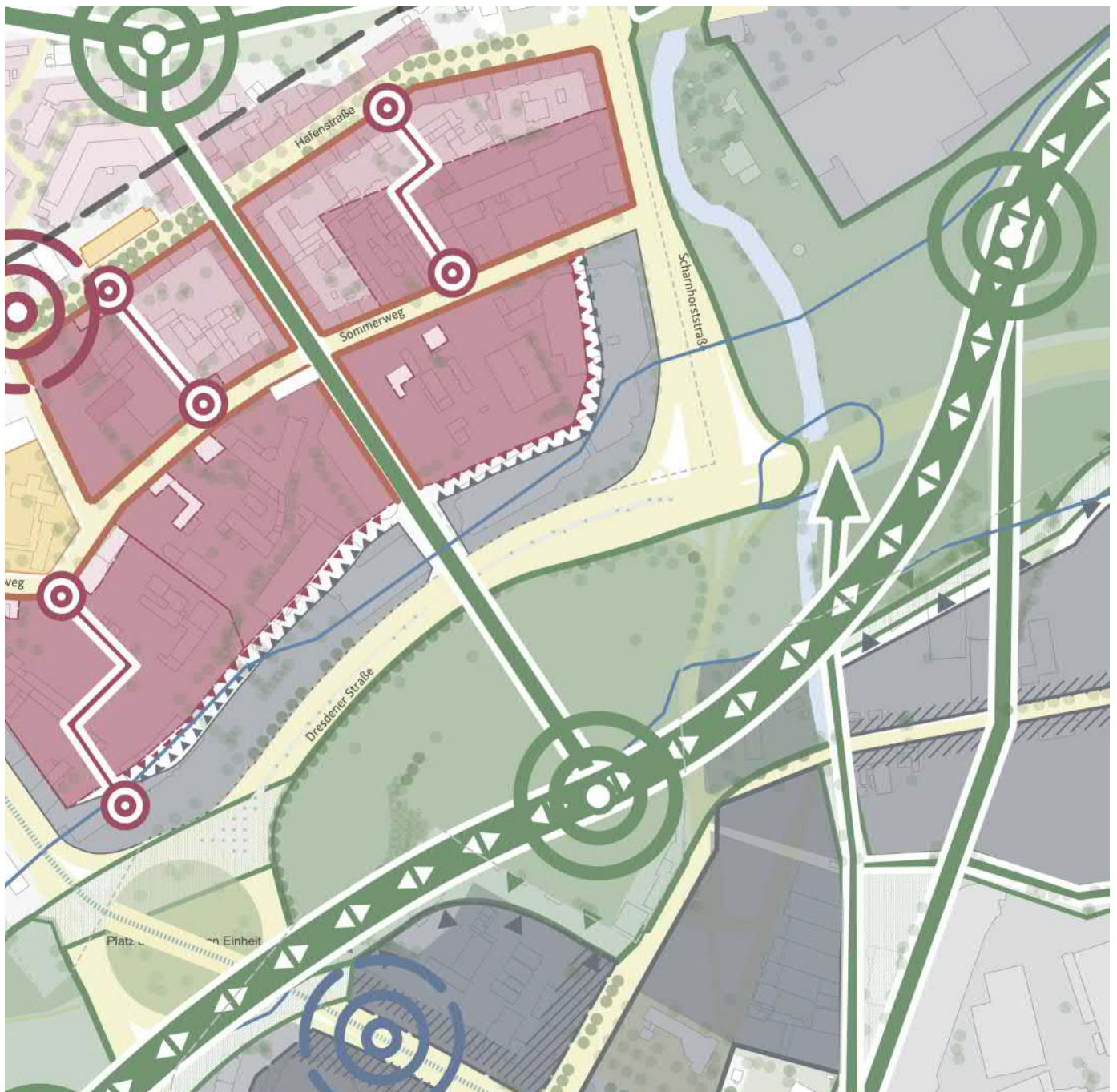


Endbericht

Rahmenplan Nördliche Unterneustadt, Flutmulde, Ölmühlenweg und Yorckstraße

Kassel documenta Stadt



Impressum

Auftraggeber:

Magistrat der Stadt Kassel
Stadtplanung, Bauaufsicht und Denkmalschutz
Stadtplanung
34112 Kassel
E-Mail: stadtplanung@kassel.de

Bearbeitung durch:

plan zwei Stadtplanung und Architektur
Postkamp 14a
30159 Hannover
Tel: 0511 - 27 94 95-3
E-Mail: kassel@plan-zwei.com

Dr. Ulrich Berding
Lisa Nieße
Dr. Klaus Habermann-Nieße
Marcel Jürgens
Maximilian Rohland

Layout:

Janine Dušek
Leona Schubert
Marieke van Bruggen

Juni 2019

Inhalt

1. Einleitung - Anlass und Aufgabe	5
2. Arbeitsprozess - Methodik und Vorgehen	6
2.1 Arbeitsphasen	6
2.2 Mitwirken und Beteiligen	8
3. Gebietsübersicht	11
4. Bestandsaufnahme	14
4.1 Planungen und Projekte	14
4.2 Soziale und wirtschaftliche Rahmenbedingungen	17
4.3 Städtebau und Stadtgestalt	20
4.4 Nutzung	25
4.5 Mobilität und Infrastruktur	29
4.6 Freiraum und öffentlicher Raum	33
5. Analyse	36
5.1 Mobilität und Gewerbe	36
5.2 Klima und Freiraum	41
5.3 Wohnen und Versorgen	47
6. Konzept	53
6.1 Variante 1: „Minimal-invasives“ Vorgehen	55
6.2 Variante 2: Stärkung der Wohnfunktion	59
6.3 Variante 3: Stärkung gewerblicher Nutzungen	63
6.4 Schlussfolgerung / Abwägung	67
7. Entwurf in Vertiefungsbereichen	68
7.1 Fokusbereich A – Nachverdichtung Unterneustadt	69
7.2 Fokusbereich B – Flutmulde und Familiensportplatz	77
7.3 Fokusbereich C – Bereich östlicher Ölmühlenweg	83
8. Ausblick – Umsetzung / Empfehlung für das weitere Vorgehen	89
Literatur / Quellen	90

1. Einleitung – Anlass und Aufgabe

Der vorliegende Rahmenplan Nördliche Unterneustadt, Flutmulde Ölmühlenweg und Yorckstraße bezieht sich auf den nördlichen Teil der Unterneustadt zwischen Leipziger Straße / Scharnhorststraße und Hafenstraße / Sommerweg (Planbereich A), die Freiflächen der Flutmulde der Fulda mit der Dresdener Straße, der Landesstraße L3460 und dem Platz der Deutschen Einheit (Planbereich B) sowie auf die östlich der Flutmulde liegenden Flächen des Ölmühlenweges und der Yorckstraße (Planbereich C). Der Rahmenplan wird von plan zwei Stadtplanung und Architektur der Stadt Kassel, Amt für Stadtplanung Bauaufsicht und Denkmalschutz, vorgelegt. Die verkehrsplanerische Begleitung übernahm das Büro GGR Stadtentwicklung und Mobilität, Hamburg.

Zwischen 2012 und 2014 wurde bereits mit dem Integrierten Entwicklungskonzept Kasseler Osten (vorgelegt am 19. November 2014) eine Analyse erstellt, die soziale und räumliche Rahmenbedingungen der Stadtteile beschreibt und Zielsetzungen formuliert. Hieraus ergaben sich für das zu bearbeitende

Plangebiet vertiefende Fragestellungen, die mit dem Rahmenplan Nördliche Unterneustadt, Flutmulde Ölmühlenweg und Yorckstraße aufgegriffen werden.

Mit der städtebaulichen Rahmenplanung wertet die Stadt Kassel die räumlichen Rahmenbedingungen und Entwicklungsmöglichkeiten aus, um eine Aufwertung und Stärkung der Teilgebiete und ihre Vernetzung mit den umliegenden Gebieten zu erreichen. Das integrierte Konzept des Rahmenplans erarbeitet Entwicklungsoptionen des Plangebiets. Es konkretisiert Baubedarf und Optionen und präsentiert neue Nutzungsmöglichkeiten. Auch der Modernisierungs- und Anpassungsbedarf des verbleibenden Gebäudebestands wird bearbeitet – nicht zuletzt auch unter Berücksichtigung der energetischen Sanierungserfordernisse. Es werden nicht nur die erforderlichen baulichen Maßnahmen beschrieben, sondern auch begleitende Maßnahmen, die z. B. zur Aktivierung der Bürgerinnen und Bürger sowie der privaten Eigentümer beitragen können.

2. Arbeitsprozess – Methodik und Vorgehen

Die Erarbeitung der Rahmenplanung umfasste die Erstellung einer Bestandsaufnahme und Analyse sowie die Erarbeitung der Rahmenplanung in vier Arbeitsphasen (s. Kap. 2.1). Parallel wurden im Rahmen eines

umfassenden Dialogprozesses Bewohnerschaft, Politik, Verwaltung sowie die wichtigsten Akteure im Planungsgebiet informiert und beteiligt (s. Kap. 2.2).

2.1 Arbeitsphasen

Der Arbeitsprozess zur Erstellung des städtebaulichen Rahmenplans gliederte sich in vier Arbeitsphasen:

Grundlagenermittlung und Bestandsaufnahme

Um die Grundlagen für die Planungen zu ermitteln, wurden vorhandene Planunterlagen, Gutachten und Konzepte analysiert und auf Aussagen bezüglich des Plangebiets überprüft. Die für eine integrierte städtebauliche, funktionale und soziale Bewertung der Ausgangssituation erforderlichen Daten und Informationen wurden in diesem Baustein strukturiert zusammengetragen.

Die Bestandsaufnahme wurde fotografisch und zeichnerisch mit textlichen Erläuterungen unter Berücksichtigung der umfangreich vorhandenen Unterlagen und Auswertungen durchgeführt. Die Bestandsaufnahme basiert auf Begehungen vor Ort, der Auswertung vorliegender Daten und Konzepte sowie Gesprächen mit relevanten örtlichen Akteuren und Akteurinnen sowie den Ergebnissen der ressortübergreifenden Verwaltungsbeteiligung und nicht zuletzt der Bürgerbeteiligung.

Die Ergebnisse der Bestandsaufnahme wurden in vier thematischen Plänen zusammengefasst (s. Kap. 4.3 bis 4.6):

- Städtebau und Stadtgestalt
- Nutzung
- Mobilität und Infrastruktur
- Freiraum und öffentlicher Raum

Hieraus wurden drei synoptische Analysekarten (s. Kap. 5) erstellt, aus denen sich wichtige Vorgaben für die Entwicklung der weiteren Planungen ergaben:

- Mobilität und Gewerbe
- Klima und Freiraum
- Wohnen und Versorgen

Konzeptvarianten

Auf Grundlage der Bestandsaufnahme und Analysen wurden die möglichen Entwicklungsoptionen des Planungsgebietes und seiner Teilbereiche geprüft. Hierzu wurden drei konzeptionelle Varianten erarbeitet, die jeweils unterschiedliche Entwicklungsschwerpunkte in den Mittelpunkt rücken (s. Kap. 4):

- Variante 1: „Minimal-invasives“ Vorgehen / Entflechtung der Nutzungen
- Variante 2: Stärkung der Wohnfunktion
- Variante 3: Stärkung gewerblicher Nutzungen

Im Zuge der Bearbeitung stellte sich heraus, dass wichtige östlich anschließende

Verflechtungs- und Entwicklungsbereiche in den zuvor festgelegten Grenzen des Planungsgebiets nicht hinreichend berücksichtigt wurden. Daher wurde das Analyse- und Planungsgebiet um einen ca. 9 ha großen Bereich zwischen Königinhofstraße und Lossestraße erweitert.

Im weiteren Dialog- und Diskussionsprozess wurde dann Variante 2 als anzustrebendes Entwicklungsszenario ausgewählt. Diese bildete die Grundlage für die Formulierung vertiefender teilräumlicher Entwürfe.

Städtebauliche Entwürfe

Für drei ausgewählte Teilbereiche („Fokusbereiche“) wurden städtebauliche Entwürfe im Maßstab 1:1.000 entwickelt (s. Kap. 7):

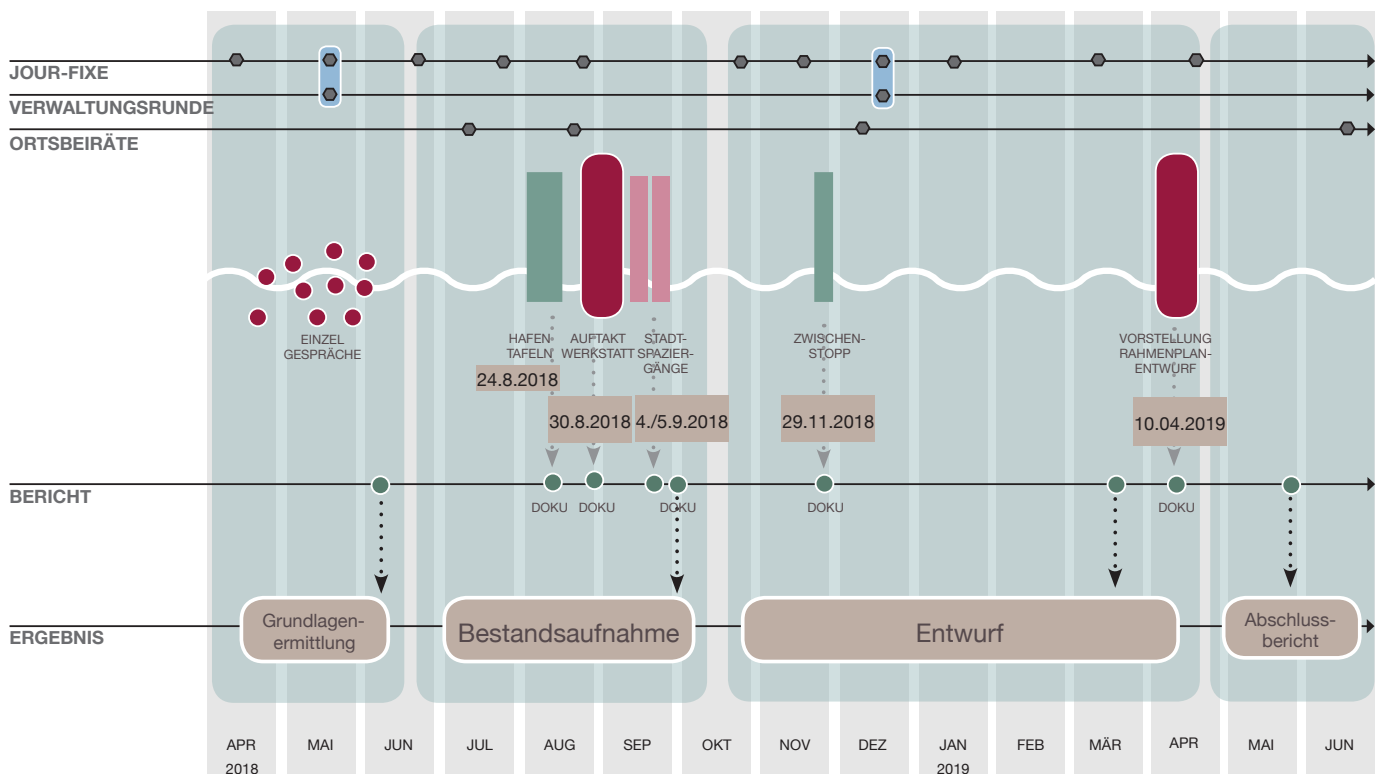
- Fokusbereich A – Nachverdichtung Unterneustadt

- Fokusbereich B – Flutmulde und Familiensportplatz
- Fokusbereich C – Östlicher Ölmühlenweg

Diese Entwürfe dienen dem Nachweis, dass die in der favorisierten Konzeptvariante formulierten Ziele auch auf einer konkreteren Planungsebene umsetzbar sind.

Berichterstellung

In der abschließenden Projektphase wurden die erarbeiteten Analyse- und Planungsergebnisse zusammenfassend dargestellt und in Form des vorliegenden Berichts dokumentiert.



Zeitplan

2.2 Mitwirken und Beteiligen

Wichtiges Anliegen war es, den Rahmenplan in enger Abstimmung mit der Verwaltung und unter Einbindung der politischen Gremien zu erstellen. Darüber hinaus sollten auch die Meinungen, Sichtweisen, Anliegen und Vorstellungen der Bewohnerinnen und Bewohner aus den betroffenen Nachbarschaften, der Eigentümer, der Gewerbetreibenden und der weiteren relevanten Akteure und Akteurinnen in einem begleitenden Beteiligungsprozess in die Planungen einfließen.

Hierzu wurden in den oben beschriebenen Arbeitsphasen sich ergänzende Informations- und Beteiligungsformate durchgeführt.

Arbeitsgruppe

Eine Arbeitsgruppe aus Vertreterinnen und Vertretern der Stadtverwaltung und dem Auftragnehmer hat unter Federführung des Fachbereichs für Stadtplanung, Bauaufsicht und Denkmalschutz den gesamten Prozess der Konzepterstellung begleitet. In der Arbeitsgruppe wurden Sachstände diskutiert und das weitere Vorgehen abgestimmt. Zu thematischen Schwerpunkten wurden entsprechende Vertreterinnen und Vertreter der Fachbereiche eingeladen.

Auftaktgespräch der Ämter

Neben der Arbeitsgruppe befasste sich auch eine dezernatsübergreifende Verwaltungsrunde mit der Rahmenplanung. An einem ersten Auftaktgespräch der Ämter am 25. Mai 2018 nahmen 17 Vertreter/innen der Stadtverwaltung teil und erläuterten den Planer/innen ihre jeweiligen fachlichen Positionen zu Rahmenbedingungen und Handlungsbedarf sowie Handlungsoptionen und -restriktionen.

Politische Gremien

Der Rückhalt im politischen Raum ist eine entscheidende Grundlage für den Erfolg des

Rahmenplans. Um hierfür die Voraussetzungen zu schaffen, wurden die Aufgaben des Prozesses und seine Bedeutung für die städtebauliche Entwicklung vermittelt und in der lokalen Politik verankert. Hierzu wurden die Arbeitsstände in den Ortsbeiräten Unterneustadt und Bettenhaus zur Diskussion gestellt und die von den Ortsbeiräten formulierten Anregungen und Anliegen in die weitere Bearbeitung einbezogen.

Multiplikatorensgespräche

Wichtige Grundlage sowohl für die analytische Auseinandersetzung als auch für die Entwicklung von Zielen und konzeptionellen Schwerpunkten waren leitfadengestützte Gespräche mit wichtigen Akteuren im Planungsgebiet. Insgesamt wurden elf Gespräche mit Vertreter/innen von Vereinen, Verbänden und Unternehmen sowie aus Politik und Verwaltung geführt:

- BC Sport Casseler Ballspielclub Sport 1894
- CSC Casseler Sportclub 03
- Diakonisches Werk
- Wohnstadt & NH Projektstadt
- GWH Wohnungsgesellschaft mbH
- Audi Glinicke
- BMW-Niederlassung Kassel
- Ortsbeirat Bettenhausen
- Ortsbeirat Unterneustadt
- Stadt Kassel, Amt für Schule und Bildung
- Stadt Kassel, Gesundheitsamt

Diese Gespräche dienten dazu, über den Entwicklungsprozess und seine Rahmenbedingungen zu informieren und darüber hinaus Anregungen und Ziele der Gebietsentwicklung aus unterschiedlichen Perspektiven zusammenzutragen. Die Gespräche ermöglichten in der Phase der Analyse und Bewertung eine erste Sondierung der Konflikte und Erwartungen und boten die Chance, für die weiteren Beteiligungsbausteine zu aktivieren.

Hafentafeln

Ein Anliegen war es, auf niederschwellige Weise mit der Stadtteilbevölkerung in Kontakt zu treten und im informellen Gespräch Meinungen und Vorschläge zur Gebietsentwicklung in Erfahrung zu bringen. Hierzu bot es sich an, die Veranstaltung „Hafentafeln“ am 24. August 2018 zu nutzen. In der Hafestraße zwischen Hafen 17/Unterneustadttreff und Unterneustädter Kirche lud die evangelische Kirchengemeinde Kassel-Mitte zu einer großen Tafel ein, an der gemeinsam gegessen und getrunken werden konnte. Diese offene und kommunikative Veranstaltung wurde dazu genutzt, über das Rahmenplan-Projekt zu informieren und Hinweise aus Bewohnerperspektive zu erhalten.



Hafentafeln (Foto: plan zwei)

Öffentliche Auftaktwerkstatt

Am 30. August 2018, wenige Tage nach dem Hafentafeln, wurde allen Interessierten die Gelegenheit gegeben, sich im Rahmen einer öffentlichen Veranstaltung über den Hintergrund des Planungsverfahrens zu informieren und die bereits erarbeiteten Befunde und Erkenntnisse vorzustellen. Darüber hinaus sollten Hinweise, Anregungen und Fragen der Teilnehmenden aufgenommen werden. Gut 40 Interessierte – Anwohner/innen,

Nutzer/innen und Politiker/innen – kamen am 30. August 2018 in die Herderschule in der Unterneustadt zur Auftaktwerkstatt zum Rahmenplan.

In thematischen Arbeitsgruppen wurden die Erfahrungen aus dem Nutzungsalltag der Teilnehmenden und Anregungen für die weitere Entwicklung des Planungsgebietes zusammengetragen. Die Ergebnisse des Abends flossen in die weitere Rahmenplanung ein.

Die Veranstaltung wurde dokumentiert und auf den Internetseiten der Stadt Kassel verfügbar gemacht.

Stadtteilspaziergänge

Eine weitere Möglichkeit, Anregungen für die weitere Planung zu äußern, boten die am 4. und 5. September 2018 jeweils ab 17 Uhr durchgeführten knapp zweistündigen Spaziergänge. Startpunkte waren am 4. September der Agathof in Bettenhausen und am 5. September der Stadtteiltreff Elwe am Unterneustädter Kirchplatz.

An den von Vertreterinnen des Fachbereichs für Stadtplanung, Bauaufsicht und Denkmalschutz geführten Spaziergängen nahmen jeweils ca. 10 Personen teil. Die zuvor festgelegten Routen führten zu geplanten Entwicklungsgebieten, zu planungsrelevanten sozialen, verkehrlichen und städtebaulichen Situationen sowie zu grün- und freiraumplanerisch bedeutsamen Bereichen. Alle Hinweise der Teilnehmenden wurden aufgenommen und festgehalten.

Zwischenstopp

Die in den beschriebenen Beteiligungsbau-steinen gewonnenen Anregungen wurden thematisch ausgewertet und als weitere Arbeitsgrundlage zu einer synoptischen raumbezogenen Darstellung zusammengefasst. Hierauf aufbauend wurden in Verbindung mit

der Bestandsanalyse wie oben beschrieben drei Konzeptvarianten entwickelt.



Zwischenstopp (Foto: plan zwei)

Diese drei Konzeptvarianten wurden am 27. November 2018 öffentlich in einem „Zwischenstopp“ präsentiert und zur Diskussion gestellt: In den Räumen des Hafentreffs wurden zwischen 13:30 und 19:00 Uhr die drei Plandarstellungen auf Stellwänden präsentiert. Interessierte erhielten die Möglichkeit, sich über die Varianten zu informieren und ihre Meinung hierzu zu äußern. Um 17:30 Uhr stellte Stadtbaurat Nolda die Rahmenplanungen vor und stand für Fragen und Antworten zu Verfügung.

Insgesamt machten ca. 60 Personen von dem Angebot Gebrauch und gaben plan zwei ihre Einschätzungen zu Protokoll. Es zeigte sich, dass „Variante 2: Stärkung der Wohnfunktion“ insgesamt die größte Zustimmung erfuhr.

Ämtergespräch zu Konzeptvarianten

In einem zweiten dezernatsübergreifenden Ämtergespräch am 18. Dezember 2018 wurden den anwesenden Vertreter/innen der Stadtverwaltung die erarbeiteten Konzeptvarianten präsentiert und zur Diskussion gestellt. Die Anwesenden gaben ihre Kommentare ab und erläuterten die jeweiligen

fachlichen Positionen und Präferenzen. Insgesamt erfuhr auch hier Konzeptvariante 2 die deutlichste Unterstützung. Diese sollte als Grundlage zur Entwicklung städtebaulicher Vertiefungsentwürfe verwendet werden. Zudem wurde vorgeschlagen, „Variante 1: ‚Minimal-invasives‘ Vorgehen / Entflechtung der Nutzungen“ als strategischen ersten Schritt hin zur Umsetzung von Variante 2 zu nutzen.

Vorstellung Rahmenplanentwurf

Am 10. April 2019 kamen ca. 60 Interessierte in die Herderschule, um im Rahmen einer öffentlichen Veranstaltung über den entwickelten Rahmenplan zu diskutieren.

Die Veranstaltung wurden von den Anwesenden vor allem für kritische Nachfragen genutzt. Grundsätzlich erfuhren der Rahmenplan und die drei Vertiefungsentwürfe die Unterstützung der Teilnehmer/innen. Alle Hinweise wurden gesammelt und bei der abschließenden Bearbeitung der Rahmenplanung berücksichtigt.

Auch diese Veranstaltung wurde dokumentiert und auf den Internetseiten der Stadt Kassel veröffentlicht.



Vorstellung Rahmenplanentwurf (Foto: plan zwei)

3. Gebietsübersicht

Das im Kasseler Osten gelegene Planungsgebiet hat eine Größe von insgesamt ca. 120 ha. Nach Erweiterung des Planungsgebiets im östlichen Bereich vergrößerte sich das Areal auf ca. 130 ha. Es teilt sich in drei abgrenzbare Plangebiete mit jeweils spezifischen baulich-räumlichen und funktionalen Prägungen und sich daraus ergebenden Potenzialen und Herausforderungen.

Die wesentlichen Merkmale der drei Gebiete lassen sich in einem ersten Überblick wie folgt zusammenfassen:

Plangebiet A: Innenstadtnahes

Mischquartier etablieren?

- Funktion als Schnittstelle zwischen Uni / Innenstadt und Fuldaaue / östliche Stadtteile herausarbeiten
- Entwicklungspotenzial für innenstadtnahes Wohnen erkennen
- Miteinander von Wohnen und Gewerbe organisieren

Das Plangebiet A befindet sich im nördlichen Teil des Planungsgebietes im Bereich der nördlichen Unterneustadt. Es gliedert sich in die beiden Teilbereiche zwischen Hafenstraße / Sommerweg und Leipziger Straße / Kaufunger Straße. Im Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept (ISEK) Kasseler Osten wird die Einschätzung formuliert, dass einerseits die Verringerung der Belastungen durch Verkehrslärm und Luftschadstoffe und andererseits der Abbau der Barrierewirkung der Hauptverkehrsstraßen sowie die Herstellung von attraktiven Verbindungswegen zwischen den Stadtteilen die größten Chancen für eine Aufwertung der Lebensqualität im Kasseler Osten seien.

A I: Gebiet zwischen Hafenstraße und Sommerweg

Dieser nördliche Teil der Unterneustadt bietet laut ISEK Entwicklungspotenzial

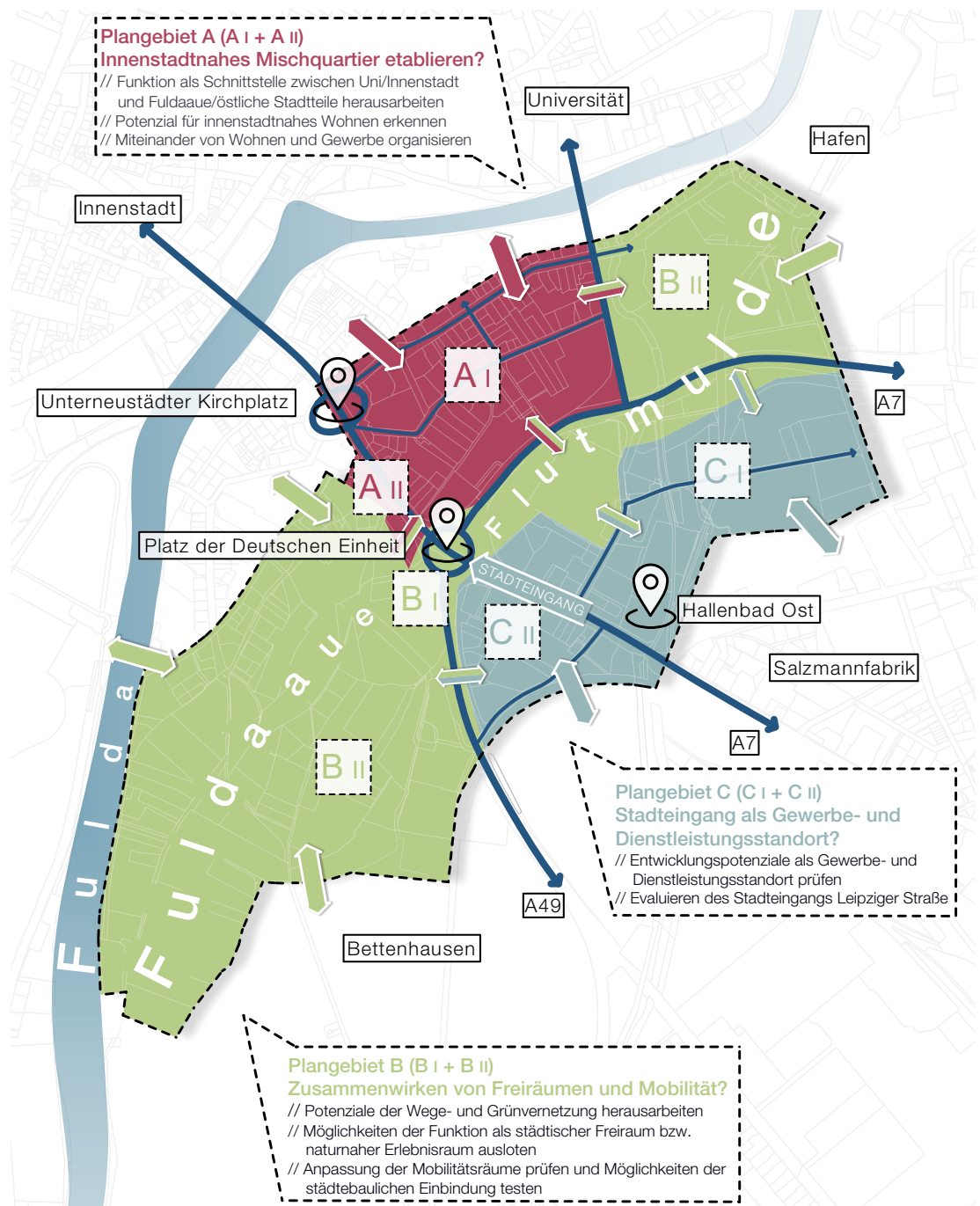
für innenstadtnahes Wohnen und für eine Verknüpfung der Universität und Innenstadt einerseits und mit den Grünbereichen der Fuldaaue und den weiteren östlichen Stadtteilen andererseits. Der historische Stadtgrundriss mit seinen markanten Gebäuden bildet die städtebauliche Struktur, an der sich zukünftige Entwicklungen zu orientieren haben. Besondere Herausforderung ist hierbei die Entwicklung einer Perspektive für ein verträgliches Miteinander von Wohnen und Gewerbe die Identifizierung von Stellen, an denen städtebauliche Maßnahmen ergriffen werden müssen.

Prägend ist derzeit überwiegend die Wohnnutzung mit unterstützenden sozialen Einrichtungen. So bestehen etwa eine Grundschule, Kindergarten, Altenheim und Kirche sowie kleinteilige Gewerbebetriebe. Der öffentliche Raum als Aufenthaltsort und Treffpunkt ist erneuerungsbedürftig. Hier gilt es, neue Qualitäten im quartiersbezogenen Freiraumangebot zu entwickeln.

Die Erweiterungen der Gewerbe der Autobranche im Bereich Sommerweg stellen das Wohngebiet zunehmend vor Herausforderungen, für die konzeptuell-strategische Optionen gefunden werden müssen. Darüber hinaus ist dieser Teilbereich von vierspurigen Hauptverkehrsstraßen umgeben. Im Norden ist dies die Leipziger Straße und im Süden die Scharnhorststraße. Ihre Barrierewirkung ist für die Vernetzung des Stadtteils eine Herausforderung.

A II: Leipziger Straße / Kaufunger Straße

Der Unterneustädter Kirchplatz und der Platz der Deutschen Einheit sind unter der Dominanz ihrer verkehrlichen Belastung kaum als Stadträume wahrnehmbar. Der mit hoher Geschwindigkeit fließende Verkehr hinterlässt nicht den Eindruck einer innerstädtischen Erschließung. Die in diesem Bereich



befindlichen Wohnhäuser entsprechen nicht modernen Sanierungsstandards und sind teilweise auch nicht mit adäquaten Nutzungen belegt. Insgesamt bestehen erhebliche Funktionsstörungen diesen Teilbereich.

Plangebiet B: Zusammenwirken von Freiräumen und Mobilität?

- Potenziale der Wege- und Grünvernetzung herausarbeiten
- Möglichkeiten der Funktion als städtischer Freiraum bzw. naturnaher Erlebnisraum ausloten

- Anpassung der Mobilitätsräume prüfen und Möglichkeiten der städtebaulichen Einbindung testen

B I: Platz der Deutschen Einheit

Der Platz der Deutschen Einheit als ausgedehnte und stark befahrene Verkehrsfläche ist städtebaulich schlecht integriert und weist in den baulichen Randbereichen starke gestalterische Defizite auf. Die Aufenthaltsqualität im Bereich der gesamten Verkehrsanlage ist unzureichend. Vor allem für den Fuß- und Radverkehr ist die Nutzungsqualität und -sicherheit problematisch.

B II: Flutmulde und Fuldaufer

Der Grünbereich der Flutmulde der Fulda ist nur mangelhaft erschlossen und unzureichend mit den angrenzenden Siedlungsbereichen sowie mit den nördlich liegenden Bereichen der Lossemündung und den südlich liegenden Grünbereiche der Fuldaauen vernetzt. Besondere Qualitäten weist dieser Raum hinsichtlich seiner stadtklimatischen Funktionen sowie in seiner Eigenschaft als Überschwemmungsgebiet auf.

Parallel zur Entwicklung des Rahmenplans hat die Stadt Kassel, Abteilung Landschaftsplanung ein Konzept zur Nutzung des Flussraumes der Fulda erarbeitet. Ein Teilbereich des Gebietes des Fuldakonzeptes befindet sich in Unterneustadt und grenzt an das Rahmenplan-Gebiet an. Es ist von einem vielfältigen Nutzungs- und Anforderungsgeflecht zwischen Schutz- und Erholungsraum und Kontaktbereich Stadt / Fluss gekennzeichnet.

Plangebiet C: Stadteingang als Gewerbe- und Dienstleistungsstandort?

- Entwicklungspotenziale als Gewerbe- und Dienstleistungsstandort prüfen
- Evaluieren des Stadteingangs Leipziger Straße

Die östlich der Dresdener Straße liegenden Bereiche sind vorwiegend durch Gewerbe geprägt. Prägend und zum Teil Konfliktpotenziale mit sich bringend, sind brachliegende und untergenutzte Flächen sowie Bereiche mit eingestreuter Wohnbebauung. Eine wichtige Aufgabe ist hier die Formulierung von Maßnahmen zur Sicherung der städtebaulichen Entwicklung als Gewerbe- und Dienstleistungsstandort sowie zur Aufwertung der Leipziger Straße als Stadteingang.

C I: Ölmühlenweg

Dieser Bereich ist von kleinteiligen gewerblichen Betrieben gekennzeichnet, die teilweise flächenintensive Aus- und Aufstellflächen für Kraftfahrzeuge benötigen. Das stillgelegte denkmalgeschützte Gebäude des ehemaligen Hallenbads Ost prägt den östlichen Bereich an der Leipziger Straße. Untergenutzte und teilweise seit langer Zeit brachliegende Flächen ziehen sich entlang des Ölmühlenwegs bis zur Königinhofstraße. Hier werden die gewerblichen Flächenpotenziale nur in unzureichendem Maß genutzt. Zusätzlich prägen Dienstleistungen aus der Automobilbranche den Bereich entlang der Leipziger Straße.

C II: Gebiet Yorckstraße

Entlang der Leipziger Straße befindet sich in den baurechtlich als Mischgebiet ausgewiesenen Flächen Wohnbebauung oftmals direkt neben Gewerbebetrieben. Weitere Konflikte entstehen durch die Nähe zu einem Betrieb der Abfallwirtschaft, die vorhandene Bahnlinie und die Leipziger Straße als wichtige Ein- und Ausfallstraße. Auch weitere Wohngebäude entlang der Leipziger Straße bis zum Platz der Deutschen Einheit und an der B 83 sind einer hohen Lärm- und Schadstoffbelastung ausgesetzt. Das Wohnumfeld bietet kaum Aufenthaltsqualitäten. Die Vernetzung zwischen Quartier und Grünbereichen der Auen und dem Stadtteil ist unzureichend.

4. Bestandsaufnahme

4.1 Planungen und Projekte

Im Planungsgebiet mit seinen drei Teilbereichen werden mehrere teilräumliche und gebietsübergreifende Entwicklungskonzepte wirksam (s. auch Abb. unten: Konzept- und Fördergebiete Stadtplanung):

- Entwicklungskonzept Kasseler Osten – Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK)
- Fördergebiete des Stadtumbau Hessen mit den Teilbereichen Bettenhausen und Unterneustadt
- Fuldakonzzept
- Verkehrsentwicklungsplan Kassel 2030 (2015)
- Landschaftsschutzgebiet

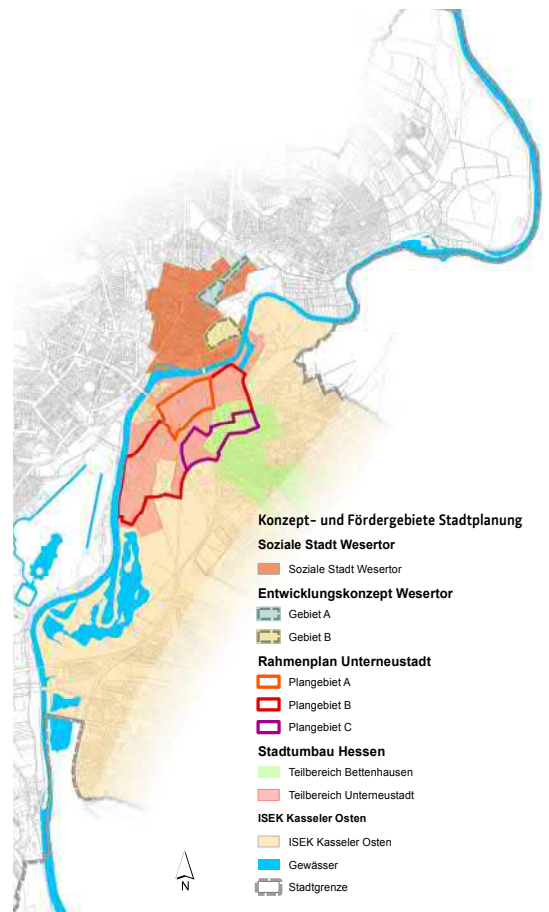
Zudem sind für einzelne Areale Projektideen und Entwicklungsvorhaben mit unterschiedlichen Umsetzungsperspektiven zum Teil schon seit mehreren Jahren in Diskussion (auf diese wird im Einzelnen in der thematischen Bestandsaufnahme näher eingegangen (s. Kap. 4.3 bis 4.6)).

- Neubau der Fuldaschleuse
- Platz der Deutschen Einheit
- Hallenbad Ost
- Kfz-Zulassungsstelle/TÜV
- Salzmannareal

Darüber hinaus wurden für die Stadt Kassel thematische Konzepte entwickelt, die vor allem gesamtstädtische Zusammenhänge betrachten. Die in diesen Konzepten getroffenen Aussagen mit Relevanz für das Planungsgebiet flossen in thematischen Analysen und die Entwicklung der konzeptionellen Ansätze ein.

- Integrationskonzept der Stadt Kassel (2012)
- Luftreinhalteplan (1. Fortschreibung, 2011)
- Kommunale Sportentwicklungsplanung (2012)
- Tourismuskonzept (2016)

Vor allem die Entwicklungskonzepte stellen wichtige Grundlagen für die Gebietsanalyse dar und formulieren – teils bereits politisch beraten und beschlossene – Vorgaben zu den Entwicklungszielen im Kasseler Osten. Die Rahmenplanung bildet hinsichtlich Maßstäblichkeit und Konkretisierungsgrad eine Mittelebene. Großräumiger angelegt als das Planungsgebiet ist das ISEK Kasseler Osten als Grundlage für die Stadtumbaugebiete mit den Teilbereichen Unterneustadt und Bettenhausen. Räumlich und thematisch fokussierter als der Rahmenplan, aber zum Teil noch nicht beschlossen bzw. bis zur Umsetzungsreife gelangt, sind das Fuldakonzzept sowie Entwicklungskonzepte zum Platz der Deutschen Einheit und zum Salzmann-Areal.



Konzept- und Fördergebiete Stadtplanung (Quelle: Stadt Kassel)

Teilräumliche und gebietsübergreifende Entwicklungskonzepte

Entwicklungskonzept Kasseler Osten – Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK)

Das zwischen 2011 und 2014 erarbeitete ISEK für den Kasseler Osten stellt ein handlungsorientiertes Stadtentwicklungskonzept für die vier Stadtteile Unterneustadt, Bettenhausen, Forstfeld und Waldau dar. Es ist entscheidende Voraussetzung zur Beantragung von Fördermitteln des Bundes und der Europäischen Union.

Nach einem gründlichen Analyse- und Abstimmungsprozess und einer umfassenden Bürger- und Akteursbeteiligung beschreibt es die sozialen und räumlichen Rahmenbedingungen der Stadtteile und formuliert sowohl übergreifende als auch stadtteilbezogene Zielsetzungen. Als wesentliche Entwicklungserfordernisse für den Kasseler Osten nennt das ISEK den nachhaltigen und damit zukunftsfähigen Wandel des Bestehenden, die Aktivierung von Potenzialen sowie die Herstellung eines verträglichen Nebeneinanders unterschiedlicher Nutzungen. Zudem benennt das ISEK zahlreiche Pilotprojekte, mit denen die Entwicklungsziele in eine Umsetzungsebene gebracht werden sollen.

Das Entwicklungskonzept bildet die analytische und konzeptionelle Grundlage für die im Rahmenplan Nördliche Unterneustadt, Flutmulde, Ölmühlenweg und Yorckstraße vertieften Themen und Fragstellungen.

Fördergebiete des Stadtumbau Hessen mit den Teilbereichen Bettenhausen und Unterneustadt

Auf Grundlage des Entwicklungskonzepts Kasseler Osten wurden die Fördergebiete Kassel-Unterneustadt und Bettenhausen 2016 in das Programm Stadtumbau in Hessen aufgenommen. Das Stadtumbaugebiet

hat eine Größe von 214 ha und besteht aus einem Teilbereich im Stadtteil Bettenhausen und einem Teilbereich im Stadtteil Unterneustadt.

In einem auf 10 Jahre angelegten Entwicklungsprozess im Rahmen der Förderung im Bund-Länder-Programm „Stadtumbau in Hessen“ sollen spezifische Perspektiven und Chancen für verschiedene stadtentwicklungspolitische Impulse eröffnet werden. Die wichtigsten Potenziale und Zielsetzungen des Stadtumbaus sind:

- vielfältige und heterogene Strukturen weiterentwickeln
- attraktive und preisgünstige Wohnstandorte stärken
- Stadtteilmitte durch Verknüpfung von Bildung, Kultur und sozialräumlicher Dimensionen stärken
- innenstadtnahe Gewerbestandorte attraktiv und klimaverträglich gestalten



Entwicklungskonzept Kasseler Osten – Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK) von 2014

- grün- und stadträumliche Vernetzung verbessern
- Lebensqualität verbessern und Umweltgerechtigkeit fördern

Diese Themen werden auf den verschiedenen Maßstabsebenen der Rahmenplanung aufgegriffen und konkretisiert.

Fuldakonzept

Parallel zum Prozess der Rahmenplanung entwickelte die Stadt Kassel das Fuldakonzept. Zentrales Anliegen war es, den Flussraum der Fulda planerisch zusammenhängend zu betrachten und Stärken und Schwächen dieses heterogenen Stadtraumes



Gebiet Fuldakonzept (Quelle: Stadt Kassel)

zu untersuchen. Ein Teilbereich des Fuldakonzeptes schließt im Stadtteil Unterneustadt unmittelbar nördlich an das für den Rahmenplan festgelegte Gebiet an. Dieser Uferbereich der Fulda weist auch aus Sicht der Rahmenplanung große Entwicklungspotenziale für die nördliche Unterneustadt auf. Um keine doppelten oder widersprüchlichen Planaussagen zu formulieren, wurden in der Rahmenplanung zu diesem Bereich keine weiterführenden Aussagen getroffen. Im weiteren Umsetzungsprozess können die Aussagen des Fuldakonzeptes und der Rahmenplanung in sich ergänzender Weise miteinander verbunden werden.

Verkehrsentwicklungsplan Kassel 2030

Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) entstand im Rahmen eines breiten Bearbeitungs- und Beteiligungsprozesses. Er wurde im Jahr 2015 von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen. Der VEP legt die strategischen Grundsätze und Leitlinien fest, die für die Verkehrsentwicklung der nächsten 15 bis 20 Jahre gelten sollen. Diese Ziele gelten verkehrsmittelübergreifend und integriert. Damit sind für alle Verkehrsmittel (Fuß, Rad, Bus, Straßenbahn und Eisenbahn, Pkw-Verkehr und Wirtschaftsverkehr) Ziele festgehalten. Die Erarbeitung erfolgte in einem dialogorientierten Prozess mit Bürgerinnen und Bürgern, politischen Vertretern sowie mit Vertretern der Verbände, Vereine und Institutionen.

4.2 Soziale und wirtschaftliche Rahmenbedingungen

Bevölkerungsentwicklung

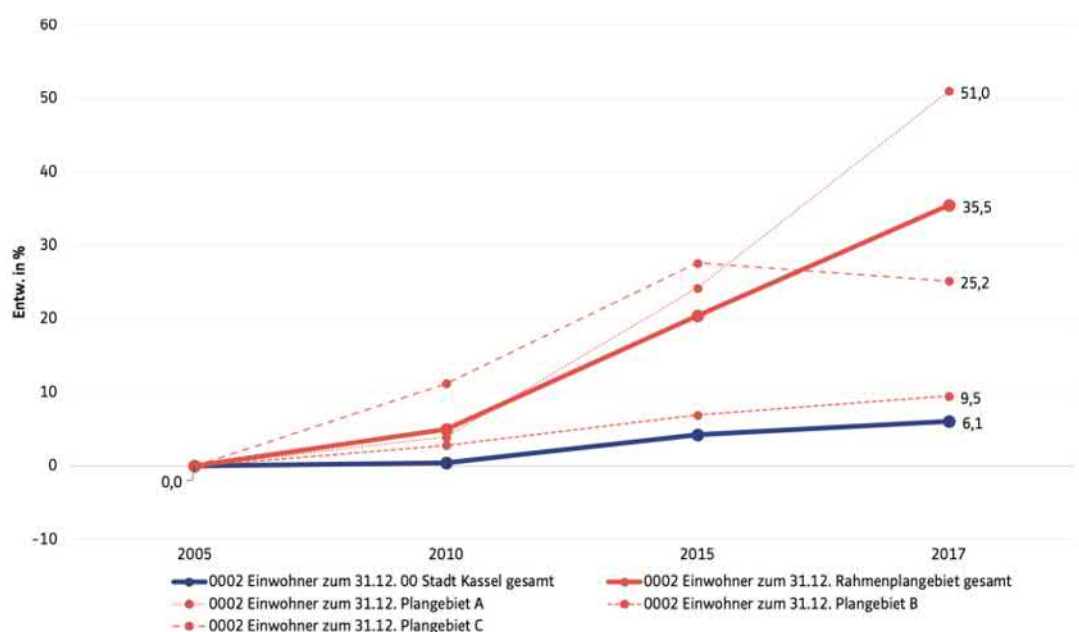
Im Planungsgebiet mit seinen drei Teilbereichen waren zum 31.12.2017 2.058 Personen mit Wohnsitz gemeldet (diese und alle folgenden Daten, wenn nicht anders genannt: Quelle: Stadt Kassel, Fachstelle Statistik, 2018). Hierbei stellt Plangebiet A (nördliche Unterneustadt) mit 1273 E. das mit Abstand bevölkerungsstärkste Gebiet innerhalb des Planungsgebietes dar. Im Plangebiet B leben 427, in Plangebiet C 358 Personen.

Prägend für die Stadtentwicklung der letzten Jahre war ein starker Anstieg der Bevölkerungszahl: die Zahl der hier mit Wohnsitz gemeldete Personen ist von 2010 bis Ende 2017 um 29 % gestiegen. Vor allem in Plangebiet A nahm die Zahl der Bewohner/innen um 397 E. bzw. 31 % zu. Besonders stark stieg in diesem Zeitraum die Zahl der unter 44-Jährigen (+380 E) und der Nichtdeutschen (+366 E.) an.

Dieses schlägt sich auch im Nationalitätenprofil – gemessen am „Anteil der Top 7

Staatsangehörigkeiten“ im Planungsgebiet – deutlich nieder: Während 2005 noch 83,5 % der Nichtdeutschen im Planungsgebiet einen türkischen Pass besaßen, hat sich das Bild bis 2017 stärker diversifiziert. Die Zahl der Bewohner/innen mit türkischer Nationalität sank von 2010 bis 2017 von 111 auf 51 Personen und machte einen 2017 noch einen Anteil von 15,5 % der Top 7 Staatsangehörigkeiten aus. Zwischen 2005 bis 2010 stieg der Anteil der Serben und Bulgaren praktisch „aus dem Nichts“ auf 9,8 % bzw. 12,9 %. Auch der Anteil der Somalier wuchs in diesem Zeitraum von 0,8 % auf 6,1 %. Von 2010 bis 2015 kam es dann zu einem starken Anstieg des Anteils der Polen von 6,8 % auf 19,8 % und der Syrer von zuvor null auf 16,2 %. Bis 2017 stieg dieser nochmals auf 25,2 %. Insbesondere die letztgenannten Zahlen zeigen, dass der Zuzug von Geflüchteten auch Auswirkungen insbesondere auf den Stadtteil Unterneustadt hatte.

Der Anstieg der Bevölkerungszahl im Planungsgebiet ist also vor allem durch den



Bevölkerungsentwicklung in den Untersuchungsgebieten im Vergleich seit 2005 in % an der Gesamtbevölkerung

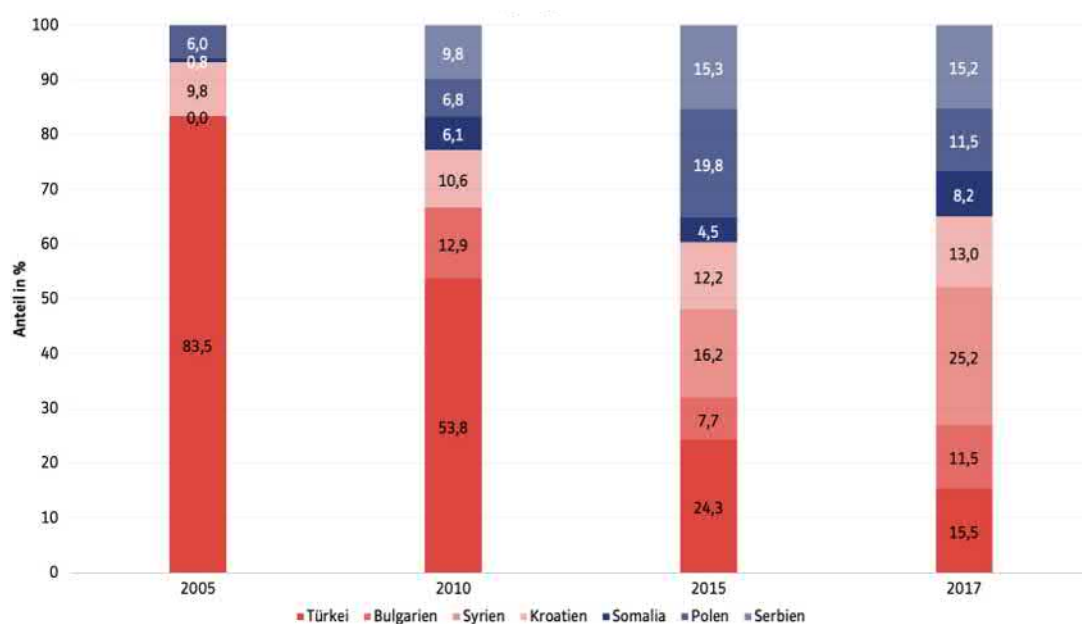
Zuzug junger Menschen mit Migrationshintergrund geprägt. Darüber hinaus ist aber auch ein Geburtenüberschuss vor allem in Plangebiet A (nördliche Unterneustadt) und Plangebiet B festzustellen, während die Stadt Kassel ein nahezu ausgeglichenes Saldo aus Geburten und Sterbefällen aufweist.

Auch in den nächsten Jahren wird gemäß Bevölkerungsprognose der Stadt Kassel die Bevölkerungszahl in den Stadtteilen Unterneustadt und Bettenhausen weiter wachsen. Je nach Szenario wird ein Wachstum von ca. 9 bis 12 % bis 2023 prognostiziert. Damit wachsen die beiden Stadtteile deutlich stärker als es mit maximal +2,2 % für die gesamte Stadt im selben Zeitraum angenommen wird.

Sozialstruktur

Insgesamt ist in Kassel – wie in vielen Städten und Regionen Deutschlands – die Arbeitslosigkeit im Verlauf der günstigen konjunkturellen Entwicklung seit 2005 stark

zurückgegangen. Diese Entwicklung von 14,1 % Arbeitslosigkeit auf weniger als die Hälfte (6,1 %) in Kassel im Jahr 2017 bildet sich auch in der Entwicklung im Planungsgebiet ab. Doch vor allem die Unterneustadt mit 7,0 % (2017) und hier auch das Plangebiet A mit 8,0 % (2017) ist nach wie vor von einer im Vergleich zur Stadt Kassel überdurchschnittlich hohen Arbeitslosigkeit gekennzeichnet. Mit 18,8 % ebenfalls (leicht) über dem Kasseler Durchschnitt von 16,5 % liegt der Anteil der SGB-II-EmpfängerInnen im Planungsgebiet (Stand: 15.12.2015). Das Entwicklungskonzept Kasseler Osten beschreibt darüber hinaus das Problem der sozialen Familiensegregation: Im Kasseler Osten ist der „Anteil an Familien, die auf SGB II-Leistungen angewiesen sind, in allen Stadtteilen deutlich erhöht. Bei gleichzeitig höherem Kinderanteil im Kasseler Osten wird die soziale Herausforderung für das Aufwachsen von Kindern besonders deutlich.“ (ISEK, S. 68)



Nationalitätenprofil der Bevölkerung mit Migrationshintergrund.
Anteil der Top 7 Staatsangehörigkeiten im Planungsgebiet

Wirtschaft

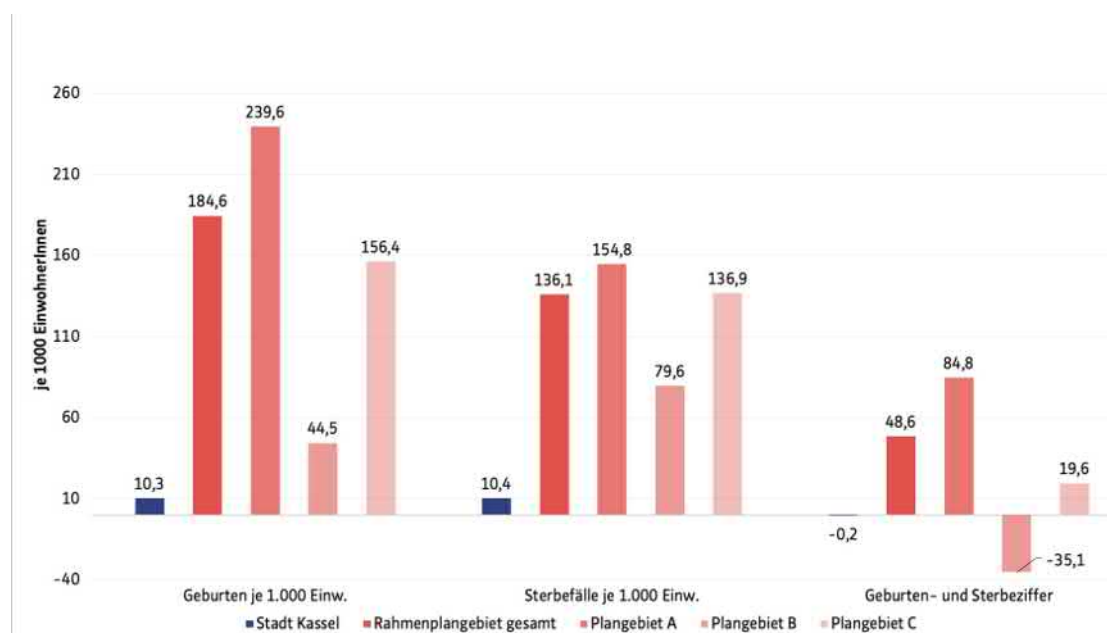
Das ISEK betont die überregionale Bedeutung des Kasseler Ostens als wichtigen Wirtschaftsstandort. Nur ein Teil der bedeutsamen Gewerbegebiete befindet sich allerdings im Planungsgebiet. So spielen Gewerbe- und Büronutzungen sowie Einzelhandel in der Unterneustadt eine eher untergeordnete Rolle. Die Unterneustadt wird insgesamt von außen nicht als Wirtschaftsstandort wahrgenommen und weist auch kein entsprechendes Profil auf. Den Großteil der Betriebe machen kleinere Unternehmen mit niedrigem Umsatz aus. Die Gewerbestandorte konzentrieren sich im Wesentlichen im Nord-Osten der Unterneustadt sowie im Übergangsbereich zu Bettenhausen. Ein günstiger Standortfaktor ist hier die gute Erreichbarkeit von der Autobahn aus über die Dresdener Straße.

Deutlich höher ist die Bedeutung Bettenhausens als Wirtschaftsstandort zu bewerten. Standortvorteil ist die gute Verkehrsanbindung an die Autobahn. Hinzu kommt die gute Erreichbarkeit für Mitarbeiter mit ÖPNV oder

Fahrrad von der Innenstadt aus. Hinsichtlich des Charakters der Gewerbegebiete im Planungsgebiet lassen sich zwei Bereiche unterscheiden:

- Entlang der Leipziger Straße östlich des Platzes der Deutschen Einheit. Hier liegt der Schwerpunkt auf Autohandel. Das Gebiet ist durchsetzt von ungenutzten Brachflächen, die Autohändler geben teilweise ein unattraktives Erscheinungsbild ab.
- Der nordwestliche Teilbereich des Gewerbegebiets Ölmühlenweg mit dem Schwerpunkt auf Auto- und Schrotthandel. Auch dieses Gebiet prägt ein unattraktives und unstrukturiertes Erscheinungsbild mit untergenutzten Flächen mit geringem Arbeitskräftebesatz.

Gewerbliche Entwicklungspotenziale sind daher vor allem in diesen beiden Bettenhäuser Gebieten zu sehen.



Geburten- und Sterbeziffer im Planungsgebiet (Stand: 31.12.2017)

4.3 Städtebau und Stadtgestalt

Städtebaulich ist das Planungsgebiet heterogen strukturiert. Bei höheren Gebäuden mit bis zu vier Geschossen handelt es sich vorwiegend um Wohngebäude. Vereinzelt haben Bürogebäude mehr als sieben Stockwerke. Bezeichnend ist, dass die höheren Gebäude in der Regel eine deutliche Grenze zum öffentlichen Raum ausbilden. Morphologisch unterscheiden sie sich damit von dem Großteil der weiteren Gebäude im Quartier. Denn durchgehende klare Raumkanten sind im Planungsgebiet die Ausnahme. Sie sind fast ausschließlich im Wohngebiet der Unterneustadt auszumachen. In den gewerblich genutzten Teilbereichen fehlen durchgehende Raumkanten grundsätzlich. Die Gebäude im Planungsgebiet südlich der Flutmulde sind eher gewerblich genutzt, umfassen größere Flächeneinheiten und verfügen in der Regel nur über bis zu drei Stockwerke. Eine Ausnahme bilden die wenig strukturierten Betriebe an der Yorckstraße, die kleinteilig organisiert sind.

Das Gebiet umfasst mehrere hervorzuhebende bau- und landschaftskulturelle Orte. Dabei ist vorerst das angrenzende Gebiet der Neuen Unterneustadt zu nennen, das insbesondere während seiner Entwicklung nationale Beachtung erfuhr. Das Leitbild der „kritischen Rekonstruktion“ führte hier zu einer breit diskutierten Neuinterpretation der Blockrandbebauung und der nutzungsgemischten Stadt an einem Standort, der nach starken Kriegsschäden im Wiederaufbau freigeblieben war. In den 1990er Jahren entstand ein neues Wohnquartier.

Ebenfalls angrenzend an das Planungsgebiet liegt der Kasseler Hafen. Nachdem im Jahr 1963 dort die Rekordmenge von 100.000 Tonnen umgeschlagen wurde, machte die zunehmende Verlagerung des Transports vom Fluss auf die Schiene die weitere Hafennutzung obsolet. 1977 wurde der Hafen

als Güterumschlagplatz ganz geschlossen und steht seitdem Sportbootfahrern zur Verfügung. 1995 wurde die Anlage privatisiert. Heute wird über neue Nutzungen im Hafengebiet nachgedacht. Das Fuldakonzept schlägt hier neue stadtentwicklungsplanerische Perspektiven vor.

Die „Elwe“ ist ein ehemaliges Kasseler Untersuchungsgefängnis am Unterneustädter Kirchplatz, das unter Denkmalschutz steht. Vorübergehend wurde die Elwe als Hotel genutzt. Kürzlich sind 50 Wohnungen als Eigentumswohnungen im ehemaligen Gefängnis entstanden. Seit 2016 leben die ersten Bewohner/innen in der „Elwe“.

Das lebendige Stadtteilprojekt „Hafentreff Unterneustadt“ bietet vielfältige Begegnungs- und Bildungsangebote, die generations- und kulturübergreifend für alle Unterneustädter/innen sowie Bewohner/innen der angrenzenden Stadtteile angeboten werden. Der Hafentreff sieht sich als interkultureller und interreligiöser sowie generationsübergreifender Begegnungsort in der Kasseler Unterneustadt mit vielfältigen Aktivitäten und Gruppen. Damit ist der Hafentreff ein Kristallisationspunkt für das Stadtteilleben in der östlichen Unterneustadt.

Aus baukultureller Sicht hervorzuheben ist die gründerzeitliche Häuserzeile in der Schillstraße. Die hier noch aus der Vorkriegszeit bestehenden Gebäude sind Teil der baukulturellen Identität der Unterneustadt und als erhaltenswert zu bewerten.

Der „Park an der Schleuse“ ist die quartiersnahe Grünfläche der östlichen Unterneustadt. Bildungs- und Betreuungseinrichtungen und Familien im Quartier nennen den Ort als wichtige Grünfläche für freies Spiel im Freien. Das Flussufer der Fulda am südöstlichen Rand des Planungsgebiets ist ebenfalls

ein beliebtes Freizeitziel. Zusätzlich ist das Fuldaufer naturräumlich und ökologisch eine prägende Besonderheit für das Planungsgebiet.

Die namensgebende Kasseler Stadtschleuse wurde zum Ende der Saison 2016 auf Grundlage eines Gutachtens des Schifffahrtsamts dauerhaft verschlossen und stillgelegt. Zuvor war das Bauwerk bereits mehrfach saniert und repariert worden. Nun soll die Stadtschleuse durch einen Neubau ersetzt werden. Bund, Land und Stadt haben sich hierzu auf die gemeinsame Finanzierung einer neuen Schleuse geeinigt. Eine belastbare Zeitplanung für den Schleusenbau liegt allerdings noch nicht vor – zurzeit wird von einer Fertigstellung nicht vor 2024 ausgegangen. Ob Schleuse und Wehr nach dem Neubau als fußläufige Querungsmöglichkeit der Fulda genutzt werden kann, ist zurzeit noch nicht abschließend geklärt. Ebenso offen ist darüber hinaus die Frage, ob der Uferstreifen auf der Unterneustädter Seite öffentlich nutzbar sein wird.

Auf den Flächen der ehemaligen Binding Brauerei besteht noch heute das „Sudhaus“. Das Sudhaus entstand im Jahr 1895 und wurde durch die ehemalige Herkules Brauerei von den Gebrüdern Sumpf erbaut. Nachdem die Braustätte 1944 schwere Beschädigungen durch Fliegerbomben erlitt, wurde die Produktion in den 1950er Jahren durch die Binding Brauerei wieder aufgenommen. Während die Binding Brauerei 1999 schloss, blieb bis heute als einziges Gebäude das Sudhaus erhalten. In der Brauerei war es das Gebäude der Ort, in dem die Würze produziert wurde. Heute wird dort eine Brauhausgastronomie betrieben.

Von baukultureller Bedeutung ist das ehemalige Hallenbad Ost an der Leipziger Straße. Das Gebäude des Kasseler Architekten Fritz

Graubmann wurde im Jahr 1930 errichtet. Wegen seiner Fassade ist es denkmalgeschützt. Lange Zeit war das Hallenbad Ost aufgrund anhaltenden Leerstands akut in seiner Substanz gefährdet. Das Entwicklungskonzept Kasseler Osten von 2014 sieht im Erhalt und Umbau des Hallenbads zum Büro- und Dienstleistungsstandort große Chancen zur Sicherung des Denkmals und zur Reaktivierung und Aufwertung des Gesamtbereichs. Mit einer solchen möglichen Entwicklung sieht das ISEK auch die Chance verknüpft, den Gesamtbereich um Yorck- und Königinhofstraße zu einem attraktiven Eingangsbereich Bettenhausens zu machen.

Bis zum Zeitraum der Rahmenplanentwicklung hat sich mit dem Kauf des Hallenbads durch einen Investor eine zukunftsfähige und standortgerechte Entwicklungsperspektive für diesen Bereich ergeben. Die neuen Eigentümer planen unter anderem ein Architekturbüro im Gebäudeteil zur Leipziger Straße unterzubringen.

Weitere Gebäude im Planungsgebiet werden als „erhaltenswert“ eingestuft, auch wenn sie kein Gebäudedenkmal sind. Sie sind trotzdem gebietsprägend und eine Erinnerung an ihre Entstehungszeit, die ein Teil der Stadtteilgeschichte ist.

Die Hauptverkehrsverbindungen Dresdener Straße, Leipziger Straße und Scharnhorststraße sind in ihrer baulichen Gestalt sehr prägend für das Gebiet. Über sie wird das Planungsgebiet angebunden, und sie bilden die Haupteingänge in die Quartiere im Planungsgebiet. Nicht an allen dieser Eingänge wird deutlich, dass hier ein Stadtteileingang vorliegt, weil die Fahrgeschwindigkeiten auf den Straßen hoch sind und teilweise keine bauliche Einfassung gegeben ist.

Projekte, die eine Entwicklung des Planungsgebiets darüber hinaus maßgeblich mitbestimmen können, sind die Zukunft der Fläche der Kfz-Zulassungsstelle/TÜV und die Entwicklungen am Salzmann-Areal.

Die baulich heterogen strukturierte Fläche der Kfz-Zulassungsstelle/TÜV grenzt nordwestlich an das Hallenbad Ost an und befindet sich an einer städtebaulichen und funktionalen Schlüsselposition am Stadteingang. Charakteristisch für das Gebiet sind kleinteilige gewerbliche Betriebe, in die Wohnen eingestreut ist. Im Bereich des Ölmühlenwegs prägen vor allem Autohändler mit großflächig angelegten Ausstellungsflächen den Standort. Insgesamt weist der Standort erhebliche Entwicklungspotenziale auf.

Vor diesem Hintergrund wurde für diesen gut an das öffentliche Verkehrsnetz angebundenen Standort parallel zur Bearbeitung des Rahmenplans intensiv die Entwicklung zu einem Fernbusbahnhof diskutiert. Sowohl planungsrechtlich als auch städtebaulich hat die Stadt Kassel die Planungen für die 16.900 qm große Fläche vorangetrieben. In der Rahmenplanung wurde daher von der Entwicklung vertiefender konzeptioneller Ansätze abgesehen.

Zum Abschluss der Rahmenplanungsphase haben sich die Vorzeichen jedoch wieder geändert. Der Grundstückseigentümer zog seine Bereitschaft zum Verkauf zurück (HNA 20.04.2019), sodass eine Realisierung des Projektes als unwahrscheinlich bewertet wird. Ziel ist es nun, eine hochwertige Belegung dieser Fläche zu entwickeln, die der Bedeutung des Standorts gerecht wird.

Unmittelbarer an das Planungsgebiet angrenzend befindet sich südlich der Sandershäuser Straße das ca. 3,7 ha große Salzmannengelände. Die ehemalige Textilfabrik ist geprägt von denkmalgeschützter Gebäudesubstanz und wurde bis Ende 2012 durch verschiedene Kultur- und Gewerbebetriebe genutzt. Seitdem wurden verschiedene Nutzungs- und Entwicklungskonzepte diskutiert. Es wurden zum Teil bereits vorbereitende Abrissarbeiten vorgenommen, eine weitergehende Umsetzung fand aber bisher nicht statt. In einem Bebauungsplan-Entwurf von 2015 wurde bereits die Umnutzung des denkmalgeschützten Fabrikgebäudes an der Sandershäuser Straße als Wohngebäude mit ca. 165 Wohnungen und die weitere Entwicklung mit einem Parkhaus, Kultur- und Gewerbeflächen sowie weiteren Wohngebäuden beschrieben. Insgesamt sollten im Geltungsbereich des Bebauungsplans ca. 460 Wohneinheiten unterschiedlicher Größe sowie etwa 100 bis 150 Arbeitsplätze entstehen.

2019 soll eine Änderung des Bebauungsplans rechtskräftig werden, um so die Voraussetzung für den Abschluss eines städtebaulichen Vertrags mit einem Investor zu schaffen.

Obwohl das Salzmann-Areal nicht zum engeren Plangebiet gehört, wird eine Aufwertung und Belegung an dieser Stelle potenziell auch Ausstrahlungseffekte für die angrenzenden Gebiete haben und Entwicklungsoptionen für andere Bereiche leichter vorstellbar machen.

Bestandskarte Städtebau und Stadtgestalt

Gebäudenutzung

Geschossigkeit

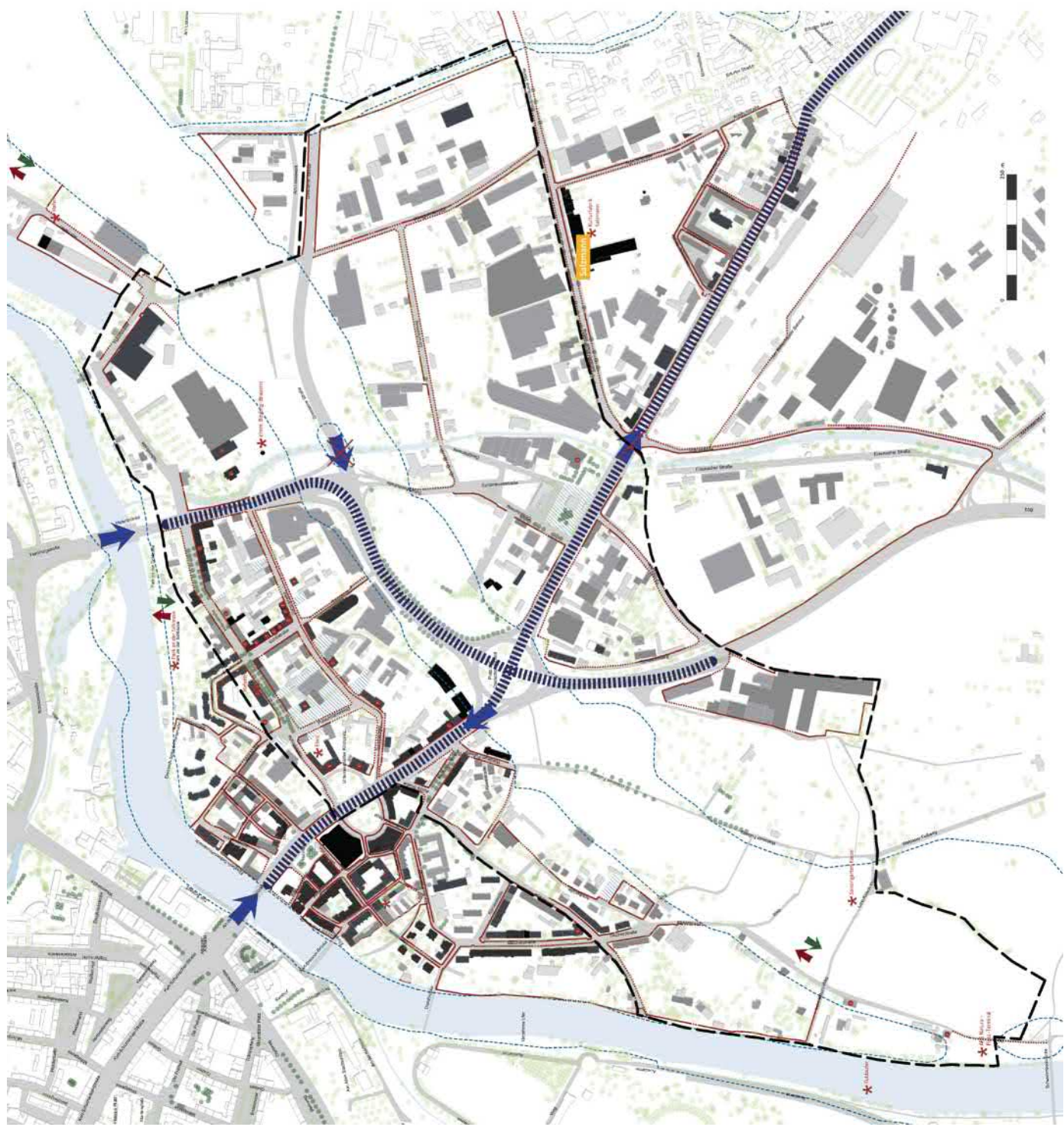


- Städtebauliche Zäsur
- Raumkante
- Fehlende Raumkante
- |||| Hauptverkehrsverbindungen
- ↔ Stadteilingang
- ↔ Nicht einseitiger Stadteilingang
- * Bau- und landschaftskulturelle Orte
- E Erhaltenswert
- D Gebäudeeinmal

- Intensive Nutzungsmischung
- Städtebauliche Projekte
- Flurmulde
- Abgrenzung Plangebiet

Städtebaulicher Rahmenplan nördliche Untereustadt,
Flurmulde, Umliegung und Vordstraße

Auftrag: Stadt Kassel
Karte: Fortschreibung im Stadtforum
Datum: 13.04.13
plan
2022/19
ZWB



4.4 Nutzung

Das Planungsgebiet besteht aus drei in ihrer Nutzung voneinander abgrenzbaren Teilbereichen.

Im nördlichen Teilbereich befinden sich die mit Kleingewerbe durchsetzten innenstadtnahen Wohnstandorte der nördlichen Unterneustadt. Diese umfassen die Bereiche um die Straßen Hafenstraße, Sommerweg und Jahnstraße. Weiter im Nordosten dieses Teilbereichs befinden sich an der Dresdener Straße in Richtung Hafen großflächige Handels- und Gewerbebereiche.

Der am Rande Bettenhausens gelegenen südliche Teilbereich ist vor allem gewerblich geprägt. Dennoch befinden sich in der Yorckstraße und an der Leipziger Straße auch Wohnbereiche.

Ebenso prägend für das Gebiet ist die Flutmulde, die sich zwischen den beiden anderen Teilbereichen befindet. Dieser von Bebauung freizuhalten Bereich ist in weiten Teilen keine Frei- oder Grünfläche im eigentlichen Sinne, sondern ein mit vielfältigen Nutzungen belegter Stadtraum.

Diese drei Bereiche verfügen über sehr unterschiedliche Ausgangsbedingungen, die ihre Entwicklungspotenziale bestimmen. Die Wohngebiete in der Unterneustadt zwischen Fulda und Sommerweg sind dennoch innenstadtnah. Hier befindet sich die kleinteiligste Nutzungsmischung im Planungsgebiet. So ist das Wohngebiet fußläufig mit Kita, Schule und einem Versorger ausgestattet. Es bestehen keine ausgeprägten zusammenhängenden Leerstände im Planungsgebiet. Einzelne Gebäude stehen leer.

An der Dresdener Straße befinden sich Automobilhändler und größere Gewerbebetriebe. Diese haben eine gewisse Strahlkraft in das Wohnquartier, zumal unterstützende Kleingewerbe im Quartier angesiedelt sind. Angestellte der Betriebe parken zudem im Wohnquartier. Gerade in diesem Teil des Planungsgebietes ist es wichtig, Weichen für eine zukünftige Entwicklung zu stellen. Denn es kommen schon heute Fragen auf, ob hier eher die freie Entwicklung der Gewerbebetriebe vorangetrieben oder die Wohnnutzung unterstützt werden soll. Die großflächigen Handelsstandorte spiegeln derzeit noch keine



Parken in der Flutmulde (Foto: plan zwei)

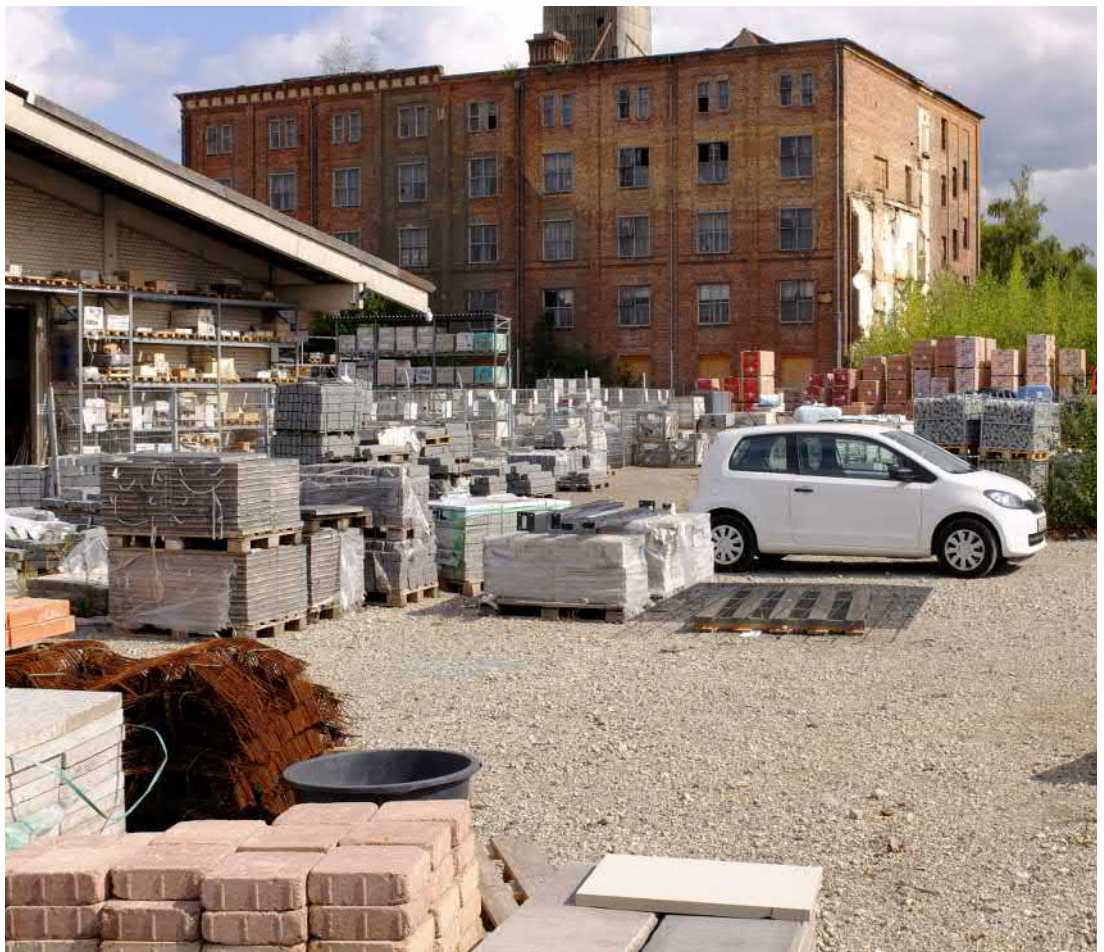


Gewerbe im Umfeld der Kfz-Zulassungsstelle
(Foto: plan zwei)

Ausrichtung auf prioritäre Wohngebietsentwicklung. In Zukunft können Dienstleistungsflächen entlang von Hauptverkehrsstraßen als Lärmschutz eingesetzt werden.

In den Gewerbebereichen südlich der Flutmulde bestimmen großflächige Gewerbe und Lagerhallen das Nutzungsbild. An wenigen Stellen, insbesondere im Teilbereich an der Yorckstraße, befinden sich Wohngebäude. Entlang der Leipziger Straße befinden sich einige Dienstleistungsbetriebe (vorwiegend Autovermietung) und am Ölmühlenweg wenige zur Straße ausgerichtete Handelsbetriebe.

























In der Flutmulde bestimmen die angrenzenden Sportvereine und Gebäude die Hauptnutzung. Zusätzlich sind Straßen und Verkehrsbauten (u. a. Stellplätze) prägend.

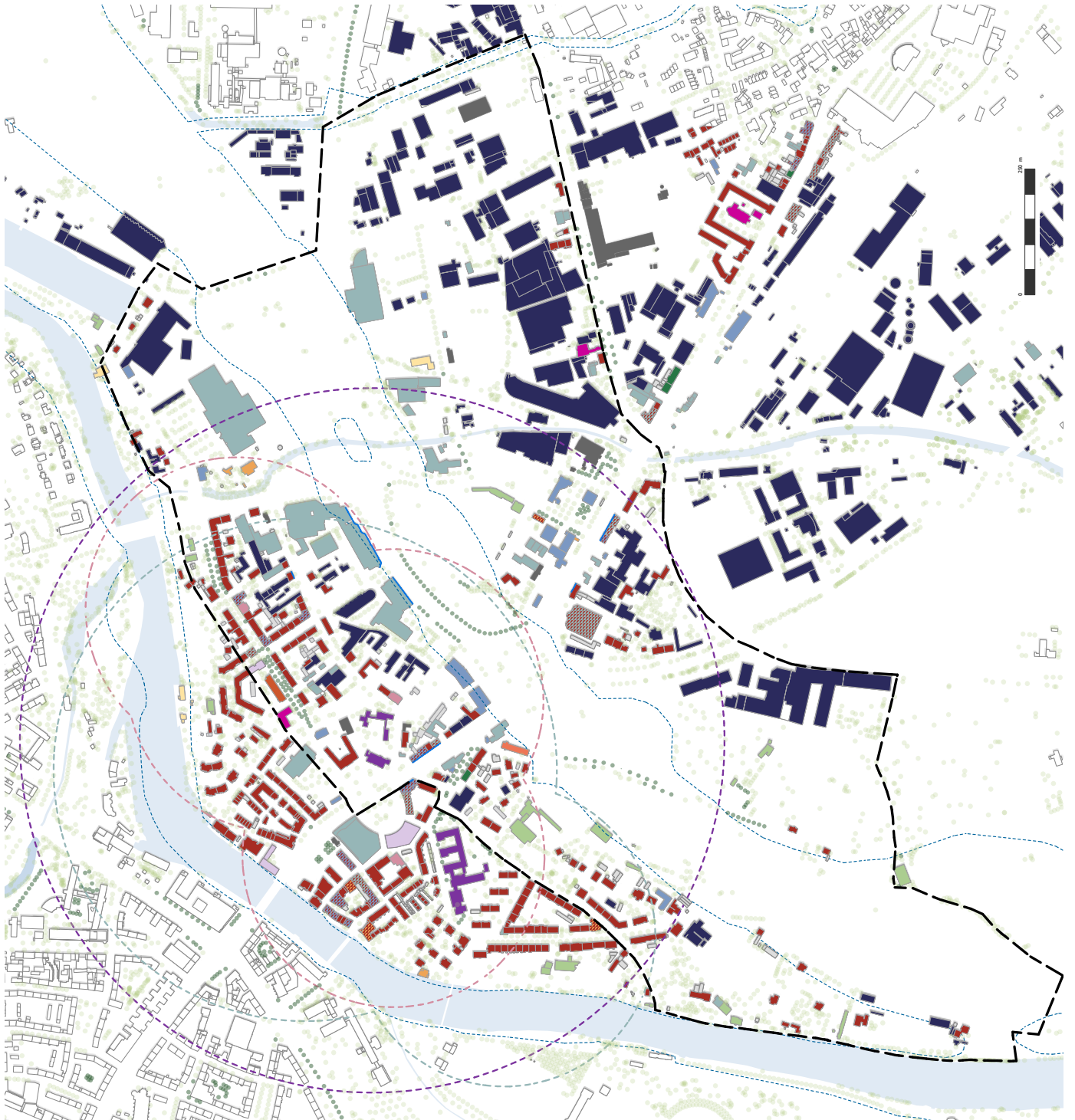


Gewerbe an der Königinhofstraße (Foto: plan zwei)

Rechte Seite:
Bestandskarte
Gebäudenutzung

Bestandskarte Gebäudenutzung

- | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|---|---|--|--|--|---|--|--|--|--|---|---|--|--|--|---|---|---|---|---|---|---|
|  Dienstleistung |  Handel |  Gewerbe und Lagerhallen |  Gastronomie |  Schule |  Kirchliche Einrichtung |  Kita |  Soziale Einrichtung |  Wohnen |  Wohnen OG/ Handel EG |  Wohnen OG/ Gastr. EG |  Wohnen OG/ Dienstleistung EG |  Hotel |  Medizinische Versorgung |  Sportgebäude und Vereine |  Umspannstation |  Garagen und Nebengebäude |  Leerstand |  Einzugsbereich Kita (300 m) |  Einzugsbereich Schule (700 m) |  Einzugsbereich Versorgung (500 m) |  Schaufrüher |  Flurmulde |  Abgrenzung Plangebiet |
|--|--|---|---|--|--|--|---|--|--|--|--|---|---|--|--|--|---|---|---|---|---|---|---|



Städtebaulicher Rahmenplan nördliche Untermoserstadt,
Flurmulde, Omlieuhweg und Vorkastelle

Auftrag: Stadt Kassel
Karte: Einbindung in den Stadtplan
Datum: 10.04.19
Karten Nr. 2019/000000
ZWB
www.zwb.de

4.5 Mobilität und Infrastruktur

Das Entwicklungskonzept Kasseler Osten stellt die verkehrliche Belastung als größte Herausforderung des Kasseler Ostens dar. Auch für das Planungsgebiet trifft dies zu. Auch der 2015 vorgelegte Verkehrsentwicklungsplan enthält bereits Aussagen zur Verkehrssituation im Kasseler Ost und im Planungsgebiet.

Hervorzuheben ist das hohe Kfz-Aufkommen an den Hauptverkehrsachsen Leipziger Straße vom Unterneustädter Kirchplatz bis zum Altmarkt (über 40.000 DTV-Kfz), Scharnhorststraße mit Hafenbrücke (über 40.000 DTV-Kfz) sowie weiterer Verlauf der Leipziger Straße und Dresdener Straße (jeweils 20.000 bis 40.000 DTV-Kfz). Diese Straßen sind im Planungsgebiet Bundes- oder Landesstraßen. Die weiteren Straßen sind Sammel- und Erschließungsstraßen.

Entlang der Leipziger Straße erschließt die Straßenbahn das Planungsgebiet. Hier und auf den weiteren Hauptverkehrsstraßen fahren zusätzlich Busse. Die Haltestelle der Tram im Quartier sind Unterneustädter Kirchplatz, Platz der Deutschen Einheit und Sandershäuser Straße. Sie werden von den Linien 4 und 8 bedient. Bushaltestellen befinden sich entlang der Leipziger Straße (Linie 17, 10, 37), der Sandershäuser Straße (Linien 30, 32, 93) und an der Königinhofstraße (Linie 93).



Leipziger Straße (Foto: plan zwei)

Bei den angenommenen Einzugsbereichen des ÖPNV von 400 Metern (Tram) und 300 Metern (Bus) ergibt sich eine gute geografische Abdeckung, die jedoch in Richtung Scharnhorststraße und Baumarkt ausbaufähig erscheint.

Die Dresdener Straße ist Zubringer zur A7 (Ost) und zur A49 (Süd). Große Kreuzungsbereiche liegen an den Schnittstellen Dresdener Straße/Leipziger Straße und Scharnhorststraße/Dresdener Straße.

Großflächig angelegte Stellplatzflächen befinden sich über das gesamte Planungsgebiet verteilt, liegen aber heute insbesondere im Bereich der Flutmulde. Dort wird etwa ein großer Park-and-Ride-Parkplatz angeboten, der das Umsteigen auf den ÖPNV am Platz der Deutschen Einheit ermöglichen soll. Der Parkplatz des Baumarkts an der Hafenstraße sticht durch seine Größe hervor. Diese beiden Parkplätze sowie der große Parkplatz des Discounters an der Hafenstraße sind planungsrechtlich den jeweils entsprechenden Nutzungen zugeordnet und stellen daher keine im umfassenden Sinn öffentlichen Parkplätze dar.

Ampelübergänge bestehen im Planungsgebiet an vier Stellen: Hafenstraße Kreuzung mit Scharnhorststraße, Unterneustädter



Dresdener Straße (Foto: plan zwei)

Kirchplatz, Scharnhorststraße Kreuzung mit Dresdener Straße und Platz der Deutschen Einheit. Dort besteht zusätzlich eine Unterführung.

Die überregionale Fahrradroute Fuldaradweg führt entlang des Flusses im nördlichen Planungsgebiet und in das bestehende Wohngebiet.

Platz der Deutschen Einheit

Der Platz der Deutschen Einheit als größter und wichtigster Verkehrsknotenpunkt im Kasseler Osten steht in der Kasseler Politik seit längerem stark zur Diskussion. Der Verkehrsentwicklungsplan Stadt Kassel 2030 weist einer kurzfristig umzusetzenden Umgestaltung des Platzes eine hohe Priorität zu. Als wichtige Ziele werden die Erhöhung der Leistungsfähigkeit und eine erhöhte Verkehrssicherheit durch eine Verbesserung der Übersichtlichkeit benannt. Ebenso sollten die Bedingungen für den Rad- und Fußverkehr

verbessert sowie Tram und Busverkehr besser integriert werden. Der Plan schlägt vor, im Zuge der Umgestaltung des Platzes die bisher unterirdischen Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer durch oberirdische abzulösen.

In Politik und Gesellschaft wurden – auch noch parallel zum Entwicklungsprozess des Rahmenplans – verschiedene Grundsatzvarianten eines möglichen Umbaus diskutiert. Im Wesentlichen geht es um die Entscheidung, den Platz als Kreisel zu erhalten oder aber zu einer Kreuzung umzubauen. Auch eine Brücke über den Platz wurde schon diskutiert. Je nach Maßnahme stellen sich die zu kalkulierenden öffentlichen Mittelbedarfe und Fördermöglichkeiten unterschiedlich dar.

Die Rahmenplanung folgt der zur Bearbeitungszeit verbindlichen Aussage, am grundsätzlichen Verkehrskonzept des Platzes der Deutschen Einheit festzuhalten.



Rechte Seite:
Bestandskarte
Mobilität und Infra-
struktur

Verkehrsknotenpunkt Platz der Deutschen Einheit (Fotos: plan zwei)

Bestandskarte Mobilität und Infrastruktur

- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Sammel-/Erschließungsstr.
- Privatweg

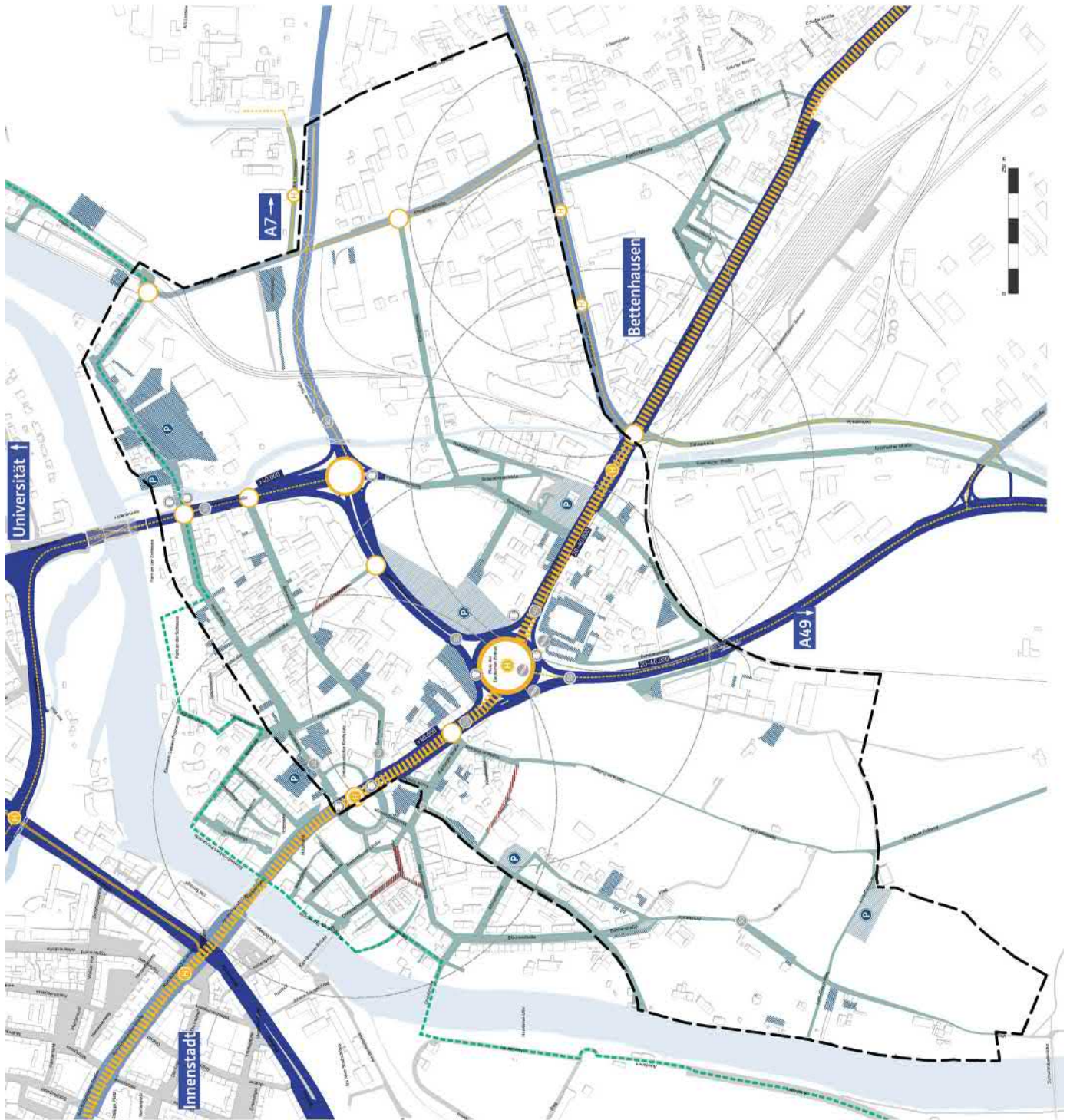
- Regionale Fahrradroute
- Straßenbahntrasse
- Buslinienverlauf

- Haltestelle (Tram und Bus)
- Haltestelle (nur Bus)
- Einzugsbereich ÖPNV (Tram 400m / Bus 300m)
- Kreuzungsbereich

- Private Stellplatzfläche
- Öffentliche Stellplatzfläche
- Autosperrbereich

- Ampelanlage
- Unterführung
- Tempo-xy-Zone

- 40.000 Kfz-Aufkommen
- Abgrenzung Paragebiet



Städtebaulicher Rahmenplan nördliche Untermerzbach,
Flurmulde, Ölmühlentweg und Vordorfstraße

Auftrag: Stadt Kessel
Karte: Elisabetha in der Stadtkammer
Datum: 12.04.15

plan
Kessel
10270
1111
ZWEI

4.6 Freiraum und öffentlicher Raum

Das Planungsgebiet verfügt über öffentliche Räume und Freiräume von vielfältiger Gestalt und Qualität. Prägend für die Freiräume ist die Lage des Planungsgebiets an der südlichen Fuldaseite. Der Zugang zur Fulda ist jedoch nicht an jeder Stelle möglich. Einer der wenigen Fulda-Zugänge befindet sich im Südwesten des Planungsgebiets.

Die Flutmulde teilt das Planungsgebiet in zwei Bereiche. Durch die Nähe zur Fulda sind Großteile des Planungsgebiets im Falle eines hundertjährigen Hochwassers von Überschwemmungen bedroht. Daher ist die Nähe zur Fulda nicht ausschließlich als positiver Standortfaktor zu bewerten, sondern bringt auch Risiken und Restriktionen mit sich. Das zurzeit erarbeitete „Fuldakonzept“ soll identifizieren, wie die Stadt Kassel die Fulda und angrenzende Areale für Freiraumentwicklung, Umweltaspekte, Verkehr und städtebauliche Fortentwicklung nutzen kann.

Neben der Fulda befinden sich mehrere weitere kleinere Fließgewässer im Planungsgebiet. Zu nennen sind der Wahlebach, die Losse und der „Faule Graben“. Diese liegen jedoch oft eher versteckt und sind teilweise verrohrt, bringen aber in einzelnen Lagen attraktive Qualitäten und Entwicklungspotenziale mit sich.

Große zusammenhängende öffentliche Grünflächen befinden sich in den direkt angrenzenden Bereichen außerhalb des Planungsgebiets. Dabei handelt es sich um die Aue, den Park an der Schleuse und das BuGa-Gelände. Sie verstärken die bevorzugte Lage an Grünflächen, grenzen aber das Planungsgebiet gleichzeitig von weiteren Siedlungsbereichen ab.

Innerhalb des Planungsgebiets liegen besonders im Bereich der Flutmulde größere zusammenhängende Freiflächen. Dabei

handelt es sich großteils um private Grünflächen. So befinden sich etwa die öffentlich nicht zugänglichen Sportplätze der örtlich ansässigen Vereine in der Flutmulde. Es handelt sich um Flächen der Sportvereine Erster Casseler Ballspielclub Sport 1894, Tennisclub Rot-Weiß Kassel e. V. und CSC 03 Kassel e. V. Darüber hinaus befindet sich an der Jahnstraße ein öffentlicher Spiel- und Bolzplatz.

Die Flutmulde ist in hohem Maße von Verkehrsinfrastruktur belegt. Hauptverkehrsstraßen, Straßenbahnschienen und Stellplatzflächen bestimmen das Erscheinungsbild in weiten Teilen. Dies betrifft insbesondere die Freibereiche in der Nähe der Wohngebiete.

Der regelmäßige für große Veranstaltungen vorgehaltene Messeplatz Schwanenwiese liegt ebenfalls in der Flutmulde. Gäste aus der Region besuchen hier etwa das Frühlingsfest und andere Jahrmärkte oder Sonderfeste.

Südlich des Messeplatzes Schwanenwiese, zwischen dem Waldauer Fußweg und der Gewerbeansiedlung Yorckstraße, befinden sich Kleingärten, die mit dem Bebauungsplan Nr. 7 0/34 seit 1984 als Dauerkleingärten festgeschrieben sind. Zwischen Jahnstraße, Blücherstraße und Fulda befinden sich öffentliche Flächen, auf denen ebenfalls gegärtnert wird. Die Grabelandgemeinschaft Blüchergarten ist hier Ansprechpartner.

Sowohl Teilbereiche der Kleingartenkolonie als auch die landwirtschaftlichen Flächen befinden sich im Landschaftsschutzgebiet „Stadt Kassel“ und im Vogelschutzgebiet „Fuldaaue um Kassel“. Als Natura-2000-Fläche ist das Vogelschutzgebiet Teil des zusammenhängenden Netzes europäischer Schutzgebiete für den Erhalt der biologischen Vielfalt und daher besonders schutzwürdig. Damit stehen diese Bereiche unter einem

besonderen Schutz. Hier sind Handlungen verboten, die den Charakter des Gebietes verändern, das Landschaftsbild oder die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes beeinträchtigen oder dem besonderen Schutzzweck zuwiderlaufen. Wichtige Ziele der Ausweisung von Landschaftsschutzgebieten sind die Erhaltung, Entwicklung oder Wiederherstellung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes, Regenerationsfähigkeit und nachhaltigen Nutzungsfähigkeit der Naturgüter, Vielfalt, Eigenart oder Schönheit des Landschaftsbildes, besonderen kulturhistorischen Bedeutung der Landschaft, besonderen Bedeutung für die Erholung. Landschaftsschutzgebiete werden ausgewiesen, um den naturraumtypischen Gebietscharakter zu erhalten oder wiederherzustellen und auch für die Nutzung durch künftige Generationen zu sichern.

Im südwestlichen Teilbereich des Planungsgebietes schließen landwirtschaftliche Flächen einerseits an die Kleingärten andererseits an die Fuldaauen an. Hier liegt in der Nähe der Sportplätze „Waldauer Wiesen“ am Waldauer Fußweg der Saisongarten Kassel. Er wurde 2013 zum ersten Mal angelegt. Das Feld betreut und errichtet der Lehr- und Versuchsbetrieb Hessische Staatsdomäne Frankenhausen der Universität Kassel. Zusammen mit einem Supermarkt wird der Saisongarten angeboten. Das Wachsen des eigenen Bio-Gemüses kann hier mitten in der Stadt mitverfolgt werden. Auch Essbare Stadt e.V. Kassel pachtet regelmäßig Parzellen.

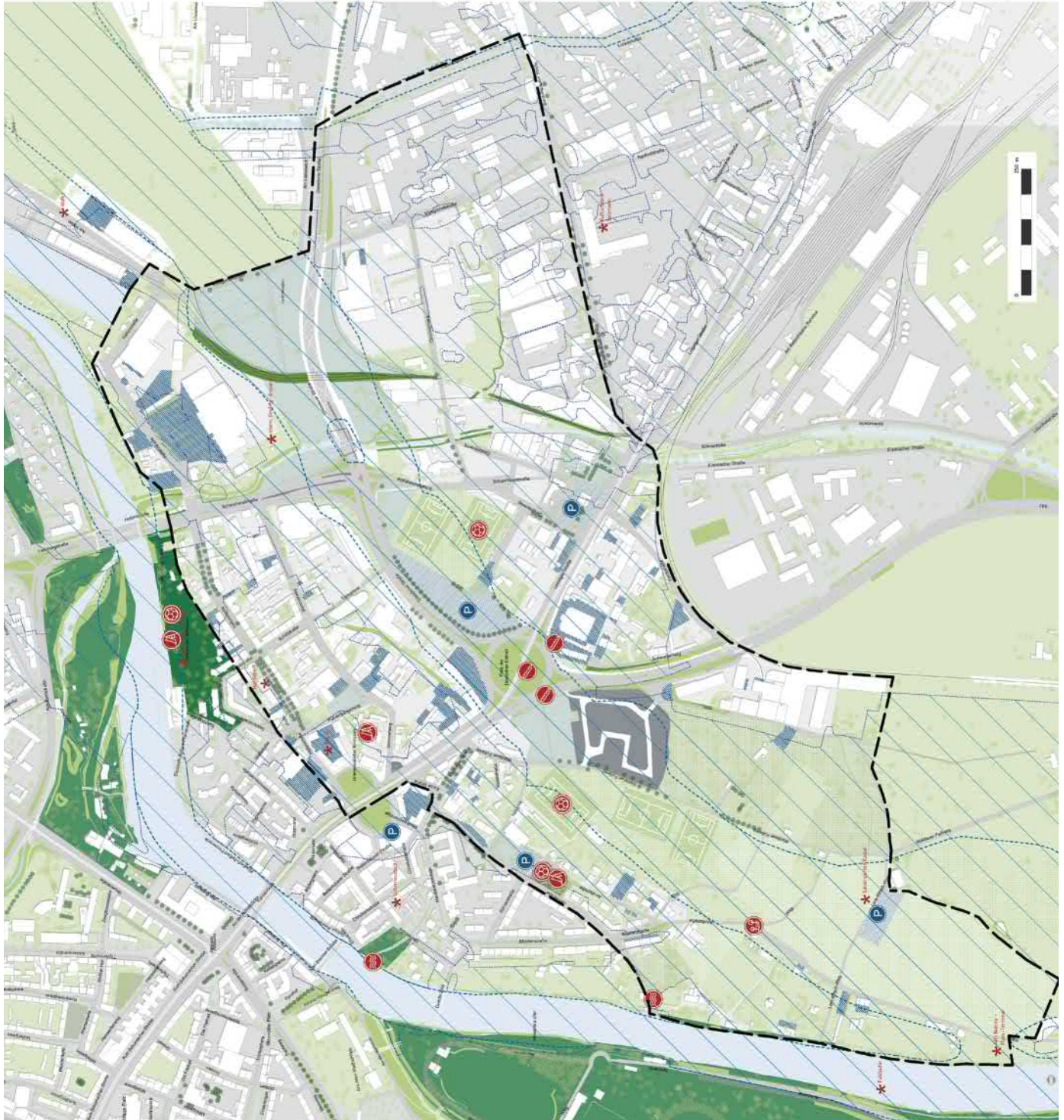
Im Planungsgebiet verläuft der Wanderweg X3, der von ARS NATURA mit Kunstwerken belegt wird. Die weitestgehend aus ökologischen Materialien hergestellten künstlerischen Arbeiten sind thematisch bewusst natur- und ortsbezogen. Das Kunstwerk von Sandrino Sandinista Sander wird beschrieben als Anlehnung an das „Deutsche Wörterbuch“ von Jakob und Wilhelm Grimm. Der Buchstabe „F“ wird als offene Bibliothek realisiert. Das F steht für den Fluss, die Fulda, das Fließen im Allgemeinen und die Besonderheit der Flusslandschaft. In das Holzgerüst sind Fächer eingearbeitet, in denen sich Bücher befinden, deren Thema in vielfältiger Weise das Wasser ist. Die Bibliothek unter freiem Himmel ist offen für Austausch. Bücher können kurzzeitig entliehen und hinzugelegt werden.

Ein Großteil der Straßenbäume im Planungsgebiet sind „Beuys-Bäume“, die als Teil des Kunstwerks „7000 Eichen – Stadtverwaltung statt Stadtverwaltung“ besonders schützenswert sind. Es handelt sich hierbei um ein Landschaftskunstwerk des Künstlers Joseph Beuys, das 1982 im Rahmen der documenta 7 entwickelt wurde. Beuys pflanzte mit der Hilfe von freiwilligen Helfern im Verlauf mehrerer Jahre 7000 Bäume an unterschiedlichen Standorten in Kassel. Die Bäume sind bis heute jeweils mit einem begleitenden Basaltstein gekennzeichnet. Weiterer Baumbestand ist nicht prägend für das Gebiet.

Bestandskarte

Freiraum und öffentlicher Raum

- Öffentliche Grünfläche
- Private Grünfläche
- Böschung
- Landwirtschaftliche Fläche
- Kleingartenanlage
- Sportverein
- Messeplatz
- Priv. versiegelte Fläche
- Stellplatzfläche
- Gewässer
- Flutmulde
- Überschwemmungsgebiet HQ 100
- Grünraum
- Fuß- und Radweg
- Treppenanlage
- Ballspielplatz
- Spielplatz
- Bau- und landschaftskulturelle Orte
- Baumbestand
- Beisys-Bäume
- Abgrenzung Plangebiet



Städtebaulicher Rahmenplan nördliche Innenstadt,
Flutmulde, Ömsühnenweg und Vorderstraße

Auftrag: Stadt Kassel
 Auftraggeber: Stadt Kassel
 Datum: 13.03.18

plan
 100%
 ZWB

5. Analyse

Auf Grundlage der Befunde der Bestandsaufnahme wurde eine analytische Bewertung der Bestandssituation vorgenommen. Die Ergebnisse wurden in thematischen Plänen zusammengefasst. Die erarbeiteten Pläne befassen sich mit den Themen Mobilität und Gewerbe, Klima und Freiraum sowie Wohnen und Versorgung.

5.1 Mobilität und Gewerbe

Im Planungsgebiet werden großflächige Bereiche von Handel- und Dienstleistungsunternehmen genutzt. Von besonderer Bedeutung ist hierbei der Automobilhandel. Entsprechende Unternehmen wünschen sich Expansionsmöglichkeiten in Richtung der heutigen Wohngebiete. Insbesondere die Wohngebiete in der Unterneustadt im Bereich Sommerweg sind hiervon beeinträchtigt. Autowerkstätten, Lackierereien und Autoverleihe liegen bereits heute in den Wohnbereichen oder in unmittelbarer Nähe zu ihnen. Mehrere Tankstellen an den Hauptverkehrsstraßen unterstreichen die Prägung des Standorts durch automobilorientierte Angebote.

Weite Bereiche des Planungsgebiets sind von Gewerbebetrieben mit weniger Außendarstellungsbedarf geprägt, die unter anderem großmaßstäblich Lagerflächen am Standort betreiben. Dabei machen Teilbereiche einen eher desolaten, unzusammenhängenden und unternutzten Eindruck. Die Qualität der Flächenausnutzung in gut erschlossener, innenstadtnaher Lage ist eingeschränkt. Insbesondere die Schrottplätze sind an diesem innenstadtnahen zentralen Standort nicht verträglich. In der Flutmulde sind sie zudem ökologisch fragwürdig.

Die Verkehrssituation ist besonders prägend für das gesamte Planungsgebiet. Die stark frequentierten Straßen im Planungsgebiet

Sie wurden im Rahmen des Planungsprozesses mit den beteiligten Akteuren besprochen, bewertet und erweitert. Sie bilden die Grundlage für die erstellten konzeptionellen Varianten zur Fortentwicklung des Planungsgebiets.



Leipziger Straße (Foto: plan zwei)

sind insbesondere die Leipziger Straße, Dresdener Straße und Scharnhorststraße. Die Leipziger Straße ist ein besonderer Kristallisationspunkt der Mobilität. Tram, Busse, überregionaler Pkw- und Lkw-Verkehr und die Erschließung der anliegenden Wohngebiete machen aus der Leipziger Straße eine vielgenutzte Hauptverkehrsachse, die für weitere Mobilitätsteilnehmer wie etwa Rad- und Fußverkehr keine Qualitäten, davor aber erhebliche Risiken birgt. Als Aufenthaltsraum ist die Straße derzeit ungeeignet.

Mit den vorhandenen Tram- und Bushaltestellen ist die Anbindung an den öffentlichen Verkehr sehr gut. Bei Ausbau der Wohnnutzung in der westlichen Unterneustadt ist eine zusätzliche Buslinienführung an der



Stellplätze (Foto: plan zwei)

Scharnhorststraße vorstellbar, da dieser Bereich nicht ausreichend bedient wird.

Die meisten Straßen im Planungsgebiet werden zurzeit in hohem Maße von gewerblichen

Verkehren in Anspruch genommen. Nicht immer sind jedoch die Straßenquerschnitte hinreichend auf aktuelle oder zukünftige Bedarfe ausgerichtet. So weist der Ölmühlweg heute eine relativ enge Straßenführung auf – bei einem Ausbau der Gewerbenutzung besteht hier Anpassungsbedarf. Und in den Wohngebietsstraßen, insbesondere in der Hafensstraße, stellen Ausweichverkehre eine Belastung für das Quartier dar.

Verbesserungspotenzial für alternative Verkehrsformen wie Fuß- und Radverkehr besteht in allen Straßen im Planungsgebiet. Für die überregionalen Radwege (Fuldardradweg) wäre eine stärkere Ablesbarkeit und Ausrichtung zur Fulda wünschenswert. Zusätzlich ist der Ausbau der Barrierefreiheit der öffentlichen Wege und Plätze nicht abgeschlossen.

Impulspotenziale für die verkehrliche Entwicklung ergeben sich insbesondere aus möglichen baulichen Veränderungen am Platz der Deutschen Einheit und durch einen Wandel der Nutzungen am Standort der Kfz-Zulassungsstelle.



Wohnen an der Hafensstraße (Foto: plan zwei)

Im Sinne des Verkehrsentwicklungsplan ist es Ziel, ein attraktives, sicheres und barrierefreies Straßen- und Wegenetz für alle Verkehrsarten für die innere Erschließung sowie die äußere Anbindung zu schaffen und den Umweltverbund zu stärken. Dabei ist insbesondere die Vernetzung der Quartiere durch Wegeverbindungen zu thematisieren. Darüber hinaus werden Themen der Verkehrssicherheit, Mobilitäts- und Verkehrssystemmanagement und Elektromobilität berücksichtigt. Zusätzlich fließen die Inhalte der relevanten Fachplanungen wie z.B. Nahverkehrsplan, Lärmaktionsplan und Luftreinhalteplanung in die Handlungskonzepte ein. Mit den Erneuerungen in den Planungsgebieten soll ein Beitrag geleistet werden, den von Kassel angestrebten Modal Split (28 bis 30 % Fußverkehr, 11 bis 14 % Radverkehr, 23 bis 25 ÖPNV und 31 bis 38 % PKW) bis 2030 zu erreichen. Dazu werden die 10 Leitziele zur Verkehrsentwicklung hier in die planerischen Konzepte einfließen (laut Beschluss 9. Dezember 2013 Stadtverordnetenversammlung):





















- Verbesserung der regionalen Erreichbarkeit
- Erhöhung der Verkehrs- sowie der sozialen Sicherheit in der Verkehrsmittelnutzung
- Gleichberechtigte Teilhabe aller Verkehrsteilnehmer
- Abwicklung eines funktionsgerechten und stadtverträglichen Wirtschafts- und Tourismusverkehrs
- Minimierung der Auswirkungen des Verkehrs auf Mensch und Umwelt
- Erhöhung der Stadt- und Lebensqualität
- Attraktivieren des Umweltverbunds
- Effizienzsteigerung der Verkehrssysteme
- Erhalt und Sicherung der Qualität der bestehenden Infrastruktur

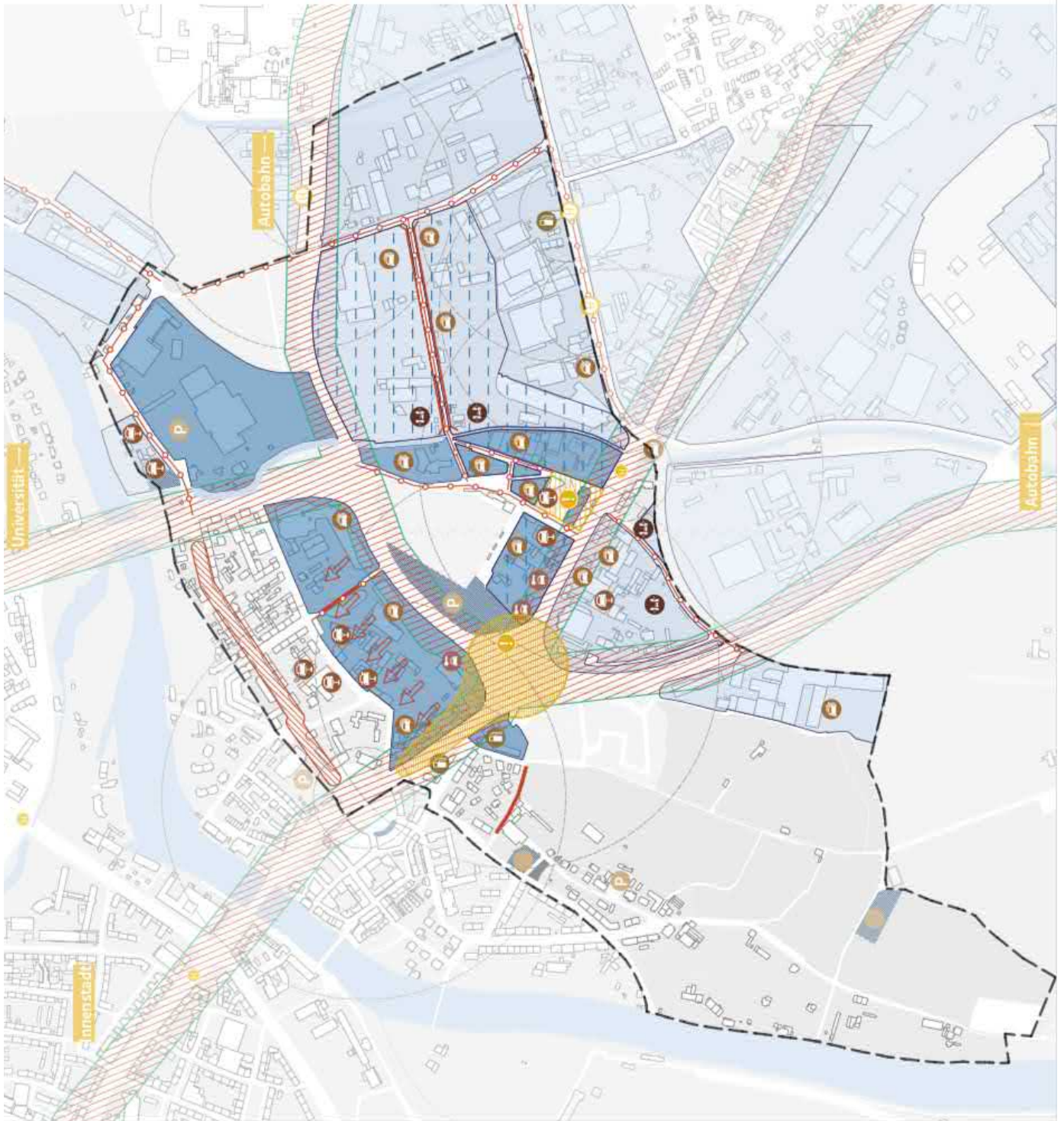
Nach der Analyse sind alle aufgeführten Punkte des Verkehrsentwicklungsplans zutreffend in dem Planungsgebiet zu verfolgen.

Die Verbesserung der Rahmenbedingungen insbesondere für den Fuß- und Radverkehr sollte dabei im Vordergrund stehen, da durch die Förderung der lokalen umweltfreundlichen Mobilität ein erster Schritt für die Verbesserung des verträglichen Miteinanders von Verkehr, Wohnen und Gewerbe getan werden kann.

Analysekarte

Mobilität und Gewerbe

-  Handel und Dienstleistung
-  Gewerbe und Lager
-  Eingeschränkte Qualität
-  Stark frequentierte Straßen mit wichtiger Erschließungsfunktion für Gewerbe und Handel
-  Ausweichverkehr in Wohngebieten
-  Projektneubau
-  Für den Autoverkehr geschlossene Straßen
-  Überwiegend von Gewerbe genutzte Straßen
-  Enge Straßenerführung
-  Expansionsbereich von Gewerbeerschließungen
-  Impotenzial
-  Haltestelle Bus
-  Haltestelle Tram/Bus
-  Radius Haltestellen (600m Tram / 300m Bus)
- Autogewerbe und Handel**
-  Werkstatt/Lackiererei/TUV
-  Autohandel
-  Autoverleih
-  Tankstelle
-  Schrottplatz
-  Stellplatzfläche



Stadtplanerischer Maßstab: 1:10000
 Planung, Durchführung und Fortschritt

Auftrag: Stadt Basel
 Projekt: 10000000
 Datum: 11.01.13

Plan
 10000000
 11.01.13

