Der vorliegende städtebauliche Rahmenplan wurde auf Grundlage der Ergebnisse der Mehrfachbeauftragung zum Wettbewerbsprojekt vom 10.11.2023 erarbeitet.

Verfasser des Wettbewerbsprojektes waren:
f64 Architekten und Stadtplaner GmbH, Kempten
LARS Consult GmbH, Memmingen
Rainer Schmidt Landschaftsarchitekten GmbH, München

Verfasser des Städtebaulichen Rahmenplans sind:
f64 Architekten und Stadtplaner GmbH, Kempten
Rainer Schmidt Landschaftsarchitekten GmbH, München

Die städtebauliche Rahmenplanung hat an verschiedenen Stellen gegenüber der Wettbewerbsplanung notwendige Korrekturen bzw. Änderungen vorgenommen. Diese sind jedoch weitgehend untergeordnet. Insofern bleiben die im Wettbewerb formulierten Ziele und Ergebnisse grundsätzlich weiterhin gültig. Änderungen gegenüber der Wettbewerbsplanung betreffen folgende Punkte:

- Der Verlauf der Bahnhofstraße soll unverändert bestehen bleiben.
- Tiefgaragenkonzept mit Multipark-System
- Baukörperkorrektur infolge Grundstückstausch zu Fl.St. 309

Der Erläuterungsbericht zum Wettbewerbsprojekt wird hier nochmals wiedergegeben und an verschiedenen Stellen um die Ergebnisse der Städtebaulichen Rahmenplanung ergänzt oder korrigiert.

Die Memminger Rosenhöfe
Die Memminger Rosenhöfe stehen für neue städtische Dichte und Nutzungsvielfalt. Sie geben der östlichen Altstadt ein neues Gesicht und dienen als attraktiver Auftakt zur Innenstadt. Die Rückführung der neuen Stadtkante auf die ehemalige Stadtmauer öffnet das neue Viertel zur MeWo-Kunsthalle und ermöglicht künftig eine großzügige Neugestaltung zur Bahnhofstraße, die jedoch nicht Gegenstand der vorliegenden städtebaulichen Rahmenplanung ist.

Städtebau
Die historische Stadtbefestigung wird in der städtebaulichen Setzung als neue Stadtkante im Stadtbild wieder lesbar gemacht. Die beiden neuen Quartiere folgen dem Prinzip der Memminger Stöcke und fügen sich so in die historisch gewachsene Stadtstruktur ein. Öffnungen und kleine Gassen treten miteinander in Dialog und ermöglichen eine Durchwegung durch das Areal, hin zu abwechslungsreichen, grünen Innenhöfen. Im Sinne einer angemessenen innerstädtischen Dichte orientieren sich die Gebäudehöhen im Wesentlichen am Bestand: Entlang der Bahnhofsstraße und Maximilianstraße betonen viergeschossige Gebäude den repräsentativen Anspruch des neuen Stadteingangs. Weiter stadteinwärts und entlang der Heidengasse reduziert sich die Höherentwicklung auf drei Geschosse, um einen sanften Übergang zur angrenzenden Bestandsbebauung sicherzustellen. Das „Neue“ sucht den Dialog mit dem Bestand, ohne auf eine selbstbewusste Eigenständigkeit zu verzichten.

Nutzungen
Programmatisch teilt sich das Quartier in zwei Memminger Stöcke. Als neues Wahrzeichen im Quartier bildet das Hotel im Süden in strategischer Toplage den Auftakt als direktes Gegenüber zum geschäftigen Bahnhof. Der Veranstaltungsraum wird räumlich dem Hotel zugeordnet; sein Foyer liegt leicht auffindbar an der belebten Maximilianstraße und sorgt für größtmögliche Flexibilität im Betrieb und zugleich als Mittler zum Hotel. So können Veranstaltungen eigenständig sowie auch vom Hotel aus bespielt werden. Als Auftakt in die Rosengasse komplettiert ein Restaurant mit Außenbestuhlung das gastronomische Ensemble, welches sich in einen gemeinschaftlich genutzten Innenhof mit ruhigen, nutzbaren Grünflächen und Gehölzpflanzungen erweitert.
Gut erreichbar liegt die Radstation mit Fahrradparkhaus an der Bahnhofstraße. Rückwärtig in ruhigerer Lage können sich Dienstleister ansiedeln und die bislang eher wenig beachtete Aufweitung an der Heidengasse zu

einem beliebten Ort des Verweilens aufwerten. Hochbeete und Sitzflächen stärken hier die Anbindung zur Altstadt.
Im nördlichen Quartier entsteht ein ruhiger, grüner Wohnhof. Die Wohnungsgrundrisse variieren – von Single- und barrierefreien Seniorenappartements bis Vier-Zimmer Wohnungen für Familien. In den Eingangsbereichen werden großzügige Abstellflächen für Fahrräder, Kinderwägen etc. vorgesehen. Die großzügigen Laubengänge auf den Ebenen dienen nicht nur der Erschließung, sondern erweitern durch angelagerte Balkone vor den Wohnungseingängen den individuellen Wohnraum. Ein Ort der Begegnung und Kommunikation im Quartier entsteht.

Zusammenfassend ergeben sich folgende Nutzungen:
Hotel mit ca. 82 Zimmern
Dienstleistungen und Co-Working ca. 658 m2 Nutzfläche
Restaurant und Veranstaltungsflächen: ca. 669 m2 Nutzfläche
47 Wohnungen, davon 9x 1-Zi., 12x 2-Zi., 21x 3-Zi., 5x 4-Zi.

Architektur und Fassaden
Eine klare Stadtkante mit urbanen Fassaden verleihen dem Quartier Charakter. Nach Außen präsentieren sich die Höfe mit feinen Putzstrukturen, Faschen und einem feinnuanciertem Farbkonzept zur optischen Gliederung der Gebäude in maßstäbliche Einheiten. Das Hotel erhält als Auftakt in das Quartier mittels einheitlicher Putzstruktur und Farbgebung als Pendant zum Bahnhof eine gewisse Solitärwirkung.
Im Wohnbereich wird anhand von Farbnuancen die Giebelstruktur feingliedrig herausgearbeitet. Das Resultat ist eine attraktive städtische Kleinteiligkeit, die sich harmonisch in das gewachsene Stadtbild einfügt, ohne dabei auf Eigenständigkeit zu verzichten.
Auf den Gartenseiten der Wohnhöfe kontrastieren naturbelassene, sägeraue Fassaden aus Holz die streng urbanen Fassaden. Die besondere Qualität des Materials mit seinem samtmatten Erscheinungsbild, den warmen Farbtönen und der Natürlichkeit schafft Behaglichkeit und eine ruhige Atmosphäre. Bodengebundene vertikale Begrünungssysteme an den vorgelagerten Balkonen fördern mittels Kletterpflanzen die Biodiversität im Quartier.

Klimaneutrales Bauen
Der Neubau soll wirtschaftlich, flexibel, aber auch nachhaltig sein. Wir haben uns aufgrund der Nutzungsvielfalt konzeptionell für einen offenen Skelettbau in Mischbauweise entschieden. Ein einfaches Stützenraster ermöglicht flexible Grundrisszuschnitte unterschiedlicher Größen- und Nutzungsanforderungen, sowie einfache Umnutzungen.
Im Sinne wirtschaftlichen, nachhaltigen und ressourcenschonenden Bauens wird eine hybride Konstruktion mit Holz im Verbundbau vorgeschlagen. Entsprechend der horizontalen Schichtung des Gebäudes ist auch das Tragwerk in einen massiven Unterbau und einen leichten Oberbau gegliedert. Die Außenwände des Erdgeschosses aus einschaligem Ziegelmauerwerk bilden einen robusten massiven Sockel.
Die Tragstruktur oberhalb des massiven „Tischs“ bilden in den Wohnebenen vorgefertigte Massiv-Holz-Wandelemente aus Brettsperrholzplatten, die mit ihrem geringen Wandaufbau die statischen und bauphysikalischen Anforderungen erfüllen.
Die Außenwände werden mit ökologischen Dämmmaterialien versehen und können verputzt oder mit Holz verkleidet werden. Folienfrei und diffusionsoffen sorgen die Wandelemente für eine funktionierende, natürliche Feuchtigkeits- und Temperaturregulierung und haben damit ganz entscheidenden Einfluss auf das Wohnklima. Innenwände in Trockenbauweise unterstützen eine schnelle Bauzeit und vereinfachen künftige Nutzungsänderungen.
Um eine möglichst stützenfreie und flexible künftige Nutzung zu ermöglichen, wird die Decke über Erdgeschoss als Holz- Beton-Verbunddecke konzipiert. Die Besonderheit der Konstruktion aus deckenintegrierten Stahlverbundträger und eingelegten Brettsperrholzdeckenelementen liegt in der zweiachsigen Nutzung der Verbundtragwirkung mit dem umliegenden Beton. Damit können hohe Anforderungen an Brand-, Schall- und Schwingungsschutz erfüllt werden. Die Konstruktion erreicht ohne jegliche zusätzliche Verkleidung die Brandschutzklasse R90.

Zur Optimierung der grauen Energie der Tragstruktur können aufgrund der schottenartig angeordneten Wohnungstrennwände und daraus resultierenden geringeren Spannweiten die Decken der Wohngeschosse als reine Massivholzkonstruktion ausgebildet werden. Die Konstruktion erreicht ebenfalls ohne jegliche zusätzliche Verkleidung die Brandschutzklasse R90. So können die Holzdeckenelemente atmosphärisch in die Innenraumgestaltung einbezogen werden. Zudem kann in einem hohen Maß mit Halb- und Vollfertigteilen geplant werden, wodurch sich die Bauzeit erheblich reduziert. Der Einsatz von RC-Betonen sowie klinkerarmen Zementen (z.B. CEM III) sind zusätzliche Möglichkeiten, die graue Energie der Tragstruktur zu optimieren.
Die Dachlandschaft kann über einen einfachen Sparrendachstuhl mit Mittelpfetten die ungewöhnliche Geometrie abbilden.
Die Gebäude in Holzbauweise werden mit positiver CO2-Bilanz erstellt. Mit geringem Mehraufwand kann der Dämmstandard eines Passivhauses erreicht werden.
Energetische Autarkie herzustellen wäre technisch und wirtschaftlich sicherlich unsinnig. Dennoch kann durch den Einsatz regenerativer Energien eine ausgeglichene Energiebilanz erwirtschaftet werden. Zur CO2-neutralen Energieversorgung wird die Errichtung eines quartierbezogenen kalten Nahwärmenetzes vorgeschlagen. Gespeist wird dieses über einen Wärmetauscher zur Entnahme von Abwärme aus dem zentralen Abwasserkanal. Das gewünschte Temperaturniveau wird in den Gebäuden über dezentrale Wärmepumpen bereitgestellt. Der benötigte Strom wird über integrierte Photovoltaik auf den Dächern der Gebäude gewonnen.
Durch ein konsequentes Energiemonitoring wird der Stromverbrach so wirtschaftlich wie möglich über den Tag verteilt. So können die BewohnerInnen den besten Zeitpunkt nutzen, um z.B. Wäsche zu waschen oder den Geschirrspüler zu starten. Optional kann das System die Geräte auch selbst steuern, um zu gewährleisten, dass die Hausbatterien optimal genutzt werden.

Klimaresilienz
Zur Klimaoptimierung in der dicht bebauten Innenstadt werden Maßnahmen für die Bepflanzung der Innenhöfe und der Bahnhofstraße, sowie zum Niederschlagswassermanagement vorgesehen: Ausreichender Wurzelraum auch unter den befestigten Flächen, Rückhaltung und Zwischenspeicherung des Regenwassers in Zisternen, Bewässerung der Baum- und Vegetationsflächen, sowie Versickerungsmöglichkeiten in den nicht unterbauten Innenhofbereichen tragen im Bereich der Rosenhöfe zur Verbesserung des Kleinklimas bei und bieten einen ersten Schritt zur Schwammstadt in der historischen Innenstadt.
Durch das im Zuge der Städtebaulichen Rahmenplanung erarbeitete alternative Stellplatzkonzept mit kompakten Multiparking-Systemen können jetzt rund 400m2 zusätzliche nicht unterbaute Flächen geschaffen werden, davon in den beiden Innenhöfen jeweils eine Fläche mit rund 150 m2.

Freianlagen
Im Zusammenspiel mit der neuen städtebaulichen Entwicklung soll der übergeordnete Grünring, der die Altstadt Memmingens umgibt, weitergeführt und aufgewertet werden. Dieser setzt sich durch lockere Baumpflanzungen im Bereich der Bahnhofsstraße fort und integriert die Rosenhöfe in den gesamtstädtischen Rahmen. Westlich der Bahnhofstraße entstehen so unterschiedliche Aufenthalts- und Aktivitätsbereiche. Durch langgestreckte Sitzbank-Blöcke in Verbindung mit Hochbeeten und einer intensiven Bepflanzung werden die Freiräume unterhalb der Bäume nutzbar gemacht. Zur Verzahnung der Bereiche westlich Bahnhofstraße vor den neuen Gebäuden auch in die Gassen hinein wird eine durchgängige Belagsstruktur entlang der Straße geführt.
Die beiden Rosenhöfe bilden als geschlossene, halböffentliche Bereiche die grüne Lunge des Areals und bieten mitten in der Stadt durch einen hohen Anteil an nutzbaren Grünflächen und Gehölzpflanzungen hohe Wohnqualität. Differenzierte Rückzugs-, Sport- und Spiel- sowie Gemeinschaftsorte entstehen in den zentralen Bereichen der Höfe aktiviert durch verschiedene Sitzbereiche. Auch die etwas kleinere Platzfläche westlich des Rosenviertels in der Heidengasse wird durch Sitzflächen und Hochbeete wiederbelebt und soll damit auch die offene Geste zur Altstadt und die damit verbundene Einbindung des Viertels stärken.
Der Innenhof im Süden wird sowohl durch das Restaurant sowie das Hotel und die Veranstaltungsfläche genutzt und ist multifunktional bespielbar. Auch hier werten die Gräser- und Staudenpflanzung diesen Raum ökologisch auf.

Verkehrsführung
Allgemein wird auf oberirdische PKW-Stellplätze verzichtet. Die zu erbringende Stellplätze für AnwohnerInnen und BesucherInnen von Gewerbe und Hotel werden in der Tiefgarage, welche über die Bahnhofsstraße zu erreichen ist, nachgewiesen.
Das Untergeschoss mit Tiefgarage wurde im Zuge der städtebaulichen Rahmenplanung überarbeitet. Laut aktualisiertem Stellplatznachweis werden 120 Stellplätze erforderlich. Diese sollen über die Anforderungen der Bayerischen Bauordnung hinausgehend nach den „Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs – EAR23“ geplant werden, um dem tatsächlichen aktuellen KFZ-Platzbedarf besser gerecht zu werden.
Die Tiefgarage ermöglicht bei Verwendung eines entsprechenden Multiparking-Systems, dass einerseits mehr sonstige Nutzflächen im UG entstehen können. Alternativ können im Zuge der Objektplanung zur Kostenreduktion bestimmte Gebäudeteile auch nicht unterkellert geplant werden.
Zudem ergeben sich weitere nicht unterbaute Flächen als Beitrag zum oben beschriebenen Niederschlags-wassermanagement.
Die konkret je Quartier erforderlichen Stellplätze sind jeweils unter den Grundstücken der beiden Quartiere angeordnet, wobei die Rosengasse dem nördlichen Quartier zugeordnet wird. Das nördliche Quartier beinhaltet auch die TG-Abfahrt und muss somit als erster Bauabschnitt realisiert werden.

Überall finden sich im öffentlichen Raum Radabstellanlagen. Des Weiteren wird im östlichen Teil, im Erdgeschoss das bereits beschriebene Fahrradparkhaus mit „Radstation“ angeboten.
Im nördlichen Teil können die Obergeschosse, der Wohnungen barrierefrei über Laubengänge erschlossen werden.
Der Stellplatznachweis für die Fahrräder zeigt 61 erforderliche Stellplätze für die Besucher und 129 Stellplätze für Bewohner und Nutzer. Die Besucherstellplätze werden in den Freibereichen an Heidengasse, Rosengasse und Bahnhofstraße angeordnet. Die Innenhöfe bleiben frei von Fahrradstellplätzen.
Die Stellplätze für Bewohner und Nutzer werden vorwiegend im UG nachgewiesen und über die TG erschlossen.
Die Radstation wird nicht für den Stellplatznachweis herangezogen.

Müllentsorgungskonzept
Es wird vorgeschlagen, dass die erforderlichen Müllräume im UG nachgewiesen werden, um im beengten innerstädtischen Bereich die Freiflächen und EG-Flächen damit nicht zu belasten. Der Transport der Mülltonnen über die TG-Rampe zur Abhol-Aufstellfläche kann z.B. über geeignete Elektro-Schlepper erfolgen.
Die Abhol-Aufstellfläche der Container für die Müllabfuhr wird in der Nähe der Tiefgarageneinfahrt an der Bahnhofstraße situiert.

Rettungswegkonzept
Übergeordnetes Ziel ist es, insbesondere die Innenhöfe von Feuerwehraufstellflächen freizuhalten, ebenso den östlichen Vorbereich entlang der Bahnhofstraße, um möglichst wenige Einschränkungen bei der Gestaltung der Freianlagen zu haben.
Bei allen viergeschossigen Gebäuden sind deswegen planerisch jeweils zwei bauliche Rettungswege über alle Geschosse vorgesehen, wodurch in diesen Gebäuden keine Anleiterung erforderlich ist, weder mit Steckleiter, noch mit Drehleiter.
Im nördlichen Block der viergeschossigen Wohnbebauung ist eine Laubengangerschließung geplant. Somit hat man aus jeder Wohnung die Möglichkeit, in jeweils zwei Richtungen einen baulichen Rettungsweg zu erreichen.
Im südlichen Hotelblock sind zwei abgeschlossene Treppenhäuser vorgesehen, die in Verbindung mit notwendigen Fluren, Rauchmelder mit Aufschaltung etc. zwei bauliche Rettungswege darstellen.
Bei einigen dreigeschossigen Gebäuden (Kalchstraße, Heidengasse) ist der zweite Rettungsweg über die Anleiterung mit der Steckleiter vorgesehen.
Der genaue Nachweis und die Abstimmung mit dem Amt für Brand- und Katastrophenschutz (ABuK) ist im Zuge der weiteren Objektplanung Gebäude zu führen.
Das hier ausgeführte Rettungswegkonzept wurde mit dem AbuK abgestimmt, dem mit E-Mail vom 21.11.24 wie folgt zugestimmt wurde:

„… nach Rücksprache mit der Stadtbrandinspektion ergeben sich aus Sicht des vorbeugenden Brandschutzes momentan keine Einwände bzw. besondere Anmerkungen.

- Die Planung, den 2. Flucht- und Rettungsweg vorwiegend baulich zu gewährleisten, befürworten wir sehr.
- Bei Flucht- und Rettungswegen über die Leitern der Feuerwehr, sind entsprechende Aufstellflächen vorzustehen.
- Für den geplanten Hotelbereich sind die technischen Anschlussbedingungen für Brandmeldeanlagen (TAB) zu beachten.

Die Prüfung bzw. die Abgabe einer Stellungnahme durch die Stadtbrandinspektion und der Brandschutzdienststelle erfolgt dann final im Zuge des Baugenehmigungsverfahrens…“

30.01.2025
Stephan Walter / f64 Architekten und Stadtplaner GmbH
Lukas Bihler / Rainer Schmidt Landschaftsarchitekten GmbH