

Im Teilbereich ist eine Konzentration von Leer- und Teilleerständen feststellbar. Das betrifft vor allem Wirtschaftsgebäude, aber auch das leer stehende Wohnhaus an der Einmündung Stapenhorststraße / Röddenauer Straße.

Bahnhof und Bahnhofsumfeld

Aufgrund des Funktionsverlustes des Bahnhofs stehen die zu ihm gehörenden Wirtschaftsgebäude vollständig leer. Das Bahnhofsgebäude selbst wird nur noch teilweise genutzt. Teile der Gleisanlagen sind brach gefallen.

Die in Richtung der Kreuzung Marburger Straße / Bahnhofstraße befindlichen Gebäude dagegen befinden sich vollständig in Nutzung. Sie beherbergen teils geringwertige Geschäfte und gastronomische Angebote, die in ihrer Existenz vom Bahnhof abhängen. Im Gebäude „Am Bahnhof 3“ findet sich eine Spielhalle.

Gewerbefläche an der Nemphe

Der Gewerbestandort nördlich der Jahnstraße an der Nemphe stellt einen gemischt genutzten Standort dar. Die Nutzung des Heimwerkermarktes wird durch ein mehrgeschossiges Wohnhaus mit Einzelhandel im Untergeschoss und im Nebengebäude ergänzt. In dem Objekt ist kein Leerstand zu verzeichnen.

Stapenhorststraße

Der Bereich um die Bottendorfer Straße wird durch mehrgeschossige Wohnbebauung aus den 30er und 40er Jahren geprägt. In Richtung der Einmündung in die Jahnstraße haben sich einzelne Dienstleistungsnutzungen, Ärzte und eine Apotheke angesiedelt.

Zwei Gebäude, ein Wohnhaus und ein landwirtschaftlich genutztes Nebengebäude, stehen leer.

Südöstlich der Straße im rückwärtigen Bereich der Bebauung liegt eine unbebaute Grünfläche. Diese wird teilweise als Weide benutzt. Aufgrund ihrer innenstadtnahen Lage und der angrenzenden Wohnbebauung bietet sich diese Fläche für eine Wohnbaulandnachverdichtung an.

Bottendorfer Straße

Die Bottendorfer Straße ist durch überwiegende Wohnnutzung geprägt. Diese wird durch ein Jugendheim in Hausnummer 25 und die Räume der freien evangelischen Gemeinde in Hausnummer 9 und 11 ergänzt.

Ein Nebengebäude und das Haus Bottendorfer Straße 3, das abgebrochen werden soll, stehen vollständig leer. Die Mehrzahl der Gebäude weist einen Sanierungsstau auf.

2.4 Verkehr

Das Untersuchungsgebiet liegt im Schnittpunkt wichtiger innerörtlicher Hauptverkehrsstraßen. Es umfasst Teile des Rings zur Umfahrung der Altstadt. Über die Hauptverkehrsstraßen wird es an das überörtliche Verkehrsnetz (Landes- und Bundesstraßen) angebunden. Dadurch sowie durch die mittelzentrale Funktion Frankenbergs liegen starke Verkehrsbelastungen auf den Straßen.

Eine erhebliche Entlastung von Verkehr erfolgte durch die Fertigstellung der Ortsumgehung im Jahr 2006.

Damit ergaben sich Potenziale zur stadtverträglichen Anpassung des innerstädtischen Verkehrsnetzes. Um diese genauer zu bestimmen, hat die Stadt im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchung die Planungsgruppe Nord aus Kassel mit der Erarbeitung eines Verkehrsgutachtens beauftragt. Das Gutachten sollte Vorschläge zur Neuorganisation des fließenden und ruhenden Verkehrs machen. Des Weiteren sollten Maßnahmen zur Verbesserung der Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr sowie für den Öffentlichen Personennahverkehr erarbeitet werden. Ein Sonderaspekt war die Untersuchung der verkehrlichen Auswirkungen des Investitionsvorhabens Eder-Galerie und der dadurch erforderlichen Anpassungen des Straßensystems.

Die nachfolgenden Ausführungen stellen eine Zusammenfassung der Aussagen des Verkehrsgutachtens dar.

Fließender Verkehr

Der gegenwärtige Ausbaustandard des Straßennetzes ist trotz teilweise hoher Verkehrsbelastungen in Bezug auf das Verkehrsaufkommen überdimensioniert. Die Straßenabschnitte und Knoten weisen ausreichende Kapazitätsreserven für eine Reduzierung der Verkehrsflächen auf. Einer stärker an städtebaulichen Belangen orientierten, stadtverträglichen Neugestaltung der Straßenräume steht aus verkehrstechnischer Sicht nichts entgegen. Eine weitere Verlagerung von Verkehren auf die Umgehungsstraße ist dem Gutachten zufolge aber nur mit sehr restriktiven Maßnahmen zur Kapazitäts- und Geschwindigkeitsbegrenzung möglich. Diese werden nicht empfohlen. Zur künftigen Querschnittsgestaltung der Straßen wurden detaillierte Vorschläge erarbeitet. Diese flossen in das Verkehrskonzept des Rahmenplanes ein (vgl. Kapitel 4.3).

An den Knotenpunkten Bahnhofstraße/Marburger Straße/Röddenauer Straße, Uferstraße/Bahnhofstraße/Bottendorfer Straße sowie Jahnstraße/Röddenauer Straße/Am Grün wurde Bedarf zur Optimierung der Ampelschaltungen erkannt. In der Bahnhofstraße wird am Knoten vor dem Kloster aufgrund geringer Zahlen von Abbiegern in die Uferstraße und geradeaus Fahrenden die Zusammenlegung von Abbiegespuren als möglich erachtet. Dadurch kann in der westlichen Bahnhofstraße ein Fahrstreifen zurückgebaut werden.

Darüber hinaus empfiehlt das Gutachten, insgesamt Maßnahmen zur Verminderung der Verkehrsbelastung umzusetzen. Dazu gehören beispielsweise verkehrslenkende Maßnahmen oder Maßnahmen zur Aufwertung des ÖPNV und des Fuß- und Radverkehrs.

Ruhender Verkehr

In der Summe stellt das Verkehrsgutachten ein Überangebot an Stellplätzen fest. Die Auslastung ist dementsprechend insgesamt gering. Kleinräumig wird jedoch in einigen Bereichen eine 100% Auslastung bis Überlastung der Stellplätze festgestellt (Auf der Nemphe, Bahnhofstraße Nordost), während in der Nähe und im Verlauf der Uferstraße sowie um das Kloster Kapazitätsreserven bestehen. Das Parkhaus an der Bremer Straße besitzt – z. T. aus baulichen und hygienischen Gründen – nur eine geringe Akzeptanz und somit noch Kapazitätsreserven. Seine Aufwertung wird dementsprechend als dringlich erachtet.

Den Entfall von Stellplätzen im Zuge von Ungestaltungsmaßnahmen der Straßenräume sieht das Gutachten angesichts des Überangebotes als vertretbar an.

Fuß- und Radverkehr

Die Situation des Fuß- und Radverkehrs in Frankenberg wird als unzureichend eingeschätzt.

Gehwege sind häufig zu schmal, in einem schlechten baulichen Zustand oder gar nicht vorhanden. Die Querbarkeit der Straßen abseits der Knotenpunkte ist durch Absperrungen oder die Anzahl der zu überquerenden Fahrspuren stark eingeschränkt. Die Querbarkeit der Knotenpunkte ist bis auf den Knoten Röddenauer Straße/Am Grün/Jahnstraße noch in ausreichender Verkehrsqualität möglich. Die Barrierefreiheit der Knotenpunkte ist jedoch nur bedingt gegeben. Trotz abgesenkter Borde sind die Höhendifferenzen zu groß. Es fehlen Leiteinrichtungen für Blinde.

Insbesondere die östliche Bahnhofstraße ist aufgrund zu schmaler Seitenbereiche und der Dominanz des Fahrzeugverkehrs für Fußgänger unattraktiv. Ihre Querbarkeit ist durch die geschlossene Reihe parkender Fahrzeuge eingeschränkt.

Radverkehrsanlagen sind nur entlang weniger Straßen vorhanden.

Generell stehen den unzureichenden Flächenangeboten für Fußgänger und Radfahrer überdimensionierte Flächen für den Fahrzeugverkehr gegenüber. Es ist daher eine Reduzierung der Verkehrsflächen anzustreben.

Zusätzlich zu den Ergebnissen des Verkehrsgutachtens lässt sich feststellen, dass die stark frequen-

STADTSANIERUNG FRANKENBERG

Sanierungsgebiet III "Bahnhofstraße"

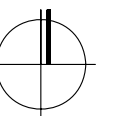
Karte 8 Verkehr

- Bestand -

- innerörtliche Hauptverkehrsstraße
- Erschließungsstraße
- Bahntrasse in Betrieb / derzeit nicht in Nutzung
- Radweg
- Fußwegeverbindung
- Fußgängerzone
- Haltepunkte ÖPNV / SPNV mit 300m Radius
- private Stellflächen
- öffentliche Stellflächen

- Grenze des Untersuchungsgebietes
- Bahntrasse
- Gewässer

Bearbeitung: Dipl. Ing. U. Türk, Dipl. Ing. I. Linke, A. Hellwig, A. Schachenmayr,
A. Reichhold
Stand: Oktober 2008



NH | ProjektStadt EINE MARKE DER UNTERNEHMENSGRUPPE
NASSAUISCHE HEIMSTÄTTE | WOHNSTADT

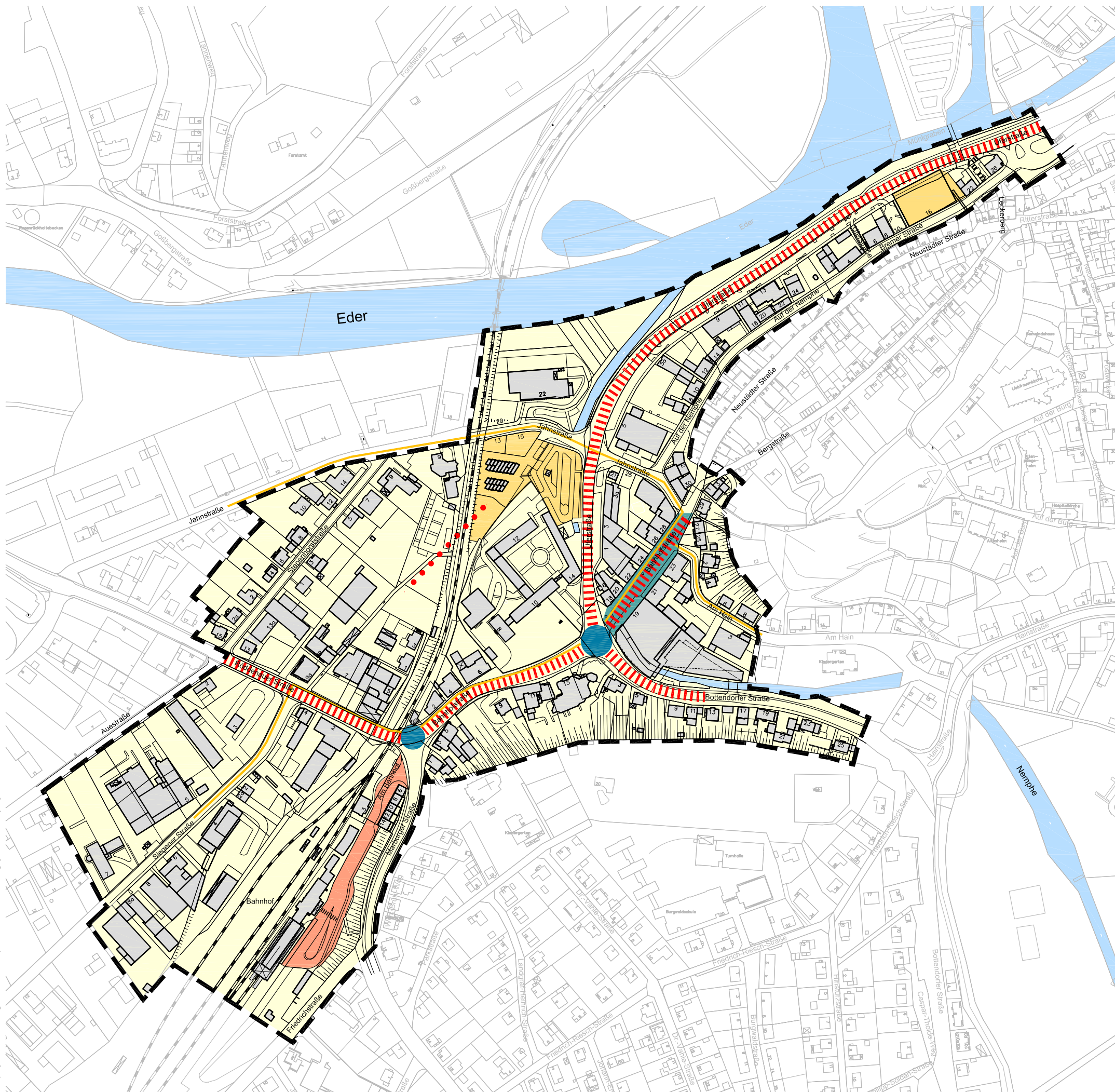
WOHNSTADT Stadtentwicklungs- und Wohnungsbaugesellschaft Hessen mbH
Wolfsschlucht 18 34117 Kassel Telefon: 0561 1001-0

STADTSANIERUNG FRANKENBERG

Sanierungsgebiet III "Bahnhofstraße"

Karte 9 Verkehr

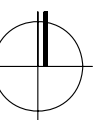
- Analyse -



-  Verkehrsknoten Umbau nötig
-  Barrierewirkung durch Straßenbreite / fehlende Querungsmöglichkeiten
-  fehlender Radweg
-  fehlende Fußwegeverbindung
-  Gestaltungsdefizit ZOB
-  Parkplatz mit Kapazitätsreserven
-  Parkplatz mit Volllastung

-  Grenze des Untersuchungsgebietes
-  Bahntrasse
-  Gewässer

Bearbeitung: Dipl. Ing. U. Türk, Dipl. Ing. I. Linke, A. Hellwig, A. Schachenmayr,
A. Reichhold
Stand: Oktober 2008



NH ProjektStadt EINE MARKE DER UNTERNEHMENSGRUPPE
NASSAUISCHE HEIMSTÄTTE | WOHNSTADT

WOHNSTADT Stadtentwicklungs- und Wohnungsbaugesellschaft Hessen mbH
Wolfsschlucht 18 34117 Kassel Telefon: 0561 1001-0

tierte Fußwegverbindung zwischen dem Parkplatz nördlich des Klosters und der Röddenauer Straße nicht ausgebaut ist.

Öffentlicher Personennahverkehr

Zur Situation des Öffentlichen Personennahverkehrs führt das Verkehrsgutachten folgendes aus:

„Die Gestaltung und Ausstattung der Haltestellen im Untersuchungsgebiet entspricht nicht mehr den heutigen Anforderungen / dem Mobilitätsbedürfnis der Nutzer des ÖPNV (Barrierefreiheit). Insbesondere den Bedürfnissen der Schüler muss an den Haltestellen im Verlauf der Uferstraße Rechnung getragen werden.

Der Bahnhofsvorplatz weist erhebliche städtebauliche (gestalterische) und verkehrliche Mängel auf. Der Bahnhofsvorplatz ist aufzuwerten / umzubauen, um dem ÖPNV / SPNV einen höheren Stellenwert beizumessen. Die Anzahl der derzeit vorhandenen Haltestellen ist zu überprüfen.

Zur besseren Erschließung des Untersuchungsgebietes und für eine einheitliche und leicht verständliche ÖPNV-Bedienungsqualität wird empfohlen, folgende Veränderungen im Haltestellennetz zu prüfen:

- Gestaltung des zentralen Verknüpfungspunktes am Bahnhof Frankenberg (Anm. d. Verf.: das Gutachten formuliert dazu detaillierte Entwurfskriterien)
- Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle im Bereich Uferstraße / Jahnstraße für die die Uferstraße befahrenden Buslinien, um kürzere Wege in die Innenstadt zu erzielen
- Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle im Bereich der Eder-Galerie an der Röddenauer Straße für die Linien 523, 524 und die Stadtbuslinie 596, die dort dann mit allen Fahrten verkehren sollte
- Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle im Bereich Bahnhofstraße / Jahnstraße in unmittelbarer Nähe der Altstadt für die Stadtbuslinie 596, damit mit dieser Linie die Funktion des Einkaufs- und Freizeitverkehrs in Frankenberg gestärkt wird und kurze Wege zu den Geschäften in der Innenstadt erreicht werden können“

Beurteilung der verkehrlichen Auswirkungen des Bauvorhabens Eder-Galerie

Bezüglich der verkehrlichen Auswirkung des Bauvorhabens Eder-Galerie kommt das Verkehrsgutachten zu folgenden Einschätzungen:

Der durch das Vorhaben erzeugte Kfz-Verkehr wird als unbedenklich für die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes eingestuft. Am Knoten Röddenauer Straße / Siegener Straße wird die Errichtung einer Lichtsignalanlage empfohlen. Trotz des zusätzlichen Verkehrs weisen die umgebenden Straßen noch solche Kapazitätsreserven auf, dass ihrer städtebaulich orientierten Neugestaltung nichts im Wege steht.

Die ÖPNV-Anbindung wird aufgrund der Nähe zum Bahnhof und zum ZOB als gut eingeschätzt. Zur Verstärkung der ÖPNV-Nutzung wird die komfortablere Gestaltung der fußläufigen Verbindung zwischen Bahnhof und Eder-Galerie empfohlen (ggf. auch durch direkten Zugang zum Bahnhof von der Eder-Galerie aus).

Die Anbindung des geplanten Standortes an die Innenstadt ist für Fußgänger und Radfahrer unzureichend. Die Verbindung zwischen Innenstadt und Eder-Galerie über Bahnhofstraße und Röddenauer Straße ist daher fußgänger- und radfahrerfreundlich umzugestalten. Das Gutachten sieht in diesem Fall Chancen für eine verstärkte Nutzung der Verbindung durch diese beiden Gruppen von Verkehrsteilnehmern.

2.5 Freiraum und Umwelt

Allgemein

Die öffentlichen Grünflächen sind aufgrund ihrer Gestaltung oder ihrer funktionalen Zuordnung kaum nutzbar. Das Naherholungspotenzial der Landschaftsfreiräume in der Umgebung des Gebietes (Wehrwiesen, Burgberg, Hünsterz) kann durch die unzureichende Vernetzung nicht ausgeschöpft werden. Der städtische Freiraum wird von Straßenflächen und Parkplätzen dominiert. Die für Fußgängerverkehr und Aufenthalt bestimmten Flächen sind häufig zu Restflächen degradiert und unattraktiv gestaltet. Es fehlen wohnungsnahe, nutzbare Spiel- und Freiflächen.

Karte 10 gibt einen Überblick über die Freiraumstruktur des Untersuchungsgebietes.

Gebiet um Bahnhofstraße und Kloster

Die südlich des Klosters liegende Freifläche stellt die einzige größere, öffentlich zugängliche Grünfläche im Untersuchungsgebiet dar. Als Aufenthaltsfläche ist sie aufgrund ihrer Gestaltung derzeit nicht nutzbar. Ebenso kann die im Innenhof des Klosters befindliche Ziergrünfläche aufgrund ihres halböffentlichen Charakters keinen Beitrag zur Verbesserung des innenstadtnahen Freiraumangebotes leisten. Nach Dienstschluss der Außenstelle des Landratsamtes werden die Eingangstore des Klosters verschlossen, so dass die Fläche nicht mehr zugänglich ist. Die sonstigen um das Kloster befindlichen Grünflächen weisen den Charakter von Restgrün auf. Durch die angrenzende Kreuzung Bahnhofstraße / Uferstraße / Bottendorfer Straße ist die Erreichbarkeit des Klosters und der Freiflächen beeinträchtigt. Das Potenzial zur Gestaltung eines attraktiven, zentral gelegenen innerstädtischen Platzbereiches wird nicht ausgeschöpft.

Nördlich des Klosters dominiert die an dieser Stelle stadträumlich unangemessene Parkplatzfläche. Entsprechend ihrer Nutzung besitzt sie keinerlei Freiraumqualität.

Die Bahnhofstraße wird durch den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr dominiert. Die Flächen für Fußgänger und Aufenthalt sind zu Restflächen degradiert. Sie besitzen keine erkennbare Aufenthaltsqualität. Die bauliche Aufweitung im Bereich des Abzweiges der Straße „Am Hain“ weist keine ihrer potenziellen Nutzbarkeit als Stadtplatz entsprechende Gestaltung auf.

Der Baublock zwischen Uferstraße, Jahnstraße und Bahnhofstraße ist im Inneren vollständig versiegelt und besitzt trotz Wohnnutzung in den Obergeschossen keinerlei Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität. Die freien Flächen dienen ausschließlich der Innenerschließung. Die Qualität des Wohnumfeldes ist damit erheblich beeinträchtigt.

Die ursprünglich vor den Toren der Neustadt verlaufende Nemphe ist im Bereich der Uferstraße und des Klosters verrohrt und dementsprechend nicht mehr wahrnehmbar.

Eder, Uferstraße und untere Neustadt

Die Uferstraße ist als verkehrsgerechter Straßenraum ohne jegliche Aufenthaltsqualität ausgebildet. Der auf der nördlichen Straßenseite im Bereich der Ederau verlaufende kombinierte Fuß- und Radweg besitzt bis auf zwei Zugänge am nördlichen und südlichen Ende keinerlei Verbindung zur Uferstraße. Die Erreichbarkeit des Ederufers ist damit erheblich eingeschränkt. Seine potenzielle Funktion als attraktiver Stadtabschluss oder nutzbarer Aufenthaltsraum kann das Ederufer somit nicht entfalten. Vorhandene Querverbindungen zwischen den innerstädtischen Baublöcken und dem Bereich des Ederufers fehlen oder sind unattraktiv gestaltet (eng und dunkel), was sie in ihrer Verbindungsfunktion praktisch bedeutungslos werden lässt.

Die Freiflächen zwischen den Gebäuden werden zum Parken oder als Hofflächen genutzt und besitzen keinerlei Freiraumqualität. Das Umfeld der dort vorhandenen Wohnungen ist damit stark beeinträchtigt.

Der Straßenzug „Auf der Nemphe“ / Bremer Straße erscheint sowohl in der Gestaltung der angren-

zenden Gebäude als auch der Gestaltung des Straßenraums als reine Anlieferstraße ohne Aufenthalts- oder Freiraumqualität

Der Bereich des Ederufers liegt im durch Verordnung vom 20.12.1999 festgestellten Überschwemmungsgebiet der Eder (siehe unten, siehe auch Kapitel „Aussagen rechtskräftiger Bebauungspläne“).

Gewerbegebiet „In der Ringaue“ und gewerbliche Bebauung entlang der Röddenauer Straße

Entsprechend seiner gewerblichen Nutzung ist die Frage der Freiraumqualität in diesem Bereich eher nachrangig zu behandeln.

Dennoch erscheint die Gestaltung des Straßenraums der Röddenauer Straße aufgrund der vor den Gebäuden zur Straße hin liegenden Parkplätze und aufgrund des allein verkehrlichen Anforderungen genügenden Ausbauzustandes der Straße unbefriedigend.

Auf der stadteinwärts gerichteten Straßenseite fällt die der Sukzession überlassene Brachfläche des ehemaligen Betonwerkes negativ auf.

Im Bereich des eigentlichen Gewerbegebietes liegt zwischen den gewerblich genutzten Flächen noch ein gärtnerisch genutztes Privatgrundstück. Sonstige Grünflächen beschränken sich auf Verkehrs- oder funktionsloses Restgrün.

Die Betriebsflächen sind entsprechend der gewerblichen Nutzung des Gebietes vollständig versiegelte Parkplatz- oder Wirtschaftsflächen ohne jegliche Gestaltung. Damit verbunden sind negative Auswirkungen auf das Stadtklima.

Bahnhof und Bahnhofsumfeld

Nach der weitgehenden Aufgabe ihrer Nutzung bilden die Bahnflächen eine Brachfläche. Die Gleisanlagen sind bereits zum Teil durch Spontanvegetation überwuchert.

Der Bahnhofsvorplatz stellt sich als vollständig versiegelte Verkehrsfläche ohne ansprechende Gestaltung dar.

Der zum Untersuchungsgebiet gehörende Hag südlich des Bahnhofsvorplatzes zur Marburger Straße hin ist mit Sukzessionsvegetation bewachsen.

Gewerbefläche an der Nemphe

Im zur Eder hin gerichteten Bereich des Standortes erstreckt sich ein Band verschiedenartiger Grünflächen, die jedoch aufgrund ihrer Lage und ihrer Gestaltung keine Bedeutung für das innerstädtische Freiraumangebot haben. An eine in städtischem Eigentum befindliche reine Grasfläche schließen sich vier Schrebergärten an. Den Ausläufer des Bandes bildet eine in städtischem Eigentum befindliche, mit Bäumen und Sträuchern bestandene, unzugängliche Sukzessionsfläche.

Der Bachlauf der Nemphe liegt in diesem Bereich offen.

Das Potenzial, das der Standort aufgrund seiner Größe und Lage an der Eder als innenstadtnahe Freifläche bieten könnte, wird durch die Bebauung an der Jahnstraße eingeschränkt.

Der Bereich liegt im durch Verordnung vom 20.12.1999 festgestellten Überschwemmungsgebiet der Eder (siehe unten, siehe auch Kapitel „Aussagen rechtskräftiger Bebauungspläne“).

Stapenhorststraße

Die Freiraumstruktur im Bereich um die Stapenhorststraße wird durch private Hausgärten geprägt. Südöstlich der Straße erstreckt sich im rückwärtigen Bereich der Bebauung eine größere Grünfläche. Diese wird teilweise als Weide genutzt.

Der Straßenraum der Stapenhorststraße wird durch den fließenden und ruhenden Verkehr bestimmt und weist keine Gestaltqualität auf.

Bottendorfer Straße

Der Straßenraum der Bottendorfer Straße wird positiv durch die geschlossene Baumreihe entlang der Nemphe geprägt.

Der entlang der Bebauung verlaufende Fußweg ist großzügig dimensioniert, wird aber zusätzlich – ohne weitere Gliederung – als Parkstreifen genutzt. Die Straßenbeleuchtung ist zu schwach, wodurch in Abend- oder Nachtstunden die Nutzungsqualität des Straßenraums für Fußgänger und Radfahrer eingeschränkt wird.

Im rückwärtigen Bereich der Bebauung erstrecken sich private Hausgärten.

Altlastenproblematik

Im Untersuchungsgebiet liegen 18 Altstandorte, die jedoch noch nicht näher untersucht wurden (siehe Abbildung 7). Werden im Bereich der Altstandorte bei Bodeneingriffen farbliche oder geruchliche Auffälligkeiten festgestellt, so sind nach Aussage des Regierungspräsidiums die Arbeiten in diesem Bereich zu unterbrechen und das Regierungspräsidium Kassel zwecks Festlegung der weiteren Vorgehensweise einzuschalten.

Eine detaillierte Übersicht der Altstandorte mit genaueren Einzelinformationen findet sich im Anhang.



Abbildung 7: Übersicht der Altstandorte im Untersuchungsgebiet (Quelle: Regierungspräsidium Kassel)

Überschwemmungsgebiet der Eder und Landschaftsschutzgebiet „Auenverbund Eder“

Durch Verordnung vom 20.12.1999 wurde die Grenze des Überschwemmungsgebietes der Eder amtlich festgestellt. Innerhalb dieser Grenze liegen als Teile des Untersuchungsgebietes das Ederufer, die Grünfläche an der Nemphe und die Nemphe zwischen Mündungsbereich und Jahnstraße innerhalb der Grenzen.

Maßnahmen in diesem Gebiet sind nur zulässig, wenn sie den Hochwasserabfluss nicht behindert und der Retentionsraum der Eder nicht nachteilig verändert wird. Nach §14 Abs. 2 des Hessischen Wassergesetzes ist in Überschwemmungsgebieten die Errichtung oder Erweiterung von baulichen Anlagen verboten und bedarf der wasserrechtlichen Genehmigung.

Darüber hinaus gehören Teile des Ederufers und die Grünfläche an der Nemphe zum Landschaftsschutzgebiet „Auenverbund Eder“. Baumaßnahmen im Landschaftsschutzgebiet wie beispielsweise die Anlage von Wegen sind gemäß der Landschaftsschutzgebietsverordnung durch die untere Naturschutzbehörde genehmigungspflichtig.

Den geplanten Aufwertungsmaßnahmen stehen die beiden Verordnungen jedoch nicht grundsätzlich entgegen. Sie erfordern jedoch eine enge Abstimmung mit den zuständigen Genehmigungsbehörden.

STADTSANIERUNG FRANKENBERG

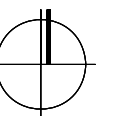
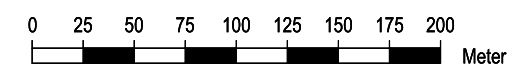
Sanierungsgebiet III "Bahnhofstraße"

Karte 10 Freiraum - Bestand -

- private Grünflächen
- landwirtschaftliche Flächen
- öffentliche Grünflächen
- gewidmete Bahnflächen
- versiegelte Hofflächen
- unversiegelte Hofflächen
- öffentliche Straßenflächen
- öffentliche Stellplätze
- private Stellflächen
- LSG "Auenverbund Eder"
- Überschwemmungsgrenze gem. Verordnung vom 20.12.1999 / gem. ALK
- Kompensationsflächen nach B-Plan Nr. 6c

- Grenze des Untersuchungsgebietes
- Bahntrasse
- Gewässer

Bearbeitung: Dipl. Ing. U. Türk, Dipl. Ing. I. Linke, A. Hellwig, A. Schachenmayr,
A. Reichhold
Stand: Oktober 2008



NH ProjektStadt EINE MARKE DER UNTERNEHMENSGRUPPE
NASSAUISCHE HEIMSTÄTTE | WOHNSTADT

WOHNSTADT Stadtentwicklungs- und Wohnungsbaugesellschaft Hessen mbH
Wolfsschlucht 18 34117 Kassel Telefon: 0561 1001-0

STADTSANIERUNG FRANKENBERG

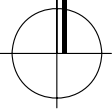
Sanierungsgebiet III "Bahnhofstraße"

Karte 11 Freiraum
- Analyse -

-  stadträumlich unangemessene Parkplatznutzung
-  Straßenraum mit fehlender Aufenthalts- und Gestaltungsqualität
-  öffl. Grünfläche mit eingeschränkter Nutzbarkeit
-  private Freifläche mit Gestaltungsdefizit / Nutzungsdefizit
-  hoher Versiegelungsanteil privater Flächen
-  eingeschränkte Zugänglichkeit des Ederufers
-  unzureichende fußläufige Verbindung
-  Platzraum mit Entwicklungspotenzial
-  Bereich mit Entwicklungspotenzial zur Verbesserung des Freiflächenangebotes
-  Grenze des Untersuchungsgebietes
-  Bahntrasse
-  Gewässer

Bearbeitung: Dipl. Ing. U. Türk, Dipl. Ing. I. Linke, A. Hellwig, A. Schachenmayr, A. Reichhold
 Stand: Oktober 2008

0 25 50 75 100 125 150 175 200 Meter



NH | Projekt**Stadt** EINE MARKE DER UNTERNEHMENSGRUPPE
NASSAUISCHE HEIMSTÄTTE | WOHNSTADT

WOHNSTADT Stadtentwicklungs- und Wohnungsbaugesellschaft Hessen mbH
 Wolfsschlucht 18 34117 Kassel Telefon: 0561 1001-0

2.6 Wirtschaftliche Entwicklung des Gebietes

Die Untersuchung der wirtschaftlichen Entwicklung des Gebietes stützt sich auf die Analyse des Gründungs- und Konkursgeschehens in den Jahren 2000 bis 2007 nach Daten der Stadt Frankenberg, Abteilung Wirtschaftsförderung.

Das Untersuchungsgebiet weist zwischen 2000 und 2007 insgesamt einen leichten Gründungsüberschuss auf. 143 Anmeldungen stehen 137 Abmeldungen gegenüber.

Einerseits lässt dies auf eine wirtschaftliche Dynamik des Gebietes schließen. Andererseits lässt das insgesamt hohe Gründungs- und Konkursgeschehen auf eine geringe Bestandszeit der Nutzungen und damit auf eine unzureichende wirtschaftliche Stabilität schließen. Davon wiederum können einerseits positive Effekte auf die Angebotsvielfalt ausgehen. Andererseits ist damit – wie vor Ort erkennbar – auch die Gefahr eines zunehmenden Qualitätsverlustes der Angebote verbunden

Der Schwerpunkt des Gründungs- und Konkursgeschehens liegt in den Bereichen Handel und Einzelhandel (55 An-, 55 Abmeldungen), gefolgt mit deutlichem Abstand von Schank- und Speisewirtschaften (29 An-, 20 Abmeldungen) und sonstigen Nutzungen (37 An-, 35 Abmeldungen). Das intensive Gründungsgeschehen im Bereich Handel und Einzelhandel verdeutlicht trotz insgesamt neutralen Gründungssaldos die (Einzel-)Handelsfunktion des Untersuchungsgebietes.

Die Bereiche Schank- und Speisewirtschaft sowie Gewerbe weisen positive Gründungssalden mit besonders deutlichem Überschuss im Bereich der Schank- und Speisewirtschaften auf. Büronutzungen inklusive Versicherungen und Vermögensberater weisen bei insgesamt geringen Gründungs- und Konkurszahlen einen negativen Gründungssaldo auf.

Betrachtet man die räumliche Verteilung der Gründungs- und Konkursfälle, so zeichnen sich die Bahnhofstraße, die Röddenauer Straße und – erstaunlich angesichts ihrer funktional abseitigen Lage – die Straße Auf der Nemphe / Georg-Thonet-Platz als räumliche Schwerpunkte ab.

Die Bahnhofstraße und die Straße Auf der Nemphe/Georg-Thonet-Platz erfuhren durch positive Gründungssalden eine Nutzungsintensivierung (7 zusätzliche Nutzungen im Betrachtungszeitraum 2000 bis 2007). Diese beruht auf einer zunehmenden Zahl an Handel- und Einzelhandelsnutzungen.

In der Straße Auf der Nemphe hingegen wurde die Zunahme neben Handels- und Einzelhandelsnutzungen (2) und sonstigen Nutzungen (2) durch Schank- und Speisewirtschaften (3) bewirkt. Damit könnte sich eine besondere Eignung dieses Bereiches für gastronomische Nutzungen abzeichnen. Durch die Aufwertung dieses Straßenzuges sowie der Uferstraße und des Ederufers könnte der Bereich zu einem attraktiven Gastronomiestandort entwickelt werden.

Die Röddenauer Straße weist im Betrachtungszeitraum insgesamt einen Konkursüberschuss auf. Dieser verdeutlicht den auch baulich-räumlich erkennbaren Funktionsverlust des Gebietes (siehe auch Kap. 2.3).

Insgesamt ist durch die Schaffung gestalterisch hochwertiger baulicher Rahmenbedingungen darauf hinzuwirken, das Gründungsgeschehen im Gebiet zu verstetigen und die Ansiedlung qualitätsvoller Nutzungen zu befördern.

Die Tabellen 6 und 7 im Anhang stellen das Gründungs- und Konkursgeschehen im Überblick dar.

Teil 3: Städtebauliche Missstände und Sanierungsziele

3.1 Städtebauliche Missstände

Die Analyse des Untersuchungsgebietes hat eine Reihe von städtebaulichen Missständen ergeben, die nur durch den Einsatz von Sanierungsmitteln zu beheben sind.

Das Gebiet weist in der Summe erhebliche Substanz- und Funktionsschwächen auf, die es in der Wahrnehmung seiner Funktion innerhalb des städtebaulichen Gefüges beeinträchtigen.

Ein zentraler Missstand ergibt sich aus der vorrangig autoorientierten Gestaltung des Straßennetzes im Gebiet, die derzeit eine bauliche und funktionale Verknüpfung der verschiedenen Teilbereiche verhindert und so der nachhaltigen wirtschaftlichen und baulichen Entwicklung des Gebietes entgegen steht (Erschließungsdefizit).

Im Einzelnen lassen sich folgende städtebaulichen Missstände feststellen:

SUBSTANZSCHWÄCHEN in Bezug auf . . .
die bauliche Beschaffenheit von Gebäuden, Wohnungen und Arbeitsstätten • baulicher und energetischer Modernisierungsbedarf von Gebäuden
die Zugänglichkeit der Grundstücke • kleinteilige Parzellenstruktur und schlecht erschließbare Hinterliegergrundstücke erschweren in Teilbereichen eine bauliche und wirtschaftliche Entwicklung (Neuordnungsbedarf)
die Auswirkungen einer vorhandenen Mischung von Wohn- und Arbeitsstätten • in Teilbereichen ungeordnetes Nebeneinander von Wohnen und Gewerbe mit dadurch verursachten baulich-räumlichen und emissionstechnischen Beeinträchtigungen des Wohnumfeldes
die Nutzung von bebauten und unbebauten Flächen nach Art, Maß und Zustand • die Bebauung rückwärtiger Grundstücksbereiche mit geringwertigen und teilweise abgängigen Wirtschaftsgebäuden verhindert eine wirtschaftlich und baulich sinnvolle Entwicklung und beeinträchtigt die Wohnumfeldqualität • hoher Versiegelungsgrad der Grundstücke • zunehmender Leerstand aufgrund fehlender Marktgängigkeit des vorhandenen Gebäudezustandes, bedingt durch deren unzureichenden Bauzustand • umfangreiche Brachflächen in innerstädtischer Lage, die in ihrem derzeitigen Zustand ohne wirtschaftliche Verwertungsaussicht sind
die Einwirkungen, die von Grundstücken, Betrieben, Einrichtungen oder Verkehrsanlagen ausgehen, insbesondere durch Lärm, Verunreinigung und Erschütterung • erhebliche Beeinträchtigung der im Gebiet vorhandenen Wohnnutzung durch Emissionen des Kraftfahrzeugverkehrs
die vorhandene Erschließung • überdimensionierte Kraftfahrzeugverkehrsflächen bei gleichzeitig unzureichenden Flächen für nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmer • fehlende Radwege • teilweise unzureichende Beleuchtung der Straßenräume

FUNKTIONSSCHWÄCHEN in Bezug auf . . .

die wirtschaftliche Situation und Entwicklungsfähigkeit des Gebietes unter Berücksichtigung seiner Versorgungsfunktion im Verflechtungsbereich

- Bedeutungsverlust des Untersuchungsgebietes als Einzelhandels- und Gewerbestandort
- hohe Fluktuation von gewerblichen Nutzungen
- teilweise geringwertige Nutzungen in den Randbereichen der Altstadt und im Verlauf der Bahnhofstraße. Diese kann damit nicht die ihr zugedachte Funktion als Fortsetzung der innerstädtischen Einkaufsstraße erfüllen.
- fehlende baulich-räumliche Verknüpfung der Stadtbereiche

die infrastrukturelle Erschließung des Gebietes, seine Ausstattung mit Grünflächen, Spiel- und Sportplätzen und mit Anlagen des Gemeinbedarfs

- fehlende wohnungsnahen, nutzbaren Freiflächen
- unzureichende Verknüpfung zwischen Flusslandschaft und Stadt

ORTSBILDDEFIZITE

- fehlende oder unzureichend ausgebildete Raumkanten
- Baulücken
- fehlende Raumfolgen / fehlende Torwirkungen
- unzeitgemäße Fassadengestaltung
- störende Werbeanlagen
- teilweise unangemessene Kubatur der Baukörper
- Eindruck von Rückseitenbebauung entlang von Hauptverkehrsstraßen
- städtebaulich prominentes Kloster durch Anbau verstellt

3.2 Ziele der Sanierung

Aus der Analyse der Ausgangssituation leiten sich folgende Ziele der Stadtsanierung ab. Anhand dieser Ziele lassen sich Maßnahmenkonzeption und Mitteleinsatz steuern und der Fortschritt sowie der Erfolg der Sanierung überprüfen. Sie unterliegen den laufenden Veränderungen der Umfeldbedingungen und der Entwicklung im Sanierungsgebiet. Daraus ergibt sich die Möglichkeit, aber auch die Notwendigkeit ihrer Anpassung und Fortschreibung mit voranschreitendem Sanierungserfolg.

Städtebau
- Verbesserung des Wohnumfeldes insbesondere durch Schaffung von hochwertigen Freiräumen im Nahbereich der Wohnstandorte - Sanierung der Gebäudesubstanz unter verstärkter Berücksichtigung energetischer Belange zur Schaffung von zeitgemäßem Wohn- und Lebensraum - bauliche Neustrukturierung und Neuordnung des Gebietes sowie Nachverdichtung von Baulücken und Brachen, insbesondere des Bahnhofsgeländes und der Bereiche um die Röddenauer Straße und die Uferstraße - Stärkung und Herausbildung der Alleinstellungsmerkmale Eder und Kloster St. Georgenberg - baulich-räumliche Intensivierung des Aspektes Leben und Wohnen am Fluss (Stadt am Fluss)

Nutzung
- Ansiedlung von Gewerbe- und Einzelhandelsnutzungen an stadtverträglichen Standorten - Stärkung der östlichen Bahnhofstraße als Einzelhandelsstandort in Fortsetzung der Neustädter Straße - Schaffung der baulich-räumlichen Grundlagen für die Steigerung der touristischen Bedeutung Frankenburgs - Verbesserung der baulich-funktionalen Rahmenbedingungen der im Untersuchungsgebiet ansässigen Firmen zur Verminderung der Abwanderung / zur Stabilisierung des Gründungs- und Konkursgeschehens

Verkehr / Erschließung
- an fahrgeometrischen Bedürfnissen und der tatsächlichen Verkehrsbelastung orientierte Anpassung der Verkehrsflächen des fließenden Verkehrs - Neuordnung des ruhenden Verkehrs im Untersuchungsgebiet einschließlich der dem tatsächlichen Bedarf entsprechenden Neudimensionierung von Stellplatzanlagen - Verbesserung der Verkehrsbedingungen für Fußgänger und Radfahrer (Wegebreiten, Querungsmöglichkeiten) sowie des öffentlichen Personennahverkehrs und damit Förderung einer umwelt- und stadtverträglichen Mobilität in Frankenberg - Verbesserung der ÖPNV-Erschließung durch bauliche Umgestaltung des ZOB und Anlage zusätzlicher Haltestellen (z.B. im Bereich der geplanten Eder-Galerie und in den Bereichen Uferstraße / Jahnstraße und Bahnhofstraße / Jahnstraße) sowie durch betriebliche Maßnahmen - Verbesserung der Anbindung des Bahnhofsbereiches an die Innenstadt

Freiraum / Umwelt
- ökologische und naturräumliche Aufwertung des Gebietes durch Entsiegelungen und Begrünungsmaßnahmen, insbesondere im Bereich des Klosters, der Uferstraße und der Röddenauer Straße (Konzept „Grüner Ring“) - Aufwertung des Ederufers unter gestalterischen und funktionalen Gesichtspunkten zur stärkeren Verknüpfung Stadt und Flusslandschaft

Teil 4: Rahmenplanung

4.1 Zweckmäßige Gebietsbegrenzung

Die Vorbereitende Untersuchung sowie die Abfrage der Mitwirkungsbereitschaft unter den Eigentümern hat die Notwendigkeit zur Anpassung der Untersuchungsgebietsgrenze ergeben.

Das Gebäude Neustädter Straße 1 besitzt aufgrund seiner Lage an der Schnittstelle zwischen Neustädter Straße und Bahnhofstraße eine besondere stadträumliche Bedeutung. Sein Bauzustand entspricht dieser Bedeutung nicht. Das Gebäude wurde daher in das Sanierungsgebiet einbezogen.

Der Eigentümer des Grundstücks Siegener Straße 8 und 8a äußerte schriftlich den Wunsch, dass sein Grundstück nicht in das Sanierungsgebiet einbezogen wird. Diesem Wunsch wurde durch Anpassung der Sanierungsgebietsgrenze entsprochen.

Im Übrigen stimmt die Grenze des Sanierungsgebietes, wie Karte 16 sie darstellt, mit der des Untersuchungsgebietes überein. Das Gebiet umfasst eine Fläche 25,6 ha.

4.2 Nutzungskonzept

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt der Sanierung geht es zunächst darum, die möglichen zukünftigen Nutzungsoptionen des Untersuchungsgebiets rahmensetzend zu umreißen. Dementsprechend ist das hier vorgestellte Konzept als erste Orientierung zu verstehen. Es lässt eine große Bandbreite an Entwicklungs- und Ansiedlungsvorhaben zu. Dies ist umso notwendiger, da die Entwicklung stark von der Umsetzung wichtiger, geplanter Schlüsselprojekte beeinflusst wird.

Gleichwohl enthält das Nutzungskonzept bereits richtungsweisende Elemente der geplanten Gebietsentwicklung, wie beispielsweise den Grüngürtel entlang der Uferstraße. Deren Realisierung ist im Rahmen der voranschreitenden Sanierung durch die Anwendung jeweils geeigneter Sanierungsinstrumente anzustreben.

4.2.1 Gemischte Nutzung

Bereich Eder, Uferstraße und Untere Neustadt

Im Rahmen der Bestandsuntersuchung wurde für den Bereich der Uferstraße eine unstrukturierte Nutzungsmischung aus Gewerbe, Einzelhandel, Dienstleistung und Wohnen festgestellt. Diese sollte durch die Verlagerung störender gewerblicher Nutzungen entflochten werden. Die Verlagerung von Betrieben ist förderfähiger Gegenstand der Sanierung.

Entsprechend der Lage des Bereiches in der Nähe der Altstadt, seiner städtebaulichen Bedeutung als Begrenzung der historischen Neustadt sowie der stadträumlich attraktiven Lage an der Eder soll als zukünftiger Nutzungsschwerpunkt eine Mischung aus Wohnen, Büro- und Dienstleistungsnutzungen, Gastronomie sowie Einzelhandel mit zentrenrelevanten Sortimenten realisiert werden.

Bereich um Bahnhofstraße und Kloster

Die östliche Bahnhofstraße gilt es in ihrer Funktion als Einzelhandelsstandort in Verlängerung der Fußgängerzone zu stärken und weiterzuentwickeln. Ihr qualitativ gegenüber der Fußgängerzone abfallender Geschäftsbesatz ist aufzuwerten. Die Sanierung hat zwar keinen direkten Einfluss auf die Ansiedlung attraktiver Nutzungen, kann dies aber durch entsprechende Umfeldgestaltung (Verkehr, Freiraum) unterstützen.

Das Kaufhaus Eitzenhöfer stellt eine wichtige Magnetnutzung in der östlichen Bahnhofstraße dar. Der Nutzungsschwerpunkt des Baublocks soll daher auf Einzelhandel und – entsprechend dem Bestand – auf Wohnen liegen. Im Fall von innerstädtischen Ansiedlungsvorhaben großflächiger Einzelhan-

delsnutzungen oder bei Erweiterungsabsichten von Eitzenhöfer kommt auch eine Umstrukturierung des gesamten Baublocks zu einem Einzelhandelsstandort in Betracht.

Bedingt durch seine zum Teil geringwertige Nutzung und teilweise unangemessenen Baustruktur bildet der Block zwischen Uferstraße, Jahnstraße und Bahnhofstraße den wichtigsten innerstädtischen Entwicklungsbereich. Aufgrund seiner Lage bietet er ein hohes Potenzial zur Ansiedlung zusätzlicher innerstädtischer Einzelhandelsnutzungen. Alternativ oder ergänzend käme eine Büro- oder Dienstleistungsnutzung in Frage. Je nach realisiertem Konzept könnte die Hauptnutzung durch Wohnen in den Obergeschossen ergänzt werden.

Die westliche Bahnhofstraße ist – sicherlich auch durch ihre entfernte Lage zu den derzeitigen Einzelhandelsschwerpunkten – durch eine abnehmende Nutzungsintensität und Nutzungsqualität gekennzeichnet. Gleichzeitig bildet sie ein wichtiges Verbindungsglied zwischen den geplanten Einzelhandelsstandorten in der Ringaue und der Innenstadt. Damit diese Verbindungsfunktion zum Tragen kommen kann, sind attraktive Nutzungen anzusiedeln. Aufgrund der vorhandenen Baustruktur können das insbesondere kleinteilige aber hoch spezialisierte Einzelhandelsangebote ohne starke Abhängigkeit von Laufkundschaft sein. Als weitere Nutzungsmöglichkeiten bieten sich Wohnungen, Büro- und Dienstleistungsnutzungen sowie gastronomische Einrichtungen an. Im Rahmen der Sanierung sollte auf die Verlagerung der ansässigen Spielhallen hingearbeitet werden.

Gewerbliche Bebauung entlang der Röddenauer Straße

Die Entwicklung der gemischt genutzten Baufläche auf der nördlichen Straßenseite der Röddenauer Straße ist in Verbindung mit dem dahinter liegenden Bereich an der Stapenhorststraße als Wohnbaufläche zu sehen (siehe unten). Zur Minimierung potenzieller Konflikte ist eine gemischte Nutzung mit wohnverträglichem Gewerbe und - entsprechend der Empfehlung des Einzelhandelsgutachtens aus dem Jahr 2008 - nicht zentrenrelevantem Einzelhandel anzustreben. Zusätzlich gilt es die in ihrer Flächenausdehnung derzeit ungeordnet auf den rückwärtigen Grundstücksbereich ausgedehnte Mischnutzung neu zu ordnen und flächenmäßig zu beschränken.

Die Entwicklung des ehemaligen Areals der Firma Balzer zu einem Einzelhandelsstandort bietet die Chance zur Ansiedlung höherwertigerer Nutzung im gesamten Gebiet um die Röddenauer Straße.

Die ansässigen Firmen sind im Rahmen der Sanierung bei der Entwicklung und Neuordnung ihrer Flächen oder gegebenenfalls erforderlichen Verlagerung zu unterstützen. In ihrem jetzigen Zustand und ihrer aktuellen Nutzung genießen sie Bestandsschutz.

Bereich Stapenhorststraße

Die bestehende gemischte, dienstleistungsorientierte Nutzung im Einmündungsbereich der Stapenhorststraße in die Jahnstraße gilt es als innenstadtnahen Dienstleistungsstandort zu sichern.

Gewerbefläche an der Nemphe

Die gemischt genutzte Gewerbefläche an der Nemphe wird auf absehbare Zeit als autoorientierter Einzelhandelsstandort genutzt werden. Langfristig kann bei Aufgabe der Nutzung zur Verbesserung des Freiraumangebots in Innenstadtnähe und zur weiteren Attraktivierung des Ederufers die Aufgabe des Standorts als Baufläche in Betracht gezogen werden.

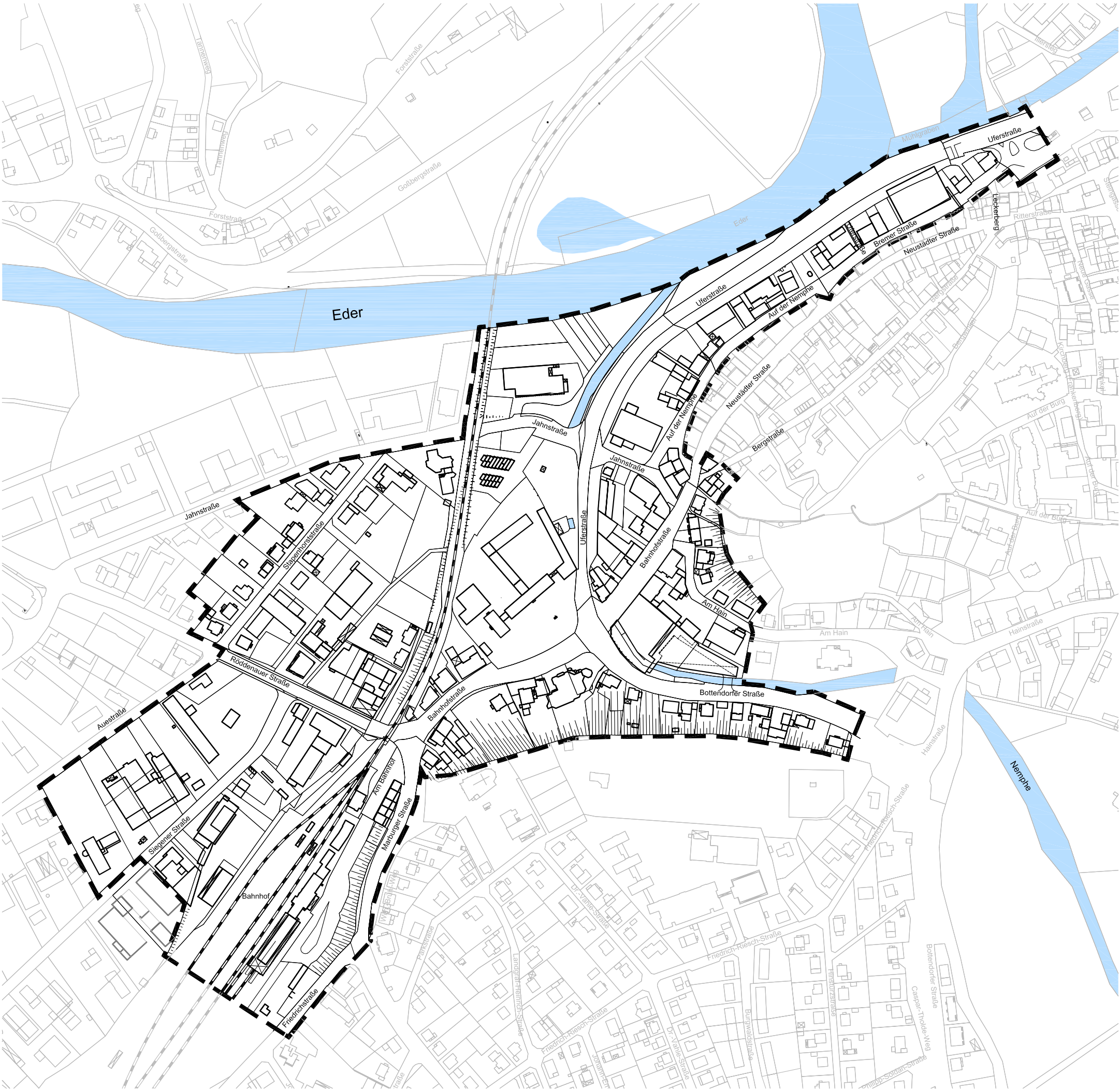
Bahnhof

Die Formulierung von Entwicklungskonzepten für den teilweise leer stehenden Bahnhof und die angrenzenden Gebäude bedarf der engen Abstimmung mit dem neuen Eigentümer, einer luxemburgischen Investorengesellschaft, zu welchem die Stadt bereits Kontakt aufgenommen hat.

STADTSANIERUNG FRANKENBERG

Sanierungsgebiet III "Bahnhofstraße"

Karte 12 Abgrenzung des Sanierungsgebietes



- Grenze des Sanierungsgebietes
- Gewässer

Bearbeitung: Dipl. Ing. U. Türk, Dipl. Ing. I. Linke, A. Hellwig, A. Schachenmayr, A. Reichhold
Stand: Oktober 2008

0 25 50 75 100 125 150 175 200 Meter

NH | ProjektStadt EINE MARKE DER UNTERNEHMENSGRUPPE NASSAUISCHE HEIMSTÄTTE | WOHNSTADT

WOHNSTADT Stadtentwicklungs- und Wohnungsbaugesellschaft Hessen mbH
Wolfsschlucht 18 34117 Kassel Telefon: 0561 1001-0

Die Entwicklungschancen des Bahnhofs werden auch bestimmt durch die zukünftige Struktur des Gewerbegebiets „In der Ringaue“. Dennoch wird es sich eher um ein langfristiges Projekt handeln. Die Entwicklung möglicher Nutzungskonzepte sollte in Abhängigkeit der Nachfrage erfolgen. Die Sanierung kann diese dann begleitend unterstützen durch Förderung von Gebäudemodernisierung, Abbrucharbeiten oder Maßnahmen zur Umfeldgestaltung.

4.2.2 Gewerbliche Nutzung

Gewerbegebiet „In der Ringaue“

Die im Gewerbegebiet vorhandenen Brachflächen oder mindergenutzten Flächen bieten Entwicklungschancen für die Ansiedlung großflächiger, innenstadtnaher Einzelhandelseinrichtungen. Zentrenrelevante Sortimente sollten dabei auf die Flächen am Bahnhof (Eder-Galerie) beschränkt bleiben. Im zwischen Siegener Straße und Auestraße gelegenen Bereich sollten dagegen aufgrund dessen peripherer Lage nur nicht-zentrenrelevante Sortimente angesiedelt werden. Diese Entwicklungsoptionen wurde durch das aktuelle Einzelhandelskonzept der Stadt Frankenberg untermauert. Das Regierungspräsidium Kassel hat die dafür notwendige Abweichung vom Regionalplan genehmigt u. a. mit der Auflage, auf anderen Industrie- und Gewerbeflächen ohne bisherige Beschränkung der Einzelhandelsnutzung die Ansiedlung zentrenrelevanter Einzelhandelsangebote auszuschließen. Die Stadt hat die notwendigen Änderungen der Bebauungspläne bereits eingeleitet. Die Entwicklung des Gebietes zu einem Einzelhandelsstandort bietet gleichzeitig die Option zur Verlagerung von großflächigen Einzelhandelseinrichtungen aus dem Stadtgebiet an den Standort.

Die Bildung einer Agglomeration großflächiger Betriebe würde auch zu einer Konzentration des Kraftfahrzeugverkehrs auf diesen vergleichsweise nutzungsunempfindlichen Standort beitragen. Bereiche mit größerer Nutzungssensibilität könnten dadurch entlastet werden. Die frei werdenden Flächen ließen sich neu bebauen.

Eine weitere Option ist die Etablierung von bisher fehlenden touristischen Indoor-Angeboten. Begünstigend dafür ist die Nähe zum Bahnhof. Dies würde die angestrebte stärkere touristische Profilierung Frankenbergs im Bereich Städtetourismus unterstützen.

Ehemalige Bahnflächen

Durch Reduzierung des Bahnverkehrs in Frankenberg sind Teile des Bahngeländes brach gefallen. Derzeit sind die Bahnflächen jedoch noch als solche gewidmet. Im Fall der Entwidmung würden sie überplanbar werden.

Entsprechend der angrenzenden oder geplanten Betriebe wären dann nahe liegende Nutzungsoptionen die Ansiedlung von Handwerk, Gewerbe oder Einzelhandel. Die Flächen könnten als Optionsflächen für die Erweiterungen ansässiger Betriebe verstanden werden oder im Fall größerer Neuansiedlungen im Rahmen einer Grundstücksneuordnung der bestehenden Gewerbefläche „In der Ringaue“ zugeschlagen werden.

4.2.3 Wohnnutzung

Bottendorfer Straße / Am Hain

Die bestehenden Wohnnutzungen entlang der Bottendorfer Straße und der Straße Am Hain gilt es im Rahmen der Sanierung zu sichern und aufzuwerten.

Stapenhorststraße

Die bestehende Wohnbaulandnachfrage trifft in Frankenberg selbst nur auf beschränkte Angebote,

weswegen bereits weitere Wohnbaugebiete in den Ortsteilen in Planung sind.

Zur Stärkung der Funktion Frankenbergs als Wohnstandort, zur Befriedigung der vor Ort vorhandenen Nachfrage sowie im Sinne einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung bietet sich der Bereich südöstlich der Stapenhorststraße aufgrund seiner innenstadtnahen Lage als Wohnbaufläche im Bestand an.

Das in Kürze frei geräumte Grundstück Stapenhorststraße 4 sowie – im Fall des Abrisses der nur noch teilweise genutzten Scheune – auch das Grundstück Stapenhorststraße 10 bietet sich ebenfalls für eine Wohnbaunachverdichtung im Bestand an. Gleiches gilt bei Neuordnung der gewerblichen Nutzung an der Röddenauer Straße für das an der Stapenhorststraße liegende Grundstück Röddenauer Straße 13a.

4.2.4 Grüngürtel

Das Angebot an nutzbaren, wohnungsnahen Frei- und Grünflächen in der Frankenger Altstadt und der historischen Neustadt ist bauhistorisch bedingt stark eingeschränkt. Das Freiraumpotenzial des Ederufers sowie der Freiflächen am Kloster werden derzeit nicht ausgeschöpft.

Das Nutzungskonzept übernimmt zur Bewältigung dieses Missstandes die Planung des Freiraumkonzepts. (siehe auch Kapitel 4.5 Freiraumkonzept).

4.2.5 Gemeinbedarfsnutzung

Das Kloster mit seinen öffentlichen Einrichtungen und dem Museum stellt sowohl einen wichtigen Frequenzerzeuger im Bereich der Bahnhofstraße, als auch einen touristischen Anziehungspunkt dar. Für die Aufwertung der Bahnhofstraße ist daher der Erhalt der öffentlichen Nutzungen in diesem Bereich anzustreben. Die touristische Funktion des Klosters gilt es durch die Aufwertung des Umfeldes und Umstrukturierung des Bereiches des städtebaulich ungünstigen 60er-Jahre Anbaus zu stärken (siehe Kapitel 4.5 Freiraumkonzept und Kapitel 4.4 Städtebauliches Konzept). Den aktuellen Planungen zur Einrichtung einer „Hochschule Waldeck-Frankenberg“ wird durch die Aufnahme der zusätzlichen Nutzungsoption „Schule/Hochschule“ für den Klosterbereich entsprochen.

4.3 Verkehrskonzept

Die Verkehrssituation im Untersuchungsgebiet ist geprägt durch überdimensionierte Flächen für den fließenden und teilweise auch für den ruhenden Kraftfahrzeugverkehr bei gleichzeitig eingeschränkten Flächen für Fußgänger und Radfahrer. Dadurch wird sowohl die Nutzbarkeit der Verkehrswege für nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer, als auch die städtebauliche Qualität des Gebiets stark eingeschränkt. Besonders negativ wirkt sich das auf die Attraktivität des Geschäftsbereichs in der östlichen Bahnhofstraße aus. Aber auch die notwendige Anbindung des geplanten Einzelhandelsstandorts im Gewerbegebiet „In der Ringaue“ kann unter den gegenwärtigen Verkehrsverhältnissen kaum gelingen.

Gleichwohl erfuhr die Frankenger Innenstadt durch den Bau der Umgehungsstraße eine deutliche Entlastung vom Kraftfahrzeugverkehr. Das aktuelle Verkehrsgutachten hat daher Potenziale für einen ortsgerechten Ausbau von Verkehrsflächen identifiziert.

Im Rahmen der Sanierung kommt der an städtebaulichen – und nicht wie bisher an fahrdynamischen – Kriterien orientierten Umgestaltung des Straßennetzes bei gleichzeitiger Verbesserung der Bedingungen für Fußgänger und Radfahrer eine Schlüsselrolle bei der Aufwertung des Untersuchungsgebiets zu. Das betrifft insbesondere die zu verbessernde Verknüpfung der Teilbereiche.

Grundlage des Verkehrskonzepts bilden die Empfehlungen des Verkehrsgutachtens der Planungsgruppe Nord PGN. Zum derzeitigen Stand der Planung können zunächst nur die Rahmenbedin-

STADTSANIERUNG FRANKENBERG

Sanierungsgebiet III "Bahnhofstraße"

Karte 13 Nutzung - Konzept -

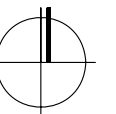
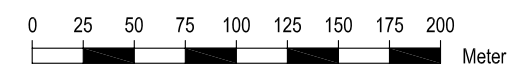
Bestand

- gewerbliche Nutzung
- Mischnutzung
- überwiegend Wohnnutzung
- Gemeinbedarf
- Grün-/ Freifläche
- Fläche für Neuanlage ZOB
- Bahn
- Bahnstrecke derzeit nicht in Nutzung
- Parkplatz

Entwicklung

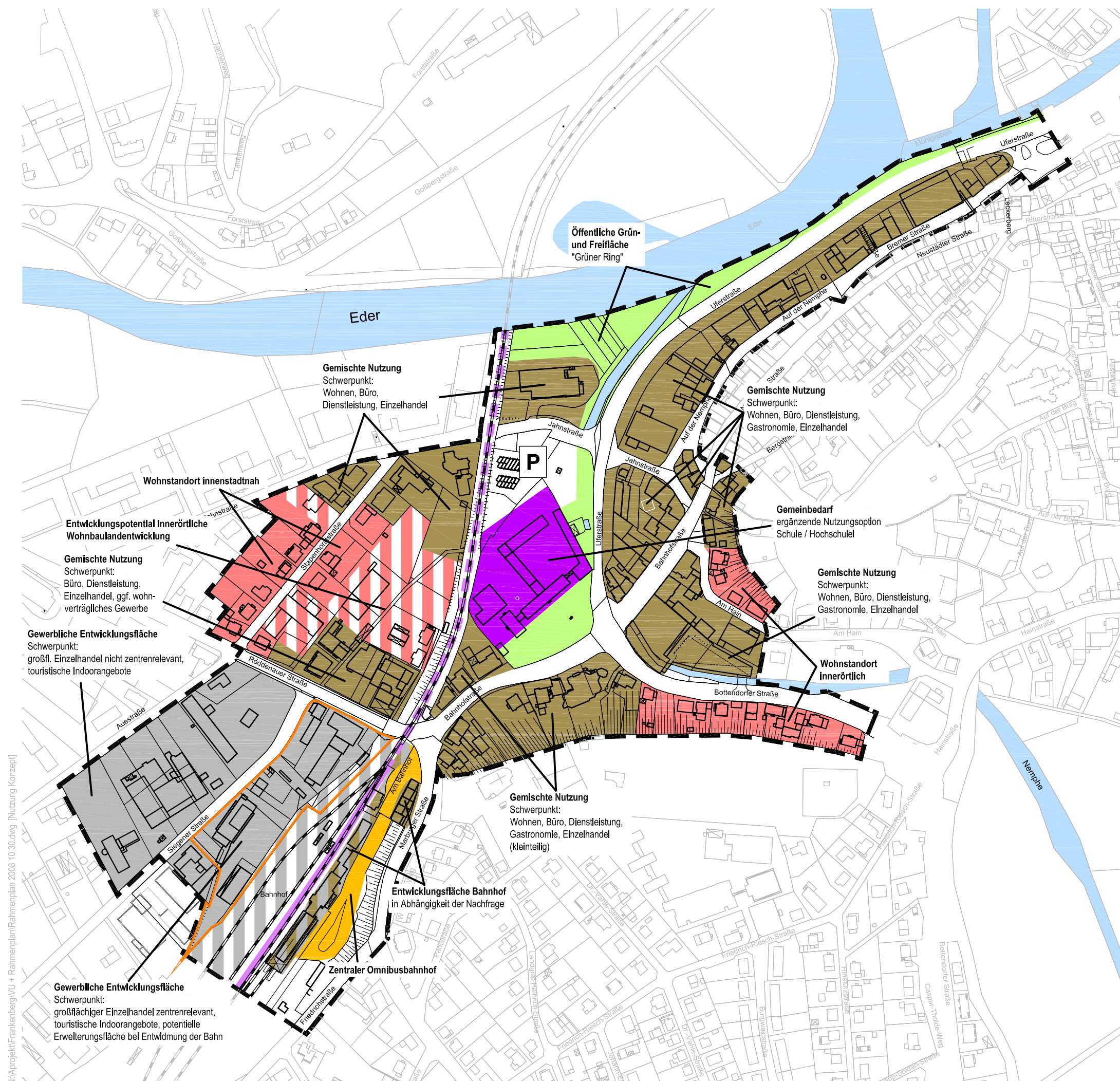
- gewerbliche Nutzung
- Mischnutzung
- überwiegend Wohnnutzung
- zulässiger großflächiger Einzelhandel gemäß Abweichungszulassung vom Regionalplan
- Grenze des Sanierungsgebietes
- Gewässer

Bearbeitung: Dipl. Ing. U. Türk, Dipl. Ing. I. Linke, A. Hellwig, A. Schachenmayer, A. Reichhold
Stand: September 2008



NH ProjektStadt EINE MARKE DER UNTERNEHMENSGRUPPE
NASSAUISCHE HEIMSTÄTTE | WOHNSTADT

WOHNSTADT Stadtentwicklungs- und Wohnungsbaugesellschaft Hessen mbH
Wolfsschlucht 18 34117 Kassel Telefon: 0561 1001-0



gungen einer verkehrlichen Umgestaltung des Gebiets umrissen werden. Die konkrete Umsetzung in Gestaltungsentwürfe muss Gegenstand des weiteren Sanierungsverfahrens sein. Im Zuge dieser Planungen sind zu einzelnen Bereichen (z.B. Kreuzungen) oder einzelnen Themen (z.B. Anpassung des Stellplatzangebotes) vertiefende Detailerhebungen erforderlich.

4.3.1 Fließender Verkehr

Uferstraße

Die Uferstraße ist in ihrem derzeitigen Ausbauzustand überdimensioniert. Die Querbarkeit wird durch fehlende Querungsmöglichkeiten sowie die Absperrung der Parallelfahrbahn durch ein Geländeer unterbunden. Damit wird die Zugänglichkeit des Ederufers von der Stadt aus verhindert.

Das Verkehrsgutachten empfiehlt dementsprechend einen tief greifenden Umbau der Straße. Neben der Beschränkung der Fahrbahnbreite auf das verkehrstechnisch notwendige Maß werden die Schaffung ausreichend breiter Gehwege auf beiden Seiten der Fahrbahn, die Schaffung von beidseitigen Radwegen, die Anlage von Querungshilfen für Fußgänger, die Neuordnung der Parkstände bei Verzicht auf die Parallelfahrs pur aber möglichst unter Beibehaltung der heutigen Stellplatzzahl sowie die Bereitstellung ausreichender Anlieferzonen als Gestaltungskriterien empfohlen. Alternativ könnte als Querungshilfe auch ein begrünter Mittelstreifen vorgesehen werden.

Aus Sicht des Rahmenplans ergibt sich eine besondere Gestaltungsmöglichkeit aus der Nachbarschaft zur Eder. Der Verzicht auf die Parallelfahrs pur ermöglicht eine Verlegung der Fahrbahn in Richtung der Bebauung. Auf der gewonnenen Fläche zur Eder hin ließe sich in Anlehnung an die Uferpromenaden in anderen Städten, zum Spaziergehen oder für „Bespielungen“ geeignete Fläche anlegen. Diese kann gleichzeitig den Radweg aufnehmen. Dadurch könnte der Aspekt der Aufwertung des Ederufers noch unterstrichen werden.

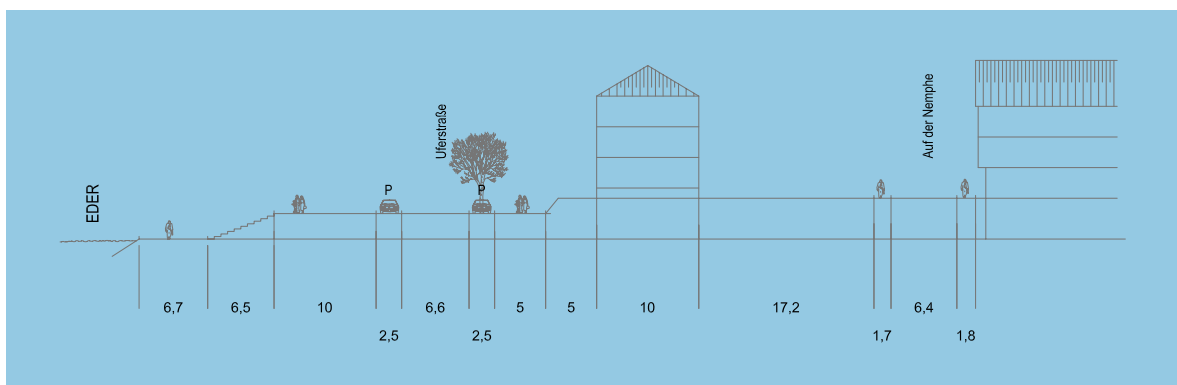


Abbildung 8: Schnitt durch den Bebauungsvorschlag für die Uferstraße in Höhe der Treppenanlage (siehe dazu auch beispielhafte Bebauungskonzepte im Anhang, eigene Darstellung)

Das Teilstück der Uferstraße im Bereich des Klosters ist nach Verkehrszählung des Büros PGN gering belastet (vgl. Planungsgruppe Nord, 2008, S.7). Es bietet sich die Möglichkeit zum Rückbau des Querschnitts auf den Standard einer Erschließungsstraße. Dadurch würden sich die Erreichbarkeit des Klosters sowie die gesamte Gestaltung des Klosterumfelds deutlich verbessern. Die Umgestaltung dieses Straßenabschnitts, insbesondere des Bereichs der heutigen Stellplätze vor den Geschäften, ist allerdings auf die bauliche Entwicklung des Blocks zwischen Uferstraße, Bahnhofstraße und Jahnstraße abzustimmen (siehe dazu auch den Anhang).

Bahnhofstraße Ost / südliche Jahnstraße

Der östliche Abschnitt der Bahnhofstraße wurde vor mehreren Jahren bereits durch die Anlieger selbst auf die Funktion der Straße als Geschäftsbereich hin umgebaut. Diese Gestaltung kann – auch unter inzwischen weiter entwickelten baulich-gestalterischen und funktionalen Anforderungen – weiter optimiert werden. Das Verkehrsgutachten empfiehlt die vollständige Umgestaltung zu einem verkehrsberuhigten Bereich. Die Flächen für den Kraftfahrzeugverkehr sollten weiter verringert werden, um damit mehr Bewegungs- und Aufenthaltsraum für Fußgänger zu erhalten. Parkplätze vor den Geschäften sollten auch weiterhin vorgesehen werden.

Das Gestaltungsschema sollte bis in die südliche Jahnstraße fortgesetzt werden, um eine gestalterische Einheit dieser Erschließungsspanne herzustellen.

Bahnhofstraße West

Ziel der Gestaltung des westlichen Abschnitts der Bahnhofstraße muss die Herstellung einer attraktiven Wegeverbindung zwischen dem geplanten Einzelhandelsstandort im Gewerbegebiet „In der Ringaue“ und der Innenstadt sein. Dementsprechend kommt der ausreichenden Dimensionierung der Fußwege sowie der Anlage von Radwegen eine hohe Dringlichkeit zu. Darüber hinaus sind Querungshilfen im Straßenverlauf vorzusehen. Parkplätze sollten nach Empfehlung des Gutachtens nur abschnittsweise vorgesehen werden.

Röddenauer Straße

Durch die geplante Errichtung einer großflächigen Einzelhandelseinrichtung an der Röddenauer Straße (Eder-Galerie) ergeben sich erhöhte Anforderungen an die Gestaltung des Straßenraums. Neben der Anlage einer separaten Linksabbiegerspur im östlichen Teil der Straße sind vor allem eine städtebauliche Aufwertung des westlichen Straßenabschnitts, die Anlage von Querungshilfen sowie wirksame Umgestaltungsmaßnahmen zur städtebaulichen Anbindung des Standorts an das Stadtzentrum notwendig. Parkplätze und Ladezonen im Straßenraum sind dem Gutachten zufolge nicht zwingend erforderlich. Entsprechende Flächen sind auf den angrenzenden Grundstücken vorhanden.

Siegener Straße

Die Querschnittsgestaltung der Siegener Straße ist für die erwartete zusätzliche Verkehrsbelastung durch das geplante Einzelhandelsvorhaben ausreichend dimensioniert. Bis auf den Bereich der Eder-Galerie ist eine städtebauliche Gestaltung des Straßenraums aufgrund der Lage in einem Gewerbegebiet und aufgrund des vor wenigen Jahren bereits vorgenommenen Ausbaus von untergeordneter Bedeutung. Eine erneute Förderung wäre daher rechtlich nicht möglich. Im Bereich der Galerie sind dennoch im Zuge des Baus der Eder-Galerie ausreichend breite Fuß- und Radwege sowie die Einrichtung von Querungshilfen anzustreben.

Bottendorfer Straße

Die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Bottendorfer Straße sollte vor allem die Anlage ausreichend breiter Gehwege und die Anlage von Radwegen umfassen. Die derzeitige Stellplatzanzahl sollte erhalten bleiben.

Marburger Straße / Friedrichstraße

Gestaltungsmaßnahmen in der Marburger Straße besitzen keine Dringlichkeit. Bei gegebenenfalls dennoch erfolgenden Baumaßnahmen kann die Friedrichstraße in Maßnahmen entlang der Marburger Straße einbezogen werden.