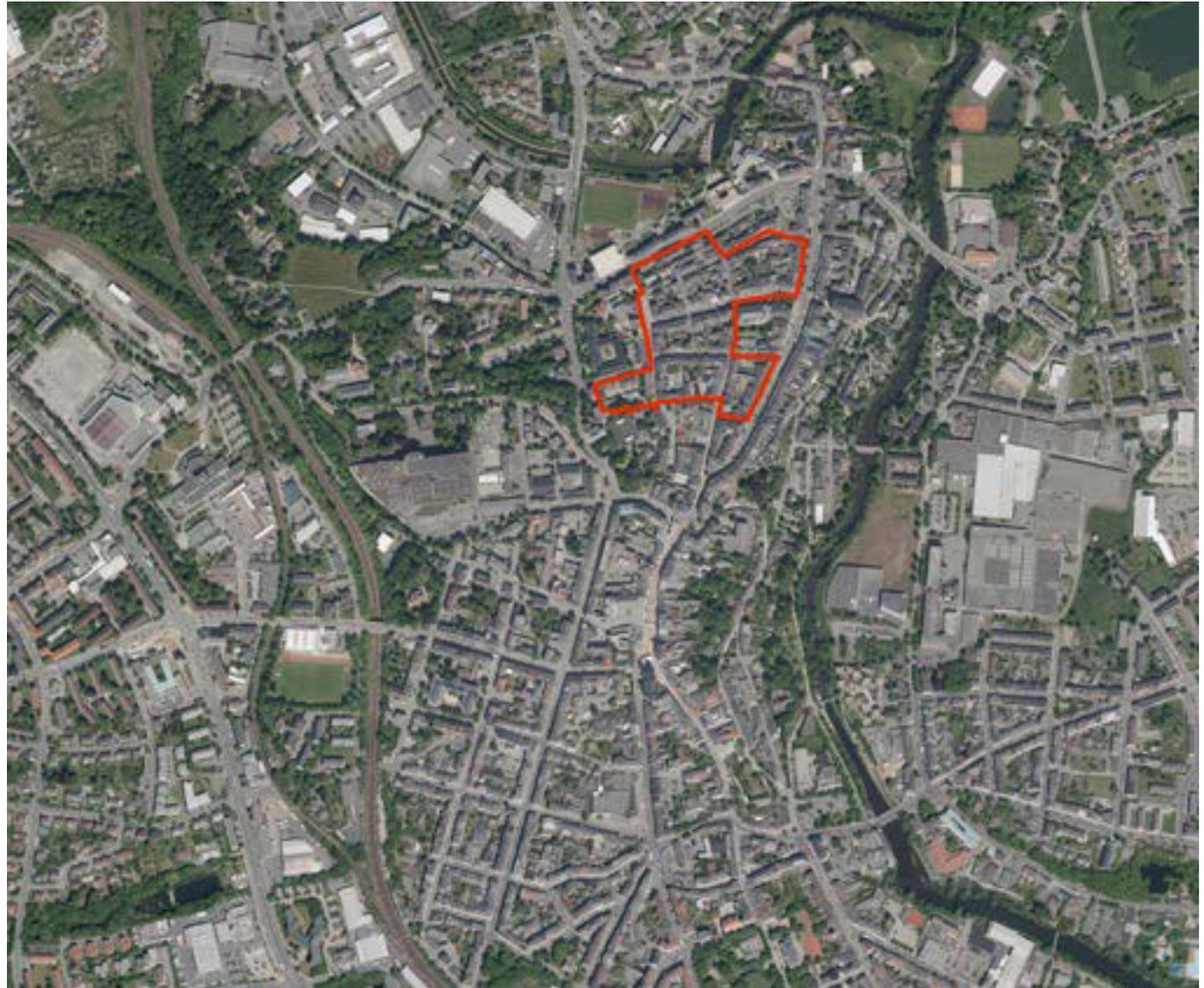
| | | | | |
|-----|--|----|-----|---|
| 1. | Einleitung | | | |
| | Aufgabenstellung | 5 | | |
| 1.1 | Sichtung der Datenlage und Begehung des Gebietes | 6 | 4.3 | Priorisierung der Maßnahmen innerhalb des Gesamtkonzepts 78 |
| 1.2 | Beschreibung der Ausgangssituation | 7 | 4.4 | Zusammenfassung 81 |
| 2. | Darstellung der städtebaulichen Ziele | | 5. | Zeitschiene, Kosten- und Finanzierungsübersichten |
| 2.1 | Vorgaben aus der Landes- und Regionalplanung | 17 | 5.1 | Zusammenstellung und zeitlicher Ablauf der Maßnahmen, Grobkosten 82 |
| 2.2 | Fachplanung – formelle Planung | 18 | 6. | Beteiligung und Mitwirkung der Betroffenen |
| 2.3 | Fachplanung – informelle Planung | 20 | 6.1 | Quartiersspaziergang 84 |
| 3. | Bestandsanalyse/ Aufnahme der vorhandenen Strukturen | 23 | 6.2 | Bürgerbeteiligung über Fragebögen 87 |
| 3.1 | Grundstücksangaben | 28 | 7. | Kommunikation 93 |
| 3.2 | Gebäudekataster | 30 | 8. | Sanierungsrechtliche Beurteilung 95 |
| 3.3 | Analyse der sozialen, strukturellen und städtebaulichen Verhältnisse | 42 | 8.1 | Umfassende Beurteilung der Ergebnisse nach BauGB 95 |
| 3.4 | Beschreibung der städtebaulichen Werte und Missstände | 60 | 8.2 | Empfehlung und Begründung des Verfahrens 96 |
| 3.5 | Zusammenfassung | 65 | 8.3 | Vorschlag für ein abzugrenzendes Sanierungsgebiet, Formulieren eines Satzungstexts 97 |
| 4. | Erstellung eines integrierten Entwicklungs- und Handelskonzepts | | | |
| 4.1 | Sanierungsziele | 66 | | |
| 4.2 | Maßnahmenplan | 76 | | |

1.2 Beschreibung der Ausgangssituation

Abgrenzung des Untersuchungsgebiets

Das Untersuchungsgebiet liegt im Norden des Innenstadtbereichs der Stadt Hof und umfasst ca. 5,7 ha. Es ist nördlich durch den Sigmundgraben, westlich durch die Lessingstraße, südlich durch die Schloßgasse und die Karlsstraße und östlich durch die Ludwigstraße begrenzt.

Im Kontext der bestehenden Sanierungsgebiete wird das Gebiet im Norden vom Sanierungsgebiet I, Neustadt begrenzt. Die Ostgrenze des Gebietes stößt an das bestehende Sanierungsgebiet VI, Maxplatz. Im Westen schließt das Sanierungsgebiet II, Altes Gefängnis an.



Quelle: Bayernatlas, Bearbeitung durch ARGE Beer/oberprillerarchitekten

LEERSTÄNDE



Leerstände

- genutzt
- Leerstand komplett
- Leerstand ab 1.OG
- 1.OG Leerstand
- 2.OG Leerstand
- 3.OG Leerstand
- EG Leerstand
- EG + 1.OG Leerstand
- 1. + 2.OG Leerstand
- 2. + 3.OG Leerstand

Umgriff

M: 1:2000

Morphologie - Blockstruktur

Das Untersuchungsgebiet ist wie ein typisches historisches Stadtquartier in einer Blockrandstruktur bebaut. Das heißt, die Hauptgebäude sind in einer geschlossenen Bauweise entlang den Straßen errichtet. Diese Bauweise lässt gefasste Straßenräume entstehen, die bei entsprechender Zonierung der Freiräume eine hohe Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum ermöglichen. Oftmals wird jedoch ein ungleichgewichtig zonierter Raum einseitig vom motorisierten Individualverkehr beansprucht, sodass die Aufenthaltsqualität darunter leidet. Ziel sollte eine Ausgewogenheit der Erfüllung der Ansprüche aller Nutzer des Raums sein.

Die Blockrandbebauung ermöglicht ruhige, vom Straßenverkehr abgeschirmte, qualitativ hochwertige Innenbereiche, die gemeinschaftlich oder individuell für den Aufenthalt der Bewohner genutzt werden könnten.



Quelle: Google Maps

Belichtung

Die bereits beschriebenen Probleme in den Freiräumen setzen sich fort in der Belichtung der Häuser. Die enge städtische Bebauung, die grundsätzlich begrüßenswert ist, hat durch zahlreiche Einbauten in den Freiflächen (Schuppen, Garagen) und die beschriebene Enge durch Mauern die im Lauf der Zeit ergänzt wurden das Problem, dass Wohnräume nur schwerlich ausreichend mit natürlichem Licht belichtet werden. Außerdem wurden oftmals die Gebäude in den Erdgeschossen in den Blockinnenbereich erweitert. Dies ist bei Erdgeschossen, die wie bei den Gebäuden an der Ludwigstraße als Geschäfte mit Lagerflächen genutzt werden, möglich, allerdings birgt es die Gefahr, dass die Wohnungen und eventuellen Dienstleistungsnutzungen in den Obergeschossen keinen qualitätvollen Freibereich haben, sondern die Bewohner und Nutzer auf eine wenig ansprechende Dachlandschaft aus Erweiterungs- und Einbauten blicken.

Da bei einer geschlossenen Bebauung naturgemäß nur zwei Seiten zur Belichtung zur Verfügung stehen, sind auch große Gebäudetiefen problematisch. Durch die oftmals sehr kleinteilige Parzellierung sind aber in vielen Bereichen des Untersuchungsgebiets große Baukörper-tiefen entstanden. Beispiele dafür sind vor allem in der Klosterstraße zu beobachten.

Die beiliegende Darstellung zeigt die problematischen Bereiche im Quartier auf.



Innenhof in der Bürgerstraße



Hof in der Karolinenstraße



Innenhof in der Bürgerstraße



Hof in der Karolinenstraße

BELICHTUNGSSITUATION



Belichtung



Schlechte Belichtung



Gute Belichtung



Umgriff

M: 1:2000

Verkehr

Die Karlstraße, Schloßgasse, der Schloßplatz am Rand des Untersuchungsgebietes, sowie der südliche Teil der Karolinenstraße, die durch das Gebiet führt, sind als Fußgängerzone gewidmet. Die übrigen Straßen im Gebiet werden sowohl von Kraftfahrzeugen, als auch von Fußgängern und Radfahrern genutzt. Der Straßenraum wird zum größten Teil von den Kfz beansprucht als fahrender und auch als ruhender Verkehr. Von der Fahrbahn und den Parkierungsbereichen am Rand sind relativ schmale Gehwege durch Hochborde abgetrennt. Für die Radfahrer gibt es keinen abgetrennten oder markierten Bereich. Die Straßenräume sind unterschiedlich breit, was aber keinen großen Unterschied im Fahrverkehr bewirkt, sondern im Wesentlichen für mehr Parkraum genutzt wird. Eine Sonderstellung nimmt die Theaterstraße ein, die im nördlichen Teilbereich eine größere Breite aufweist, die für den Hol- und Bringverkehr vor der Schule genutzt wird. Ein Teil des ruhenden Verkehrs ist nicht im Straßenraum, sondern in den Blockinnenbereichen auf Stellplätzen oder in Garagen untergebracht. Teilweise gibt es auch Garagen am Blockrand oder in die Blockrandbebauung integriert.

Die Klosterstraße, Bürgerstraße und Theaterstraße werden momentan über Kurzzeitparkplätze mit Parkscheinen bewirtschaftet.

In der Auguststraße, der Neuen Gasse, der Karolinenstraße ist straßenbegleitendes Parken mit Anwohnerausweis möglich.

Den Anwohnern werden gegen eine jährliche Verwal-

tungsgebühr Anwohnerparkausweise ausgestellt. Der für das Gebiet gültige Ausweis hat die Bezeichnung „N“ Neustadt. Viele Bewohner und Eigentümer nutzen vor allen Dingen die Blockinnenhöfe zum Parken. Dies exkludiert natürlich weitere Nutzungen auf den Hofflächen.

Parallel zu den vorbereitenden Untersuchungen wurde von der Stadt Hof eine Verkehrsuntersuchung bei brenner Bernard ingenieure GmbH beauftragt, deren Ergebnisse (Bericht vom 04.10.2019) in die vorliegenden Untersuchungen aufgenommen wurden. Die Verkehrsuntersuchung wurde über das vorgesehene Sanierungsgebiet VII hinaus ausgeweitet, da der Individualverkehr dynamisch agiert und eine reine Betrachtung des Biedermeiertviertels nicht die volle Auswirkung verschiedener Maßnahmen, speziell im ruhenden Verkehr, aufzeigen würde. Die folgenden Zahlen beziehen sich auf das Sanierungsgebiet, weitere Informationen und Zahlen über den gesamten Bereich der Verkehrsuntersuchung können in dieser nachgelesen werden.

Aus der durchgeführten Verkehrsuntersuchung geht hervor, dass unter vorhandenen Voraussetzungen kein Parkraumdefizit festzustellen ist. Allerdings wird bei der angestrebten Auffüllung der Leerstände und der Aufwertung der Straßenräume, zum Teil auf Kosten bestehender Stellplätze, ein höherer Stellplatzbedarf entstehen (s. Verkehrsuntersuchung).

| | |
|--|-----|
| Anzahl bestehender Stellplätze gesamt: | 521 |
| Stellplatzbedarf: | 327 |
| Auslastung: | 63% |



Klosterstraße Nr. 19 bis 9



Innenhof in der Schloßgasse

6. Beteiligung und Mitwirkung der Betroffenen

6.1 Quartiersspaziergang

QUARTIERSSPAZIERGANG ZUR VORBEREITUNG EINES SANIERUNGSGEBIETES

Biedermeieviertel

am: Donnerstag,
den 26.04.2018
um: 17:00 Uhr
im: Haus & Grund Hof
Schloßplatz 5
95028 Hof/ Saale

was: Die Stadterneuerung Hof GmbH und die Stadt Hof laden Sie herzlich zu einem rund ein- bis eineinhalbstündigem Spaziergang durch Ihr Quartier ein. Wir wollen gemeinsam mit Ihnen das Biedermeieviertel mit offenen Augen erkunden und über Anregungen zur Verbesserung des Wohnumfeldes diskutieren.

In einer anschließenden lockeren Gesprächsrunde in den Geschäftsräumen von Haus & Grund Hof wollen wir mit Ihnen über die Zukunftsentwicklung des Biedermeieviertels sprechen.

Ihre Meinung, Wünsche und Vorstellungen sind uns wichtig. Wir würden diese gerne mit Ihnen direkt und vor Ort besprechen. Wir möchten das Quartier mit Ihnen zusammen entwickeln und stärken, für ein anziehendes und städtebaulich hochwertiges Wohnen und Arbeiten mitten in der Stadt. Daher bitten wir Sie um eine rege Teilnahme.

Mit freundlichen Grüßen

Jean Petrahn
Geschäftsführer Stadterneuerung Hof GmbH
Sanierungsträger der Stadt Hof

Arbeitsgemeinschaft Beer/ Oberpriller

Vorbereitende Untersuchung für das „Sanierungsgebiet Biedermeieviertel“
Stadterneuerung Hof Unterkotzauer Weg 25, 95028 Hof

Quartiersspaziergang 26.04.2018 - 17.00 Uhr; ca. 40 Teilnehmer
Veranstalter: Stadterneuerung Hof GmbH, Sanierungsträger der Stadt Hof.

Programm: Stadtdirektor Franz Pischel Begrüßung aller versammelten Beteiligten, d.h. Bewohner, Hauseigentümer und Unternehmer, Vertreter der Stadt, Planer Allgemeine Hintergrundinformationen zum Städtebauförderungsprogramm, Grund und Ziele der Städtebaulichen Untersuchungen

“Eine Chance für das Biedermeieviertel und seine Umgebung“

Vorstellung der beteiligten Planer:

- Herr Karlheinz Beer, Architekt, Weiden
- Herr Jakob Oberpriller, Architekt und Stadtplaner, Hörmannsdorf

Spaziergang durch das Quartier Biedermeieviertel und anschließende Diskussionsrunde in den Räumlichkeiten des Haus & Grund e.V..

Vorstellung der Architekturbüros Beer und Oberpriller als Ansprechpartner und mit der Durchführung der Vorbereitenden Untersuchung beauftragten Büros



1. Leerstände

- hoher Leerstand im Quartier
- Aktivierungsmöglichkeiten
- Freiraumqualitäten
- Zonierung des Straßenraums
- Was fehlt im Quartier?

2. Blick in den Innenhof

- Freiräume
- Garagen
- Topographie
- private/gemeinschaftliche Freibereiche

- ### 3. Straßenraum vor der Schule
- Topographie
 - Barrierefreiheit
 - An-/ Abfahrt der Schule
 - Freiraumgestaltung
 - Zonierung des Straßenraums

- ### 4. mögliche Quartiersgarage
- Parken
 - Verkehr

- ### 5. Auguststraße
- Qualität und Zonierung des Straßenraums
 - Verkehr
 - Garagen
 - ruhender Verkehr

- ### 6. Karolinenstraße
- Topographie
 - Straßenhierarchie
 - Straßengestaltung
 - Zustand Beläge

- ### 7. Karolinenstraße 6
- Leuchtturmprojekt
 - Vorbildfunktion
 - Maßnahmen verpuffen wenn nicht alle mitziehen

- ### 8. Klosterstraße Ost
- Zonierung
 - ruhender Verkehr
 - Straßenhierarchie
 - Fördermöglichkeiten

- ### 9. Klosterstraße West
- Disparität zu 8
 - Umgang mit Straßenraum
 - Fördermöglichkeiten

- ### 10. Innenhof Stadtverwaltung Jugend & Soziales
- Gestaltung Innenhof
 - Topographie
 - Ansprüche
 - Parkplätze
 - Leerstand
 - Entkernung

- ### 11. Baulücke
- Umgang mit Baulücken
 - mögliche Gestaltung
 - Schließen ?
 - Offenlassen ?

- ### 12. Innenhof von Haus & Grund
- als Garagenhof genutzt
 - optimale Nutzung?
 - zentrale Lage
 - Freiflächen im unmittelbaren Umfeld

Topographie

Das Untersuchungsgebiet liegt an einem kontinuierlich nach Norden bzw. Nordwesten fallenden Hang zur Saale. Der Niveauunterschied von der südlichen Begrenzung des Umgriffsgebiets an der Schloßgasse bis zur Nördlichen am Sigmundgraben beträgt ca. 17m.

In ost-westlicher Richtung verlaufen die Straßen entlang der Höhenlinien und weisen somit, mit Ausnahme von kleinen Höhenunterschieden, in der Summe kaum Höhendifferenzen auf.

Die geforderte und auch sinnvolle Barrierefreiheit im öffentlichen Raum lässt sich also im Bereich der nord-südlich verlaufenden Straßen schon aufgrund der Topographie kaum bewerkstelligen, während die Straßen in Ost-West-Richtung gut geeignet für den barrierefreien Ausbau sind. Allerdings gibt es auch hier, vor allem im Bereich der Hauseingänge Höhenunterschiede, die derzeit durch oftmals in den öffentliche Raum hineinragende Treppenstufen überwunden werden.

Die großen Höhenunterschiede aufgrund der Topographie stellen auch in den Blockinnenbereichen erhebliche Probleme dar. Bisher werden sie in der Regel an den Grundstücksgrenzen durch Mauern und durch an die Mauern gebaute untergeordnete Baukörper wie Schuppen oder Garagen abgefangen. Dies ergibt ein sehr zerrissenes räumliches Gesamtbild. Durch die Einbauten in die ohnehin oft spärlichen Freiflächen werden diese noch einmal verkleinert. Die Höhenunterschiede, die durch Stütz- oder Grenzmauern abgefangen werden, lassen oft lichtsachtähnliche Situationen entstehen, die keine qualitätvolle Nutzung der Freibereiche ermöglichen. Ähnlich wirken sich auch die oberirdischen Grenzmauern aus, die zusätzlich zur optischen

Enge und zur Verschattung der Freiräume beitragen. Ein weiterer Nachteil der Topographie ist die Tatsache, dass der Hang nach Norden abfällt und somit die Probleme bei der Besonnung noch verstärkt. Deutlich sichtbar wurde die beschriebene Situation beim Stadtspaziergang durch die Baustellensituation an der Bürgerstraße Hs. Nrn. 17 und 19, die den Blick auf das Blockinnere freigab. Zu hinterfragen ist hier auch die Zufahrt zur Parkierung über den Blockinnenbereich von der Schloßgasse aus, die die Freiraumqualität mindert und zudem einen erheblichen Höhenunterschied überwinden muss.



Klosterstraße Ecke Karolinenstraße

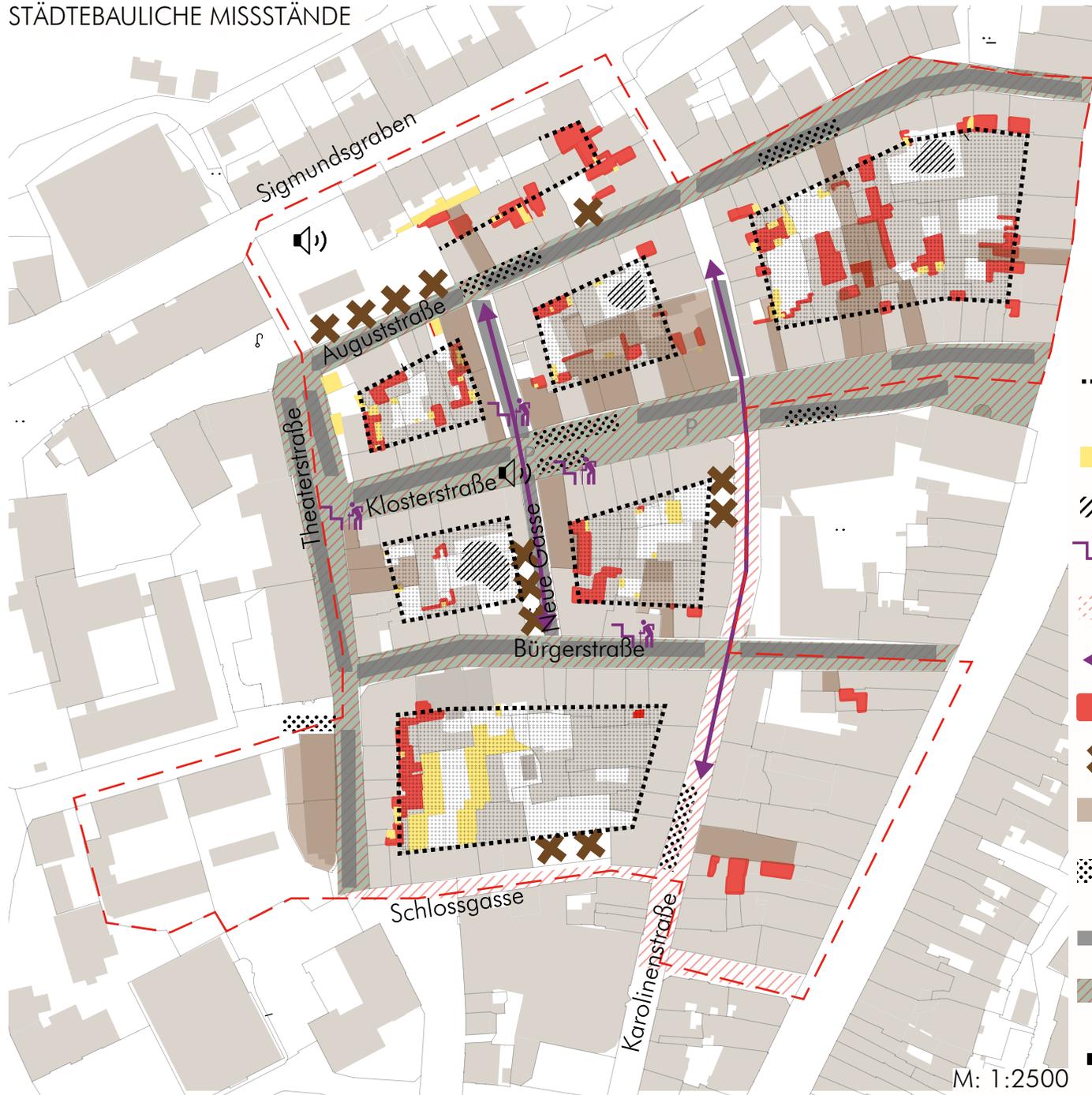


Klosterstraße Haus Nr. 2 Ecke Ludwigstraße

TOPOGRAPHIE



STÄDTEBAULICHE MISSTÄNDE



Misststände

- Blockinnenbereich zerstückelt durch vielfältige Eigentumsverhältnisse und bauliche Anlagen
- Garagen im Innenhof
- /// Hohe Versiegelung
- ⌋⌋⌋ Hauseingänge nicht barrierefrei
- ▨ Straßenbeläge nicht barrierefrei
- ← Topographie nicht barrierefrei
- Freibereiche zu klein
- ✕ Aufgebrochene Blockstrukturen
- Leerstände/ Sanierungsbedürftige Häuser
- Eingangsbereiche verbesserungsfähig (Gestalterisch/ Barrierefreiheit)
- Zonierung der Straßenräume, KFZ
- ▨ Fehlende Grünordnung: Straßenbäume, Beleuchtung, Straßenmöblierung
- 🔊 Lärm

M: 1:2500

STÄDTEBAULICHE WERTE



- Städtebau: Blockrandbebauung
Straßenräume
- Einheitliche Architektur, Geschlossenheit
- 🌿 Ruhig
- 🔊 Nutzungsmischung
Durchmischung der Wohnnutzung
- Baudenkmäler



- Lage in der Stadt
- Versorgungsstruktur
- Bildungseinrichtung
- Naherholung gut erreichbar
- Freiraumgestaltung
- ➡ Fußgängerzone
- - - Umgriff

M: 1:2500

4.2 Maßnahmenplan



Maßnahmenplan

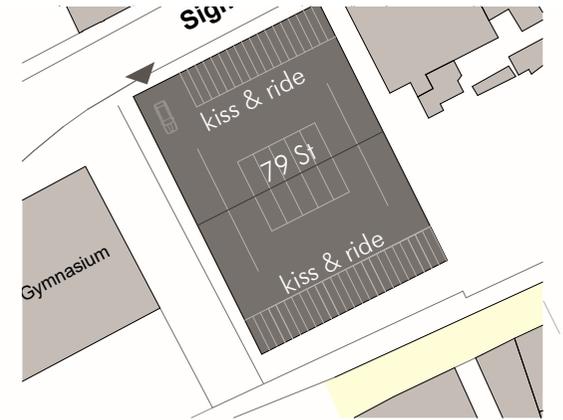
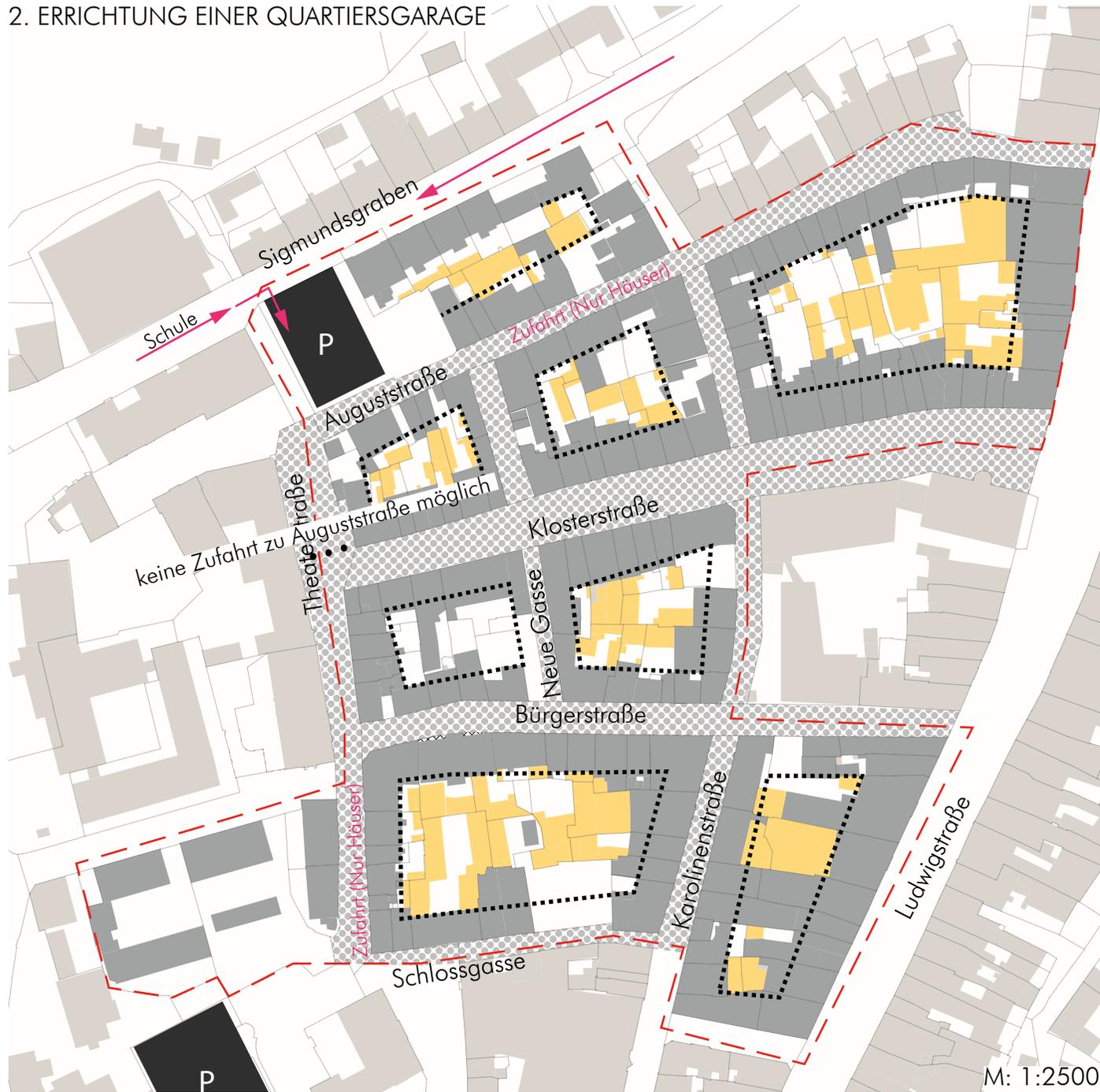
1. Organisatorische und planerische Maßnahmen

Änderung des Bebauungsplans
Förderleitfaden für Investoren
Beratung
Bodenordnung
Barrierefrei-Konzept

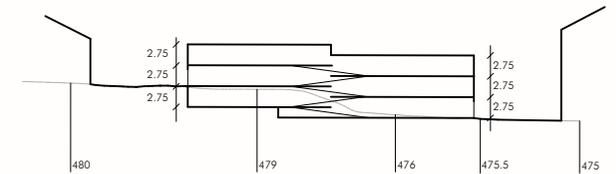
- 2. Errichtung von Quartiersgaragen/
Umlenkung des Verkehrs
- 3. Neugestaltung der Höfe
- 4. Umgestaltung der Straßenräume
- 5. Auffüllung der Leerstände in der
Bebauung (Leerstandsbörse)
- Umgriff

M: 1:2500

2. ERRICHTUNG EINER QUARTIERSGARAGE



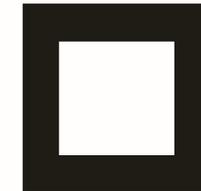
OG 1
M 1/1000



Schnitt Süd-Nord durch Quartiersgarage
M 1/1000

- Errichtung einer Quartiersgarage
- Umlenkung des Verkehrs
- Umgriff

3./4. NEUGESTALTUNG DER HÖFE UND UMGESTALTUNG DER STRAßENRÄUME



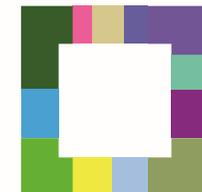
Private Fläche



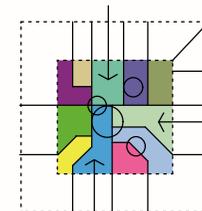
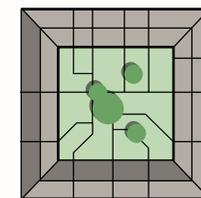
Gemeinschaftsfläche



Innenhof



Druckerei
Wäscherei
Praxis
Restaurant
Café
Büro

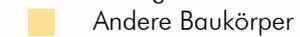


Lesecafé
Hobbysport
Schreiner
Lagerräume
Sommerkino
Gartenverein

Neugestaltung der Höfe



Garage



Andere Baukörper



Umgestaltung der Straßenräume



Umgriff

M: 1:2500

4.1.6 Attraktivere Gestaltung der Freiräume

Bei der Freiraumgestaltung muss zwischen Straßenräumen und Blockinnenbereichen unterschieden werden. In beiden Fällen ist eine angemessene Gestaltung nur in wenigen Ansätzen vorhanden.

Straßen- und Platzräume

Die Straßenräume werden, wie bereits erwähnt, zum größten Teil vom Kfz-Verkehr beansprucht. Demzufolge gibt es eine breite Fahrbahn und - wo genügend Platz ist - auf beiden Seiten Stellplätze, jedoch schmale Gehwege. Dies sollte im Sinne der gewünschten Entwicklung des Gebiets und den damit verbundenen Funktionen der Freiräume geändert werden in eine adäquate Gestaltung und Gewichtung des Raums entsprechend der Priorität der Funktionen.

Funktional sollten sich die Straßenräume in hochwertige Aufenthaltsbereiche entwickeln, die allen Nutzungsansprüchen gerecht werden.

Verkehrsfunktion

Der Verkehrsraum sollte grundsätzlich für alle Verkehrsteilnehmer gleichermaßen geeignet sein. Dies ist naturgemäß je nach der Verkehrsfunktion der Straße differenziert zu betrachten. Eine Geschäftsstraße mit hohem Verkehrsaufkommen ist anders auszuformulieren als eine Wohnstraße. An der Gestaltung sollte man jedoch erkennen, dass keine Verkehrsart, sei es der Fußgänger-, Radfahr- oder Kfz-Verkehr, bevorrechtigt ist. Im Gegenteil, die Gestaltung sollte implizieren, dass der Stärkere Rücksicht auf den Schwächeren nehmen sollte. Dazu wäre eine Umgestaltung des Verkehrsraums in eine verkehrsberuhigte Mischfläche sinnvoll.

Der Vorteil des Biedermeier Viertels in dieser Hinsicht ist,

dass es keinen Durchgangsverkehr gibt. Der Zielverkehr von außen kann durch Angebote wie z. B. einer Quartiersgarage mit der Möglichkeit auch den Hol- und Bringverkehrs für die Schulen unterzubringen und durch geschickte Lenkung wesentlich reduziert werden. Die sinnvollste verkehrsrechtliche Anordnung (Spielstraße, verkehrsberuhigter Geschäftsbereich etc.) muss je nach Situation im Einzelfall überprüft werden, z. B. mit einer Verkehrsschau, bei der alle Beteiligten einbezogen werden. Dabei wären auch die Belange von behinderten oder körperlich eingeschränkten Verkehrsteilnehmern zu berücksichtigen.

Aufenthalt

Der öffentliche Freiraum sollte zum Verweilen einladen und als Aufenthaltsbereich und Lebensraum erlebt werden können. Dazu gehört eine sinnvolle Zonierung vom öffentlichen zum privaten (Vor-)Bereich (Eingänge) und eine entsprechende Möblierung und Ausstattung einschließlich der Entwicklung eines Begrünungs- und Beleuchtungskonzepts.

Barrierefreiheit

Generell sind die Maßnahmen der Abgrenzung bei zonierten Bereichen eine Kernaufgabe. Sie sollten nicht zu hart als Grenze wirken, aber dennoch - am besten intuitiv - wahrgenommen werden. Zudem ist es wichtig, den unterschiedlichen Bedürfnissen von körperlich eingeschränkten Personen Rechnung zu tragen. So sind beispielsweise einerseits die Übergänge von verschiedenen zonierten Bereichen zwar schwellenlos zu bauen, aber dennoch mit Leitlinien für Sehbehinderte auszustatten. Dabei ist auch ein besonderes Augenmerk auf die Hauseingänge zu richten. Gegenwärtig sind diese oft nur mit Treppenstufen zu erreichen, die in den öf-

fentlichen Raum hineinreichen. Hier wäre eine halbprivate Vorzone, in der der Höhenunterschied bewältigt wird, hilfreich. Eine Hilfestellung dazu bietet der Leitfaden zur DIN 18040 Teil 3 „Barrierefreies Bauen 03 Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum (gemeinsam erarbeitet von der Bayerischen Architektenkammer, dem Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr und dem Staatsministerium für Familie, Arbeit und Soziales 2018). Die vorhandenen Beläge sind oftmals nicht für Rollatoren und Rollstühle geeignet und sollten deshalb umgebaut werden. Als Grundlage für die Planung eventueller Umbaumaßnahmen würde sich vorab die Erstellung eines Barrierefrei-Konzeptes als hilfreich erweisen.

Blockinnenbereiche

Die Blockinnenbereiche sind als Freibereiche unzusammenhängend und weisen einen hohen Versiegelungsgrad auf.

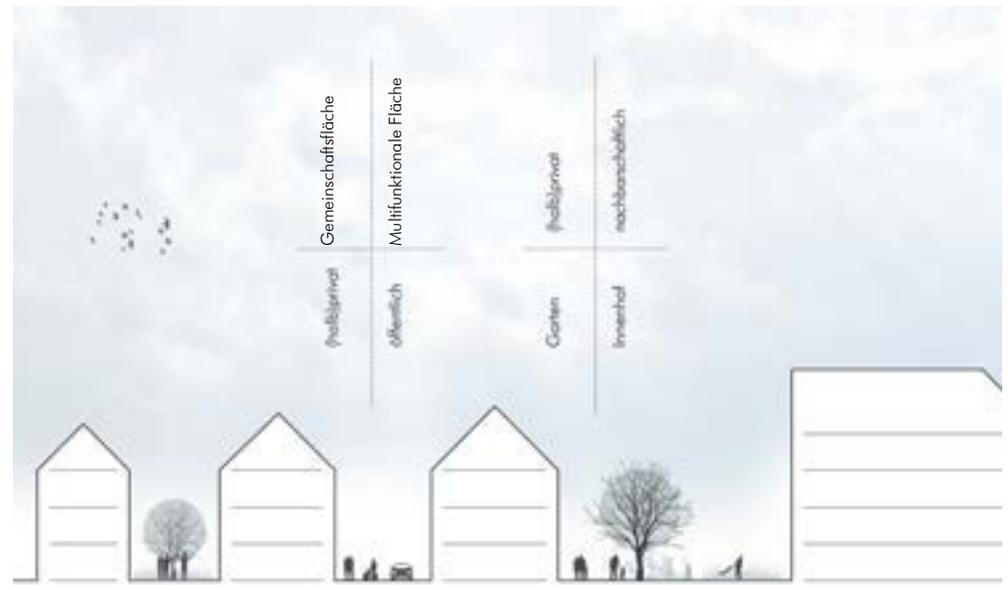
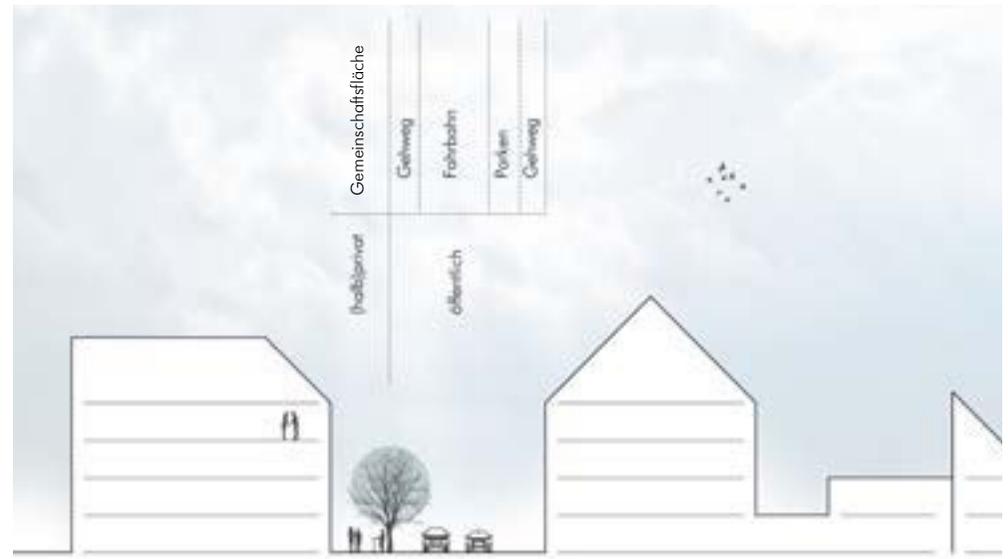
Nebengebäude

Die vielfach vorhandenen und nicht adäquat genutzten Nebengebäude und baulichen Anlagen sollten abgebrochen werden. Die Stellplätze und Garagen sollten aus den Innenhöfen ausgelagert werden. Wünschenswert wäre es, zumindest optisch zusammenhängende und nutzbare Freibereiche zu schaffen und die Besonnung der Innenhöfe zu erreichen im Sinne einer höheren Aufenthaltsqualität.

Versiegelung

Wichtiges Ziel der Attraktivierung der Innenhöfe ist die Entsiegelung und Begrünung.

Hierzu hat die Stadt Hof ein kommunales Förderprogramm „Hinterhofbegrünung“ ins Leben gerufen.



4.1.7 Verkehr

Eine Schlüsselstellung im Quartier hat die Verkehrsfunktion, im besonderen Maße der ruhende Verkehr. Um die oben angedachte Umgestaltung der Freiräume überhaupt in Angriff nehmen zu können, müssen Maßnahmen bezüglich des Verkehrs ergriffen werden.

Parallel zu den vorliegenden Untersuchungen wurde auch eine Verkehrsuntersuchung durch Brenner Bernard Ingenieure erarbeitet, deren Ergebnisse in die vorliegende Untersuchung eingeflossen sind.

Als Entlastung für die verkehrliche Situation wird die Errichtung einer Quartiersgarage vorgeschlagen. Als Standort bietet sich das Grundstück Fl. Nr. 260 an der Nordwestecke des Untersuchungsgebiets an. Hier befindet sich im nördlichen Teil des Grundstücks derzeit ein Parkplatz, im südlichen Teil steht ein Containergebäude, das wohl als temporäre Entlastung der Schulen genutzt wird. Hier könnte eine mehrgeschossige Quartiersgarage errichtet werden, die im Bedarfsfall auch mit Klassenzimmern überbaut oder ergänzt werden könnte. Mit dieser Garage könnte der Höhenunterschied zwischen Auguststraße und Sigmundgraben ausgenutzt werden. Man würde vom Sigmundgraben ebenerdig in die Garage einfahren und über eine interne Rampenanlage die oberen Geschosse erreichen. Das Einfahrtsgeschoss könnte für den Schüler-Hol- und Bringverkehr genutzt werden, die übrigen Ebenen als Quartiersgarage. So würde ein großer Teil des heutigen Fahrverkehrs aus dem Quartier ausgelagert und außerdem könnte ein Teil des ruhenden Verkehrs in dieser Garage untergebracht werden. Wichtige Flächen, die gegenwärtig in den Blockinnenbereichen und im Straßenraum durch Stellplätze belegt sind, würden

frei und könnten zum hochwertigen Aufenthaltsbereich umgestaltet werden.

Ein zeichnerischer und rechnerischer Nachweis ist im Folgenden dargestellt. Darin wird auch eine Prognoserechnung bei Auffüllung der Leerstände berücksichtigt. Die Aufstellung der Stellplatzeinsparungen geschah auf Grundlage der Erhebung von Brenner Bernard Ingenieure. Die existierenden, erfassten Stellplätze wurden mit der Auslastung verglichen.

Die daraus resultierende Summe wurde anschließend mit dem Konzept der autofreien Innenhöfe (blockweise), sowie einer Anpassung der Stellplätze im öffentlichen Raum kombiniert.

Der Unterschied in der Gesamtsumme der Stellplätze in Tabelle 1 zur Darstellung auf Seite 73 ergibt sich aus den unterschiedlichen Untersuchungsbereichen.

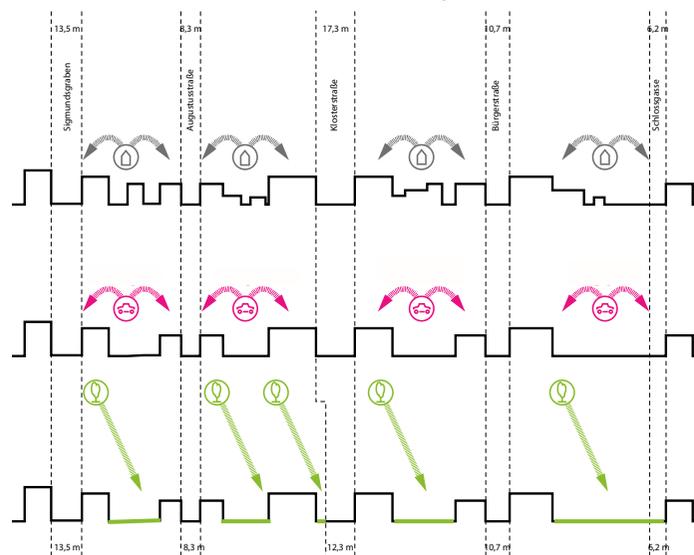


Tabelle 1 bezieht sich auf den gesamten von Brenner Bernard untersuchten Bereich, Seite 73 nur auf das VU-Gebiet.

| Tabelle 1: | Bestand | Bedarf | herzustellen |
|--------------------------------|---------|--------|--------------|
| Ist-Zustand: | | | |
| Stellplätze Bestand: | 521 | | |
| Auslastung | 63% | | |
| Bedarf | | 327 | |
| Stellplätze herzustellen | | | -194 |
| Prognose: | | | |
| Leerstände aufgefüllt | | +159 | |
| Veränderung durch Umgestaltung | -96 | | |
| Summe | 425 | 486 | 61 |
| Vermeidung Parksuchverkehr | | | 147 |

(s. Brenner Bernard Ingenieure 04.10.2019)



KLOSTERSTRASSE

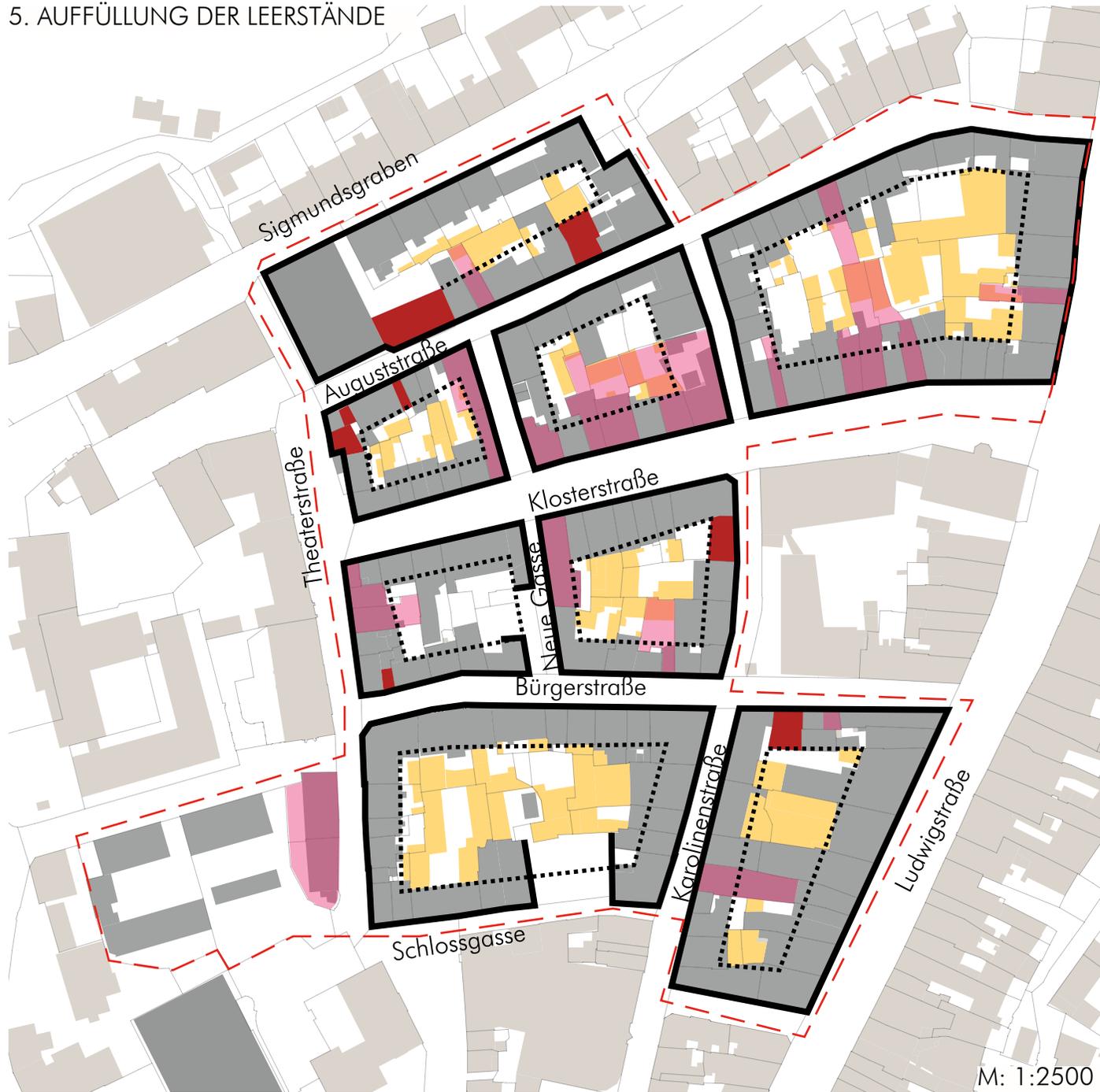


AUGUSTSTRABE

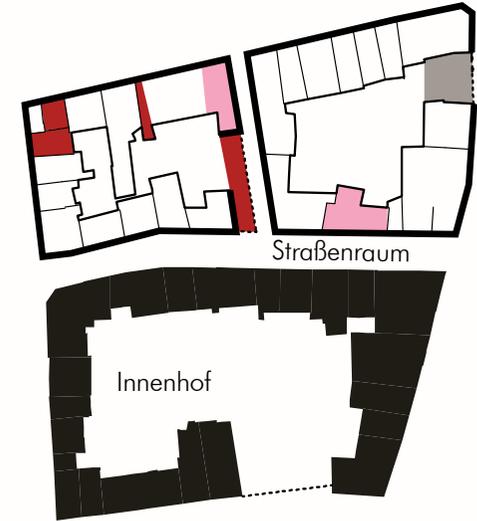


THEATERSTRASSE

5. AUFFÜLLUNG DER LEERSTÄNDE



M: 1:2500



Auffüllung der Leerstände

- Grundstücke
- Häuser
- Entkernung der Innenhöfe
- - - Umgriff

8. Sanierungsrechtliche Beurteilung

8.1 Umfassende Beurteilung der Ergebnisse nach BauGB

Die vorbereitenden Untersuchungen (§ 141 BauGB) ergeben, dass im Bereich des Untersuchungsgebietes „Biedermeierviertel“ Mängel in den Wohn- und Arbeitsverhältnissen und der Funktionsfähigkeit des Gebietes (§136 Abs. 3 BauGB) die förmliche Festlegung eines Sanierungsgebietes (§ 142 BauGB) erfordern. Auf diesem Weg können die notwendigen Sanierungen einheitlich vorbereitet und im öffentlichen Interesse zügig durchgeführt werden (§ 136 Abs. 1 BauGB).

Die Begründung des Sanierungsbedarfs ergibt sich aus der Bestandsanalyse (3.1 bis 3.3) und den Feststellungen von Mängeln und Werten (3.4, 3.5). Die Sanierungsziele können nur erfolgreich verwirklicht werden, wenn die Mängel im Städtebau, der Grünordnung und im Verkehr in zusammenhängenden Maßnahmen, wenn auch schrittweise, behoben werden.

Für die zukünftige Entwicklung dieses Stadtbereiches wurde ein integriertes Entwicklungs- und Handlungskonzept erstellt, ausgehend von seiner Bedeutung für die Stadt, die maßgeblich durch die besondere Lage im Stadtgefüge und die historische Entwicklung geprägt ist. Für die gesamte Stadt ist die Sicherung einer positiven morphologischen und sozialen Entwicklung des Untersuchungsgebiets gerade in seiner Funktion als Teil des Innenstadtkerns notwendig.

Wichtige Sanierungsziele sind:

- die Sicherung und Stärkung der Geschlossenheit und Einheitlichkeit der Bebauung, insbesondere auch der städtebaulichen Struktur der Blockrandbebauung

- das Erreichen einer angemessenen baulichen Dichte und sinnvollen Baumassenverteilung innerhalb der vorhandenen städtebaulichen Struktur
- der differenzierte Umgang mit den Grundstücksgrößen und -zuschnitten
- der Erhalt und die Stärkung der Nutzungsmischung im Quartier
- die Sanierung der Gebäude mit baulichen Missständen, bzw. deren Anpassung an die Anforderungen der Gegenwart
- eine attraktivere Gestaltung der Freiräume als Lebens- und Aufenthaltsraum
- die Optimierung der Verkehrsfunktion (fließend und ruhend) für alle Beteiligten
- die Auffüllung der Leerstände

UMGRIFF MIT ERGÄNZUNGSGEBIET

