



STADTSANIERUNG FRANKENBERG (EDER)

Vorbereitende Untersuchung und Rahmenplan
Sanierungsgebiet III „Bahnhofstraße“

Dezember 2008

STADTSANIERUNG FRANKENBERG (EDER)

Vorbereitende Untersuchung und Rahmenplan Sanierungsgebiet III „Bahnhofstraße“



EINE MARKE DER UNTERNEHMENSGRUPPE
NASSAUISCHE HEIMSTÄTTE | WOHNSTADT

WOHNSTADT GmbH
Abteilung Städtebau
Wolfsschlucht 18
34117 Kassel
Tel 0561. 1001-1306
Fax 0561. 1001-1400
Mail kerstin.michel@nh-projektstadt.de
www.nh-projektstadt.de

Bearbeitung:
Dipl.-Ing. Ulrich Türk
Dipl.-Ing. Alexander Inden
Dipl.-Ing. Ingolf Linke
und:
Dipl.-Ing. Andreas Schachenmayr

Beschlossen durch die
Stadtverordnetenversammlung
am 04.11.2008

Inhaltsverzeichnis

Vorwort des Bürgermeisters	1
Teil 0: Einleitung	3
0.1 Anlass und Ziel der Planung	3
0.2 Aufgabe und Sinn der Vorbereitenden Untersuchung	4
0.3 Aufgabe des Rahmenplans	4
0.4 Chronologie des Verfahrens	4
0.5 Zur Methodik des Berichtes	5
0.6 Abgrenzung des Untersuchungsgebietes	5
Teil 1: Grundlagen	9
1.1 Historische Entwicklung der Stadt und des Untersuchungsgebietes	9
1.2 Frankenberg in der Region	9
1.3 Die demografische Situation Frankenbergs	11
1.3.1 Einwohnerentwicklung	11
1.3.2 Entwicklung der Altersstruktur	12
1.3.3 Bevölkerungswanderung	12
1.4 Wirtschaft und Tourismus in Frankenberg	12
1.4.1 Wirtschaftsstruktur und gewerbliche Schwerpunkte	12
1.4.2 Tourismus als Wirtschaftsfaktor	13
1.4.3 Arbeitsmarktsituation	13
1.5 Aussagen und Zielvorstellungen vorhandener formeller und informeller Planungen	14
1.5.1 Formelle Planungen	14
1.5.1.1 Aussagen des Regionalplans Nordhessen 2000 und des Entwurfs zum Regionalplan Nordhessen 2006	14
1.5.1.2 Aussagen des Flächennutzungsplans	16
1.5.1.3 Aussagen rechtskräftiger Bebauungspläne	17
1.5.1.4 Nahverkehrsplan des Nordhessischen Verkehrsverbundes NVV und lokaler Nahverkehrsplan für den Landkreis Waldeck-Frankenberg	19
1.5.2 Informelle Planungen	19
1.5.2.1 Bisherige Verkehrsgutachten	19
1.5.2.2 Auswirkungsanalyse für Einzelhandelsnutzungen in der Stadt Frankenberg der GMA aus dem Jahr 2007	21
1.5.2.3 Einzelhandelskonzept für die Stadt Frankenberg der GMA aus dem Jahr 2008	21
1.5.2.4 Städtebaulicher Ideenwettbewerb „Ab in die Mitte“ 2002 / 2003	23
Teil 2: Bestandsanalyse des Untersuchungsgebietes	24
2.1 Lage und Funktion des Untersuchungsgebietes in der Stadt	24
2.2 Städtebau	26
2.2.1 Eigentümer- und Grundstücksstruktur	26

2.2.2	Gebäudezustand	33
2.2.3	Stadtbild und Stadtgestaltung	34
2.2.4	Denkmalschutz	42
2.2.5	Bisheriger Einsatz von Städtebauförderungsmitteln im Untersuchungsgebiet	42
2.3	Nutzung	43
2.4	Verkehr	49
2.5	Freiraum und Umwelt	56
2.6	Wirtschaftliche Entwicklung des Gebietes	63
Teil 3: Städtebauliche Missstände und Sanierungsziele		64
3.1	Städtebauliche Missstände	64
3.2	Ziele der Sanierung	66
Teil 4: Rahmenplanung		67
4.1	Zweckmäßige Gebietsbegrenzung	67
4.2	Nutzungskonzept	67
4.2.1	Gemischte Nutzung	67
4.2.2	Gewerbliche Nutzung	71
4.2.3	Wohnnutzung	71
4.2.4	Grüngürtel	72
4.2.5	Gemeinbedarfsnutzung	72
4.3	Verkehrskonzept	72
4.3.1	Fließender Verkehr	75
4.3.2	Ruhender Verkehr	79
4.3.3	Fuß- und Radverkehr	80
4.3.4	Öffentlicher Personennahverkehr	81
4.3.5	Finanzierung	81
4.4	Städtebauliches Konzept	82
4.4.1	Bereich um Bahnhofstraße und Kloster	82
4.4.2	Eder, Uferstraße und untere Neustadt	83
4.4.3	Gewerbegebiete „In der Ringaue“ und gewerbliche Bebauung entlang der Röddenauer Straße	84
4.4.4	Bahnhof und Bahnhofsumfeld	84
4.4.5	Stapenhorststraße	84
4.4.6	Bottendorfer Straße	85
4.5	Freiraumkonzept	85
4.5.1	Grüner Ring	86
4.5.2	Platzgestaltung	88
4.5.3	Verbesserung des Wohnumfelds	88
4.6	Maßnahmenkonzept	91
4.6.1	Ordnungsmaßnahmen	91

4.6.1.1	Grunderwerb	91
4.6.1.2	Bodenordnung	91
4.6.1.3	Neuordnung und Umstrukturierung von Grundstücken und Baublöcken	91
4.6.1.4	Umzug von Bewohnern / Umzug und Verlagerung von Betrieben	92
4.6.1.5	Sonstige Ordnungsmaßnahmen	92
4.6.2	Baumaßnahmen	92
4.6.2.1	Herstellung neuer Erschließungsanlagen, incl. Oberflächenentwässerung	92
4.6.2.2	Änderung vorhandener Erschließungsanlagen, incl. Oberflächenentwässerung	92
4.6.2.3	Herstellung, Umgestaltung und Erweiterung von öffentlichen Freiflächen, incl. der Umgestaltung öffentlicher Stellplatzanlagen	95
4.6.2.4	Neubau von Gebäuden	95
4.6.2.5	Modernisierung und Instandsetzung von Gebäuden	95
4.6.3	Sonstige Maßnahmen	95
Teil 5: Sozialplan		96
5.1	Prüfbedarf	96
5.2	Grundsätze für den Sozialplan	96
Teil 6: Beteiligung		96
6.1	Beteiligungsverfahren	96
6.2	Ergebnisse der Bürgerbeteiligung	98
6.3	Beteiligung der Eigentümer, Mieter, Nutzer	99
6.4	Beteiligung der öffentlichen Aufgabenträger	100
Teil 7: Einleitung der Sanierung		100
7.1	Öffentliches Interesse	100
7.2	Durchführbarkeit der Sanierung	100
7.3	Mitwirkung	100
7.4	Nachteilige Auswirkungen	101
7.5	Ausblick/Weiteres Vorgehen	101
7.5.1	Förmliches Verfahren	101
7.5.2	Weitere Planungen	101
Teil 8: Kosten und Finanzierung		102
Teil 9: Quellenangaben		104
Teil 10: Anhang		105
	Beispielhafte Bebauungskonzepte für Teilbereiche	105
	Tabellen	109

Kartenverzeichnis

Karte 1: Untersuchungsgebiet und Teilbereiche	7
Karte 2: Eigentumsverhältnisse	27
Karte 3: Übersichtskarte der sanierungsunbeeinflussten Anfangswerte und Zoneneinteilung (Quelle: Wertgutachten des Gutachterausschusses)	29
Karte 4: Gebäude - Mängel und Defizite	31
Karte 5: Ortsbild - Analyse	39
Karte 6: Nutzung - Bestand	45
Karte 7: Nutzung - Analyse	47
Karte 8: Verkehr - Bestand	51
Karte 9: Verkehr - Analyse	53
Karte 10: Freiraum - Bestand	59
Karte 11: Freiraum - Analyse	61
Karte 12: Abgrenzung des Sanierungsgebietes	69
Karte 13: Nutzung - Konzept	73
Karte 14: Verkehr - Konzept	77
Karte 15: Städtebauliches Konzept und Freiraumkonzept	89
Karte 16: Maßnahmen - Konzept	93

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Lage im Raum	10
Abbildung 2: Bevölkerungsentwicklung Frankенbergs (Gesamtstadt und Kernstadt) zwischen 1991 und 2007 sowie Prognose der Bevölkerungsentwicklung bis 2020	11
Abbildung 3: Auszug aus dem Flächennutzungsplan der Stadt Frankenberg; Darstellung in Anlehnung an die genehmigte Planfassung	17
Abbildung 4: Bebauungspläne im Bereich des Untersuchungsgebietes	19
Abbildung 5: Lage des Untersuchungsgebietes in der Stadt	24
Abbildung 6: Bisheriger Mitteleinsatz im Sanierungsgebiet III im Zuge der Altstadtsanierung Frankenberg	42
Abbildung 7: Übersicht der Altstandorte im Untersuchungsgebiet	58
Abbildung 8: Schnitt durch den Bebauungsvorschlag für die Uferstraße in Höhe der Treppeanlage	75
Abbildung 9: schematisches Bebauungsbeispiel „Blockrand“ des Baublocks zwischen Bahnhofstraße, Uferstraße und Jahnstraße	105
Abbildung 10: schematisches Bebauungsbeispiel „vollflächige Überbauung“ des Baublocks zwischen Bahnhofstraße, Uferstraße und Jahnstraße	106
Abbildung 11: Beispiel einer möglichen, zukünftigen Bebauungsstruktur des Blocks zwischen Uferstraße und Straßenzug Auf der Nemphe / Bremer Straße	108
Abbildung 12: Bebauungsvariante der Grünfläche südöstlich der Stapenhorststraße	108

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Eigentümer und Grundstücksstruktur im Untersuchungsgebiet	24
Tabelle 2: Sozialversicherungspflichtige Arbeitnehmer am Arbeitsort Frankenberg 2003 – 2005 nach Wirtschaftssektoren	107
Tabelle 3: Entwicklung des Tourismus in Frankenberg anhand ausgewählter Daten zwischen 2003 und 2006	108
Tabelle 4: Tourismusdaten Frankenberg im Jahr 2005 mit Vergleichszahlen der Kommunen des Landkreises Waldeck-Frankenberg	109
Tabelle 5: Pendlersalden Frankenberg 2002 und 2003 – 2005	109
Tabelle 6: Gründungs- und Konkursgeschehen im Untersuchungsgebiet nach Straßen und Tätigkeiten 2000 bis 2007	110
Tabelle 7: Gründungs- und Konkursgeschehen im Untersuchungsgebiet nach Tätigkeiten 2000 bis 2007	110
Tabelle 8: Übersicht zu den Altstandorten	111
Tabelle 9: Abbrüche im Überlagerungsbereich Sanierungsgebiet III, Sanierungsbereich I und II	112

Abkürzungsverzeichnis

BauGB	Baugesetzbuch	OT	Ortsteil
bzw.	beziehungsweise	ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
DB	Deutsche Bahn	RPN	Regionalplan
EUR	Euro	SPNV	Schienenpersonennahverkehr
EW	Einwohner	u. a.	unter anderem
Fa.	Firma	v. a.	vor allem
ggf.	gegebenenfalls	VKF	Verkaufsfläche
Jh.	Jahrhundert	VU	Vorbereitende Untersuchung
Kfz.	Kraftfahrzeug/e	z. B.	zum Beispiel
km	Kilometer	ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof
m	Meter	z. T.	zum Teil
m ²	Quadratmeter		



Vorwort des Bürgermeisters

Im Jahr 2006 wurde die Stadt Frankenberg mit dem Sanierungsgebiet III „Bahnhofstraße“ förmlich in das Programm Stadtsanierung aufgenommen. Damit bekommen wir nach den Sanierungsgebieten I und II in der Altstadt einmal mehr die Chance, mit Bundes- und Landesmitteln in die Attraktivitätssteigerung unserer Stadt investieren zu können.

Im Rahmen der Altstadtsanierung in den 1960er und 1970er Jahren wurde das Erscheinungsbild Frankenbergs nachhaltig verändert. Ich bin der festen Überzeugung, dass uns dies auch mit dem Bereich Bahnhofstraße/Uferstraße unter Einbeziehung der Klosteranlage und der Eder gelingen wird. Mit dem Sanierungsgebiet III fördert das Land Hessen nun ein Quartier, das von hoher Bedeutung für die gesamte Stadt ist. Der vorliegende Rahmenplan für das Sanierungsgebiet besticht zum Einen durch seine detaillierte Analyse der jetzigen, problembehafteten Situation. Vor allem aber weist er in die Zukunft: Auf der Grundlage der umfangreichen Untersuchungen wurden Ziele der Stadtsanierung für die Bereiche Städtebau, Nutzung, Verkehr, Erschließung, Freiraum und Umwelt erarbeitet. Die daraus folgenden Maßnahmen – vor allen in Verbindung mit der städtebaulichen Öffnung der ehemaligen Klosteranlage St. Georgenberg und der planerischen Einbeziehung der Eder als Naherholungsraum - werden das Sanierungsgebiet und damit auch die Stadt Frankenberg insgesamt voranbringen.

Mit der Stadtsanierung wird ein Gebiet in der Mitte unserer Stadt gefördert, das über erhebliches Potenzial verfügt. Die Eder ist Namensbestandteil Frankenbergs und naturräumlicher Höhepunkt der Region, aber sie ist quasi von der Innenstadt abgeschnitten. Das ehemalige Kloster, heutiger Sitz der Kreisverwaltung, ist eines der bedeutendsten Bauwerke der Stadt – aber es liegt versteckt hinter Mauern und Wällen, zugebaut durch einen schmucklosen Zweckbau mit dem Charme der 1950er Jahre. Beide Objekte stehen stellvertretend für die Vielfalt und den hohen Wert des Sanierungsgebietes.

Festzuhalten bleibt: Die Stadtsanierung bietet die einmalige Chance, strukturelle Veränderungen zielgerichtet vorzunehmen. Die Stadt Frankenberg mit ihren politischen Gremien hat diese Chance ergriffen, um ihre Vision von einer zukunftsfähigen Kommune durch die Sanierung und Attraktivierung eines ganzen innerstädtischen Abschnitts in die Realität umzusetzen. Dabei sind wir nicht zuletzt auch auf die Mitwirkung der privaten Immobilieneigentümer in diesem Bereich angewiesen. An ihre Adresse geht mein Appell, sich ebenfalls im Rahmen der Stadtsanierung zu engagieren. Auch für die Eigentümer ist das Förderprogramm eine einmalige Gelegenheit, mit staatlicher Unterstützung etwas für den Erhalt der Bausubstanz und für die Wertsteigerung der eigenen Immobilie tun zu können.

Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Frankenberg hat in ihrer Sondersitzung am 04. Dezember 2008 die Sanierungssatzung beschlossen. Nun gilt es, den Beschlüssen und Planungen Taten folgen zu lassen.

Frankenberg (Eder), im Dezember 2008

A handwritten signature in black ink that reads "Christian Engelhardt". The script is cursive and somewhat stylized.

Christian Engelhardt
Bürgermeister

Teil 0: Einleitung

0.1 Anlass und Ziel der Planung

Mit Bescheid vom 26.10.2006 wurde die Stadt Frankenberg in das Städtebauförderungsprogramm „Städtebauliche Sanierungsmaßnahmen“ aufgenommen. Für das Sanierungsgebiet III „Bahnhofstraße“ in der Kernstadt von Frankenberg mit einer Größe von 25,9 ha (siehe Karte 1) sollen Vorbereitende Untersuchungen gemäß §§ 140 und 141 BauGB als Entscheidungsgrundlage für die Festlegung eines Sanierungsgebietes nach BauGB durchgeführt sowie ein Sanierungsrahmenplan erarbeitet werden. Anlass für die Beauftragung Vorbereitender Untersuchungen sind die feststellbaren erheblichen Substanz- und Funktionsschwächen des Gebietes.

Das Untersuchungsgebiet ist geprägt durch einen hohen Brachflächenanteil (Bahn- und Gewerbebrachen), zahlreiche leer stehende Gebäude (v. a. Handels- und Gewerbeimmobilien), durch Sanierungstau an Gebäuden sowie erhebliche Probleme bei der Bewältigung des Individualverkehrs.

Infolge der erkennbaren Defizite ist das Gebiet in der Wahrnehmung der ihm zugeordneten Funktion als Gewerbe-, Einzelhandels- und Wohnstandort erheblich beeinträchtigt. Die Bedeutung von Teilbereichen als Bestandteil der historischen Frankenger Neustadt kann sich nicht entfalten. Die stadthistorisch bedeutende Klosteranlage ist als potenziell identitätsprägendes Element und touristischer Magnet aufgrund ihrer Lage zwischen stark befahrenen Verkehrswegen und der damit verbundenen eingeschränkten Erreichbarkeit beeinträchtigt. Städtebauliche Zusammenhänge zwischen dem Sanierungsgebiet und der umgebenden Stadt fehlen oder sind unterentwickelt.

Mit Hilfe der Stadtsanierung soll das Gebiet in die Lage versetzt werden, die ihm zugeordnete Funktion im Stadtgebiet zu erfüllen sowie seine Entwicklungspotenziale auszunutzen zu können.

In erheblichem Maß hängen die Aufwertung des Gebietes und seine wirkungsvolle Verknüpfung von der verkehrlichen Neuordnung ab.

Mit dem Bau einer Umgehungsstraße bietet sich die Möglichkeit, die inzwischen überdimensionierten Verkehrsflächen unter städtebaulichen Gesichtspunkten umzugestalten. Darüber hinaus besteht die Notwendigkeit, die Teilbereiche des Untersuchungsgebietes stärker an die Bedürfnisse von Fußgängern und Radfahrern anzupassen. Diese Notwendigkeit gewinnt an Bedeutung durch die geplante Entwicklung eines großflächigen Einzelhandelstandortes ca. 400 Meter westlich der historischen Altstadt (Projektname: Eder-Galerie) und seine erforderliche Anbindung an das Stadtzentrum.

Durch Einsatz von Mitteln der Stadtsanierung soll die verkehrliche Neuordnung des Untersuchungsgebietes unterstützt werden. Neben der verkehrlichen Neuordnung gilt es die unter anderen städtebaulichen Prämissen entstandenen Defizite in der baulichen Struktur sowie der Struktur der öffentlichen Räume zu beheben. Das betrifft sowohl die Sanierung bedürftiger Einzelgebäude als auch die nicht mehr heutigen Ansprüchen genügende Gestaltung von Stadträumen, ihre bauliche Begrenzung und Verknüpfung.

Gezieltes Augenmerk soll dabei auf die Wiederherstellung der Verbindung der Stadt mit ihrem Fluss, der Eder, gerichtet werden. Entsprechende Maßnahmen erhalten vor dem Hintergrund der angestrebten touristischen Aufwertung Frankenger besondere Bedeutung.

Vor diesem Hintergrund soll die Ausweisung eines Sanierungsgebietes der Beseitigung baulicher, gestalterischer und funktionaler Defizite in der Innenstadt und ihren Randbereichen dienen und damit die Attraktivität der Stadt für ihre Bewohner und Gäste erhöhen.

0.2 Aufgabe und Sinn der Vorbereitenden Untersuchung

Die beabsichtigte Ausweisung eines Sanierungsgebietes ist nach § 140 BauGB an eine festgelegte Verfahrensweise gebunden. Sie umfasst die folgenden drei Schritte:

- Vorbereitende Untersuchung
- Bestimmung der Ziele und Zwecke der Sanierung
- förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes.

Aufgabe und Sinn der Vorbereitenden Untersuchungen nach §141 BauGB ist es, diejenigen Beurteilungsgrundlagen zusammenzutragen, die erforderlich sind, um über die Notwendigkeit der Sanierung zu entscheiden. Die allgemeinen Ziele sowie die Durchführbarkeit der Sanierung sind zu klären. Dabei werden die städtebaulichen, strukturellen und sozialen Verhältnisse und Zusammenhänge aufgezeigt.

Die Vorbereitenden Untersuchungen beziehen die gesamtstädtische Situation Frankenburgs und seine regionale Einordnung mit ein. Der Schwerpunkt der Analyse liegt im Bereich des Untersuchungsgebietes.

Hier werden die Themenfelder Städtebau, Erschließung, Freiflächen, Nutzungen und Sozialstruktur untersucht.

Im Rahmen der VU sind die unmittelbar Betroffenen (Eigentümer, Mieter, Pächter) sowie die Träger öffentlicher Belange zu beteiligen und deren Mitwirkungsbereitschaft zu klären.

Mögliche nachteilige Auswirkungen der Sanierung sind abzuschätzen und weitgehend zu minimieren.

Die Ergebnisse der Vorbereitenden Untersuchungen stellen die Entscheidungsgrundlagen für die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes dar. Sie sind zugleich Grundlage für die Erstellung des Rahmenplanes.

0.3 Aufgabe des Rahmenplans

Der Rahmenplan ist nach § 140 BauGB Teil der Sanierungsvorbereitung. In ihm werden die Ziele und Zwecke der Sanierung dargelegt.

Die Stadtsanierung bietet eine Vielzahl von planerischen und finanziellen Möglichkeiten, bauliche und städtebauliche Missstände zu beheben sowie die Potenziale eines Gebietes durch Sanierung und Umgestaltung von Gebäuden, Erschließungsanlagen und Freiflächen herauszuarbeiten.

Der Rahmenplan ist ein Selbstbindungsplan der Stadt, der über die Genehmigungspflicht von Vorhaben auch verbindlichen Charakter für Eigentümer entfalten kann. Die Vorhaben dürfen den Zielen und Zwecken, welche im Rahmenplan benannt werden, nicht zuwiderlaufen. Der Rahmenplan begleitet den Sanierungsprozess, in ihm werden Ordnungs-, Bau- und Erschließungsmaßnahmen benannt.

Ein Sanierungsrahmenplan ist jedoch kein statisches Element. Er sollte, sofern sich wandelnde Rahmenbedingungen dies erfordern, fortgeschrieben werden.

0.4 Chronologie des Verfahrens

Mit Bescheid vom 26.10.2006 wurde die Stadt Frankenberg in das Städtebauförderprogramm „Städtebauliche Sanierungsmaßnahmen) aufgenommen.

Am 15.03.2007 fasste die Stadtverordnetenversammlung den Beschluss zur Einleitung eines Sanierungsverfahrens einschließlich der damit zusammenhängenden Verfahrensschritte. Die Einleitung

der Sanierung wurde am 26.03.2007 in der Frankenger Zeitung öffentlich bekannt gemacht.

Die Durchführung der Vorbereitenden Untersuchung wurde im Rahmen einer beschränkten Ausschreibung an die Wohnstadt Stadtentwicklungs- und Wohnungsbaugesellschaft Hessen mbH vergeben. Der Beschluss zur Beauftragung der Wohnstadt wurde am 17.04.2007 in der Stadtverordnetenversammlung gefasst. Der Auftrag wurde der Gesellschaft mit Schreiben vom 03.05.2007 erteilt.

Das weitere Verfahren bis zur Festlegung des Sanierungsgebietes wird in den Teilen 6 und 7 beschrieben.

0.5 Zur Methodik des Berichtes

Grundlage der Erstellung des Sanierungsrahmenplans sind die Ergebnisse der Vorbereitenden Untersuchung. Die vorliegende Broschüre dokumentiert diese in den Teilen 1 bis 3. Sie bilden die Grundlage für die Erarbeitung des Rahmenplans in den Teil 4 und 5.

Da Vorbereitende Untersuchung und Rahmenplan auf das Engste miteinander verknüpft sind, fasst der vorliegende Bericht aufgrund der komplexen Darstellung und zur Vermeidung von Wiederholungen beide Teile zusammen.

Die Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange erfolgte mit diesem zusammenfassenden Bericht (siehe dazu auch Teil 6).

0.6 Abgrenzung des Untersuchungsgebietes

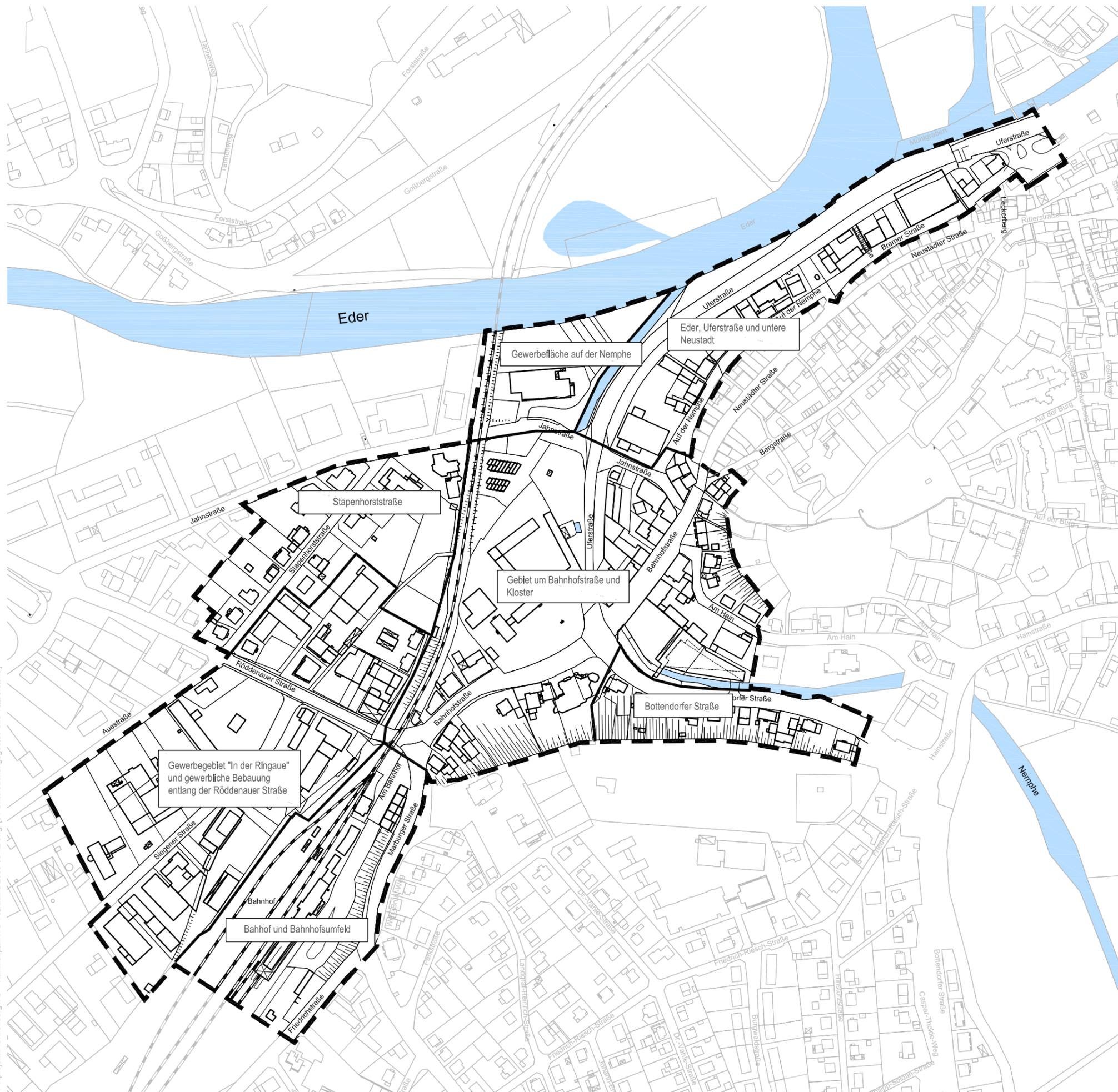
Das Untersuchungsgebiet hat eine Flächenausdehnung von 25,9 ha. Es erstreckt sich als Streifen von den Bahnflächen entlang des Bahnhofs über das Landratsamt (ehemaliges Kloster St. Georgenberg) bis hin zur Eder.

Das Untersuchungsgebiet bildet eine Schnittstelle zwischen verschiedenen strukturierten, räumlich zusammenhängenden, aber nur unzureichend miteinander verknüpften Stadtteilen. Auf der Grundlage der dort jeweils bestimmenden städtebaulichen Struktur lässt es sich in folgende Teilbereiche gliedern:

- Gebiet um Bahnhofstraße und Kloster
- Eder, Uferstraße und untere Neustadt
- Gewerbegebiet „In der Ringaue“ und gewerbliche Bebauung entlang der Röddenauer Straße
- Bahnhof und Bahnhofsumfeld
- Gewerbefläche an der Nemphe
- Stapenhorststraße
- Bottendorfer Straße

STADTSANIERUNG FRANKENBERG Sanierungsgebiet III "Bahnhofstraße"

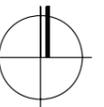
Karte 1 Untersuchungsgebiet und Teilbereiche



--- Grenze des Untersuchungsgebietes

■ Gewässer

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



NH ProjektStadt EINE MARKE DER UNTERNEHMENSGRUPPE
NASSAUISCHE HEIMSTÄTTE | WOHNSTADT

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

Teil 1: Grundlagen

1.1 Historische Entwicklung der Stadt und des Untersuchungsgebietes

Frankenberg wurde 1233/34 vom Landgrafen von Thüringen am Schnittpunkt bedeutender Handels- und Heerstraßen gegründet. Auf der Höhe eines Berges entstand eine Burg, die das mittlere Edertal beherrschte. Die Altstadt entstand hinter der Burg auf dem Rücken des Berges. Historisch war Frankenberg seit je her eine Doppelstadt, bestehend aus der Altstadt auf der Höhe des Berges und der 1335 gegründeten Neustadt an seinem Fuße. Die Neustadt entstand bandförmig entlang der Bremer Straße, die als Handelsweg Frankfurt und Bremen verband. Bereits zur Zeit der Gründung der Neustadt bestand außerhalb der Stadtmauer in städtebaulich isolierter Lage das 1245 bis 1248 errichtete Zisterzienserkloster St. Georgenberg. Diese Insellage blieb dem Kloster – jetzt umschlossen von überdimensionierten Straßen – bis in die heutige Zeit erhalten.

Ende des 19. bzw. Anfang des 20. Jahrhunderts dehnte sich die Stadt unter anderem als Folge der Errichtung des Bahnhofes westlich entlang der Bahnhofstraße über den Bereich der Stadtmauer aus.

Im zweiten Weltkrieg blieb Frankenberg von gravierenden Zerstörungen verschont. Nach Ende des Krieges nahm die Bevölkerungszahl durch die Aufnahme von Flüchtlingen und Vertriebenen sprunghaft zu. Der starke Bevölkerungsanstieg löste einen entsprechenden Wohnungsbedarf aus, der durch sternförmige Siedlungserweiterungen um die Altstadt gedeckt wurde.

1966 – 1978 erfolgte eine umfassende Altstadtsanierung, in deren Verlauf zahlreiche kleinere Wohnhäuser sowie Scheunen, Ställe und Schuppen abgerissen und durch größere Gebäude mit Wohnungen und Geschäftsräumen ersetzt wurden.

Im Rahmen der Errichtung der kleinen Ortsumgehung über die B 252 (1969 - 1972) und ihres Verlaufs als Uferstraße im Stadtgebiet wurde der durch die Neustadt führende Bachlauf der Nemphe zum Teil umgeleitet und verrohrt.

Im Zuge des wirtschaftlichen Strukturwandels, der Erschließung neuer Gewerbegebiete außerhalb der Stadt und des teilweisen Rückzuges der Bahn fielen große Teile ehemals gewerblich genutzter Flächen im Westen des Untersuchungsgebietes brach.

Die bis zum Bau der Umgehungsstraße sehr hohe Verkehrsbelastung im Untersuchungsgebiet führte dazu, dass die Attraktivität der Bebauung entlang der Hauptverkehrsstraßen für Wohnnutzungen, aber auch für Handels- und Dienstleistungsnutzungen schwand. Die in Folge ausbleibende Modernisierung des baulichen Bestandes führte zu seinem qualitativen Absinken. Leer stehende Objekte ließen und lassen sich nur schwer weitervermieten. Der Leerstand im Gebiet nahm zu. Eine hohe Fluktuation der gewerblichen Nutzungen trug zu seinem weiteren wirtschaftlichen und qualitativen Absinken bei.

Heute präsentiert sich das Gebiet als diffuse Gemengelage aus Brachen, teilweise geringwertigen Handels- und Gewerbenutzungen, überdimensionierten Verkehrsflächen und vereinzelt Wohnbereichen. Inmitten dieses Konglomerates liegt das städtebaulich herausragende Kloster, das damit seine Bedeutung als identitätsprägender Anziehungspunkt für Bewohner und Besucher nicht entfalten kann.

1.2 Frankenberg in der Region

Lage im Raum

Das Mittelzentrum Frankenberg an der Eder liegt im Süden des nordwesthessischen Landkreises Waldeck-Frankenberg in einer walddreichen Mittelgebirgslandschaft. Westlich der Stadt erstrecken sich die Ausläufer des Rothargebirges, im Süden der Burgwald und nordöstlich der Nationalpark Kellerwald-Edersee. Nördlich von Frankenberg liegt das Waldecker Upland, in nordöstlicher Rich-

tung, circa 20 km von Frankenberg entfernt, der Edersee.

Die nächstgelegenen Mittelzentren sind Allendorf (12 km), Battenberg (14 km), Biedenkopf (31 km) und Bad Wildungen (32 km). Vom Oberzentrum Marburg ist Frankenberg 40 km entfernt.

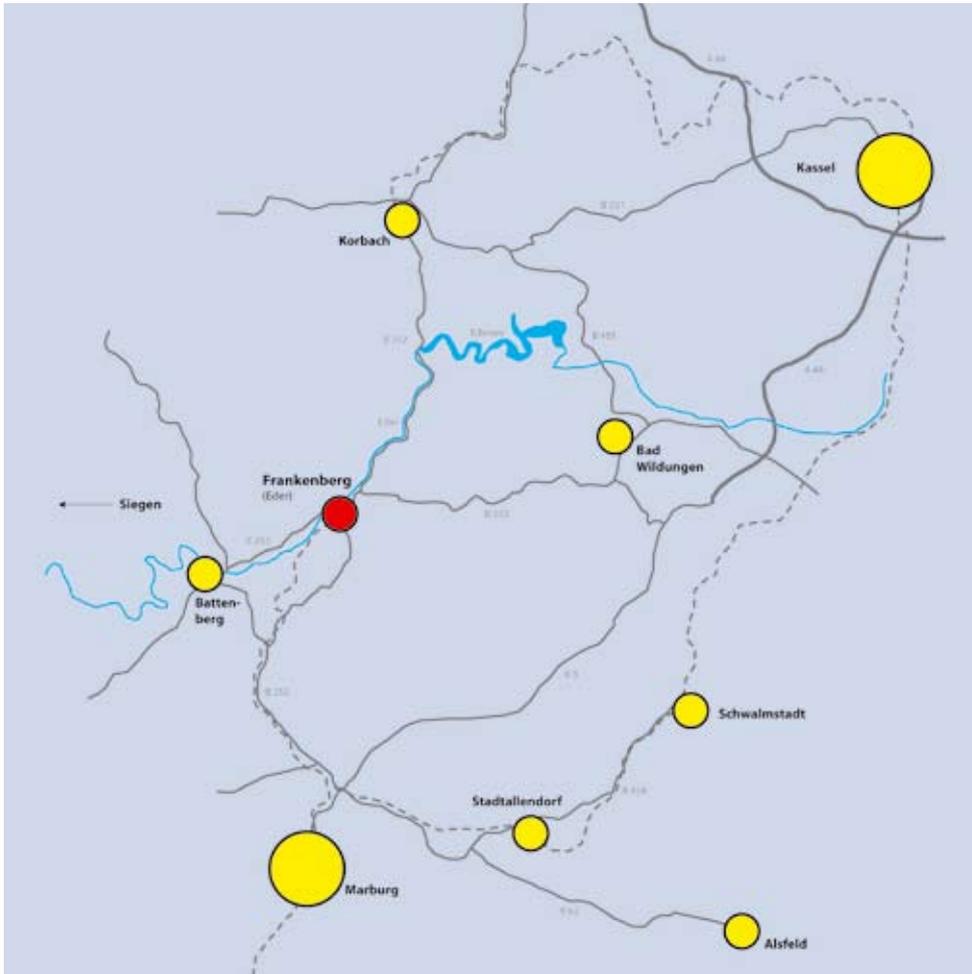


Abbildung 1: Lage im Raum

Verkehrsanbindung

An das überörtliche Verkehrsnetz ist Frankenberg durch die Bundesstraßen B 253 und B 252 angebunden. Eine direkte Anbindung an das überregionale Autobahnnetz besteht nicht. Die nächstgelegenen Autobahnanschlussstellen sind 45 km (A49, AS Fritzlar), 60 km (A45, AS Dillenburg) und 70 km (A5, AS Alsfeld) entfernt.

Die Erschließung durch den Schienenpersonennahverkehr ist über eine Regionalbahnstrecke nach Marburg gewährleistet. Die Stilllegung des von Frankenberg in Richtung Korbach weiterführenden Abschnittes dieser Strecke schneidet die Stadt auf der Schiene von den nördlich gelegenen Erholungsgebieten ab.

Aufgrund der naturräumlich attraktiven Lage verfügt Frankenberg über touristisches Entwicklungspotenzial. Dieses kann jedoch aufgrund fehlender Angebotsbausteine nicht umfassend ausgenutzt werden.

Die abseitige Lage zu den überregionalen Verkehrsachsen hat der Stadt in der Vergangenheit durchaus zum Vorteil gereicht. Handels- und Dienstleistungsangebote sowie die gewerbliche Wirtschaft konnten sich aufgrund der eingeschränkten verkehrlichen Anbindung und des dadurch erschwerten Abflusses von Kaufkraft in größere Zentren gut entwickeln. Im Zuge von Konzentra-

tionsprozessen und in Zeiten des Internets sind jedoch gerade Dienstleistungseinrichtungen in das nächstgelegene Oberzentrum Marburg abgewandert. Die Bedienung des Frankenger Raumes geschieht zunehmend von dort aus. In der Stadt trägt das unter anderem zur Zunahme des Leerstandes bei.

- > Im Zuge der Sanierung käme es darauf an, die baulichen und funktionalen Rahmenbedingungen der Firmen im Untersuchungsgebiet zu verbessern. Dadurch kann sowohl ein Beitrag zur wirtschaftlichen Stabilisierung des Gebietes als auch der Stadt geleistet werden.
- > Zur Ausnutzung des touristischen Entwicklungspotenzials ist im Rahmen der Sanierung die Etablierung fehlender Angebote oder die Modernisierung der vorhandenen Angebote zu unterstützen.

1.3 Die demografische Situation Frankenger

1.3.1 Einwohnerentwicklung

Sowohl die Gesamtstadt als auch die Kernstadt konnten in den vergangenen Jahren – entgegen der Entwicklung vergleichbarer Städte – einen kontinuierlichen Einwohnerzuwachs verzeichnen. Aufgrund der negativen natürlichen Bevölkerungsentwicklung beruhte dieser Zuwachs aber allein auf Zuwanderungen.

Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels wird für die Zukunft – abhängig von den prognostizierten Wanderungsgewinnen – eine eher verhaltene bis stagnierende Entwicklung der Einwohnerzahl angenommen. Der Entwurf zum Regionalplan Nordhessen 2006 prognostiziert einen leichten Zuwachs bis 2020 um ca. 3 %. Die BertelsmannStiftung dagegen geht von einem marginalen Rückgang um 0,4 % bis 2020 aus. Damit verläuft die Einwohnerentwicklung der Stadt erheblich positiver als die des Landkreises.

In der Fachöffentlichkeit mehren sich jedoch Stimmen, die sämtliche aktuelle Prognosen aufgrund falsch gewählter Ausgangsdaten für zu optimistisch erachten. Demnach sollte bereits heute sogar die ungünstigste Variante als optimistische Annahme verstanden werden.

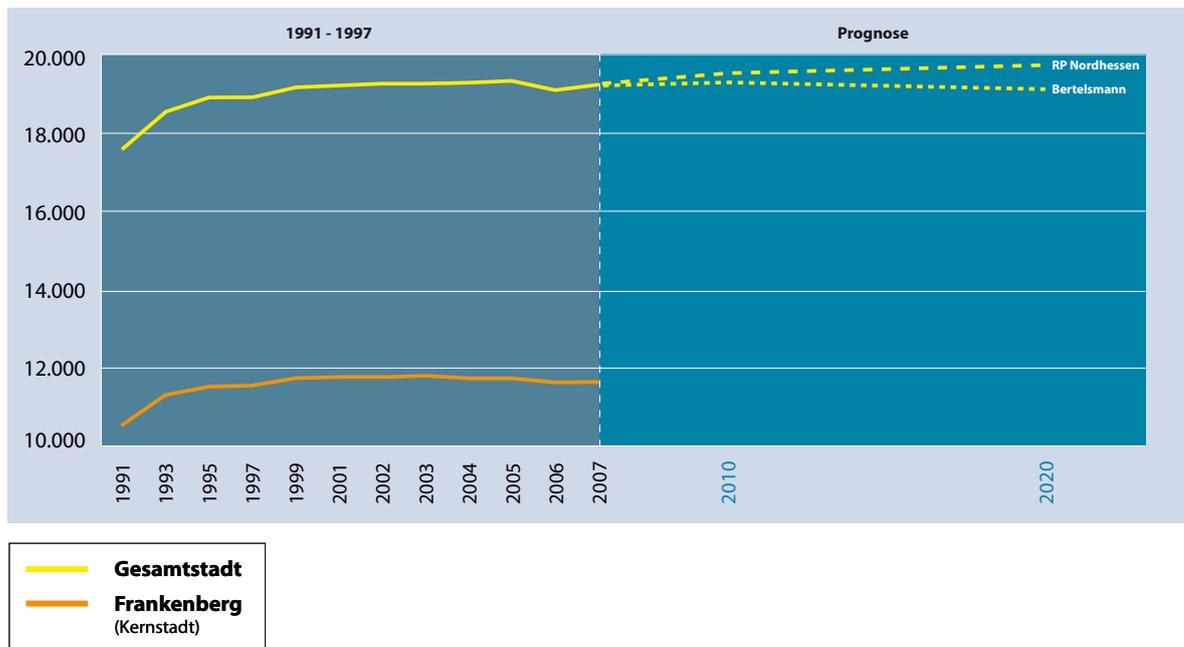


Abbildung 2: Bevölkerungsentwicklung Frankenger (Gesamtstadt und Kernstadt) zwischen 1991 und 2007 sowie Prognose der Bevölkerungsentwicklung bis 2020 (Quelle: Angaben der Stadt Frankenger, Hessisches Statistisches Landesamt, Statistische Berichte, Ausgabe 2003; Entwurf Regionalplan Nordhessen 2006; Wegweiser Demografie, BertelsmannStiftung, 2007)

1.3.2 Entwicklung der Altersstruktur

Entsprechend den allgemeinen Trends der Bevölkerungsentwicklung haben sich auch in Frankenberg in den vergangenen Jahren Verschiebungen im Altersaufbau der Bevölkerung vollzogen. Der Anteil von unter 6-Jährigen sank von ca. 7 % im Jahr 1993 auf ca. 6 % im Jahr 2005 ab. Im selben Zeitraum stieg der Anteil über 65-Jähriger von ca. 16 % (1993) auf ca. 19 % (2005). In den Altersgruppen 6 – 15 und 15 – 65 Jahre haben sich seit 1993 keine signifikanten Verschiebungen ergeben. In diesem Zeitraum sind somit in Frankenberg – im Gegensatz zu ähnlich strukturierten Städten in anderen Landesteilen – noch keine überproportionalen Überalterungserscheinungen eingetreten.

Der deutschlandweiten Entwicklung folgend werden jedoch auch in Frankenberg zukünftig die Veränderungen im Altersaufbau an Deutlichkeit zunehmen und sich nach 2020 noch weiter verschärfen. Im Rahmen der Sanierung ist dies zu berücksichtigen.

1.3.3 Bevölkerungswanderung

Frankenberg hat in den letzten Jahren kontinuierlich Wanderungsgewinne zu verzeichnen; die Zahl der Zuwanderer lag höher als die der Weggezogenen. Diesem Wanderungssaldo hat die Stadt ihre bisher positive Bevölkerungsentwicklung zu verdanken.

Die Regionalplanung prognostiziert für Frankenberg auch weiterhin Wanderungsgewinne, die zu dem prognostizierten Einwohnerzuwachs (siehe oben) führen sollen. Nach Einschätzung der BertelsmannStiftung hingegen können die ebenfalls prognostizierten Wanderungsgewinne die negative natürliche Bevölkerungsentwicklung nicht gänzlich ausgleichen. Im Ergebnis wird ein leichter Einwohnerrückgang bis 2020 erwartet (siehe oben).

- > In der vergleichsweise günstigen Einwohnerprognose sowie der Einschätzung eines auch weiterhin positiven Wanderungssaldos weist Frankenberg einen deutlichen Entwicklungsvorteil gegenüber anderen Städten auf. Daraus können sich bei entsprechender Gestaltung der baulichen Rahmenbedingungen durch die Sanierung Impulse für die strukturelle und wirtschaftliche Aufwertung des Sanierungsgebietes ergeben.
- > Die altersstrukturellen Verschiebungen werden sich nicht nur auf die soziale Infrastruktur auswirken, sondern sich vor allem in einem Wandel der Lebens- und Umweltbedürfnisse der Gesellschaft ausdrücken. Veränderungen im Einkaufs- und Mobilitätsverhalten seien hier mit Bezug zur Situation des Untersuchungsgebietes besonders hervorgehoben.

1.4 Wirtschaft und Tourismus in Frankenberg

1.4.1 Wirtschaftsstruktur und gewerbliche Schwerpunkte

Rund 6 000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte arbeiten in Frankenberg.

Ein technologischer Schwerpunkt liegt im Bereich der Kunststofftechnik und der Kunststoffverarbeitung. Weitere wichtige Wirtschaftsbereiche sind die Herstellung von Fertighäusern und der Maschinenbau. Darüber hinaus ist die berühmte Möbelfirma Thonet in Frankenberg ansässig. Größter Arbeitgeber der Stadt ist das Kreiskrankenhaus. Viele Arbeitnehmer Frankenbergs finden jedoch auch bei der Firma Viessmann in Allendorf / Eder Beschäftigung. Diese Firma ist der größte Arbeitgeber im Landkreis Waldeck-Frankenberg.

Die wirtschaftliche Stärke der Stadt beruht auf einer breiten Basis klein- und mittelständischer Unternehmen. 95 % der Betriebe haben unter 20 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte. Circa 1 % der Betriebe beschäftigen über 100 Arbeiter und Angestellte.

Gemessen am Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten ist das produzierende Gewerbe der stärkste Wirtschaftsbereich. Circa 40 % der Beschäftigten sind in diesem Bereich tätig. Damit liegt die Stadt unter dem Wert des Landkreises, aber über dem des Landes.

Betrachtet nach Wirtschaftssektoren ist der tertiäre Sektor (Dienstleistungen, Handel, Gastgewerbe und Verkehr) mit circa 60 % dominierend. Dieses Verhältnis zwischen sekundärem (produzierendem Gewerbe) und tertiärem Sektor entspricht dem allgemeinen Trend der wirtschaftlichen Bedeutungsverschiebung hin zum tertiären Sektor. Mit einem durchschnittlichen Arbeitnehmeranteil von 60 % liegt die Stadt Frankenberg hier zwar über dem Landkreisdurchschnitt – ein Indiz für ihre wirtschaftliche Stärke – aber deutlich unter dem Wert des Landes Hessen.

Die Landwirtschaft besitzt als Wirtschaftsfaktor nur eine untergeordnete und weiter sinkende Bedeutung.

Tabelle 2 im Anhang stellt den Anteil sozialversicherungspflichtig Beschäftigter nach Wirtschaftsbe-
reichen und –sektoren dar.

1.4.2 Tourismus als Wirtschaftsfaktor

Frankenberg hat in den letzten Jahren eine positive touristische Entwicklung erfahren, die sich in der steigenden Zahl von Betten, Ankünften und Übernachtungen und der damit steigenden Tourismusintensität (Übernachtungen pro 1 000 EW) widerspiegeln (siehe Tab. 3 im Anhang).

Dennoch ist der Tourismus angesichts der vorhandenen Potenziale (z.B. Kloster, Altstadt, Liebfrauenkirche, Thonet-Museum, naturräumliche Lage) als deutlich entwicklungsfähiger Wirtschaftsbereich anzusehen.

Im Vergleich der Kommunen des Landkreises Waldeck-Frankenberg (siehe Tab. 4 im Anhang) gehörte Frankenberg im Jahr 2005 mit einer Tourismusintensität von 1 749 Übernachtungen pro 1 000 EW zu den schwächer frequentierten Kommunen. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass sich im Landkreis außerordentlich starke touristische Zentren (z. B. Bad Wildungen und Willingen, Hessens tourismusintensivste Kommune) konzentrieren.

Um den von der Stadt beabsichtigten Ausbau von Wander-, Fahrrad-, Motorrad- und Kulturtourismus erfolgreich voranzutreiben, sind die aus Sicht der Stadt bestehenden Defizite in der touristischen Infrastrukturausstattung abzubauen. Hierzu zählt insbesondere das quantitativ und teilweise auch qualitativ eingeschränkte Bettenangebot. Im mittleren und unteren Preissegment fehlen Angebote. Darüber hinaus entspricht das über private Pensionen abgedeckte Bettenangebot häufig nicht den Anforderungen an zeitgemäße Ausstattung und Gestaltung. Des Weiteren fehlen in Frankenberg touristische Angebote, die bei Schlechtwetter genutzt werden können.

1.4.3 Arbeitsmarktsituation

Die Arbeitslosenquote im Geschäftsbereich Frankenberg der Agentur für Arbeit lag im Oktober 2002 mit 6,2 % unter der Quote des Landes von 6,8 %.

Die Stadt Frankenberg verzeichnete über die letzten Jahre hinweg einen Auspendlerüberschuss, hauptsächlich nach Allendorf / Eder (Standort der Fa. Viessmann). Dieser Überschuss hat seit 2000 erheblich abgenommen. Gründe dafür liegen in einem größeren Stellenabbau der Fa. Viessmann im Jahr 2001 – der durch positive Arbeitsplatzentwicklungen in Frankenberg aufgefangen wurde – und in Veränderungen in der statistischen Erfassung von Beschäftigten des Handels und des Gastgewerbes. Wies die Stadt im Jahr 2000 noch einen Auspendlerüberschuss von circa 500 Arbeitskräften auf, ist das Verhältnis im Jahr 2006 faktisch ausgeglichen (4 Auspendler).

Tabelle 5 im Anhang stellt die Entwicklung der Pendlersalden zwischen 2000 und 2006 dar.

- > Der unterdurchschnittliche Anteil Frankenbergs im tertiären Sektor weist auf bestehende Entwicklungspotenziale hin. Durch wirtschaftsfördernde Maßnahmen und den Einsatz von Sanierungsmitteln kann daraus für das Sanierungsgebiet eine Flächennachfrage generiert werden.
- > Angesichts der vorhandenen touristischen Potenziale bei gleichzeitig starker Konkurrenz sind zur Steigerung der touristischen Bedeutung Frankenbergs gezielte Maßnahmen erforderlich, die die besonderen Qualitäten der Stadt im Bereich des Städtetourismus herausstellen. Der Abbau des bestehenden Defizits im Übernachtungsbereich und an ergänzenden touristischen Einrichtungen kann durch den Einsatz von Sanierungsmitteln unterstützt werden. Gleichfalls ist zu prüfen, inwiefern die fehlenden touristischen Angebote im Rahmen der Neustrukturierung potenzieller Entwicklungsflächen im Untersuchungsgebiet geschaffen werden können.

1.5 Aussagen und Zielvorstellungen vorhandener formeller und informeller Planungen

1.5.1 Formelle Planungen

1.5.1.1 Aussagen des Regionalplans Nordhessen 2000 und des Entwurfs zum Regionalplan Nordhessen 2006

Im Folgenden werden neben den Aussagen des aktuell noch gültigen Regionalplans Nordhessen 2000 (RPN 2000) auch die Aussagen des kurz vor seiner Verabschiedung stehenden Entwurfs des Regionalplans Nordhessen 2006 (RPN 2006) berücksichtigt.

Zentralörtliche Einstufung und Versorgungsbereiche

Der Regionalplan Nordhessen 2000 und der Entwurf zum Regionalplan 2006 ordnen Frankenberg als Mittelzentrum im ländlichen Raum ein.

Für die Kommunen Frankenau, Burgwald und Rosenthal sichert die Stadt die Grundversorgung mit Waren und Dienstleistungen (Grundversorgungsbereich). Zusätzlich gewährleistet Frankenberg für die Kommunen Haina (Kloster) und Gemünden die Versorgung mit Waren des gehobenen Bedarfs (Mittelbereich). Insgesamt versorgt die Stadt zusätzlich zu ihren eigenen Einwohnern ein Gebiet von weiteren 38 000 Einwohnern.

Siedlungsflächenentwicklung

Nach RPN 2000 und Entwurf zum RPN 2006 sind Mittelzentren generell als Wohnsiedlungsschwerpunkte anzusehen. In Frankenberg fallen ergänzend zur Kernstadt gemäß RPN 2000 auch die Ortsteile Schreufa, Röddenau und Viermünden unter diese Einstufung. Der Entwurf zum RPN 2006 stuft Frankenberg als „Wohnsiedlungsschwerpunkt in mehreren Stadt- / Ortsteilen“ ein. Die Stadtteile Schreufa und Röddenau werden als den zentralen Ort ergänzende Wohnsiedlungsschwerpunkte mit Vorrangflächen Siedlung Planung ausgewiesen.

Bescheinigte der RPN 2000 der Stadt Frankenberg noch einen maximalen Brutto-Wohnsiedlungsflächenbedarf von 102 ha zwischen 1998 und 2010, hat der Entwurf zum RPN 2006 aufgrund der veränderten demografischen Grundlagendaten diesen Wert für den Zeitraum zwischen 2002 und 2020 auf 61 ha zurück genommen. Der anzunehmende Gesamtwohnungsbedarf wurde von 1 930 Wohnungen zwischen 1998 und 2010 (RPN 2000) auf 1 205 Wohnungen zwischen 2002 und 2020 (Entwurf zum RPN 2006) reduziert.

Wirtschaft, Industrie und Gewerbe

Der RPN 2000 und der Entwurf zum RPN 2006 weisen neben dem Mittelzentrum Frankenberg die südlich angrenzende Gemeinde Burgwald, OT Bottendorf als gewerblichen Schwerpunkt aus. Aufgrund günstiger Bedingungen soll sich die gewerbliche Entwicklung vorrangig auf diese Schwerpunkte konzentrieren.

Als gewerbliche Entwicklungsflächen stellt der RPN 2000 in Frankenberg noch eine Fläche im Westen der Kernstadt, nördlich angrenzend an das bestehende Gewerbegebiet, und eine Fläche im Ortsteil Röddenau dar. Der Entwurf zum RPN 2006 dagegen hat diese Darstellungen zurückgenommen und weist nur noch eine – im Vergleich zum RPN 2000 erheblich kleinere – Fläche im Ortsteil Röddenau aus. Unbeschadet dieser Flächendarstellungen können Kommunen im Rahmen der Eigenentwicklung Gewerbeflächen unter 5 ha ohne Abweichungsverfahren ausweisen.

Die wirtschaftliche Entwicklung Frankenbergs kann durch verschiedene Förderprogramme unterstützt werden. Insbesondere können im Zeitraum 2007 – 2013 europäische Fördermittel aus dem EFRE-Fond „Verbesserung der regionalen Wettbewerbsfähigkeit“ (RWB-EFRE) zum Einsatz kommen. Eine Aufstockung dieser Hilfen mit Mitteln der Bund-Länder-Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wettbewerbsfähigkeit“ ist nicht möglich, da Frankenberg nicht zur Förderkulisse zählt.

Einkaufszentren, Verbrauchermärkte und andere großflächige Einzelhandelsbetriebe

Einkaufszentren, Verbrauchermärkte und andere großflächige Einzelhandelsbetriebe sind nach RPN 2000 und RPN 2006 in Mittelzentren wie Frankenberg zulässig. Sie sind unter Berücksichtigung ihrer Auswirkungen auf die siedlungsstrukturelle Entwicklung und Ordnung in das Siedlungsgebiet zu integrieren. Ferner dürfen die Versorgungsstruktur im Siedlungsbereich des Ortes oder in benachbarten Ortsteilen, insbesondere die wohnungsnaher Versorgung der nicht-motorisierten Bevölkerung mit Gütern des kurzfristigen Bedarfs, nicht gefährden. Bei der geplanten Errichtung und Erweiterung großflächiger Einzelhandelsvorhaben außerhalb der Innenstadtbereiche sind innenstadtrelevante Sortimente auszuschließen.

Städtebau und Denkmalpflege

Der RPN 2000 setzt folgende Ziele mit Relevanz für das Sanierungsgebiet:

Die städtebaulichen Strukturen sind an die Bedürfnisse von Frauen anzupassen und haben den Belangen von Älteren, mobilitätsbehinderten Personen und Personen ohne Pkw-Verfügbarkeit Rechnung zu tragen. Eine durch städtebauliche Strukturen bedingte Ausgrenzung Behinderter ist durch eine barrierefreie Umfeldgestaltung zu vermeiden.

Bei der Anbindung von Gewerbegebieten soll die Mischung von Funktionen angestrebt werden, um kurze Wege und eine größere Benutzerfrequenz zu allen Tageszeiten zu erreichen. Von der Wiedernutzung alter Gewerbeflächen nach Ausschluss von Altlasten soll verstärkt Gebrauch gemacht werden.

Der Entwurf zum RPN 2006 kennt keine entsprechenden Zielsetzungen.

Sowohl nach RPN 2000 als auch nach dem Entwurf zum RPN 2006 ist die Beeinträchtigung von Kulturdenkmälern nur gestattet, wenn anderes öffentliches Interesse gegenüber dem Interesse am Erhalt überwiegt. Muss ein Denkmal aufgrund anderer überwiegender öffentlicher Interessen ganz oder teilweise zerstört werden, ist die vorherige Erforschung und Dokumentation zu gewährleisten.

Tourismus

Der Tourismus in der Planungsregion Nordhessen ist dem Regionalplan Nordhessen 2000 zufolge als wichtiger regionaler Wirtschafts- und Einkommensfaktor zu sichern und auszubauen. Das vor-

handene Potenzial wird dem Entwurf zum RPN 2006 zufolge bislang nicht ausgeschöpft.

Die für den Tourismus erforderliche Mobilität der Besucher muss gesichert werden. Sie ist auf Bereiche und Verkehrsmittel zu lenken, die den Menschen und die Natur möglichst wenig belasten. Um Verlagerungen zu ermöglichen, sollten Tourismuseinrichtungen und –gebiete über eine attraktive öffentliche Verkehrsverbindung zum Fernverkehr verfügen.

Die Lage der Planungsregion bietet günstige Voraussetzungen für die touristischen Sektoren „Schulungen“, „Tagungen“ und „Kongresse“. Hierfür sollen in allen Teilen der Planungsregion und angepasst an die jeweiligen Standortbedingungen besondere Angebote gefördert werden. Der Städtetourismus soll gefördert werden.

Straßenverkehr

Der RPN 2000 misst dem Ausbau der B 253 zwischen Frankenberg, Biedenkopf und Siegen mit Ortsumgehungen eine besondere raumordnerische und entwicklungsplanerische Dringlichkeit bei. Die mit hoher Priorität eingestufte Ortsumgehung Frankenberg wurde inzwischen gebaut und 2006 dem Verkehr übergeben. Der Entwurf zum RPN 2006 misst in Folge dessen dem weiteren Ausbau der B 253 keine besondere raumordnerische und entwicklungsplanerische Dringlichkeit mehr bei.

Der Bau der Ortsumgehung des Stadtteils Geismar wird sowohl im RPN 2000 als auch im Entwurf zum RPN 2006 der Straßenplanungskategorie II zugeordnet. Hier ist noch eine landesplanerische Prüfung erforderlich, die insbesondere die Prüfung der Raumverträglichkeit von Trassenvarianten einschließt.

Weitere Straßenplanungen mit direktem Bezug zum Stadtgebiet Frankenberg sind im RPN 2000 und 2006 nicht verzeichnet.

- > Die regionalplanerischen Maßgaben zur Ansiedlung großflächiger Einzelhandelsbetriebe wurden im Zusammenhang mit einem bestehenden Ansiedlungsvorhaben im Vorfeld der Vorbereitenden Untersuchung bereits detailliert untersucht. Die regionalplanerische Genehmigung des Vorhabens liegt vor (siehe Kap. 1.5.2.2).
- > Die Option zur Ausweisung gewerblicher Flächen ohne regionalplanerisches Abweichungsverfahren ermöglicht die flexible Entwicklung von Gewerbeflächen an geeigneten Standorten im Untersuchungsgebiet. Das aktuell erarbeitete Standortkonzept der Stadt Frankenberg findet dafür Eingang in die Maßnahmenkonzeption des zu erarbeitenden Sanierungsrahmenplanes (siehe dazu auch Kap. 1.5.2.3).
- > Der prognostizierte Wohnsiedlungsflächenbedarf bis 2020 bietet bei entsprechender Nachfrage die regionalplanerische Grundlage für Wohnbaunachverdichtungen im Untersuchungsgebiet. Die dafür erforderlichen baulichen und strukturellen Rahmenbedingungen können durch die Sanierung geschaffen werden.

1.5.1.2 Aussagen des Flächennutzungsplans

Der mit Verfügung vom 02.07.1981 rechtsgültige Flächennutzungsplan der Stadt Frankenberg weist das Untersuchungsgebiet als Gewerbe-, Misch- und Wohngebiet aus. Der als Mischgebiet ausgewiesene Bereich umfasst die gesamte Altstadt sowie den Bereich zwischen Röddenauer Straße, Bahnhofstraße und Uferstraße. Darüber hinaus ist die schmale Baufläche zwischen Bahnhofstraße und Marburger Straße als Mischgebiet festgesetzt. Der Bereich südlich der Bahnhofstraße ist als Wohnbaufläche ausgewiesen. Die Festsetzung als gewerbliche Baufläche gilt für den Bereich zwischen der nördlichen Seite der Bahnanlagen, der Röddenauer Straße und der Straße „Auf den Weiden“. Im Westen begrenzt der Auenbereich der Nemphe das beschriebene Gewebegebiet.

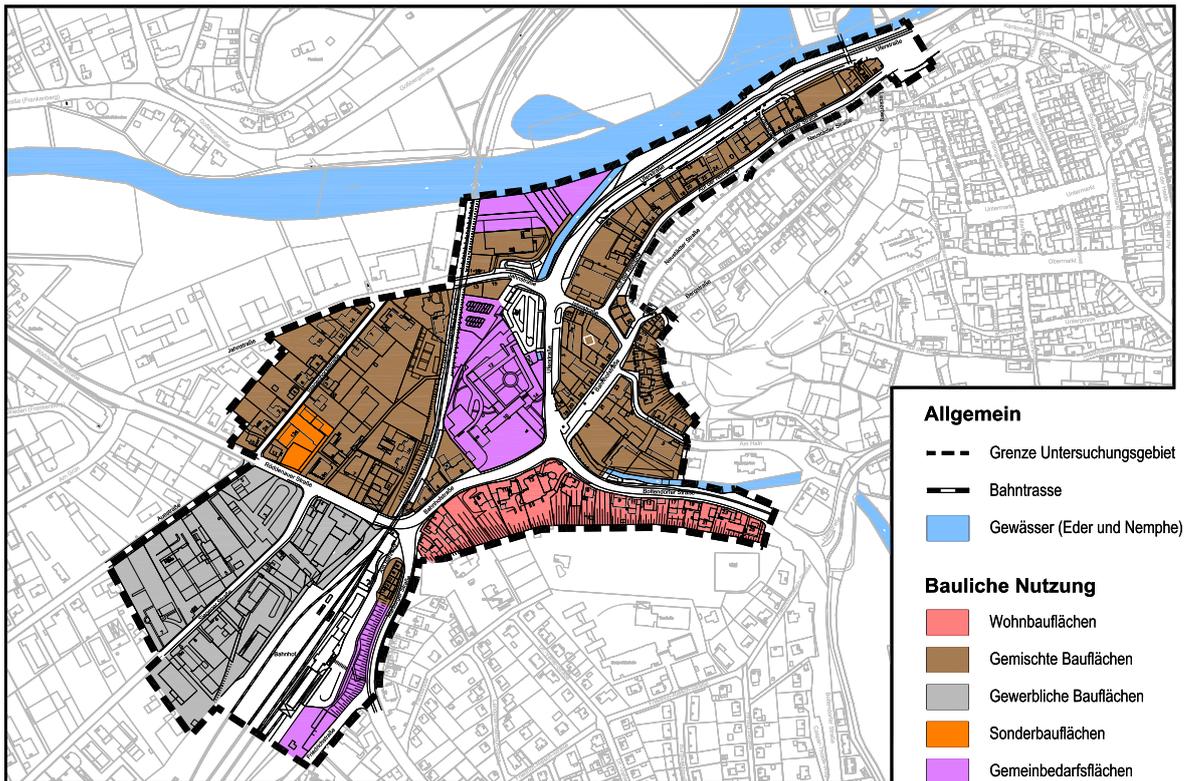


Abbildung 3: Auszug aus dem Flächennutzungsplan der Stadt Frankenberg; Darstellung in Anlehnung an die genehmigte Planfassung (Quelle: Stadt Frankenberg)

1.5.1.3 Aussagen rechtskräftiger Bebauungspläne

Für den Bereich des Untersuchungsgebietes existieren sechs Bebauungspläne.

Der Bebauungsplan Nr. 6a für den Bereich der Bremer Straße von 1987 überplant den Bereich zwischen dem Abzweig der Bremer Straße von der Neustädter Straße und dem Abzweig der Kanton-Brou-Straße von der Uferstraße. Die Festsetzung der Bebauung im Untersuchungsgebiet als Mischgebiet entspricht den Zielen der Rahmenplanung; die festgesetzten Baufenster dagegen nicht. Zur Umsetzung der Sanierungsziele bedürfte der Plan einer Änderung.

Der Bebauungsplan Nr. 6b „Auf der Nemphe – Jahnstraße“ aus dem Jahr 1991 weist die vorhandene Bebauung zwischen Uferstraße und Bahnhofstraße / Neustädter Straße als Mischgebiet aus. Das Grundstück an der Nemphe ist als Sonderbaufläche dargestellt. Diese Baugebietsausweisung entspricht den Zielen der Rahmenplanung. Die, mit Ausnahme des Sparkassengrundstücks, festgesetzte geschlossene Bauweise entspricht nicht der geplanten Baustruktur und bedürfte zur Erreichung der Sanierungsziele der Aufhebung. Ebenso müssten die Baufenster an die vorgesehene Baustruktur angepasst werden. Der Plan weist darauf hin, dass Baumaßnahmen bis 60 m Abstand vom vorhandenen Bahnkörper nur mit Genehmigung der Bundesbahndirektion Kassel zulässig sind. Das betrifft die Garagen und die Parkplatzanlage am Kloster sowie das nördlich der Jahnstraße liegende Sonder- und Mischgebiet.

Der Bebauungsplan Nr.6b setzt als Ausgleichs- und Ersatzmaßnahme für Eingriffe auf den Flurstücken 30 und 31 der Flur 58, Gemarkung Frankenberg (Grundstücke auf der nördlichen Seite der östlichen Bahnhofstraße an der Kreuzung Bahnhofstraße/Uferstraße) den Mündungsbereich von Nemphe und Eder sowie den Uferbereich unterhalb der Uferstraße als öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Parkanlage“ fest. Auf diesen Flächen sind die Ausgleichsmaßnahme „Baumpflanzung“ und die Ersatzmaßnahme „Mündungsbereich Nemphe/Eder“ umzusetzen. Darüber Hinaus werden Festsetzungen zum Erhalt der vorhandenen Bäume getroffen. Falls durch die Erhaltung dieser Bäume die Durchführung zulässiger Bauvorhaben erschwert wird, sind Ausnahmen

zulässig, wenn an anderer Stelle des Grundstücks eine angemessene Ersatzpflanzung erfolgt. Die Festsetzungen stehen der vorgesehenen Aufwertung des Ederufers nicht grundsätzlich entgegen

Der Bebauungsplan Nr. 7 für das Gebiet Hünsterz tangiert das Untersuchungsgebiet lediglich. Die Festsetzung eines allgemeinen Wohngebietes entspricht den Zielen der Rahmenplanung.

Der Bebauungsplan Nr. 8 „In der Ringaue“ aus dem Jahr 1970 weist das Gebiet westlich der Röddenauer Straße als Gewerbegebiet aus. Die an diesem Standort geplante Eder-Galerie als großflächige Einzelhandelseinrichtung wäre demnach nicht zulässig. Zur Steuerung der Einzelhandelsentwicklung hat die Stadt am 25. August 2008 die Änderung des Bebauungsplanes bekannt gemacht. Der Plan weist darauf hin, dass alle Grundstücke in seinem Geltungsbereich bei starkem Hochwasser überflutet werden, sofern sie nicht aufgeschüttet sind.

Der Bebauungsplan Nr.11 „Auf der Hute“ aus dem Jahr 1978 überplant den Bereich zwischen Röddenauer Straße, Bahnhofstraße, Kloster und Eder. Das Gebiet wird als Mischgebiet festgesetzt. Diese Ausweisung würde der geplanten Wohnbebauung südöstlich der Stapenhorststraße grundsätzlich nicht im Wege stehen. Gegebenenfalls könnte jedoch die teilweise Änderung in ein allgemeines Wohngebiet sinnvoll sein. Zur Erschließung dieser Fläche ist bereits eine Verkehrsfläche festgesetzt. Der Plan weist darauf hin, dass alle Grundstücke in seinem Geltungsbereich bei starkem Hochwasser überflutet werden, sofern sie nicht aufgeschüttet sind oder werden. Die Planzeichnung stellt die amtliche Hochwassergrenze jedoch zwischen der Kreuzung Jahnstraße / Bahndamm und Einmündung Röddenauer Straße / Jahnstraße dar. Baumaßnahmen im 60 m Abstand vom vorhandenen Bahnkörper sind nur mit Genehmigung der Bundesbahndirektion Kassel zulässig. Das betrifft Teile der Klosteranlage, die Bebauung entlang der Bahnhofstraße sowie alle westlich an den Bahnkörper angrenzenden Grundstücke.

Der Bebauungsplan Nr. 15 „Am Hain – Linnertor“ überplant die im Untersuchungsgebiet liegende Bebauung südlich der Bahnhofstraße und der Straße Am Hain. Die Geschäftsbebauung an der Bahnhofstraße wird als Mischgebiet, die Wohnbebauung entlang der Hainstraße als Allgemeines Wohngebiet festgesetzt. Die Darstellung entspricht den Zielen der Rahmenplanung.

Außerhalb des Untersuchungsgebietes im südlichen Stadtgebiet bietet die Stadt Baugrundstücke in den Baugebieten Bockental I und II an. Das Baugebiet Bockental I ist bereits fast vollständig vermarktet. Das Baugebiet Bockental II ist dagegen noch überwiegend unbebaut (Stand 2007). Von den 45 vorhandenen sind nach Darstellung der Stadt (siehe Homepage) bisher nur sieben Grundstücke verkauft. Die Grundstücke im Baugebiet Bockental I wurden in der Vergangenheit überwiegend von Russlanddeutschen bebaut, wodurch das gesamte Entwicklungsgebiet in der Wahrnehmung der Frankenger Bevölkerung stigmatisiert ist.

Aufgrund der Nachfrage aus der Stadt Frankenberg gibt es Überlegungen, in den kommenden Jahren weitere Wohnbauflächen in den Ortsteilen Röddenau und Schreufa auszuweisen.

Südlich der Stadt wurde aufgrund nicht mehr verfügbarer gewerblicher Entwicklungsflächen zusammen mit der Gemeinde Burgwald ein interkommunales Gewerbegebiet entwickelt.

Bis auf eine dort angesiedelte Firma ist dieses Gebiet bisher jedoch noch nicht weiter bebaut. Zukünftige Gewerbeansiedlungen sollen nach Aussage der Stadt vorrangig dort stattfinden. Bei Überlegungen zur Aktivierung der innerstädtischen Gewerbeflächenpotenziale ist dies zu berücksichtigen.

- > Die vorhandene Nachfrage nach Bauplätzen innerhalb und außerhalb der Stadt Frankenberg weist darauf hin, dass bei Schaffung entsprechender baulicher Rahmenbedingungen eine Intensivierung der Wohnnutzung als Entwicklungsoption auch für das Untersuchungsgebiet in Betracht kommt.

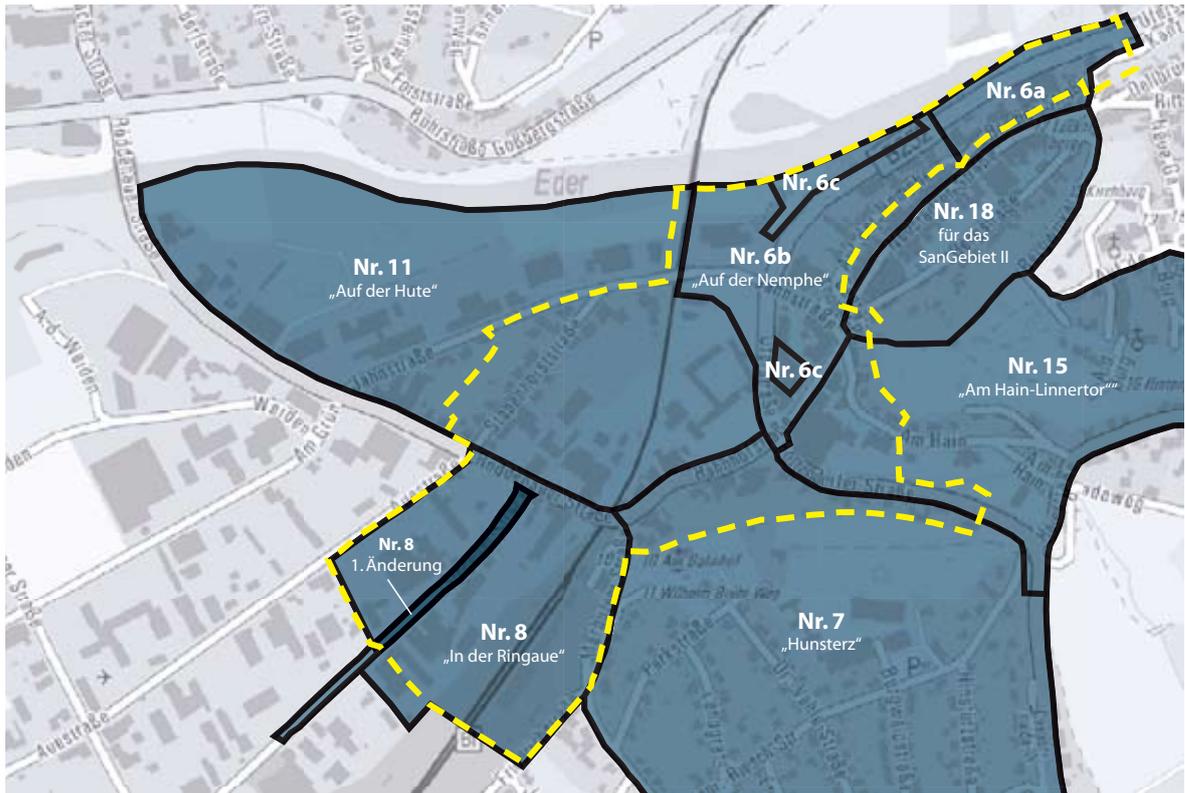


Abbildung 4: Bebauungspläne im Bereich des Untersuchungsgebietes (Quelle: Angaben der Stadt Frankenberg)

1.5.1.4 Nahverkehrsplan des Nordhessischen Verkehrsverbundes NVV und lokaler Nahverkehrsplan für den Landkreis Waldeck-Frankenberg

Der Nahverkehrsplan des Nordhessischen Verkehrsverbundes NVV aus dem Jahr 2000 mit letzter Überarbeitung aus dem Jahr 2001 enthält an relevanten Aussagen für das Sanierungsgebiet die Aufnahme der Bahnstrecke von Korbach über Frankenberg und Ernsthäusen nach Marburg in das regionale Betriebskonzept. Begründet wird die Übernahme mit der Bedeutung der Strecke als überregionale Verbindung aus dem Süden Hessens an die obere Ruhrtalbahn. Bis zur Reaktivierung der Strecke wird als Alternative die Einführung eines RegioBusses auf der Verbindung Frankenberg-Korbach vorgesehen. Diese Buslinie ist inzwischen eingerichtet.

Für das Stadtgebiet Frankenberg werden gute Marktchancen für die Einführung eines Stadtbussystems attestiert. Im Jahr 2001 liefen dafür bereits die Planungen. Inzwischen ist eine Stadtbuslinie installiert (siehe zur Qualität des ÖPNV-Angebotes auch das Kapitel 2.4)

Die für das Untersuchungsgebiet relevanten Aussagen des lokalen Nahverkehrsplans für den Landkreis Waldeck-Frankenberg beschränken sich ebenfalls auf die geplante Einführung eines Stadtbussystems.

- > Die im regionalen Nahverkehrsplan des Nordhessischen Verkehrsverbundes vorgesehene Reaktivierung der Strecke Frankenberg-Korbach ist in den Planungen für zu berücksichtigen.

1.5.2 Informelle Planungen

1.5.2.1 Bisherige Verkehrsgutachten

Aus dem Jahr 1996 stammt die „Verkehrsuntersuchung Frankenberg (Eder) – Verkehrssituation 1995 / 1996 – Verkehrliche Wirkungen von Entlastungsstraßen“ des Büros von Dipl.-Ing. Ulfert Hinz. Das Konzept ist inzwischen durch grundlegende Änderungen der Rahmenbedingungen sowie

aufgrund seines Untersuchungszeitraums veraltet. Seine Aussagen sind daher nicht mehr entwicklungsrelevant.

Im Jahr 2000 beauftragte die Stadt Frankenberg das Ingenieurbüro Jester in Ronneburg mit der Erarbeitung eines „Verkehrsentwicklungskonzeptes für den motorisierten und nicht motorisierten Individualverkehr in der Stadt Frankenberg (Eder)“.

Aufgabenstellung des Konzeptes war es, Maßnahmen zur Lenkung des vorhandenen und zukünftigen Kfz-Verkehrs auf dem bestehenden Straßennetz zu entwickeln. Das Konzept formuliert daraufhin ein differenziertes Maßnahmenbündel, das sich in Maßnahmen vor, parallel zur und nach der Fertigstellung der Südumgehung sowie in davon unabhängige Maßnahmen gliedert.

Als für das Untersuchungsgebiet relevante Maßnahmen vor Fertigstellung der Südumgehung werden die Anlage einer mittleren Spur in der Röddenauer Straße für diverse Abbiegebeziehungen sowie der Bau von Kreisverkehrsplätzen an den innerstädtischen Knotenpunkten vorgeschlagen.

Als parallel zur Fertigstellung der Südumgehung vorgeschlagene Maßnahme ist die Einrichtung einer zielorientierten Verkehrslenkung erwähnenswert.

Nach der Fertigstellung der Südumgehung werden – wieder mit Relevanz für das Untersuchungsgebiet – der Umbau des Knotens Uferstraße / Jahnstraße zu einem Kreisverkehr, der Rückbau der Uferstraße zwischen Kanton-Brou-Straße und Bahnhofstraße sowie die Planung einer besseren Anbindung des Bahnhofs und des ZOB an die Innenstadt als Maßnahmen benannt.

Unabhängig von der Fertigstellung der Südumgehung werden u. a. die Umgestaltung der Zufahrt zur Einkaufszone der Jahnstraße (Knoten Bahnhofstraße) sowie die Erweiterung der Tempo-30-Zonen vorgeschlagen.

Für den Radverkehr werden verschiedene Ergänzungen des Wegenetzes vorgeschlagen:

- Bau eines Radweges entlang der Bottendorfer Straße
- Bau eines Radweges auf der Südwestseite der Jahnstraße vom Bahndamm bis zur Straße am Hain
- Ausbau einer kombinierten Rad-Fußwegverbindung auf dem Bahndamm zwischen der Röddenauer Straße und der Jahnstraße
- Anlage eines Radweges entlang der Röddenauer Straße
- Anlage eines Radweges entlang der Jahnstraße

Im Jahr 2005 erarbeitete das Büro Dipl.-Ing. Ulfert Hinz im Auftrag der Stadt das Verkehrsgutachten Frankenberg – Verkehrstechnische Untersuchung kurzfristig sinnvoller Maßnahmen. Auftrag war die Entwicklung von Maßnahmen zur stadtverträglichen Anpassung des innerörtlichen Straßennetzes nach erfolgter Fertigstellung der Umgehungsstraße. Die verkehrstechnischen Empfehlungen des Konzeptes beruhten allerdings auf der Hochrechnung der durch das gleiche Büro 1994 erhobenen Verkehrsmengen auf das Jahr 2005 und sind damit angreifbar.

Zur Gewinnung beurteilungsrelevanter Grundlagendaten hat die Stadt Frankenberg daher im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchung ein aktuelles Verkehrsgutachten in Auftrag gegeben. Die Ergebnisse werden im Kapitel 2.4 „Verkehr“ dargestellt.

- > Die Aussagen der Verkehrskonzepte zur Ergänzung des Radverkehrsnetzes, zur Verbesserung der Anbindung des Bahnhofs an die Innenstadt sowie einzelne Maßnahmen zum Ausbau des Straßennetzes sind weiterhin relevant. Dementsprechend erfolgte ihre Berücksichtigung im aktuellen Verkehrskonzept.
- > Die Empfehlungen zur Anlage von Kreisverkehrsplätzen jedoch sind vor dem Hintergrund des aktuellen Verkehrsgutachtens hinfällig und sollten daher nicht weiter verfolgt werden.

1.5.2.2 Auswirkungsanalyse für Einzelhandelsnutzungen in der Stadt Frankenberg der GMA aus dem Jahr 2007

Im Jahr 2006 wurde die Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung GMA in Ludwigsburg mit der gutachterlichen Bewertung möglicher Auswirkungen eines geplanten großflächigen Einzelhandelsvorhabens im Stadtgebiet beauftragt.

Es handelt sich dabei um die Ansiedlung eines Einkaufszentrums durch die Bad Hersfelder Firma ROSCO Projektmanagement für Immobilienanlagen GmbH & Co. Liegenschaftsverwertung KG mit maximal ca. 10.000m² VKF im Gewerbegebiet „In der Ringae“, dem heute so genannten Vorhaben „Eder-Galerie“.

In seiner Stellungnahme kommt das Gutachten zu folgender Einschätzung:

Für die Stadt Frankenberg werden Umsatzumverteilungen von 4% für das im Vorhaben enthaltene SB-Warenhaus, 11% für die Sortimente Bekleidung, Schuhe und Sport sowie 49 % im optional vorgesehenen Elektrofachmarkt prognostiziert. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass im gesamten Wettbewerbsgebiet kein Systemwettbewerber im Elektrosektor vorhanden ist, so dass von der hohen erwarteten Umsatzumverteilung keine erheblichen negativen Auswirkungen ausgehen.

Bezogen auf das benachbarte Mittelzentrum Allendorf-Battenberg werden Umsatzumverteilungen in der Größenordnung von 4 % im Bereich des SB-Warenhauses und 12 % in den Sortimenten Bekleidung, Schuhe, Sport errechnet. Diese treffen aber nur auf sehr gering ausgeprägte Wettbewerbsstrukturen.

Das Gutachten weist zusätzlich darauf hin, dass Umverteilungseffekte vor allem gegenüber Anbietern in dezentralen Standortlagen eintreten.

Zur Realisierung des Projektes war die Einleitung eines Abweichungsverfahrens vom gültigen Regionalplan erforderlich. In diesem Zusammenhang hat das Regierungspräsidium Kassel seine Zustimmung zu dem Vorhaben von der Erstellung eines Einzelhandelsstandortkonzeptes abhängig gemacht.

Die Stadt Frankenberg hat in Folge dessen im Herbst 2007 bei der GMA ein Wirtschafts- und Strukturgutachten (Einzelhandelskonzept) in Auftrag gegeben (siehe folgendes Kapitel).

Am 25.03.2008 hat der Zentralausschuss der Regionalversammlung der Abweichung vom Regionalplan durch das Projekt „In der Ringae“ (Eder-Galerie) unter Maßgaben zur Begrenzung und Aufteilung der Verkaufsfläche, zur räumlichen Anbindung an die Innenstadt sowie zur Standortentwicklung des Einzelhandels in Frankenberg zugestimmt.

Die im Rahmen des Abweichungsverfahrens von den Betroffenen eingegangenen Stellungnahmen äußerten sich überwiegend positiv zu dem Vorhaben. Insbesondere das benachbarte und von der Ansiedlung beeinflusste Mittelzentrum Allendorf-Battenberg brachte keine Ablehnungsgründe vor.

1.5.2.3 Einzelhandelskonzept für die Stadt Frankenberg der GMA aus dem Jahr 2008

Gegenstand der Arbeit war die Formulierung eines Gesamtkonzeptes für die Entwicklung des Frankenger Einzelhandels, das der isolierten Betrachtung einzelner Ansiedlungsvorhaben entgegenwirkt. Parallel dazu wurde eine Standortkonzeption für die Gewerbe- und Industriegebiete erarbeitet. Darüber hinaus beinhaltet das Konzept die Erarbeitung eines Sortimentkataloges sowie die Darstellung von Entwicklungsperspektiven für die Gesamtstadt und das Sanierungsgebiet. Das großflächige Ansiedlungsvorhaben „In der Ringae“ / „Eder-Galerie“ (siehe voriges Kapitel) wurde dabei als gesetzt betrachtet.

Die Kernaussagen des Einzelhandelskonzeptes lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Vor dem Hintergrund einer bestehenden überdurchschnittlichen Einzelhandelsausstattung verfügt die Stadt nur über Entwicklungspotenziale für Neuansiedlungen in den Bereichen Elektrowaren und Möbel. Der Schwerpunkt der Einzelhandelsentwicklung muss im Bereich der Angebotsergänzung

und Modernisierung in den Bereichen Nahrungs- und Genussmittel, Drogeriewaren, zoologischer Bedarf und Baumarktartikel liegen. Zusätzlich erkennt das Gutachten ein Potenzial in der innerstädtischen Ansiedlung zentrenbildender Marken mit hohem Profilierungsgrad in den Bereichen Gesundheit und Körperpflege sowie Unterhaltungselektronik.

Das Standortkonzept beruht auf den beiden Prämissen

- Stärkung der Innenstadt und
- Etablierung von Verkaufsflächenzusatzbedarfen, die nicht in der Innenstadt untergebracht werden können, an außerhalb liegenden, städtebaulich vertretbaren Standorten. Dabei sind zentrenrelevante Sortimente vorrangig im Bereich des Bahnhofes anzusiedeln, der noch in fußläufiger Entfernung zur Innenstadt liegt.

Um das Zusammenspiel zwischen zentralen und dezentralen Lagen zu gewährleisten, empfiehlt das Gutachten eine Sortimentsliste (Frankenberger Liste). Diese soll zu einer sortimentspezifischen Unterscheidung der Einzelhandelslagen beitragen und damit die Innenstadt in ihrer Einzelhandelsfunktion stärken.

Als weitere Handlungsansätze zur Stärkung der Einzelhandelsfunktion der Innenstadt werden benannt:

- Revitalisierung untergenutzter Flächen (z. B. zwischen Jahnstraße, Bahnhofstraße, Uferstraße)
- Sicherung der Investitionsbereitschaft in der Innenstadt
- Modernisierung und Sortimentsanpassung
- Verbesserung des bestehenden Einzelhandelsangebots durch absatzpolitische Maßnahmen
- Optimierung der städtebaulichen Rahmenbedingungen

Für den Bereich des Untersuchungsgebietes empfiehlt das Konzept die Stärkung der nördlichen Bahnhofstraße als Einzelhandelsstandort sowie ihren Ausbau als Gastronomiestandort. In der südlichen Bahnhofstraße werden die Neugestaltung des Vorplatzes des Landratsamtes und eine qualitätsvolle Gestaltung des Straßenraums als unerlässlich erachtet. Als Nutzungsperspektiven kämen Einzelhandel und Dienstleistungen sowie Gastronomie in Betracht.

Langfristig wird die Neustrukturierung des Bereiches zwischen Eisenbahnlinie und Stapenhorststraße vorgeschlagen. Durch die Ansiedlung von nicht zentrenrelevantem Einzelhandel – nach Möglichkeit durch Verlagerung von Fachmärkten aus anderen Stadtbereichen – werden Synergieeffekte mit der geplanten Eder-Galerie erwartet (siehe abweichend dazu Kap. 4.4.5).

Für die dezentralen Standorte Röddenauer Straße und Auf den Weiden sowie den Standort Ruhrstraße wird eine Beschränkung von Neuansiedlungen sowie ein Ausschluss zentrenrelevanter Sortimente empfohlen.

Abschließend stellt das Gutachten fest, dass insbesondere in der Neuordnung des Baublocks zwischen Uferstraße, Bahnhofstraße und Jahnstraße eine große Chance zur Entwicklung einer attraktiven neuen Innenstadtlage liegt.

- > Die baulich-räumlichen und strukturellen Empfehlungen des Einzelhandelsgutachtens und des Einzelhandelskonzeptes sind von grundlegender Bedeutung für das geplante großflächige Einzelhandelsvorhaben und damit für die Sanierung. Sie finden daher besondere Berücksichtigung bei der Erarbeitung des Maßnahmenkonzeptes.

1.5.2.4 Städtebaulicher Ideenwettbewerb „Ab in die Mitte“ 2002 / 2003

Die Teilnehmer des 2002 ausgelobten Wettbewerbs sollten Ideen und Konzepte einer nachhaltigen Vitalisierung für ein Gebiet entwickeln, das sich weitgehend mit dem Untersuchungsgebiet deckt. Besonders erwähnenswerte Vorschläge daraus sind:

- Abhängen der Uferstraße im Bereich zwischen Jahnstraße und Bahnhofstraße (mehrere Entwürfe)
- teilweise Freilegung der Nemphe
- nutzungsorientierte Umgestaltung der Grünfläche vor dem Kloster
- Beseitigung der Gewerbebebauung nördlich des Klosters zur Herstellung eines öffentlich nutz- und beispielbaren Grünzuges zwischen Kloster und Eder
- Errichtung einer Brücke über die Eder in Verlängerung des Abgangs von der Neustädter Straße zur Verknüpfung der Stadt mit dem Auenbereich
- Verlagerung des Verkehrs aus der Bahnhofstraße durch den Neubau großräumiger Umfahrungen, dadurch mögliche Gestaltung einer verkehrsfreien Verbindung zwischen Klosteranlage und Neustadt
- Gestaltung eines Stadteingangsplatzes an der Einmündung Uferstraße / Kanton-Brou-Straße mit partieller neuer Platzrandbauung
- Schaffung eines neuen Markplatzes vor dem Kloster

> Der städtebauliche Ideenwettbewerb „Ab in die Mitte“ hat verschiedene interessante städtebauliche Lösungen insbesondere zur Gestaltung und verkehrlichen Neuordnung des Klosterumfeldes hervorgebracht. Im weiteren Prozess des Rahmenplans verdienen sie eine besondere Berücksichtigung.