





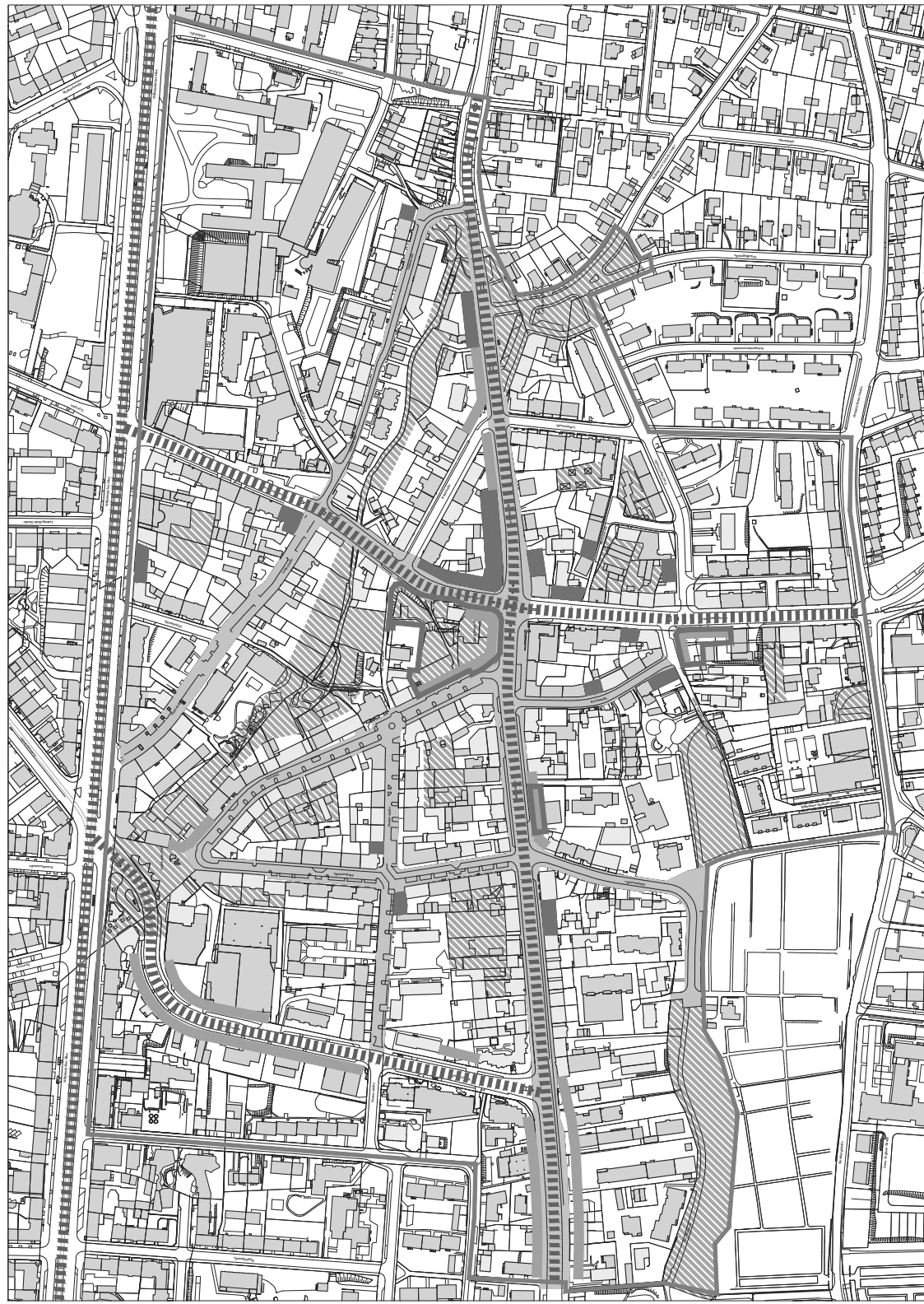


LEGENDE

-  Gebäude mit Modernisierungsbedarf
-  Straßenraum mit Gestaltungsbedarf
-  fehlende bzw. schwach ausgeprägte Raumkante
-  hohe Lärmbelastung
-  Baulücke/Parzelle mit Entwicklungspotenzial
-  Freiraum mit Entwicklungspotenzial



 Untersuchungsgebiet



ohne Maßstab

2.2.8 Verkehr und Nahmobilität

Straßenverkehr

Der Stadtteil Wehlheiden ist durch mehrere Hauptverkehrsachsen mit den umliegenden Stadtteilen Wilhelmshöhe, West, Mitte, Nieder- und Oberzwehren, Helleböhn-Süsterfeld und Südstadt verbunden. Kassel generiert als Oberzentrum einen erheblichen Teil des Verkehrs in der Region. Im innenstadtnahen Wehlheiden überlagern sich laut Verkehrsentwicklungsplan (VEP) die daraus resultierenden Durchgangsverkehre mit dem Quell- und Zielverkehr, was zu hohen Schadstoff- und Lärmbelastungen führt. So wurden durch das Gutachten zum Lärmaktionsplan (LK Argus von 2010) die Kreuzungen Schönfelder Straße/Kohlenstraße sowie Schönfelder Straße/ Wilhelmshöher Allee als besondere Maßnahmenbereiche bezüglich der Lärminderungspotenziale definiert. Die Grenzwerte für die Schadstoffbelastung an Stickstoffdioxid werden sowohl in der Kohlenstraße als auch in der Schönfelder Straße überschritten.

Wichtige überörtliche Verkehrsachsen sind Tischbein-, Kohlen- und Druseltalstraße, die die Kasseler Innenstadt mit dem Autobahnzubringer zur A44 verbinden. Laut Prognose-Nullfall 2030 des VEP sind hier bis zu 25.000 Fahrzeuge pro Tag zu erwarten. Die zweite Achse, die in Ost-Westrichtung verläuft ist die Wilhelmshöher Allee, welche bis zu 23.000 Fahrzeugen pro Tag aufnehmen muss. In Nord-Südrichtung verbindet die Wittrockstraße diese beiden Achsen, die mit bis zu 19.000 Fahrzeugen pro Tag ähnlich stark belastet ist. Eine weitere Nord-Südachse führt über die Querallee und Schönfelder Straße zur Ludwig-Mond-Straße. Diese stellt eine wichtige Verbindung zum Autobahnzubringer der A49 dar, entsprechend hoch ist die Verkehrsbelastung mit rund 25.000 Kraftfahrzeugen pro Tag.

In den Wohngebieten hat Wehlheiden flächendeckend Verkehrsberuhigungszonen (Tempo 30-Zonen) ausgewiesen. Darüber hinaus stellen die Hentzestraße und die Gräfestraße verkehrsberuhigte Bereiche dar. Durch Ziel- und Quellverkehr ergibt sich hier in Spitzenstunden jedoch eine höhere Verkehrsbelastung, z.B. an Markttagen sowie abends.

Parkdruck

Obwohl viele Hauseigentümerinnen und Hauseigentümer die hinter den Gebäuden liegenden Flächen zu Parkplätzen umgebaut haben, ist in den gründerzeitlich dicht bebauten Straßen (Gräfestraße, Kantstraße, Kirchweg, Friedenstraße) insgesamt ein hoher Parkdruck zu beobachten. Dieser Parkdruck wirkt sich oft zulasten der anderen Verkehrsarten aus, wenn Fuß- und Radwege bzw. Zuwegungen, die nicht durch Poller o.ä. geschützt sind, zugeparkt werden.

In Bezug auf die Wärmeabstrahlung wirken sich auch die sehr großen vollflächig versiegelten Firmenparkplätze, sowohl entlang der Kohlenstraße als auch im Hinterhofgewerbe an der Schönfelder Straße und der Wilhelmshöher Allee, negativ aus. Die Einzelhandelsstandorte am Wehlheider Platz (Einkaufszentrum), an der Wittrockstraße (Edeka) und der Wilhelmshöher Allee (tegut) halten für ihre Kundschaft oberirdische und Tiefgaragenplätze vor. An der Sternbergstraße sind oberirdische Plätze in ausreichender Anzahl vorhanden.

Handlungsbedarf beim ruhenden Verkehr besteht hauptsächlich hinsichtlich einer besseren Berücksichtigung der Belange des Fußverkehrs im Straßenraum sowie im Bereich der vorhandenen Einzelhandelseinrichtungen.



Quelle: Verkehrsentwicklungsplan Stadt Kassel 2030

Durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke (Kfz/24h) laut dem Prognose-Nullfall 2030 des VEP

ÖPNV

Die Wilhelmshöher Allee ist für den Straßenbahnverkehr eine wichtige Hauptachse: die Haltestelle Kirchweg, die den Stadtteil mit dem Bahnhof und der Innenstadt verbindet, wird alle 6–9 Minuten angefahren. Für das Untersuchungsgebiet sind die beiden Straßenbahnhaltestellen Kirchweg und Murhardstraße/Universität von hoher Relevanz. Die Haltestelle Kirchweg (Wehlheider Platz) stellt einen Knotenpunkt dar. Hier ist ein Umstieg auf die Busse der Linien 12, 25, 27 möglich, welche durch die Wittrock- und Kohlenstraße auch durch das Untersuchungsgebiet fahren. Am Wehlheider Platz sorgt eine Wendeschleife dafür, dass die Busse der Linie 12 hier den Richtungswechsel vollziehen können. Hierdurch wird einerseits das übrige Verkehrsgeschehen an dieser Stelle stark beeinflusst. Andererseits wirkt sich die platz-

greifende Nutzung insgesamt einschränkend auf das Nutzungspotenzial des Wehlheider Platzes aus.

Weitere Bushaltestellen im Untersuchungsgebiet befinden sich an der Hentzestraße, in der Kohlenstraße, am Kurt-Kersten-Platz sowie an der Sternbergstraße. Die Taktzeit der Busse beträgt bei allen Richtungen 30 Minuten. Lediglich die Linie 12 pendelt zwischen Rothenberg und Kirchweg im 15-minütigen Takt.

Laut Verkehrsentwicklungsplan ist der ÖPNV entlang der auf die Innenstadt von Kassel ausgerichteten Achsen besonders gefragt. Eine dieser Achsen ist die Wilhelmshöher Allee. Die Straßenhaltestellen im Untersuchungsgebiet sind gut ausgestattet (z.B. Fahrradabstellplätze) und barrierefrei.



Hoher Parkdruck, hier im Kirchweg



Die Kohlenstraße ist eine Barriere im Quartier

Hingegen lassen die Haltestellen im Busnetz, insbesondere am Wehlheider Platz, eine ansprechende und komfortable Gestaltung vermissen. Ein barrierefreier Ein- und Ausstieg ist nicht möglich.

Fußgängerverkehr

Laut Verkehrsentwicklungsplan werden im gesamten Stadtraum Kassel 28,5% aller Wege zu Fuß zurückgelegt. Weiterhin spricht sich der Verkehrsentwicklungsplan dafür aus, dass besonders die Stadtteilzentren im Fokus einer fußgängerfreundlichen Gestaltung stehen sollten, da sich hier große Potenziale zur Nahmobilitätsförderung bieten.

Im Untersuchungsgebiet gibt es einige Barrieren, die die Nutzung sowohl für den Fußverkehr als auch für den Radverkehr einschränken. Vor allem die Hauptverkehrsstraßen haben durch ihre räumliche Ausdehnung und



ÖPNV-Haltestelle am Wehlheider Platz

durch die Geschwindigkeiten des MIV und ÖPNV eine starke Trennwirkung, wodurch quartiersinterne Wegebeziehungen gestört werden, wie z.B. innerhalb der geteilten Friedenstraße und Gräfestraße oder zwischen Buddengasse und Kantstraße.

Nachteilig wirkt sich die mangelnde Gestaltung der Hauptverkehrsstraßen vor allem in den Kreuzungsbereichen aus, die in erster Linie nach den Bedürfnissen des MIV gestal-

tet sind und dem Fuß- und Radverkehr oft längere Wege abverlangt.

Querungsmöglichkeiten bestehen vornehmlich an ampelgesteuerten Kreuzungen und sind manchmal nicht bedarfsgerecht angeordnet. Dies führt dazu, dass zu Fuß Gehende vielfach gefährlich zwischen Fahrzeuglücken auf freier Strecke oder bei Rot queren. In der Unfallstatistik ist eine erhöhte Unfallrate beim Fußverkehr bedingt durch solche Situationen feststellbar.³⁹

Im Wegenetz lassen sich fehlende Wegeverbindungen z.B. zwischen der Wittrockstraße und dem Heimbach-Grünzug oder zwischen dem Einkaufszentrum am Wehlheider Platz und der Hansteinstraße identifizieren. Im Heimbach-Grünzug und innerhalb des Universitätsgeländes signalisieren Trampelpfade fehlende Wege.



Ungeeignete Oberfläche für mobilitätseingeschränkte Personen im Heimbach-Grünzug

Insgesamt sollte der Fokus mehr auf die schwächeren Verkehrsteilnehmer wie ältere Menschen, mobilitätseingeschränkte Personen und auf Kinder gelegt werden. Hindernisse für das Rollator-Fahren sind z.B. Drängelgitter, ungeeignete Oberflächen

³⁹ vgl. Stadt Kassel 2012: 72



„Drängelgitter“ als Barriere in der PfeifferstraÙ



Hindernis für Radfahrer und Fußgänger in GräfestraÙe

zugeparkte Eingangsbereiche oder zu kurz geschaltete Ampelphasen (z.B. Ecke Friedensstraße / Kohlenstraße und Wittrockstraße). Auch fehlen auf den Hauptwegen Bänke für mobilitätseingeschränkte und alte Menschen. An verschiedenen Stellen im Untersuchungsgebiet kommt es, vor allem verursacht durch unklare Wegeführung, zu Konflikte zwischen den Verkehrsarten. Dabei sind zu Fuß Gehende als das schwächste Glied in der Kette benachteiligt. Problematisch ist hier beispielsweise der verkehrsberuhigte Bereich in der GräfestraÙe, der von einer Vielzahl von PKW genutzt wird und unter einem hohen Parkdruck leidet. An der Kreuzung Buddengasse / Kirchweg befindet sich eine Baumumfahrung, die individuellen Interpretationen zulasten des Fußverkehrs freien Raum lässt. Auch am Kurt-Kersten-Platz ist durch



Nutzungskonflikt durch zugeparkten Fußweg in der Pfeifferstraße

die Parkplatzsituation die Nutzung durch zu Fuß Gehende eingeschränkt.

Radverkehr

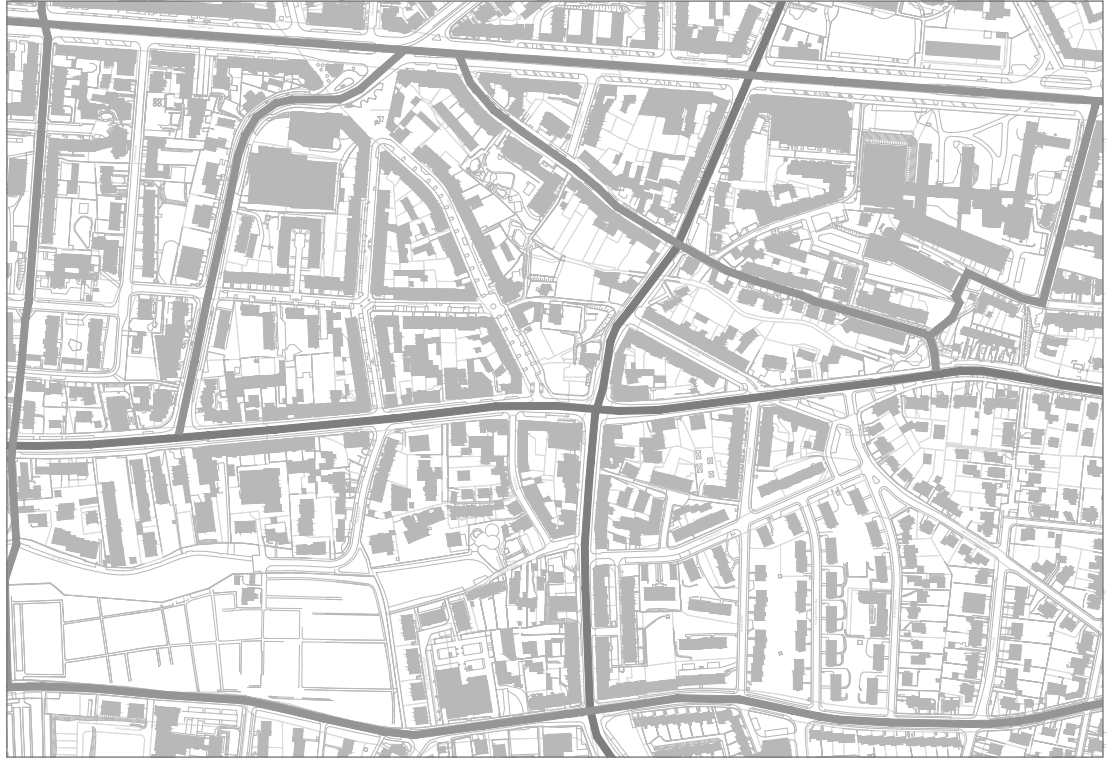
Der VEP der Stadt Kassel ermittelte in Wehlheiden ein höheres Radverkehrsaufkommen als in anderen Stadtteilen Kassels. In diesem Zusammenhang zählt die Tischbeinstraße West mit rund 1.200 Fahrrädern pro Tag zu den Straßen mit dem höchsten Radverkehrsanteil⁴⁰. Gleichzeitig stellt der VEP wesentliche Unfallschwerpunkte für den Rad- und Fußverkehr im alten Ortskern Wehlheidens dar, zu denen die Knotenpunkte Wilhelmshöher Allee, Wittrockstraße sowie die Schönfelder Straße, GräfestraÙe zählen⁴¹.

Für den Radverkehr stellen sich die Kreuzungssituationen zur Überquerung der Schönfelder Straße auf Höhe der GräfestraÙe oder der Überweg der Friedensstraße über die Kohlenstraße, trotz Fußgängerbedarfsampel, suboptimal dar. Eine weitere verbesserungsfähige Kreuzungssituation befindet sich im Bereich Friedensstraße/HentzestraÙe.

Im Untersuchungsgebiet gibt es kleine „Abkürzungswege“, die vom Fuß- und Radverkehr gemeinsam genutzt werden, wie

⁴⁰ vgl. Stadt Kassel 2012: 123

⁴¹ vgl. Stadt Kassel 2012: 80f.



Haupt- (blau) und Nebenrouten (grün) für den Radverkehr im Bereich des Untersuchungsgebiets, übernommen aus dem VEP 2030

in der Wiesenstraße, der Buddengasse, im Unigelände und zwischen Sternbergstraße und Heimbach-Grünzug. Viele Wege sind zu schmal, zugewachsen, weisen eine schlechte Oberflächenqualität und zu enge Kurven auf (z.B. Weg zwischen Gräfestraße und Emiliensstraße zur Ingenieurschule) beziehungsweise sind wie am Beispiel der Friedenstraße nicht ausreichend gegen parkende PKW abgeschirmt.

Der Verkehrsentwicklungsplan VEP 2030 hat sich in seinen Handlungsempfehlungen für die Einrichtung von Haupt- und Nebenrouten im Radverkehrsnetz ausgesprochen. Für das Untersuchungsgebiet schlägt der VEP die Ost-West-Achse von Druseltalstraße / Kohlenstraße / Tischbeinstraße als Hauptroute vor. In Nord-Süd-Richtung betrifft dies die

Achse Tannenstraße/ Schenkendorfstraße/ Querallee/ Schönfelder Straße/ Ludwig-Mond-Straße.

Momentan gibt es im Untersuchungsgebiet auf den Hauptrouten bereits einzelne Abschnitte mit separaten Radwegen, so z.B. in der Wittrockstraße, in der Kohlenstraße (zwischen Wittrock- und Schönfelder Straße), in der Tischbeinstraße stadtauswärts und in der Ludwig-Mond-Straße. Wenn die Stadt Kassel den Empfehlungen des VEP 2030 folgt, bedeutet das für den alten Ortskern von Wehlheiden einen Lückenschluss der bestehenden Radwege an Kohlen- und Tischbeinstraße, den Ausbau von Radwegen ab der neu gestalteten Kreuzung Sternbergstraße / Ludwig-Mond-Straße in Richtung Schönfelder Straße und Querallee und ein fahrradfreundlicher Ausbau der Knoten Wehlheider Kreuz, Gräfestraße / Schönfelder Straße und Kurt-Kersten-Platz.



Überquerung Schönfelder Straße/Gräfestraße außerhalb der Radroutenachse

Öffentlich Fahrradabstellanlagen sind ausreichend im Untersuchungsgebiet vorhanden. Einige der Abstellanlagen weisen mittlerweile jedoch Sanierungsbedarfe auf. Insbesondere bei den Einzelhandelseinrichtungen, am Wehlheider Platz, an den Wehlheider Bürgerräumen, am Wehlheider Friedhof sowie an Gastronomiebetrieben (namentlich Fiasko und Backstube) fehlen gut erreichbare und nutzbare Abstellmöglichkeiten. Die

Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an den Bushaltestellen müssen ebenfalls ausgebaut werden.

Fahrradleihsystem

Das Fahrradleihsystem Konrad, das 2012 in Betrieb ging, verfügt über 50 Stationen, die schwerpunktmäßig in der Innenstadt und der westlichen Vorstadt verteilt liegen. Im Untersuchungsgebiet liegen drei Stationen: Georg-Stock-Platz (Nr. 210), Uni Kassel Murhardstraße/ Wilhelmshöher Allee (Nr. 206) und Haltestelle Kirchweg / Wilhelmshöher Allee (Nr. 209). Das Vermietsystem bietet eine gute Ergänzung zum ÖPNV, was im Untersuchungsgebiet an den zwei Standorten an der Wilhelmshöher Allee gewährleistet ist. Der Standort an der Ingenieurschule ist außerdem vor dem Hintergrund sinnvoll, dass 2/3 der Systemnutzer durch Studierende gestellt wird. Da der Standort Georg-Stock-Platz ohne direkte Anbindung an den ÖPNV und die beschriebene Radinfrastruktur ist, könnte in diesem Zusammenhang über einen besser angebundeneren Standort nachgedacht werden.



Schlecht ausgebauter Fuß- und Radweg in der Budengasse







Die Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an den Bushaltestellen sind oftmals nicht ausreichend (hier: Wehlheider Platz)



Konrad-Leihstation an der S-Bahn-Haltestelle Kirchweg

LEGENDE

-  Parkplätze - Öffentlich
-  Parkplätze - Privat
-  Mischnutzung möglich für gewerbliche und private Nutzungen
-  Möglichkeit für eine Tiefgarage











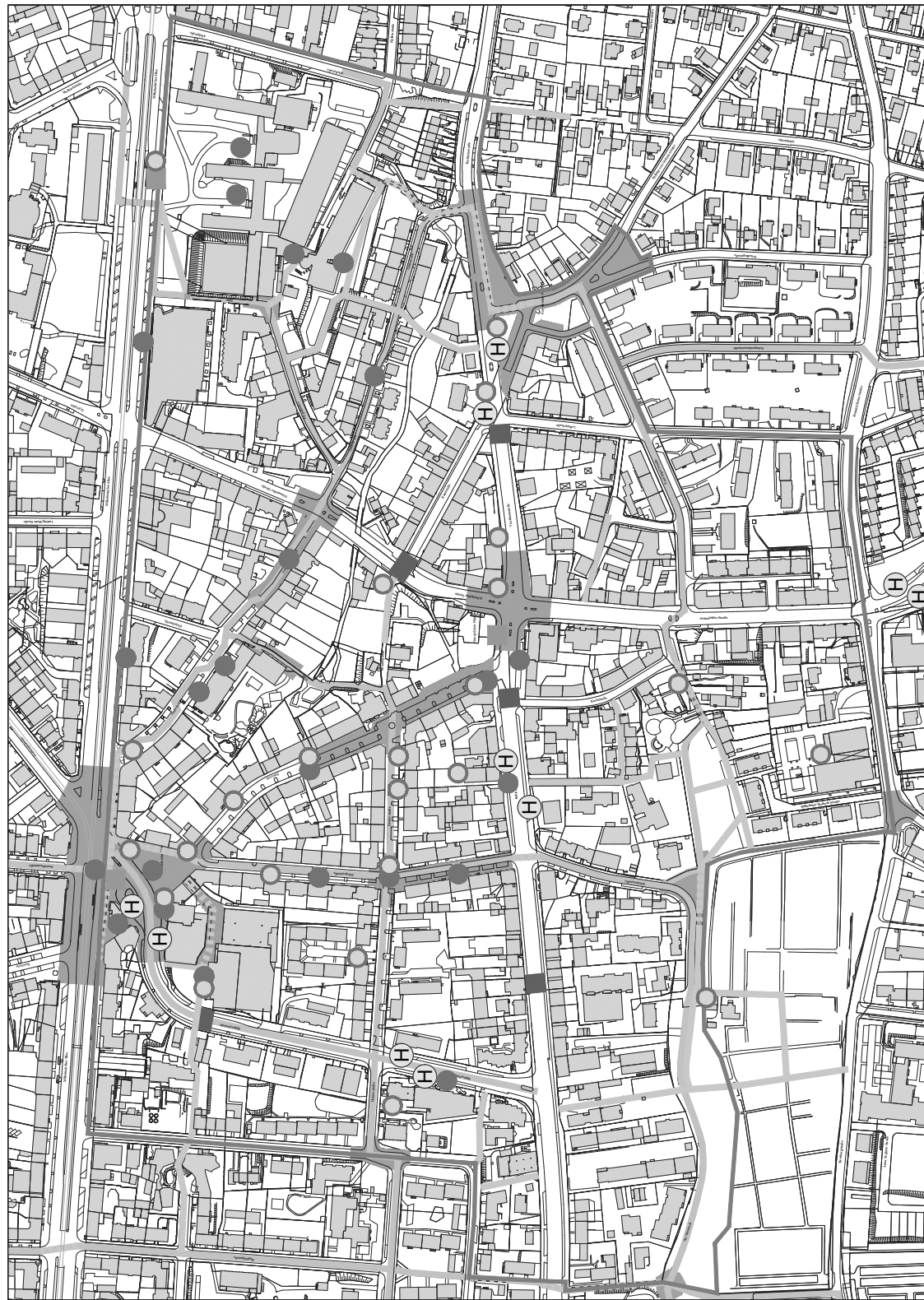
 Untersuchungsgebiet



ohne Maßstab
Stand: Juli 2017

LEGENDE

-  Bereich mit Nutzungskonflikten Verkehrsrarten
-  städtische Radroute
-  fehlendes, unterbrochenes oder schlecht
ausgebautes Wegenetz
-  fehlende bzw. mangelhafte Querungshilfe
-  Fahrradstellplätze
-  fehlende Fahrradstellplätze
-  Leihradstellplatz
-  Bushaltestelle



 Untersuchungsgebiet





Städtebauliche Dominante am Wohlheider Platz

2.2.9 Freiraum und Stadtgrün

Aufgrund der dichten gründerzeitlichen Bebauungsstruktur im Kern und der aufgelockerten und durchgrüneten Zeilen- und Einzelhausbebauung im Osten, Süden und Westen Wohlheidens, fällt die Zahl der öffentlichen Freifläche im Untersuchungsgebiet im Vergleich zur Gesamtstadt gering aus. Dennoch verfügt das Untersuchungsgebiet im Kern Wohlheidens mit dem Wohlheider Platz, dem Georg-Stock-Platz sowie dem Kurt-Kersten-Platz im Osten des Stadtteils über drei ortsprägende öffentlich Plätze. Aufgrund des städtebaulichen Umfelds und ihrer Entwicklungsgeschichte sind diese Plätze in Funktion und Ausstattung sehr unterschiedlich und bedürfen einer gesonderten konzeptuellen Betrachtung.

Über die Freifläche des Untersuchungsgebiets hinaus grenzen an den Kernbereich Wohlheidens die Freifläche des Wohlheider Friedhofs an. Im Süden Wohlheidens befindet sich zudem mit dem Park Schönfeld sowie dem botanischen Garten weitere wichtige Naherholungsgebiete. Außerhalb des Stadtteils ist die Goetheanlage mit besonderem Naherholungswert von Wohlheiden aus fußläufig erreichbar.

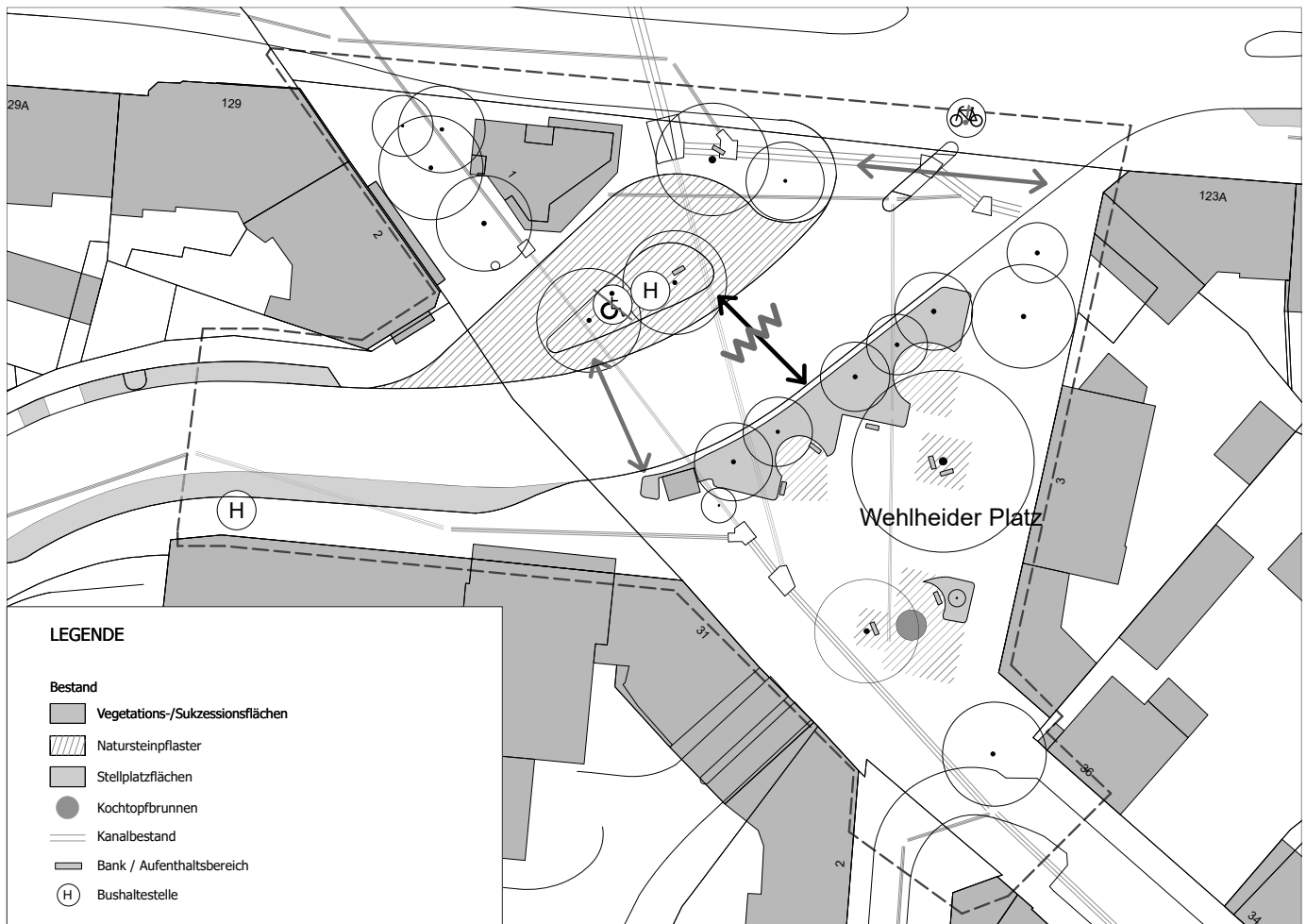
Wohlheider Platz

Der Wohlheider Platz ist heute das Entree in den alten Ortskern Wohlheidens. Er fungiert als Schnittpunkt wichtiger Verkehrsachsen und nimmt alle Verkehrsarten und verschiedene Nutzungsfunktionen auf. Als einer von mehreren Trittsteinen entlang der Wilhelmshöher Allee fungiert er als Pufferzone zur Welterbestätte Bergpark Wilhelmshöhe. Mit der Aufwertung der Allee liegt auch der Wohlheider Platz stärker im Fokus einer zeitgemäßen Umgestaltung, die den komplexen Funktionen eines Stadtplatzes gerecht werden muss.

Städtebaulich dominiert wird der Platz von einem 14-geschossigen Gebäudekomplex mit Wohn- und Versorgungsfunktion. In seiner Bedeutung als Quartiersplatzes mit dem fest etablierten Wochenmarkt nimmt er eine wichtige Funktion für den Stadtteil ein.



Wochenmarkt am Wohlheider Platz



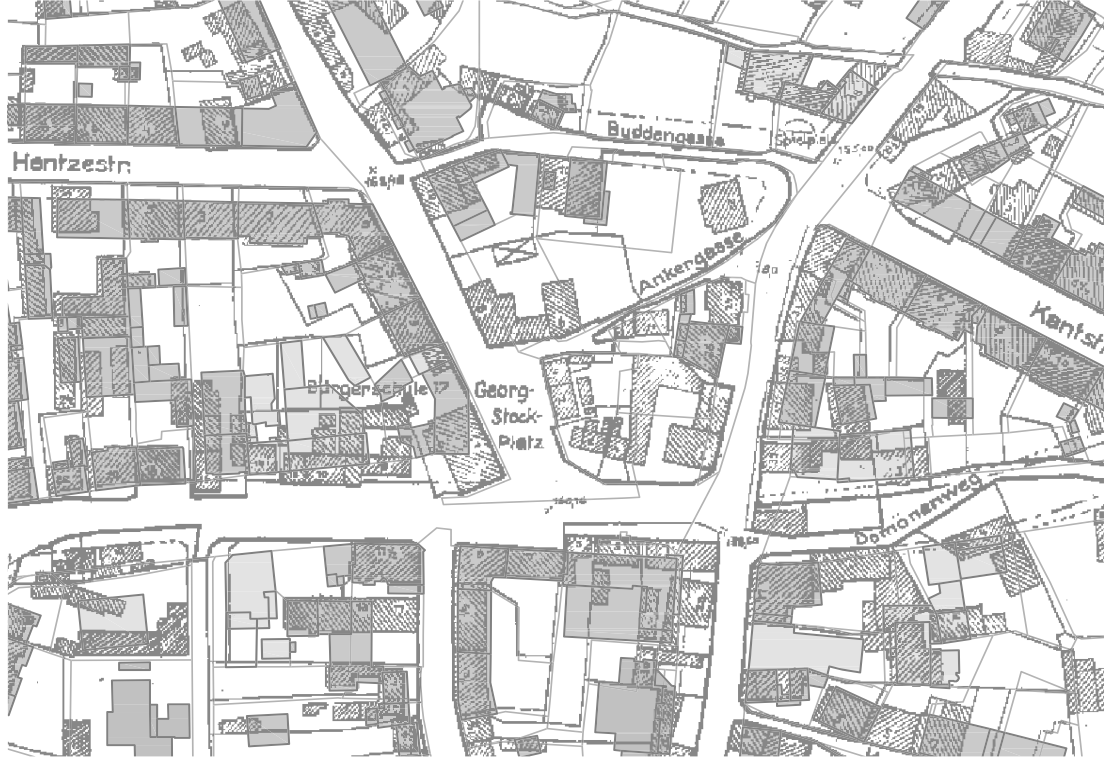
Analyse Wehlheider Platz

Aufwertungspotenziale auf. Den nordwestlichen Bereich dominieren Bus- und Taxenstände und ein eingeschossiger Kioskbau. Dieser Bereich wirkt durch technische Einbauten, Papier- und Altglascontainer sowie Beschilderung übermöbliert und hat keine Aufenthaltsqualitäten entwickeln können. Die KVG plant mittelfristig den barrierefreien Umbau der Bushaltestellen. In diesem Zug sollte die Neuordnung der Bushaltestelle sowie der Taxenstände geprüft werden. Bislang ist die Anordnung und Materialität unübersichtlich und missverständlich.

Die Wittrockstraße teilt den Platz in zwei Hälften. Dies wird verstärkt durch die Barrierewirkung der Busschleife auf der nordwestlichen und der mit Gehölzen bepflanzten Hochbeete auf der südöstlichen Platzseite. Der südöstliche Teil ist als offener Platz mit Bäumen und dem sogenannten „Kochtopfbrunnen“ konzipiert. Die Aufenthaltsqualität bestimmende Faktoren, wie Anzahl und Zustand der Sitz-/Verweilmöglichkeiten, Straßenraumbegrünung (u. a. Bäume, Hecken, Grünanlagen) und Allgemeinzustand (z. B. Raumgliederung, Sauberkeit, Oberflächengestaltung), weisen auf dem gesamten Platz



Komplexe Verkehrsabläufe am Wehlheider Platz



Der Georg-Stock-Platz auf übereinandergelegten Plänen von 2016 und 1943

Insbesondere für den Fuß- und Radverkehr stellt die jetzige unübersichtliche Situation eine Barriere dar. Diagonale Platzquerungen werden durch die Anordnung der Hochbeete und Ampeln unterbunden, die Verbindung des offiziellen Radwegs zwischen Wehlheiden (Gräferstraße) und dem Vorderen Westen (Pestalozzistraße) ist nicht schlüssig, der Radweg entlang der Wittrockstraße endet unvermittelt an der Bushaltestelle und führt zu einem Gefahrenpunkt für Radfahrende im Kreuzungsbereich.

Georg-Stock-Platz

Der Georg-Stock-Platz war vor der Kriegszerstörung ein wichtiger Platz in Wehlheiden. In der Ankergasse und entlang der Kohlen- und Schönfelder Straße war er bebaut und übernahm mit dem evangelischen Gemeindehaus, mit Geschäften und gewerblichen Betrieben eine wichtige Gemein- und Nahversorgungsfunktion. Der eigentliche Platz bestand aus einer Straßenerweiterung des Kirchwegs zwischen Kohlenstraße und Ankergasse mit allseits umgebender Bebauung und maß ca. 1/6 der heutigen Platzfläche. Im Krieg wurden etliche Gebäude, u.a. das Gemeindehaus, zerstört. Die Bebauung Kohlenstraße / Kirchweg wurde zwecks einer Verbreiterung der Kohlenstraße zurückgenommen, die Gebäude auf der heutigen Platzfläche wurden bis auf das Haus Schönfelder Straße 26 sukzessive abgerissen und

die Platzfläche mit Bauschutt verfüllt, sodass sich ein Plateau Richtung Nordosten ausbildete, das mit einer Sandsteinmauer abgefangen wurde. Im heutigen Sprachgebrauch sind mit dem Georg-Stock-Platz zwei Freiflächen gemeint: die offene Fläche zwischen Kohlenstraße, Kirchweg, Schönfelder Straße und der Bebauung an der Buddengasse sowie der sog. „Kleine Stock-Platz“ zwischen Anker- und Buddengasse.

Prägend für den „Großen Stock-Platz“ heute sind vier Platanen, die straßenbegleitend zur Kohlenstraße stehen. Die übrige Vegetation konzentriert sich auf die Platzränder im Norden und Osten des Platzes, ansonsten ist die Fläche offen und mit einer Oberfläche aus Rasenschotter versehen. Vor ca. 15 Jahren sind u.a. verschiedene Bänke und Unterflur-Müllcontainer aufgestellt worden. Die offene, wenig genutzte Platzfläche fungierte bislang



Georg-Stock-Platz: Brachfläche ohne räumliche Fassung



Analyse Georg-Stock-Platz

LEGENDE

Bestand

- Vegetations-/Sukzessionsflächen
- Stellplatzflächen
- Kanalbestand

Potenziale/Defizite

- Defizit: hohe Schall und Staubemissionen
- Defizit: Unterbrochene Wegebeziehung
- Defizit: Unterbrochene Wegebeziehung (informell)
- Potenzial: Vorhandene Grünstruktur
- Potenzial: Baumbestand
- Bereich von Potenzialen und Defiziten im Gesamtkontext, hier:
 Defizit: Keine Adressbildung / eingeschränkte soziale Kontrolle
 Defizit: Keine Zonierung
 Defizit: Fehlen von Aufenthaltsangeboten

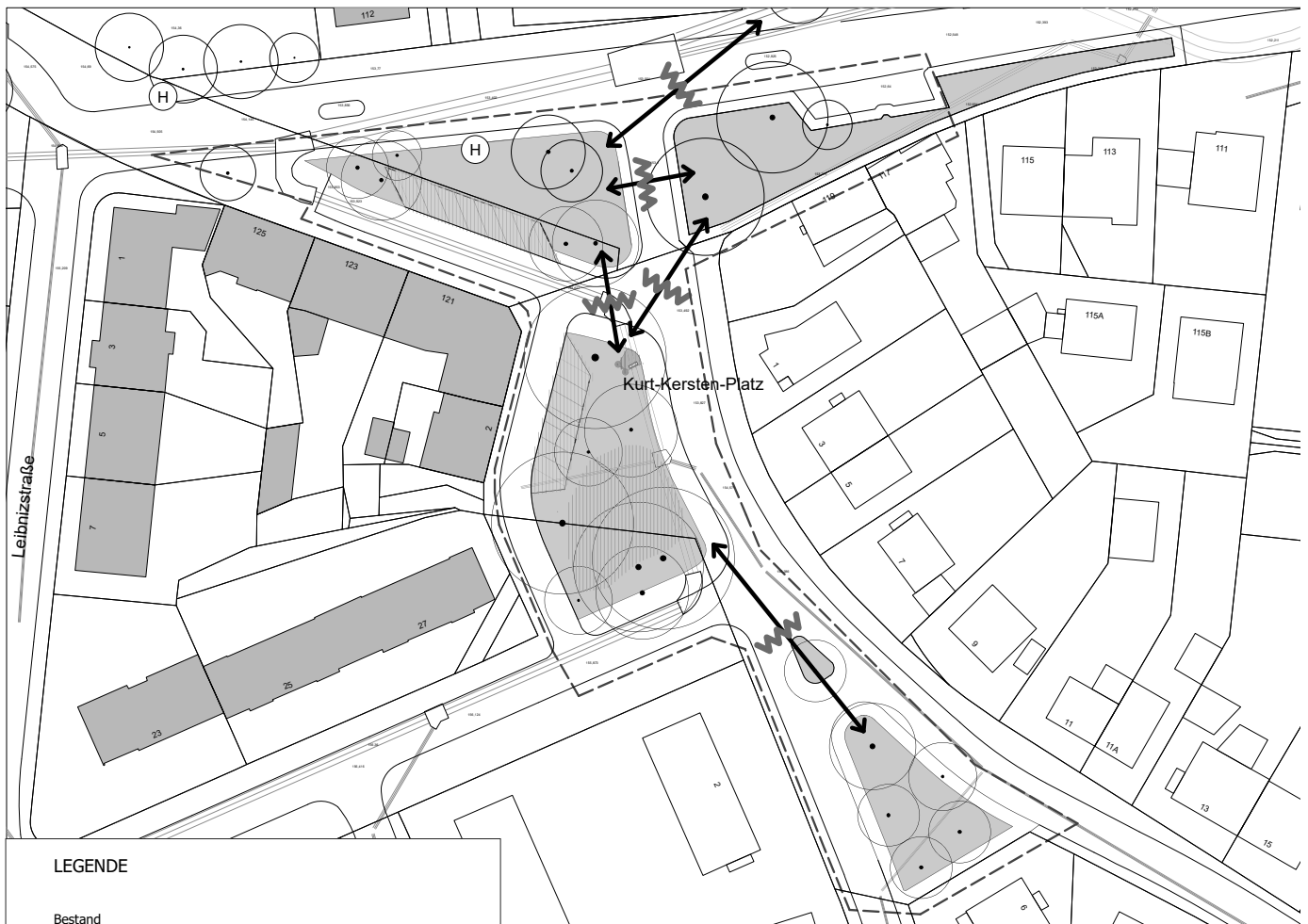


Georg-Stock-Platz aus Richtung Kirchweg

als temporärer Veranstaltungsort für Flohmärkte und die Wehlheider Kirmes.

Der „Kleine Stock-Platz“ zeichnet sich durch seine hügelartige Topografie und seinen Vegetationsbestand aus. Er gleicht mit seinem Rasen- und Baumbestand eher einem kleinen Park. Vor wenigen Jahren wurde eine Boulefläche angelegt, zwischenzeitlich stand hier ein Baucontainer als Treffpunkt für Jugendliche.

Die baulichen Veränderungen der letzten Jahrzehnte führten zu keiner Adressbildung am Platz, da die Gebäude sich vom Platz abwenden oder durch Straßen und beidseitige Querparkplätze von diesem getrennt sind. Eine Zonierung des Platzes ist nur teilweise vorhanden, ein Gesamtkonzept nicht erkennbar. Attraktive generationenübergreifende Aufenthaltsangebote fehlen, die Ausstattung (Oberflächen, Mobiliar) ist wenig einladend. Wichtige diagonale Wegebeziehungen über die Ankergrasse oder zum Wehlheider Kreuz sind unterbrochen oder nur unzureichend ausgebildet. Außerdem wird die Aufent-



Analyse Kurt-Kersten-Platz

Kurt-Kersten-Platz

Der Kurt-Kersten-Platz hat mit dem Durchbruch der Tischbeinstraße zur Kohlenstraße auf dem ehemaligen Domänenweg in den 50er Jahren und dem Bau der südlich angrenzenden Wohnstraßen (u.a. Paul-Nagel-Straße) seine jetzige Ausdehnung erhalten. An ihm stoßen die gründerzeitliche Stadtplanung (Aschrott'sche Planung), die Verkehrsplanung der 20er bis 50er Jahre und die Siedlungsplanung ab den 50er Jahren unvermittelt aufeinander. Die entstandenen Brüche sind deutlich sichtbar. Die Platzfläche endet heute an der Tischbeinstraße, diese wurde in das Raumgefüge des Platzes nicht einbezogen und stellt eine Zäsur zu den Freiflächen an der Drusel dar.

Der heutige Platzbereich besteht aus drei inselartigen, platanenbestandenen Rasenflächen, die von Verkehrsflächen (Erschließungsstraßen, Fußwege, Längs- und Querparkplätze) umgeben sind. Die Platanen prägen das Erscheinungsbild des Platzes. Ein Teil des Platanenbestandes gehört zum Gesamtkunstwerk 7000 Eichen. Der nördli-

haltsqualität durch die Nähe zu Schönfelder Straße und Kohlenstraße durch erhebliche Lärm- und Schadstoffimmissionen beeinträchtigt.

Die Summe dieser beschriebenen Defizite beeinflusst die öffentliche Wahrnehmung des Platzes: er wird bzw. wurde nicht als wertvoller Freiraum, sondern als Verfügungsfläche zu den besagten temporären Veranstaltungen wahrgenommen.

che Platzbereich ist durch die breite Straßenführung optisch und funktional vom übrigen Platzgefüge getrennt.



Die Kantstraße verlief ursprünglich über den Platz



Keine Aufenthaltsqualität

Die jetzige Gestaltung des Platzes erzeugt ein einheitliches Bild, aber keine Aufenthaltsqualitäten. Die Aufteilung der Flächen folgt der Logik der Straßenerschließung, berücksichtigt aber nicht fußläufig Wegebeziehungen über den Platz. Die unmittelbare Nachbarschaft zu Stellplätzen verhindert zudem eine Nutzung der Flächen. Ohne eine Neuorganisation der Flächen und des ruhenden Verkehrs sowie die Schaffung klarer optischer Grenzen werden die Flächen (bis auf die bereits bestehende Nutzung als Parkplatz und Hundeauslauf) auch künftig kaum nutzbar sein.

Straßenräume

Die Straßenräume bilden im dicht bebauten Ortskern von Wehlheiden das Grundgerüst

städtischer Freiräume. Die Straßentypologien unterscheiden sich in Bezug auf Funktion der Straße, Ausstattung mit Gehsteigen und Straßenbäumen sowie Stellplätzen deutlich voneinander.

Aufgrund der Verkehrsdichte sind die Aufenthaltsqualitäten an den beiden Hauptverkehrsstraßen Kohlenstraße und Schönfelder Straße kaum vorhanden. Dies wird noch verstärkt durch Gestaltungsdefizit (fehlendes Straßenbegleitgrün, Zustand Gehwege). Die Wohnstraßen im Ortskern sind dagegen fast durchgängig mit Bäumen bepflanzt. Ein weiteres Kennzeichen für die Verkehrsdichte ist die große Präsenz von Stellplätzen im Straßenraum. Auffällig ist die geringe Breite der Bürgersteige, die weder einen komfortablen Begegnungsverkehr, noch ein Ausweiten der Ladennutzungen auf den Bürgersteig (Hinweisschilder, Bepflanzung, Bänke etc.) ermöglichen. Auch in Bezug auf die städtebauliche Dimensionierung wirken die Straßenbreiten zu beengt.

Des Weiteren erschwert die Verkehrsführung an der Hentzestraße / Friedenstraße bzw. Kirchweg, die den Schleichverkehr durch das Quartier unterbinden soll, eine Ausbildung von Aufenthaltsqualitäten an den Kreuzungsbereichen. Das Ergebnis ist das durchgängige Fehlen von Aufenthaltsangeboten wie Sitzbänken, das insbesondere zu Lasten älterer und mobilitätseingeschränkter Personen geht.

Südlich der Kohlenstraße / Tischbeinstraße nimmt die Aufenthaltsqualität der Wohnstraßen ab. Straßenbegleitende Bäume fehlen fast durchgängig. Die geringe Breite der Bürgersteige wirkt sich aufgrund der Dominanz der Wohnnutzung in den Erdgeschosszonen und kleiner Vorgärten (bspw. Leibnizstraße) aber weniger negativ aus. Die begrünten Freiräume insbesondere in der Zeilenbebau-

ung der 1950er und 60er Jahre (Paul-Nagel-Straße, Leibnizstraße) tragen insgesamt zu einem durchgrünten Erscheinungsbild bei.

Spielflächen und Sportangebote

Im alten Ortskern Wehlheidens sind unterschiedliche Spielplatz- und Sportangebote vorhanden. Die größeren öffentlich nutzbaren Angebote dieser Art befinden sich an der Hupfeldschule, der Buddengasse, der Wehlheider Straße sowie an der Tischbeinstraße. Darüber hinaus schließt ein größeres Sportflächenangebot am südwestlichen Rand Wehlheidens auf der Sülze an.

Der Spielplatz Buddengasse liegt im Blockinnenbereich zwischen Kirchweg und der Wilhelm-Lückert-Schule in der Gräfenstraße. Südwestlich davon befindet sich eine Ball-

spielfläche mit Ballfangzaun. Das Angebot ist überschaubar, ein Modernisierungsbedarf besteht. Das Ballspielfeld in der Buddengasse ist das einzige Spielangebot dieser Art. Daher gibt es Konflikte zwischen Anwohnern, Kindern und Jugendlichen, weil einerseits kein weiteres Angebot vorhanden ist und andererseits die Auslastung dieser Spielfläche sehr hoch ist.

In der Einmündung der Gräfenstraße in die Tischbeinstraße ist ein weiteres Spielangebot vorhanden, das in Vielfalt und Sanierungszustand besser zu bewerten ist als der Spielplatz Buddengasse. Im südlichen Bereich des Untersuchungsgebiets befindet sich ein nicht öffentlich zugänglicher Spielplatz in der Wehlheider Straße, der zur Kita Wehlheidens zählt, sowie eine öffentliche Spielwiese.



Mangelhafte Gehwege, fehlende Aufenthaltsqualität und Begrünung in der Kohlenstraße



Fehlende Aufenthaltsqualitäten im Kreuzungsbereich Hentzestraße/Friedenstraße



Das gleiche Bild ergibt sich an vielen Stellen in der Schönfelder Str.

Besonders im alten Ortskern ist das Spielangebot für Kleinkinder mit geringerem Bewegungsradius eingeschränkt. Die Lage der Spielplätze an der Tischbein- und Kochstraße stellt für kleinere Kinder aus dem Kernbereich eine große Distanz dar, zumal Hauptverkehrsstraßen überwunden werden müssen.



Spielplatz und Bolzplatz - ruhig gelegen an der Buddengasse...



... dagegen von Verkehrslärm geprägter Spielplatz an der Tischbeinstraße

Heimbachgrünzug

Der Heimbachgrünzug ist eine Parkanlage im Süden des Untersuchungsgebiets und bildet zusammen mit dem Wehlheider Friedhof eine grüne Fuge zwischen der Bebauung südlich der Kohlenstraße und der Sternbergstraße aus.

Zugänge existieren in alle Himmelsrichtungen. Die Erschließung des Parks erfolgt über einen Weg an der nördlichen Parkgrenze. Im östlichen Abschnitt wurde eine zusätzliche Wegeföhrung auf der südlichen Parkseite entlang der Neubauten Wilhelmine-Hof-fahrt-Straße gebaut. Der Heimbachgrünzug ist charakterisiert durch einen Wechsel von baumbestandenen und offene Wiesenbereichen und einer sanften Geländemodulation. Er ist mit unterschiedlichen Baumarten bepflanzt. Aufenthaltsangebote existieren



Untergenutzt: der Heimbach-Grünzug

lediglich durch zwei im mittleren Parkteil aufgestellte Bänke. Der östliche Parkbereich ist als Liegewiese, der westliche als Hundewiese ausgewiesen. Der Park wird in erster Linie von Spaziergängern sowie Hundehaltern und Hundehalterinnen genutzt, ist aber trotz der benachbarten Bebauung wenig frequentiert.

Eine Zäsur im Park stellt die südliche Friedenstraße dar, die vor allem als Erschließung des Wehlheider Friedhofs dient. Dieser Bereich wird durch Stellplätze für die Besucherinnen und Besucher des Friedhofs dominiert. Der breite Parkweg wird hier nur auf einem schmalen Bürgersteig fortgeföhrt.

Mit der Nachverdichtung an der Sternbergstraße wird voraussichtlich auch der Nutzungsdruck auf den Heimbachgrünzug zunehmen. In diesem Zusammenhang stellt der Friedhof eine Barriere dar, da es nördlich keinen weiteren Zugang und auch keine weitere Durchquerungsmöglichkeit gibt. Aufwertungspotenziale stellen die gestalterische und funktionale Verbindung des Heimbachgrünzugs über die Friedenstraße, ein zweiter Parkweg auf der Südseite sowie eine zusätzliche Ausstattung der Freifläche mit Stadtmöbiliar dar.



Eine der wenigen offene Stellen der Drusel (bei Schönfelder Str.)



Versteckter, offene Drusellauf hinter dem „Fiasko“-Biergarten

Bachläufe Drusel und Heimbach

Die Drusel ist historisch eng mit der Entwicklung des Dorfes Wehlheiden verbunden, hat aber heute als Freiraumelement ihre Bedeutung eingebüßt.

Seit 1926 verläuft die Drusel im westlichen und östlichen Rand des Untersuchungsgebiets unterirdisch. Die dazwischen liegend offen Gewässerführung ist komplett eingezäunt bzw. durch angrenzende Privatgrundstücke der öffentliche Nutzung entzogen. Einsehbar ist die Drusel nur an der Schönfelder Straße und am Spielplatz Tischbeinstraße. In der Vergangenheit sind viele Ideen zur stärkeren Einbeziehung der Drusel in das Ortsbild entwickelt worden, die aber an technischen Realisierungsmöglichkeiten bzw. den Besitzverhältnissen scheiterten.

Im Jahr 2013 wurde der Druselpfad eröffnet, der den Bauchverlauf nachvollzieht und gerade in den verrohrten und kanalisierten Bereichen zu einer Bewusstmachung im Stadtbild beiträgt. Aufgrund seiner historischen Bedeutung für den alten Ortskern Wehlheiden sind weitere Sichtbarmachungen, etwa bei der Spielfläche der Buddengasse, sowohl künstlerisch als auch baulich denkbar.

Der namensgebende Heimbach verläuft im Untersuchungsgebiet komplett unterirdisch und verrohrt durch den Heimbachpark.

Private und gemeinschaftlich nutzbare Freiräume

Die ruhigen Hinterhöfe der Blockrandbebauung im Untersuchungsgebiet stellen ein großes Potenzial für private und gemeinschaftliche Freiraumnutzung dar, die jedoch aufgrund der oftmals gewerblichen Nutzungen, Stellplätze und Garagen eingeschränkt ist. Exemplarisch sei hier die Nordseite der Kohlenstraße genannt. Ansonsten wechseln sich Stellplatz- und Gartennutzungen auf kleinem Raum ab. Die Hinterhöfe der Bebauung der 1889 Wohnungsgenossenschaft an der Friedensstraße / Hentzestraße sind gärtnerisch geprägt, allerdings fehlen hier Anreize zum Spielen und als Treffpunkt. Südlich der Kohlen- und Tischbeinstraße wechseln mit den Bautypologien oft auf engem Raum auch die Freiraumnutzungen, während im östlichen Bereich der Paul-Nagel-Straße Zeilenbauten mit großzügigen Freifläche dominieren. Besonders hervorzuheben sind die Freiräume der Bebauung im Bereich der Schopenhauer-Straße, die ursprünglich von Herrmann Mattern, einem deutschen Landschaftsarchitekten, geplant wurden. Die ursprüngliche Gestaltung wurde allerdings im Laufe der Jahrzehnte verändert. In der Gesamtbetrachtung schöpfen die privaten und gemeinschaftlichen Freiräume das Potenzial als nutzbare Gartenfläche nur unzureichend ab.



Gartenhof an der Friedenstraße trifft unvermittelt auf das Einkaufszentrum



Hof mit Potenzial in der Kohlenstraße

2.2.10 Klimaschutz und Klimaanpassung

Auch im Untersuchungsgebiet muss durch die Reduktion des Ausstoßes von Treibhausgasen auf die Folgen der klimatischen Veränderungen reagiert werden. Handlungsbedarfe ergeben sich vor allem hinsichtlich des Luftaustausches, der einer Überwärmung und Hitzeperioden sowie einer Konzentration von Luftschadstoffen vorbeugen kann. Grundsätzlich ist dieser Vorgang durch die topographische Kessellage Kassels und der Umgrenzung des Stadtgebiets mit Waldfläche eingeschränkt. Zudem wirken sich Bebauungen innerhalb wichtiger Frischluftschneisen negativ auf den Luftaustausch aus.

Im Sinne einer Klimaanpassung sieht die Stadt Kassel hierfür die Einrichtung eines Flächenmanagementsystems vor, welches

auf eine stärkere Innenentwicklung und hierdurch den Erhalt naturbelassener Flächen am Stadtrand abzielt. Gleichzeitig gilt es vorhandene Frischluftschneisen, Kaltluftentstehungsgebiete sowie innerörtliche Grünzüge aufrechtzuerhalten, um so einen Luftaustausch innerhalb der Stadt zu gewährleisten und zusätzlicher Hitzebelastungen entgegen zu wirken.

Neben flächenrelevante Maßnahmen, die einer verstärkten Innenentwicklung dienen, betreffen die Maßnahmen zum Klimaschutz die energetische Sanierung von Gebäuden, die in besonderem Maße für den Ausstoß klimaschädlicher Emissionen verantwortlich sind.

Als Grundlage hat die Stadt Kassel im Jahr 2017 die Klimaschutzteilkonzepte „Flächenmanagement“ und „Anpassung an den Klimawandel“ erarbeiten lassen. Mikroklimatische, den alten Ortskern von Wehlheiden betreffend Aussagen sind aufgrund der Großmaßstäblichkeit der Konzepte nicht vorgesehen.

Die Klimafunktionskarten (KFK) von 2009 und 2030 (Stand: 2012) des Zweckverbandes Raum Kassel beziehen ihre Aussagen ebenfalls auf den gesamten Stadtraum. Zur Beurteilung der klimatischen Gegebenheiten im Untersuchungsgebiet wurde daher im Kontext der Klimaschutzteilkonzepte 2017 eine auf den alten Ortskern Wehlheiden zugeschnittene Klimafunktionskarte erstellt, die eine detaillierte Betrachtung der einzelnen Teilbereiche des Untersuchungsgebiets ermöglicht. In einer ganzheitlichen Betrachtung befindet sich der alte Ortskern Wehlheiden im Übergangsbereich zwischen einer moderaten Überwärmung und einer starken Überwärmung. Die moderate Überwärmung ist durch eine dichte Bebauung, einem hohen Versiegelungsgrad sowie wenig Vegetation in

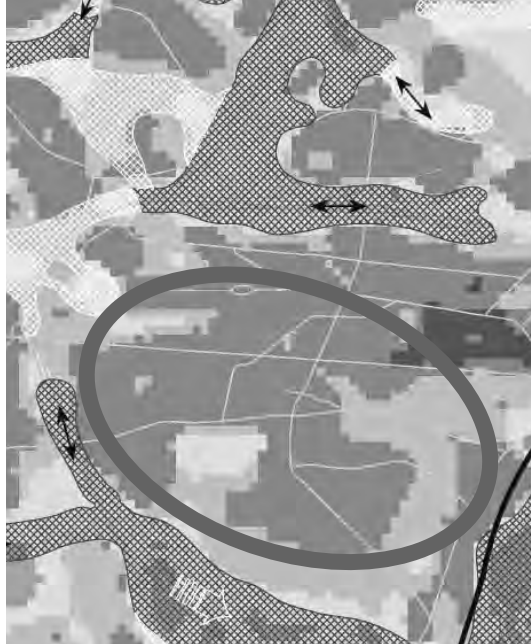


Abb.: Klimafunktionskarte Zweckverband Raum Kassel 2009 mit Zukunftsprognosen

Ausschnitte aus den Klimafunktionskarten von 2009 (links) und der Prognose für 2030 (rechts). Die prognostizierte Zunahme von Überwärmungsgebieten ist deutlich zu erkennen.










den Freiräumen gekennzeichnet. In diesen als „Stadtklima“ zu kategorisierenden Bereichen sind Belüftungsdefizit vorherrschend. Die starke Überwärmung ist demgegenüber einem „Innenstadtklima“ zuzuordnen und entspricht stark verdichteten Innenstadtbereichen sowie Industrie- und Gewerbefläche mit einem geringen Vegetationsanteil und einer fehlenden Belüftung.

Während der Großteil der Flächen des Untersuchungsgebiets, insbesondere die durch Blockrandbebauung geprägten Strukturen, von einer moderaten bis starken Überwärmung betroffen sind, können lediglich zwei Flächen mit einer weniger starken Überwärmung identifiziert werden. Hierbei handelt es sich um zusammenhängende Freifläche mit einem hohen Vegetationsanteil. Der Heimbachgrünzug ist in diesem Zusammenhang als Fläche mit Überwärmungspotenzial klassifiziert, was einem Vorstadtklima entspricht und trotz baulich geprägter Bereiche eine größtenteils ausreichende Belüftung gewährleistet. Eine vergleichbare Fläche reicht vom Georg-Stock-Platz in die Hinterhofbereiche, die von Kirchweg und Gräferstraße eingeschlossen werden und in Teilen über einen offene Druselverlauf verfügen. Die Überwärmung stellt sich hier stärker dar als im Heimbachgrünzug und liegt im Übergangsbereich einer Fläche mit Überwärmungspotenzial sowie einer moderaten Erwärmung.

Unter Beibehaltung der aktuellen stadtklimatischen Gegebenheiten ist gemäß der Klimafunktionskarte von einer zusätzlichen Überwärmung innerhalb des Untersuchungsgebiets auszugehen. Insbesondere der Bereich der Universität an der Wilhelmshöher Allee sowie das Nahversorgungszentrum am Wehlheider Platz werden von einer starken Überwärmung betroffen sein. Die inselartige Ausprägung des Heimbachgrünzugs sowie des Wehlheider Friedhofs bleibt erhalten, wird aber zu Lasten der Stadtklimate kleiner.

Die Tendenz zu einer stärkeren Überwärmung mit einem Anstieg an sogenannten Tropennächten ohne stärkere Abkühlung lässt sich auch und insbesondere im Bereich des alten Ortskerns in Wehlheiden feststellen. Dies unterstreicht die Notwendigkeit von Klimaschutzmaßnahmen an Gebäuden sowie in privaten und öffentlichen Freiräumen. Die Empfehlungen, die die Klimafunktionskarte in diesem Zusammenhang ausspricht, betreffen gezielte Fassaden- und Freiflächenbegrünungen, Maßnahmen zur Schattenförderung sowie die Beachtung mikroklimatischer Strömungsrichtungen. Weitere Klimaschutzmaßnahmen zielen auf die im Untersuchungsgebiet bereits vorhandenen Freiflächen in denen der Vegetationsanteil erhalten und eine Vernetzung mit dem lokalen Belüftungssystem erfolgen sollte. Unter Beachtung der genannten Vorgaben sind bauliche Entwicklungen im Untersuchungsgebiet nicht auszuschließen.

LEGENDE

-  Grünflächen - Privat
-  Grünflächen - Öffentlich
-  Grünflächen - Kita/Schule
-  Bäume - Öffentlich
-  Bäume - Privat
-  Bäume - 2000 Eichen
-  schlechter Baumzustand
-  Existenz nicht abschließend geklärt
- Leitbaumarten
- Buddengasse:
- Acer pseudoplatanus (Berg Ahorn)
- Georg-Stock-Platz:
- Platanus x acerifolia (Gewöhnliche Platane)
- Gräferstraße:
- Sorbus x thuringiaca 'fastigiata' (Thüringische Säulen-Wehlbeere)
- Gräferstraße (Schulhof):
- Acer campestre (Feld-Ahorn)
- Hentzestraße:
- Aesculus hippocastanum (Roßkastanie)
- Kant Straße: Fraxinus excelsior 'Westhoff's Glorie' (Esche)
- Kirchweg (Höhe Stockplatz):
- Platanus x acerifolia (Gewöhnliche Platane)
- Kirchweg (Höhe Wehlheiderplatz):
- Robinia pseudoacacia (Gemeine Robinie)
- Kurt-Kersten-Platz:
- Platanus x acerifolia (Gewöhnliche Platane)
- Tischbeinstraße:
- Tilia tomentosa (Silber-Linde)
- Tischbeinstraße Spielplatz:
- Acer spec. (Ahorn Arten)
- Wittrockstraße:
- Quercus rubra (Amerikanische Roteiche)
-  Untersuchungsgebiet



LEGENDE

Handlungsräume

DEFIZITE

Defizite im privaten Freiraum (Versiegelung, Nutzbarkeit)

Defizite im öffentlichen Freiraum

Druseln (Erreichbarkeit/öffentliche Aufenthaltsqualität)

fehlendes Straßenbegleitgrün

fehlende Verbindungen

POTENZIALE

"Nachrüstung" privates Grün

Aufwertung öffentlicher Grünflächen

Optionsfläche zur Erweiterung für öffentliche Zwecke

Zusätzliche Wegeverbindung

gestalterische Aufwertung - visuelle Verbindung

Untersuchungsgebiet



2.3 Zusammenfassung

Wehlheiden ist als zentrumsnaher Stadtteil ein wichtiger Standort zum Wohnen, Leben, Arbeiten sowie für Bildung und Freizeit. Insbesondere im Bereich rund um den alten Ortskern befindet sich ein Großteil der Versorgungseinrichtungen für Wehlheiden, die die Qualität des Stadtteils maßgeblich bestimmen. Das Untersuchungsgebiet verfügt somit über eine gute Infrastrukturausstattung und Arbeitsmarktsituation.

Städtebaulich wird der alte Ortskern Wehlheiden sowohl durch die dörfliche Strukturen im Zentrum des Untersuchungsgebiets, als auch durch die später erfolgte gründerzeitliche Überformung des Dorfes geprägt. Die dichte Bebauung der Gründerzeit hatte zur Folge, dass das Untersuchungsgebiet vergleichsweise gering mit wohnungsnahen Freifläche ausgestattet ist. Neben stark versiegelter Innenhofbereiche stehen den Bewohnerinnen und Bewohnern Wehlheidens die Grünzüge entlang des Heimbachs sowie der Drusel als Flächen zur Naherholung zur Verfügung.

Über seine Versorgungsfunktion hinaus dient das Untersuchungsgebiet überwiegend dem Wohnen. Im gesamtstädtischen Vergleich verfügt Wehlheiden nach dem Vorderen Westen über den größten Anteil an Wohnungen in Kassel. Von insgesamt 108.913 Wohnungen sind 8.170 Wohnungen im Stadtteil verortet (Stand: 2016). Gegenüber dem privaten Wohnungsbestand fällt der geförderte Wohnungsbau deutlich geringer aus, ist jedoch trotz auslaufender Bindungen immer noch präsent. Hieraus resultieren insgesamt 12% der Wohneinheiten, die in Besitz von Wohnungsunternehmen sind¹. Der alte Ortskern kann hierauf aufbauend als sozial

durchmischter Stadtteil bezeichnet werden, der über einen großen Wohnungsbestand und im Zuge der sozialen Durchmischung auch über einen guten Umfang an preisgünstigen Wohnraum verfügt, den es mit geeigneten Instrumenten zu sichern gilt.

Entgegen des allgemein bestehenden Trends der Überalterung der Gesellschaft konnte auf Ebene des Untersuchungsgebiets eine tendenziell jüngere Bevölkerung ermittelt werden, die wahrscheinlich auf eine Zunahme studentischer Bewohner zurückzuführen ist. In diesem Kontext ist die Universität Kassel zu nennen, die durch den Standort „Ingenieurschule“ im Untersuchungsgebiet impulsgebend hinsichtlich des Wohnens und der Wirtschaft im Stadtteil wirkt. Dass der alte Ortskern vielfach als Wohnstandort für Studierende genutzt wird, belegt auch eine Zunahme der Haushaltszahlen, die sich in einem erhöhten Anteil an Ein- und Zweipersonenhaushalten widerspiegeln. Darüber hinaus zeigen die demografische Entwicklungen im Allgemeinen, dass die Zahl der Haushalte ohne Kinder steigt und sich somit der Bedarf zur Herstellung kleinerer Wohnungen erhöht.

Mit Blick auf die Lage des alten Ortskerns im Stadtgebiet und unter Berücksichtigung des gründerzeitlichen Baubestands, weist das Untersuchungsgebiet durchaus attraktive Wohnbedingungen auf. Dennoch können auch problematische Wohnlagen identifiziert werden, die sich überwiegend an verkehrlich stark belasteten Bereichen im Untersuchungsgebiet befinden. Neben kurzen Wegebeziehungen für den Fuß- und Radverkehr, die die Blockstrukturen im alten Ortskern Wehlheiden bieten, werden die Bereiche der Hauptverkehr- und Durchgangsstraßen vom motorisierten Individualverkehr dominiert. Dies führt zu erheblichen Lärm- und Feinstaubemissionen auf der einen Seite sowie zu Unfallschwerpunkten und Barrierewirkungen

¹ vgl. Hessisches Statistisches Landesamt zitiert nach Stadt Kassel 2014b: Tabelle 11

für den Fuß- und Radverkehr auf der anderen Seite.

Infolge der Stadtentwicklung der vergangenen Jahrzehnte sind zudem einige städtebauliche Brüche in der Bebauungsstruktur vorzufinden. Darüber hinaus sind in großen Teilen des Gebäudebestands Sanierungsbedarfe erkennbar, die sowohl das Erscheinungsbild des alten Ortskerns Wehlheiden beeinträchtigen als auch zu einer Zunahme der bereits feststellbaren Leerstände beitragen könnten. Insbesondere im Bereich der Ladenfläche sind vereinzelt Leerstände ersichtlich, die als Indikator für eine schleichende Entwicklung von einem gemischt genutzten Standort hin zu einem monofunktionalen Wohnstandort gesehen werden können.