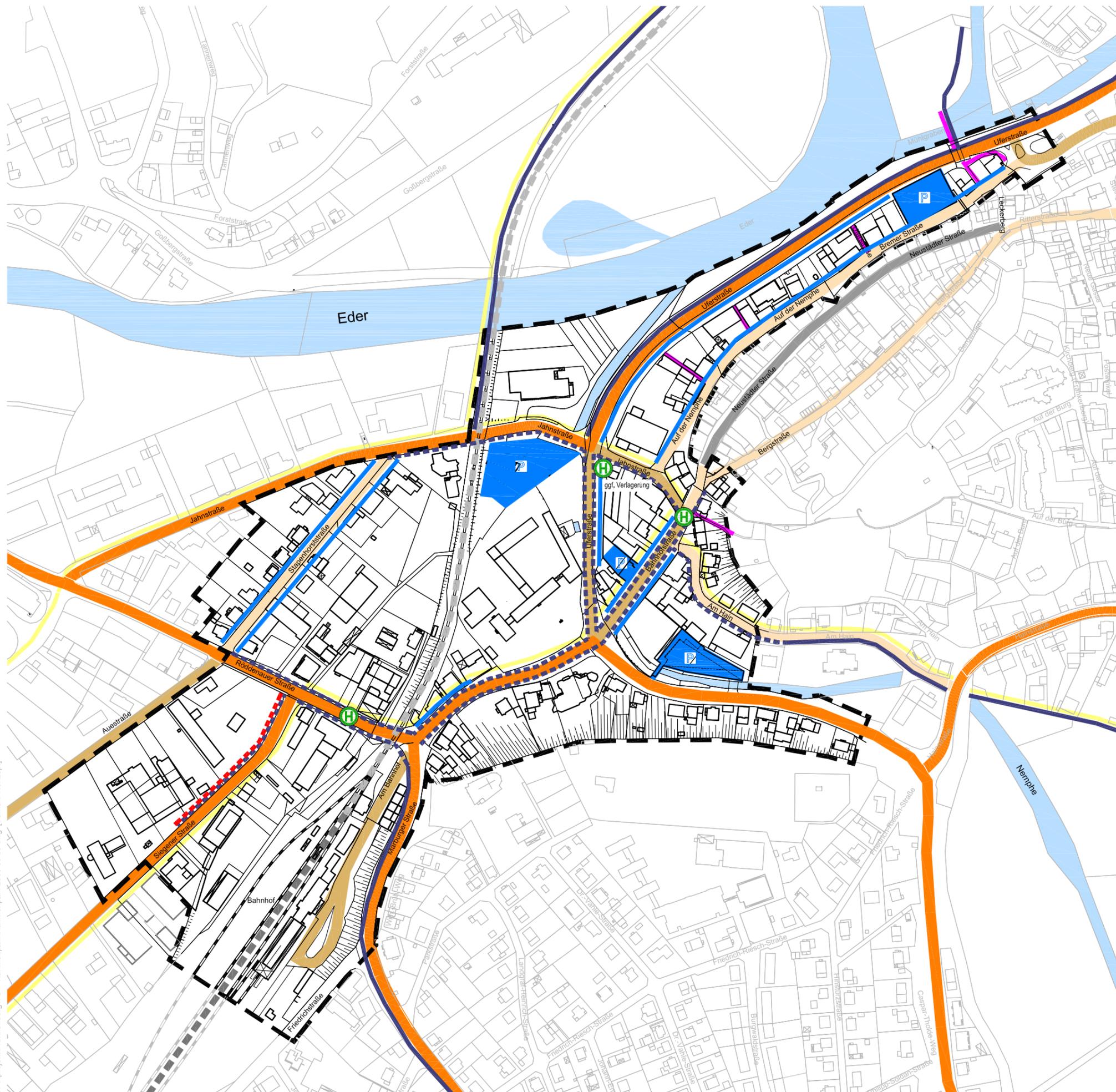


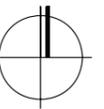
# STADTSANIERUNG FRANKENBERG Sanierungsgebiet III "Bahnhofstraße"

## Karte 14 Verkehr - Konzept -



- innerörtliche Hauptverkehrsstraße
- HAUPTSCHLIEßUNGSSTRAßE
- Anliegerstraße
- Bahntrasse in Betrieb / derzeit nicht in Nutzung
- Radweg Bestand / Planung
- Fußwegeverbindung Bestand / Planung
- Fußgängerzone
- H zusätzliche Haltestellen
- Parken
- straßenbegleitendes Parken
- überregionale Radrouten
- Grenze des Sanierungsgebietes
- Bahntrasse
- Gewässer

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



**NH** ProjektStadt EINE MARKE DER UNTERNEHMENSGRUPPE  
NASSAUISCHE HEIMSTÄTTE | WOHNSTADT

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

### **Nördliche Jahnstraße**

Neben der Verbesserung des Querungsbedingungen für Fußgänger sowie der gestalterischen Aufwertung des Straßenraums sind hier keine weiteren Eingriffe in den fließenden Verkehr erforderlich.

### **Auf der Nemphe / Bremer Straße**

Der Straßenzug wirkt in seiner Erscheinung eher als Anlieferzone, denn als innerstädtische Straße. Dazu trägt auch die lieblose Gestaltung der Verkehrsflächen bei. Durch die Umgestaltung in eine Mischverkehrsfläche, die sowohl die Belange des fließenden und ruhenden Verkehrs sowie von Fußgängern und Radfahrern berücksichtigt, ließe sich eine erhebliche Aufwertung des Straßenraums erreichen.

### **Stapenhorststraße**

Die Stapenhorststraße ist in ihrer Funktion eine reine Anliegerstraße. Bis auf eine gestalterische Aufwertung (Bodenbeläge, Differenzierung der Flächen für ruhenden und fließenden Verkehr) sind keine Maßnahmen zur Verbesserung der Verhältnisse des fließenden Verkehrs erforderlich.

### **Kreuzungsbereich Bahnhofstraße / Marburger Straße / Röddenauer Straße**

Das Verkehrsgutachten empfiehlt an diesem Knoten die Beibehaltung der Fahrspurenzahl bei dennoch anzustrebender Optimierung der Knotenpunktgestaltung. Das betrifft insbesondere die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für Fußgänger und Radfahrer.

Aus Sicht des Rahmenplans wäre zur Betonung des Kreuzungsbereichs als Stadteingang eine stärker an fahrgeometrischen und nicht fahrdynamischen Gesichtspunkten orientierte Gestaltung anzustreben. Die so gewonnenen Flächen ließen sich für die Bildung eines Eingansbereichs mit Torwirkung nutzen.

### **Kreuzungsbereich Uferstraße / Bahnhofstraße / Bottendorfer Straße**

Im Bereich der Bahnhofstraße kann eine Fahrspur entfallen. Die Linksabbieger können mit den geradeaus Fahrenden zusammengefasst werden. Das erfordert eine Anpassung des Signalprogramms zur weiterhin flüssigen Ableitung des Verkehrs. Darüber hinaus gilt es, die Querungsmöglichkeit des Knotens für Fußgänger und Radfahrer im Bereich der Uferstraße und der Bottendorfer Straße zu verbessern.

### **Kreuzungsbereich Röddenauer Straße / Siegener Straße**

Zur Bewältigung der durch die Eder-Galerie zu erwartenden zusätzlichen Verkehrsmengen wird im östlichen Teil der Röddenauer Straße aus Richtung Innenstadt die Anlage einer Linksabbiegerspur empfohlen. In der Röddenauer Straße West wird ein Mischverkehrsstreifen zur Bewältigung der Verkehre als ausreichend angesehen. In der Siegener Straße sind dem Verkehrsgutachten zufolge keine weiteren Fahrspuren notwendig.

#### **4.3.2 Ruhender Verkehr**

Gegenstand des Verkehrsgutachtens der Planungsgruppe Nord war die Entwicklung eines Parkraumkonzepts. Im Folgenden werden raumbedeutsame Kernaussagen des Gutachtens wiedergegeben. Für detaillierte Aussagen, insbesondere zur Anpassung der Parkplatzbewirtschaftung, sei auf das Gutachten verwiesen.

Grundsätzliches Ergebnis der Parkraumuntersuchung war die Feststellung, dass die Auslastung der Stellplätze im Untersuchungsgebiet relativ gering ist. In der Summe besteht sogar ein Überangebot. Demzufolge wird eine Reduzierung der Stellplatzzahl insgesamt unter Berücksichtigung der kleinteilig jeweils spezifischen Situation für vertretbar erachtet.

### **Parkplatz nördlich des Klosters**

Entsprechend den Untersuchungen des Verkehrsgutachtens ist eine Reduzierung der Stellplatzzahl des Parkplatzes nördlich des Klosters möglich. Die Auslastung liegt hier während der Tagesstunden maximal bei 94 %. Im Mittel beträgt sie gerade einmal 64 %. Der Verlust von Stellplätzen in diesem Bereich könnte – falls erforderlich – dem Gutachten zufolge durch den Bau eines Parkdecks auf dem Gelände der Sparkasse ausgeglichen werden.

Die durch die Reduzierung gewonnene Fläche kann für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für Fußgänger und Radfahrer in diesem Bereich genutzt werden. Diese Wegeverbindung ist Bestandteil des Freiraumkonzepts (siehe Kapitel 4.5).

### **Parkhaus Bremer Straße**

Das Parkhaus an der Bremer Straße weist noch erhebliche Kapazitätsreserven auf. Seine derzeit nicht vollständige Auslastung liegt einerseits an den baulichen Bedingungen, die das subjektive Sicherheitsgefühl beeinträchtigen, sowie an den hygienischen Zuständen im Treppenhaus. Zur Erhöhung der Auslastung ist eine Sanierung des Parkhauses dringend erforderlich. Dabei sind insbesondere Maßnahmen zur Verbesserung des Sicherheitsgefühls der Nutzer und zur Verhinderung von Vandalismus vorzusehen.

### **Parken im Straßenraum**

Durch die Aufwertung der Straßenräume, in denen straßenbegleitendes Parken vorgesehen ist, kann eine stärkere Akzeptanz dieser Stellplätze erreicht werden.

Das Stellplatzangebot in der östlichen Bahnhofstraße ist auch im Fall der verkehrsberuhigten Gestaltung der Straße grundsätzlich beizubehalten. Im westlichen Abschnitt sollte aufgrund der teilweise beengten baulichen Verhältnisse zur Verbesserung der Verkehrsbedingungen für Fußgänger und Radfahrer nur ein abschnittsweises Parken im Straßenraum geplant werden.

Weitere Bereiche, in denen aufgrund der vorhandenen oder angestrebten Randnutzung fahrbahnbegleitendes Parken vorgesehen ist, sind die Uferstraße, der Straßenzug Auf der Nemphe / Bremer Straße, die Stapenhorststraße sowie die Bottendorfer Straße.

### **Private Parkhäuser**

Das im Untersuchungsgebiet vorhandene private Parkdeck des Kaufhauses Eitzenhöfer sowie die private Tiefgarage an der östlichen Bahnhofstraße tragen sicherlich auch zur insgesamt geringen Auslastung der öffentlichen Stellplätze bei. Diese Angebote können den Wegfall von öffentlichen Stellplätzen zusätzlich ausgleichen.

## **4.3.3 Fuß- und Radverkehr**

### **Anlage von Fußwegen**

Bis auf die nördliche Straßenseite der Siegener Straße ist eine Neuanlage von Fußwegen nicht dringend erforderlich. Notwendig ist jedoch ein Ausbau der bestehenden Wege, da diese in vielen Bereichen zu geringe Breiten aufweisen. Zusätzlich sollten die bestehenden Querverbindungen zwischen Neustädter Straße in Richtung Ederufer gestalterisch und baulich aufgewertet werden.

## **Verbesserung der Querungsmöglichkeit von Straßen / Verknüpfung von Ederufer und Neustädter Straße**

Der Ausbauzustand zahlreicher Straßen im Gebiet unterbindet oder erschwert ihre Querbarkeit für Fußgänger und Radfahrer. Im Fall der Uferstraße wird so der stadträumlich attraktive Ederuferbereich von der Stadt abgeschnitten. Sein Potenzial als nutzbarer, innenstadtnaher Freiraum kann er damit nicht entfalten.

Die Verbesserung der Querungsbedingungen für Fußgänger und Radfahrer ist daher ein wichtiger Ansatz zur verkehrlichen Neuordnung des Gebiets. Die Herstellung geeigneter Bedingungen kann auch dazu beitragen, die umweltfreundlichen Verkehrsarten Fuß und Rad in Frankenberg zu fördern.

### **Anlage von Radwegen**

Das Radwegesystem in Frankenberg ist stark unterentwickelt. Bis auf den Bereich des Ederufers existieren im Untersuchungsgebiet keine separat ausgebauten Radwege. Dieser Mangel wirkt sich – im Fall der Entwicklung des Gewerbegebiets „In der Ringaue“ zu einem Einzelhandelsstandort – besonders negativ entlang der Bahnhofstraße aus. Zur Verknüpfung dieses Bereichs mit der Innenstadt ist aufgrund der für eine Stadt wie Frankenberg großen fußläufigen Entfernung die Anlage eines Radwegs dringend erforderlich. Dies könnte sowohl über einen separaten Radfahrweg, als auch über einen so genannten Angebotsstreifen am Fahrbahnrand geschehen.

Der Ausbau des lokalen Radwegenetzes trägt gleichfalls zur Verbesserung des überregionalen Radwegenetzes bei, das auf zwei Routen durch das Gebiet führt (siehe Karte 13 Verkehrskonzept). Ergänzend ist die Ausschilderung dieser Routen zu verbessern.

#### **4.3.4 Öffentlicher Personennahverkehr**

##### **Einrichtung zusätzlicher Haltestellen**

Das Haltestellennetz im Gebiet bedarf zur Verbesserung der Erschließung durch den ÖPNV der Verdichtung sowie der nutzerorientierten Umgestaltung.

Im Bereich der Kreuzung Jahnstraße / Uferstraße, der Verbindung Jahnstraße / Bahnhofstraße in der Nähe der Altstadt und im Bereich der östlichen Röddenauer Straße (Bereich der geplanten Eder-Galerie) ist die Einrichtung zusätzlicher Haltestellen zu prüfen.

Des Weiteren gilt es die barrierefreie Zugänglichkeit der Haltestellen zu verbessern.

##### **Umgestaltung des Zentralen Omnibusbahnhofes**

Der Bahnhofsvorplatz und das Bahnhofsumfeld mit den bestehenden Bushaltestellen stellen sich aus heutiger Sicht unzeitgemäß dar. Für einen attraktiven, modernen, öffentlichen Personenverkehr könnte der Bahnhofsvorplatz durch die Neuanlage eines Zentralen Omnibusbahnhofes ZOB umgestaltet werden. Dieser würde die Erschließung des öffentlichen Personenverkehrs direkt vom Bahnhof aus gewährleisten und dabei die Attraktivität des ÖPNV bei sicherer, störungsfreier und einfacher Erreichbarkeit des Bahnhofes und des Busverkehrs erleichtern. Zu prüfen ist zudem, ob ein weiterer Busverkehrsknoten an der Kreuzung Jahnstraße/Uferstraße aufgebaut wird.

#### **4.3.5 Finanzierung**

Für die Durchführung der Erschließungsmaßnahmen wird die Einwerbung von GVFG-Mitteln angestrebt.

## 4.4 Städtebauliches Konzept

Die städtebauliche Struktur des Gebiets ist in Teilbereichen ungeordnet. Eine Mischung aus Haupt- und Nebengebäuden entlang wichtiger innerörtlicher Straßen beeinträchtigt das Stadtbild. Wichtige Raumkanten fehlen. Größere Flächen liegen brach oder sind städtebaulich unangemessen genutzt. Eine Vielzahl der Gebäude weist Sanierungsbedarf auf, der sich neben der grundhaften Modernisierung auch auf die äußere Gestaltung bezieht. Ein Sonderfall ist die historische Klosteranlage, die durch den Anbau aus den 1960er Jahren in ihrem Erscheinungsbild beeinträchtigt wird. Neben der Gebäudesanierung kommt der Flächenentwicklung eine wichtige Rolle zur städtebaulichen Aufwertung des Gebiets zu. Das betrifft sowohl die Neuerschließung von Flächen als auch die bauliche Verdichtung im Bestand.

Die bauliche Entwicklung des Gebiets hängt insbesondere von seiner Nutzungsentwicklung ab. Diese ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt teilweise noch nicht konkret vorhersehbar. Der Rahmenplan identifiziert daher lediglich entwickelbare Flächen und benennt zu beachtende Aspekte ihrer zukünftigen baulichen Nutzung. Für Teilbereiche werden im Anhang beispielhaft skizzenartig mögliche räumliche Gestaltungs- und Nutzungsoptionen illustriert. Die städtebauliche und funktionale Struktur einzelner Bereiche ist so komplex, dass ihre Entwicklung mit fortschreitender Sanierung in gesonderten Blockkonzepten vertiefend behandelt werden sollte.

Das städtebauliche Konzept weist enge Bezüge zum Freiraumkonzept auf, weswegen beide Themen grafisch in einem Plan dargestellt werden (siehe Karte 15, Städtebauliches- und Freiraumkonzept)

### 4.4.1 Bereich um Bahnhofstraße und Kloster

#### Kloster

Die als Kulturdenkmal eingestufte, ehemalige Klosteranlage wird teilweise durch den – ebenfalls als Kulturdenkmal eingestuft – Anbau aus den 1960er Jahren verdeckt. Durch diesen bildet sich zwar ein geschützter Innenbereich, der jedoch so historisch nie bestanden hat. Die Grünfläche im Innenhof ist darüber hinaus für die Öffentlichkeit nicht nutzbar. Durch den Anbau wird das ehemalige Kloster in seiner stadtbildprägenden Funktion beeinträchtigt.

Durch bauliche Maßnahmen zur Betonung der historischen Struktur der Klosteranlage könnte ihre stadtbildprägende Funktion gestärkt werden. Dadurch würde sich die Attraktivität der Anlage für Touristen erhöhen. Der Status als Kulturdenkmal steht einer Umstrukturierung dieses Bereichs nicht grundsätzlich entgegen. Konzepte müssten jedoch in enger Abstimmung mit der Denkmalpflege erarbeitet werden.

#### Baublock zwischen Bahnhofstraße, Uferstraße und Jahnstraße

Dieser Block ist ein Schlüsselbereich zur städtebaulichen Aufwertung des Sanierungsgebiets. Durch eine Intensivierung der baulichen Nutzung kann die fehlende Raumkante zum räumlichen Abschluss des Innenstadtbereiches hergestellt werden. Die Höhenentwicklung sollte sich dabei an der umgebenden Bebauung orientieren und drei bis vier Geschosse nicht überschreiten. Notwendige Stellplätze ließen sich, wie auf den angrenzenden Grundstücken, in einer Tiefgarage realisieren.

Im Anhang der vorliegenden Arbeit werden aus rein fachlicher Sicht mögliche, beispielhafte Bebauungsoptionen dargestellt. Diese Darstellungen sollen und können nicht die im Fall von konkreten Entwicklungsvorhaben notwendigen Abstimmung mit den Flächeneigentümern vorwegnehmen.

#### Bahnhofstraße

Im Bereich der östlichen Bahnhofstraße betreffen städtebauliche Maßnahmen neben dem Umbau des Straßenraums (siehe Verkehrskonzept) vor allem die gestalterische Aufwertung des Kaufhauses Eitzenhöfer sowie der Gebäude Nr. 23, Nr. 13 (Raiffeisenbank) und Nr. 11.

Die funktionale Bedeutung des Kaufhauses als Fußgängermagnet in der östlichen Bahnhofstraße wird durch seine nicht mehr dem heutigen Geschmackempfinden entsprechende Fassadengestaltung beeinträchtigt.

Die im Verhältnis zum Baukörper überdimensionierte Dachlandschaft des eingeschossigen Anbaus der Raiffeisenbank lässt die dort verorteten Nutzungen in den Hintergrund treten und fügt sich nicht in das Bild der Umgebung ein. Hier wäre eine angemessenere Gestaltung der Dachlandschaft anzustreben.

Ebenso wird der Eindruck des gründerzeitlichen Gebäudes Nr.11 durch den leer stehenden Anbau beeinträchtigt. Dieser sollte zurückgebaut werden.

Der Kiosk an der Kreuzung der Bahnhofstraße mit der Röddenauer und der Marburger Straße ist der städtebaulichen Situation unangemessen und sollte im Zuge der Umgestaltung des Knotenpunktes (siehe Verkehrskonzept) abgerissen werden.

#### 4.4.2 Eder, Uferstraße und untere Neustadt

Der gesamte Baublock zwischen Uferstraße und dem Straßenzug Auf der Nemphe / Bremer Straße stellt in sich eine ungeordnete städtebauliche Situation dar. Zahlreiche Gebäude weisen keine eindeutige Orientierung zu einem der Straßenzüge auf. Abschnitte mit mehrgeschossigen Wohn- und Geschäftsgebäude werden durch eingeschossige Wirtschafts- und Nebengebäude vor und zwischen den größeren Baukörpern unterbrochen.

Eine städtebaulich ansprechende Gestaltung des Baublocks erfordert im Prinzip seine nahezu vollständige Umstrukturierung einschließlich der Neuordnung der Grundstücksverhältnisse. Dies ist jedoch ein Prozess, der angesichts der kleinteiligen Eigentümerstruktur und der dafür notwendigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen vermutlich noch über das Ende der Sanierung hinweg andauern wird.

Eine Erschwernis liegt in der geringen Tiefe des Baublocks, die entweder nur eine einseitige Bebauung zulässt oder – wenn eine attraktive Orientierung zu beiden Straßenseiten erfolgen soll – aufwändigere Sonderbauformen erfordert. Lediglich im westlichen Bereich ermöglicht die größere Tiefe einfacher einen Anbau beider Straßenzüge.

Auch im Zuge einer tief greifenden Umstrukturierung sollte die historische Fachwerkbausubstanz (mit oder ohne Status eines Kulturdenkmals) zum Erhalt historischer Spuren in zukünftige Bebauungskonzepte einbezogen werden. Das betrifft insbesondere das Kulturdenkmal Auf der Nemphe 20.



Kulturdenkmal Auf der Nemphe 20



Bremer Straße 2

Im Anhang der vorliegenden Arbeit wird beispielhaft ein aus fachlicher Sicht mögliches Umstrukturierungsmodell vorgestellt. Dessen Darstellung kann und soll nicht die notwendige Abstimmung mit Grundstückseigentümern vorwegnehmen.

#### 4.4.3 Gewerbegebiete „In der Ringau“ und gewerbliche Bebauung entlang der Röddenauer Straße

Die Flächen des Gewerbegebiets „In der Ringau“ sind die größten innenstadtnahen Entwicklungsflächen Frankenbergs. Das aktuelle Einzelhandelskonzept hat ihre Nutzung für nicht zentrenrelevante Einzelhandelsnutzungen empfohlen. Derzeit gibt es konkrete Planungen, auf dem ehemaligen Gelände der Firma Balzer eine großflächige Einzelhandelseinrichtung (Eder-Galerie) zu etablieren.

Die zukünftige städtebauliche Struktur des Gebiets sollte sich zu den Straßen hin orientieren, um die in diesem wichtigen Einfahrtsbereich nach Frankenberg ungeordnete städtebauliche Situation zu verbessern. Parkplätze und Anlieferzonen sollten nach Möglichkeit in den rückwärtigen Grundstücksbereichen liegen. Zur nachhaltigen städtebaulichen Verbesserung des Standorts ist auf eine qualitätvolle Baugestaltung zu achten.

#### 4.4.4 Bahnhof und Bahnhofsumfeld

Das historische Bahnhofsgebäude Frankenbergs ist als Kulturdenkmal eingestuft. Durch die Entwicklung nachhaltiger Nutzungskonzepte wäre es in seinem baulichen Bestand zu sichern.

Optionen für zusätzliche Nutzungen mit oder ohne Bezug zum Bahnhof bieten die Flächen westlich und östlich des Hauptgebäudes. Durch Umbau oder gegebenenfalls Neubau könnte die Nutzungsintensität dieses Bereichs wieder erhöhen. Der im Verkehrskonzept erwähnte Neubau eines Zentralen Omnibusbahnhofs kann als städtebaulicher Impuls und Anker für die Umnutzung der Gebäude dienen.

#### 4.4.5 Stapenhorststraße

Im Nutzungskonzept wurde bereits die Eignung der Fläche südöstlich der Stapenhorststraße für eine Wohnbaulandnachverdichtung erläutert.

Entsprechend der umgebenden Bebauung kämen schwerpunktmäßig freistehende, ein- bis zweigeschossige Einfamilienhäuser in Betracht. Die Erschließung könnte von der Stapenhorststraße aus zwischen den Grundstücken Nr. 3 und Nr. 5 erfolgen. Die Fläche würde etwa die Ausweisung von ungefähr acht größeren Baugrundstücken ermöglichen. Zwei zusätzliche Grundstücke ließen sich an der Stapenhorststraße bei Neuordnung des Grundstücks Röddenauer Straße 13a, wie es das Standortkonzept der GMA vorschlägt, ausweisen.



Potenzielle Wohnbaufläche südöstlich der Stapenhorststraße

Im Anhang der vorliegenden Arbeit wird skizzenhaft eine mögliche Bebauungsvariante dargestellt.

#### 4.4.6 Bottendorfer Straße

In der Bottendorfer Straße gilt es, die als Kulturdenkmale ausgewiesenen Gebäude Nr. 13, Nr. 19 und Nr. 23 aufzuwerten und zu erhalten.



Bottendorfer Straße 13



Bottendorfer Straße 19



Bottendorfer Straße 23

#### 4.5 Freiraumkonzept

Grundlegender konzeptioneller Ansatz zur Verbesserung des innerstädtischen Freiraumangebots ist die Anlage eines „Grünen Rings“ entlang der historischen Begrenzung der Frankenger Neustadt. Bestehende Grün- und Freiflächen könnten in diesen Ring einbezogen, dadurch in Wert gesetzt und mit auszubauenden Wegverbindungen vernetzt werden.

In der Aufwertung des öffentlichen Raums weisen das Freiraumkonzept und das Verkehrskonzept mit seiner städtebaulich orientierten Umgestaltung von Straßen enge Verbindungen auf. Zum Thema der Straßenraumgestaltung sei daher auf Kapitel 4.3, Verkehrskonzept verwiesen.

Des Weiteren muss durch die Aufwertung des unmittelbaren Wohnumfelds eine Verbesserung der Freiraumsituation im Gebiet angestrebt werden. Maßnahmen zur Freiraumgestaltung des öffentlichen Raums sind durch die Sanierung förderfähig.

Die Gestaltung der einzelnen Bereiche ist in gesonderten Teilraumkonzepten zu vertiefen.

## 4.5.1 Grüner Ring

### Klostervorplatz

Der Bereich des Klostervorplatzes bietet sich für die Anlage eines teilweise begrüneten Stadtplatzes an. Dabei ist eine größere Nutzbarkeit gegenüber der heutigen Situation anzustreben. Es wäre ein Konzept zu entwickeln, das sowohl gestalterische (Grün-)Elemente als auch Aufenthaltselemente beinhaltet. Die derzeit bestehende Mauer zur Abgrenzung der Grünfläche sollte dabei entfallen. Sie ist nach historischen Plänen kein Bestandteil der ursprünglichen Klosteranlage. Eine Umgestaltung der Freifläche erfordert die Abstimmung mit der Denkmalpflege.

### Klosterhof

Im Zuge der Umstrukturierung des Bereiches des 60er-Jahre Klosteranbaus böte sich der Klosterhof für eine Umgestaltung unter Einbeziehung in das Freiflächenangebot des Grünen Rings an.

Die heutige eher durch barocke Gestaltungselemente geprägte Freiraumstruktur könnte zur Erzielung eines zeittypischen Erscheinungsbildes des Klosters durch Gestaltungselemente ersetzt werden, die sich an historischen Klostergärten orientieren (Rosengarten, Kräutergarten). Des Weiteren bieten diese Fläche und das Umfeld des Klosters generell attraktive räumliche Bedingungen für Open-Air-Veranstaltungen, wie beispielsweise Theateraufführungen, Sommerkonzerte etc. Dadurch ließen sich zusätzliche touristische Attraktionen schaffen. Eine Umgestaltung der Freifläche erfordert die Abstimmung mit der Denkmalpflege.



Beispiel eines historisch orientierten Klostergartens

### Parkplatz nördlich des Klosters

Zur Verbesserung des Stadtbilds bedarf der Parkplatz nördlich des Klosters der Neuordnung und gestalterischen Aufwertung. Die heute dominierenden Kraftfahrzeuge sollten durch Einsatz von Begrünungselementen (Hecken, Sträuchern, Bäumen) optisch in den Hintergrund gedrängt werden. Aus stadtklimatischen Gründen und zur Verringerung des Oberflächenabflusses sollte ein wasserdurchlässiger Oberflächenbelag verwendet werden. Der Parkplatz könnte in das Gestaltungskonzept des Klostergartens einbezogen werden. Eine Umgestaltung der Freifläche erfordert die Abstimmung mit der Denkmalpflege.



## Grünfläche an der Mündung der Nemphe

Die Grünfläche an der Mündung der Nemphe in die Eder bietet mit den vorhandenen Gärten sowie der räumlich interessanten Lage am Zusammenfluss Ansatzpunkte für eine aktivitätsorientierte Gestaltung (Wiederbelebung der gärtnerischen Nutzung, Spiel- / Sportflächen). Der städtebauliche Ideenwettbewerb „Ab in die Mitte“ aus dem Jahr 2002 hat für die Gestaltung dieser Fläche bereits verschiedene Konzepte erbracht, die Orientierung und Grundlage für weiterführende Planungen sein können. Die Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 6c, das festgesetzte Überschwemmungsgebiet und das festgesetzte Landschaftsschutzgebiet sowie die damit zusammenhängenden Genehmigungspflichten sind zu berücksichtigen (siehe Kap. 2.5).



## Ederufer

Das Ederufer stellt eine städtebauliche Besonderheit der Frankenger Innenstadt dar, deren Gestaltungs- und Nutzungspotenzial derzeit nicht ausgeschöpft wird. Die mögliche Reduzierung der Verkehrsfläche in der Uferstraße samt Verlegung der Fahrbahn (siehe Verkehrskonzept) schafft die Möglichkeit, den Bereich des Ederufers zu einem beispielbaren Aufenthaltsraum und einer „Flusspromenade“ auf Höhe der Straße aufzuwerten. Der Höhenunterschied zwischen Promenade und Ederufer könnte als Treppenanlage mit Sitzmöglichkeit ausgebildet werden. Auf der Promenade selbst könnten abschnittsweise unterschiedliche temporäre Spielangebote (z. B. Boule, Großschach o. ä.) oder mobile gastronomische Angebote installiert werden

Mit der Umgestaltung des Ederufers würde die Stadt nicht nur einen neuen, innenstadtnahen, nutzbaren Freiraum erhalten, sondern könnte gleichzeitig ein besonderes urbanes Highlight anbieten. Die Gestaltung muss die Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 6c, das festgesetzte Überschwemmungsgebiet und das festgesetzte Landschaftsschutzgebiet sowie die damit zusammenhängenden Genehmigungspflichten berücksichtigen (siehe Kap. 2.5).

## Wegeverbindung und Uferstraße

Die vier oben beschriebenen Freiflächen können mit einem großzügig dimensionierten kombinierten Fuß- und Radweg verbunden werden.

Im Bereich der frei liegenden Nemphe sollte dieses zur Erreichbarkeit der Freiflächen beidseitig des Flussbettes geführt werden. Im Bereich des Gewerbegrundstücks wäre dafür aufgrund der beengten Platzverhältnisse gegebenenfalls eine Abstimmung mit dem angrenzenden Grundstückseigentümer herbeizuführen. Die Verbindung der Freifläche an der Nemphe und der Fläche am Ederufer könnte über ein kleines Brückenbauwerk erfolgen.

Zur Verbesserung der Anbindung der Altstadt an das Ederufer sollten die bestehenden Querverbindungen baulich-gestalterisch aufgewertet werden.

### **Anbindung der angrenzenden Landschaftsräume**

Nördlich und südlich des Gebiets erstrecken sich ausgedehnte Grünzüge in die weitere Landschaft. Um deren Erholungspotenzial noch besser als bisher nutzbar zu machen, wären die Freiräume miteinander zu verknüpfen.

Im Bereich der Eder besteht bereits eine Anbindung über die Bahnbrücke. Der Weg verläuft jedoch auf ihrer westlichen Seite und müsste an die geplanten Freiflächen östlich der Bahn angebunden werden.

In südliche Richtung könnten Verbindungen über die Straße Am Hain und die Bottendorfer Straße hergestellt werden. Maßnahmen dazu, wie die Anlage von Radwegen oder ausreichend dimensionierten Gehwegen mit ansprechender Pflasterung, die die besondere Verbindungsfunktion betont, ließen sich im Zuge der Aufwertung der Straßenräume realisieren.

### **4.5.2 Platzgestaltung**

Zweites wichtiges Element der Verbesserung der Freiraumsituation ist die Gestaltung von Plätzen und Kreuzungsbereichen.

Die Einmündung Bahnhofstraße / Am Hain bietet aufgrund ihrer Aufweitung in der Bebauung hinreichend Potenzial zur Gestaltung eines Stadtplatzes. Den angrenzenden Nutzungen könnte dadurch Raum für Außenpräsentation und – insbesondere der Gastronomie – Raum für Außennutzung geboten werden.

Die Verbindungsfunktion des am Übergang von Bahnhofstraße und Neustädter Straße gelegene Georg-Thonet-Platzes könnte, beispielsweise durch geeignete Belagswahl, zum gestalterischen Element erhoben werden.

Im Bereich der Kreuzung Marburger Straße / Bahnhofstraße / Röddenauer Straße ergibt sich durch den möglichen Rückbau der Krafftfahrzeugverkehrsflächen (siehe Verkehrsgutachten) die Chance zur Gestaltung eines attraktiven Stadteingangsplatzes. Die räumliche „Eingangs-Funktion“ wäre durch die Wahl geeigneter Gestaltungselemente zu betonen. Das Gleiche gilt für den Abzweig der Kanton-Brou-Straße von der Uferstraße.

Bei der Umgestaltung der Kreuzung ist besonderes Augenmerk auf die Verbesserung der Querbarkeit für Fußgänger und Radfahrer zu legen.

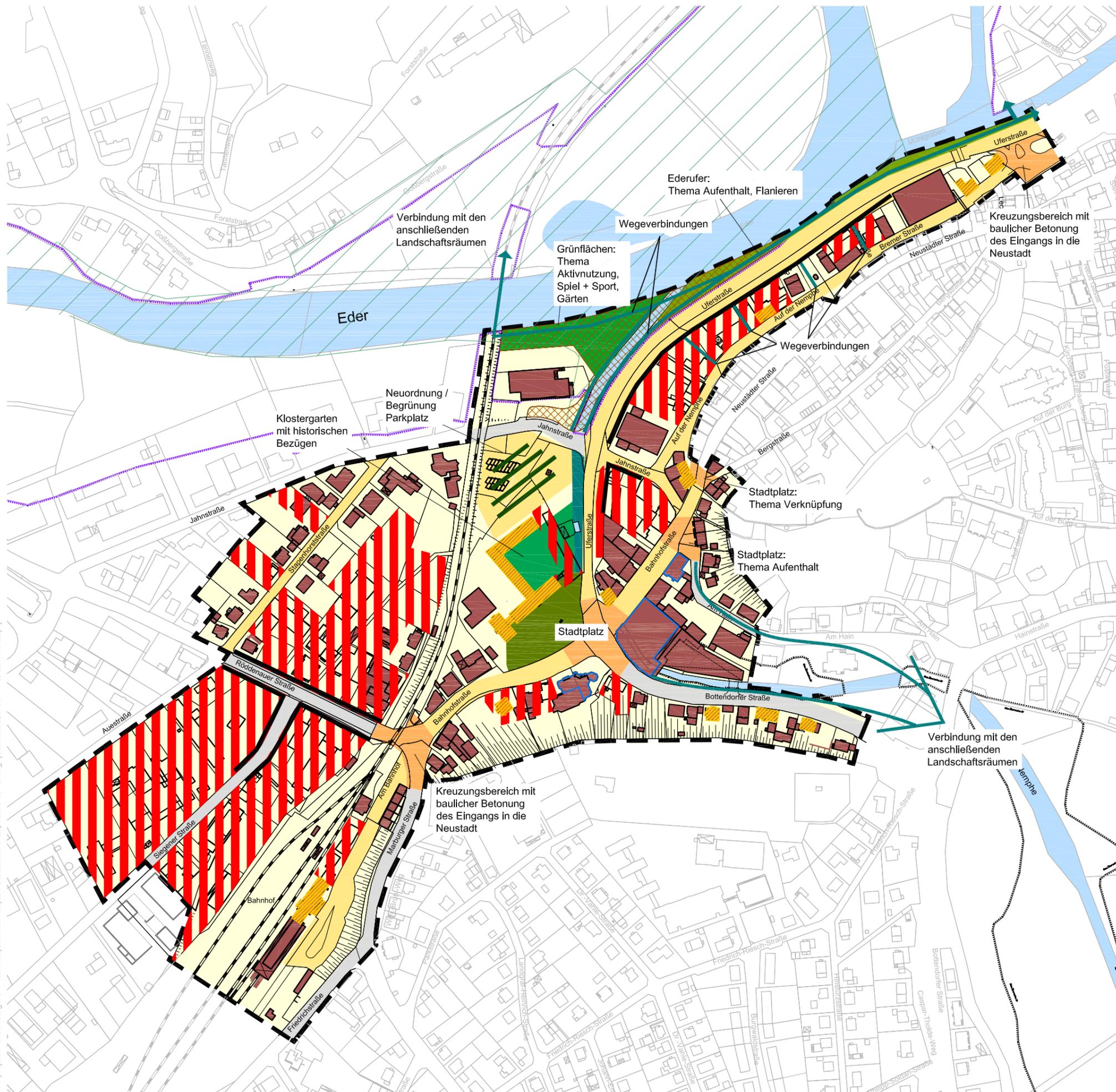
### **4.5.3 Verbesserung des Wohnumfelds**

Eine für das gesamte Gebiet geltende Aufwertungsmaßnahme ist die Verbesserung des direkten Wohnumfelds durch Entsiegelung von Flächen, Beseitigung von störenden Nebenanlagen und die Neuordnung der Parkverhältnisse auf Flächen und Straßen.

Teilweise lassen sich diese Maßnahmen in größere Zusammenhänge einbinden, wie beispielsweise den Umbau eines ganzen Straßenraumes oder die Gestaltung des Ederufers; teilweise können sie auch Gegenstand von gesonderten Einzelmaßnahmen sein.

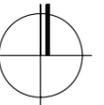
# STADTSANIERUNG FRANKENBERG Sanierungsgebiet III "Bahnhofstraße"

## Karte 15 Städtebauliches Konzept und Freiraumkonzept



-  städtebauliche Entwicklungs- und Potenzialflächen
-  Erhalt KD
-  Schließung von Raumkanten
-  Gebäudeerhalt
-  Umgestaltung
-  Umgestaltung Straßenraum
-  Straßenfläche ohne freiraumbezogenen Umgestaltungsbedarf
-  LSG "Auenverbund Eder"
-  Überschwemmungsgebietsgrenze gem. Verordnung vom 20.12.1999 / gem. ALK
-  Kompensationsflächen nach B-Plan Nr. 6c
-  Grenze des Sanierungsgebietes
-  Bahntrasse
-  Gewässer

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



**NH ProjektStadt** EINE MARKE DER UNTERNEHMENSGRUPPE  
NASSAUISCHE HEIMSTÄTTE | WOHNSTADT

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

## 4.6 Maßnahmenkonzept

Das nachfolgende Konzept stellt die erforderlichen Maßnahme überblickartig, getrennt nach Ordnungs- und Baumaßnahmen, dar. Es bildet die Grundlage der Kosten- und Finanzierungsübersicht. Die ausführliche Beschreibung der einzelnen Maßnahmen erfolgt in den jeweiligen Rahmenkonzepten.

### 4.6.1 Ordnungsmaßnahmen

#### 4.6.1.1 Grunderwerb

Die umfassende Umgestaltung des Parkplatzes nördlich des Klosters erfordert die Einbeziehung der Garagenanlage. Da sich einige Garagen in Privatbesitz befinden, wird bei diesen ein Erwerb durch die Stadt erforderlich sein.

Des Weiteren ist Grunderwerb zur platzartigen Gestaltung des Kreuzungsbereichs Röddenauer Straße/Marburger Straße/ Bahnhofstraße (Kiosk Bahnhofstraße 2a) und des Bereichs am Abzweig Bahnhofstraße/Am Hain erforderlich.

Falls keine vertraglichen Vereinbarungen mit dem Landkreis als Eigentümer der Grünfläche vor dem Kloster zustande kommen sollten, kann hier zur angestrebten Schaffung eines Stadtplatzes ebenfalls Grunderwerb notwendig werden.

#### 4.6.1.2 Bodenordnung

Die Entwicklung der Bereiche um die Uferstraße, des Baublocks zwischen Jahnstraße, Uferstraße und Bahnhofstraße, der vorgesehenen Wohnbaufläche südwestlich der Stapenhorststraße sowie der gewerblichen Flächen an der Röddenauer und der Siegener Straße erfordert die Neuordnung der Grundstücke.

Städtebaufördermittel sollten hierbei zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit von Bauvorhaben und der hohen städtebaulichen Priorität, die diese Bereiche besitzen, vorrangig auf die Uferstraße und den Baublock an der Jahnstraße gelenkt werden.

Im Zuge der Umsetzung der Sanierung können weitere Bodenordnungsmaßnahmen erforderlich werden.

Eine Neuordnung der brach gefallenen Bahnflächen ist erst nach erfolgter Freistellung (Entwicklung) möglich.

#### 4.6.1.3 Neuordnung und Umstrukturierung von Grundstücken und Baublöcken

Die Neuordnung der unter dem Punkt Bodenordnung genannten Bereiche wird auch die Freilegung der Grundstücke durch den Abbruch der vorhandenen oberirdischen und unterirdischen Bausubstanz erforderlich machen.

Die Förderung der Abbruchs privater Objekte mit dem Ziel der weiteren, ausschließlich privatwirtschaftlichen Verwertung der Grundstücke ist mit Erlass der aktuellen Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung der nachhaltigen Stadtentwicklung am 01.07.2008 stärker beschränkt worden. Es werden nur die unrentierlichen Kosten des Abbruchs gefördert. Die Unrentierlichkeit hat der Bauherr durch eine besondere Ermittlung nachzuweisen.

Auch hierbei sollte sich der Einsatz von Städtebaufördermitteln aufgrund der städtebaulichen Bedeutung vorrangig auf die Bereich an der Uferstraße und den Baublock zwischen Jahnstraße, Uferstraße und Bahnhofstraße konzentrieren.

Zur Aufwertung des Ortsbildes sowie zur Erhöhung der touristischen Attraktivität des Klosters ist

die Umstrukturierung des Bereiches des Anbaus aus den 1960er Jahren vorgesehen. Dieser genießt den Status eines Kulturdenkmals, was einer Umstrukturierung dieses Bereiches nicht grundsätzlich im Wege. Die Maßnahme erfordert jedoch eine intensive Abstimmung mit der Denkmalpflege.

Eine Neuordnung und Umstrukturierung der brach gefallenen Bahnflächen setzt eine Freistellung (Entwidmung) der Bahnflächen voraus.

#### **4.6.1.4 Umzug von Bewohnern / Umzug und Verlagerung von Betrieben**

Im Rahmen der Entwicklung der Bereiche an der Uferstraße, zwischen Uferstraße, Bahnhofstraße und Jahnstraße sowie der Röddenauer und der Siegener Straße kann der Umzug von Bewohnern sowie der Umzug und die Verlagerung von Betrieben erforderlich werden. Für Betriebe kann das der Fall werden, wenn sie, z. B. aus Emissionsgründen oder nicht der angestrebten baulichen Nutzung der Bereiche entsprechenden Betriebsart, nicht integrieren werden können oder um in der Zeit der Bauphase ihren weiteren Bestand zu sichern.

Die zu den Baumaßnahmen gehörenden Kosten der Verlagerung sind im Einzelfall gesondert zu ermitteln.

#### **4.6.1.5 Sonstige Ordnungsmaßnahmen**

Im Zuge der Umsetzung der Sanierung können weitere Ordnungsmaßnahmen erforderlich sein. Diese sind vom jeweiligen Projekt abhängig und können im Voraus inhaltlich und räumlich nicht weiter konkretisiert werden.

### **4.6.2 Baumaßnahmen**

#### **4.6.2.1 Herstellung neuer Erschließungsanlagen, incl. Oberflächenentwässerung**

Im Zuge der Umstrukturierung des Bereichs an der Uferstraße ist zur Verbesserung der Anbindung der Altstadt an das Ederufer die Herstellung eines neuen Erschließungswegs in Verlängerung des Durchgangs zwischen den Gebäuden Neustädter Straße 14 und 16 vorgesehen.

Ebenso erfordert die Bebauung der Fläche südwestlich der Stapenhorststraße in der geplanten Art und Weise die Herstellung neuer Erschließungsanlagen, sofern es sich nicht zukünftig um private Erschließungsanlagen handeln soll.

#### **4.6.2.2 Änderung vorhandener Erschließungsanlagen, incl. Oberflächenentwässerung**

Die vorbereitende Untersuchung und begleitende Fachgutachten haben die Notwendigkeit des Umbaus des gesamten verkehrlichen Erschließungsnetzes ergeben. Neben der Reduzierung der überdimensionierten Kraftverkehrsflächen betrifft das die Verbesserung der Querbarkeit der Straßen durch die Anlage von Querungshilfen, die straßenbegleitende Anlage von Radwegen, den Ausbau der straßenbegleitenden Fußwege, die Neuordnung der Flächen des ruhenden Verkehrs sowie die Gestaltung von Platzbereichen im Verlauf der Straßen und an städtebaulich bedeutenden Kreuzungsbereichen.

Besondere Priorität genießt in diesem Zusammenhang die Umgestaltung der Uferstraße und der Bahnhofstraße einschließlich der dazugehörigen und angrenzenden Kreuzungsknotenpunkte.

Die neu anzulegenden Fuß- und Radwege sind in Karte 14 Verkehrskonzept dargestellt.



#### **4.6.2.3 Herstellung, Umgestaltung und Erweiterung von öffentlichen Freiflächen, incl. der Umgestaltung öffentlicher Stellplatzanlagen**

Zur Verbesserung der Freiraumsituation soll entlang der Grenze der historischen Neustadt entsprechend dem Freiraumkonzept ein zusammenhängender Grünzug aus unterschiedlich nutzbaren Grün- und Freiflächen entstehen. Dieser erstreckt sich vom Vorplatz des Klosters bis zu den Freiflächen an Eder und Nemphe.

In die Anlage dieses Grünzugs integriert sind die Herstellung und die Neuanlage oder der Ausbau von Wegen und beispielbaren Freiflächen. Maßnahmen zur Umgestaltung der Freiflächen um das Kloster sind mit der Denkmalpflege abzustimmen.

Zur Aufwertung des Klosterumfede ist ebenfalls die Umgestaltung der bestehenden Stellplatzanlagen nördlich und nordöstlich des Klosters vorgesehen.

#### **4.6.2.4 Neubau von Gebäuden**

Die Kosten privater Neubauvorhaben sind von den Eigentümern als Bauherren zu tragen. Der Einsatz von Mitteln der Wohnraumförderung ist möglich.

Die Stadtsanierung kann darüber hinaus zur Deckung erhöhter Kosten, die sich für den Bauherren aus den Zielen der Sanierung ergeben, eingesetzt werde. Die durch die Sanierung bedingte Erhöhung der Kosten sowie ihre Unrentierlichkeit sind für den Einsatz von Städtebaufördermitteln gesondert nachzuweisen.

Der Einsatz von Fördermitteln für den Neubau sollte als besonderer Anreiz für die bauliche Entwicklung auf städtebaulich besonders wichtige Bereiche beschränkt werden.

#### **4.6.2.5 Modernisierung und Instandsetzung von Gebäuden**

Von den Hauptgebäuden im Gebiet weisen ca. 60 leichte, ca. 20 mittlere und vier schwere bauliche und funktionale Mängel auf.

Circa 20 Gebäude mit leichten, vier mit mittleren und ein Gebäude mit schweren baulichen und funktionalen Mängeln liegen in Bereichen, die entsprechend den Zielen der Sanierung umstrukturiert werden sollen (Bereiche Uferstraße, Baublock zwischen Jahnstraße, Uferstraße und Bahnhofstraße sowie Röddenauer und Siegenger Straße).

#### **4.6.3 Sonstige Maßnahmen**

Die Analyse des Stadtbilds zeigte vor allem im Bereich der Bahnhofstraße Beeinträchtigungen durch gestalterisch geringwertige Werbeanlagen, die Wahl falscher Fenster oder sonstiger unangemessener Gestaltungsmaterialien. Die Funktion der Straße als Einzelhandelsstandort wird dadurch beeinträchtigt.

Die angestrebte Aufwertung der Bahnhofstraße als Geschäftsstraße könnte daher durch Aufstellung einer Gestaltungssatzung in Verbindung mit einem Gestaltungsleitfaden unterstützt werden.

## Teil 5: Sozialplan

### 5.1 Prüfbedarf

Die Stadtsanierung besteht nicht nur aus Baumaßnahmen, sondern kann auch soziale Auswirkungen haben.

Durch die geplante Umstrukturierung der Baublöcke an der Uferstraße, zwischen Uferstraße, Bahnhofstraße und Jahnstraße und an der Röddenauer Straße wird der Umzug von Bewohnern und gegebenenfalls auch Betrieben notwendig.

Im Vorfeld von Sanierungsmaßnahmen und ggf. auch während ihrer Durchführung ist zu prüfen, ob daraus nachteilige Auswirkungen entstehen.

Um mögliche nachteilige Auswirkungen frühzeitig zu berücksichtigen, soweit wie möglich zu vermeiden und zu minimieren, werden nachfolgend Grundsätze für einen ggf. aufzustellenden Sozialplan gemäß § 180 BauGB genannt.

Insgesamt ist im Zuge der Vorbereitung von Maßnahmen darauf hinzuwirken, dass negative Auswirkungen vermieden und Maßnahmen erst durchgeführt werden, wenn die Abstimmungen mit den Eigentümern und Nutzern erfolgreich abgeschlossen ist.

### 5.2 Grundsätze für den Sozialplan

- Die Sanierung soll kooperativ und in enger Abstimmung mit den Bewohnern und Eigentümern durchgeführt werden.
- Betroffene Bürger sollen individuell beraten, ihre Wünsche und Vorstellungen so weit wie möglich berücksichtigt werden.
- Sofern negative Folgen durch Sanierungsmaßnahmen verursacht werden, sollen diese durch Einsatz der Fördermöglichkeiten des Sanierungsrechts (u. a. Härtefallausgleich) minimiert und soweit möglich ausgeglichen werden.
- Sofern sanierungsbedingte Umzüge von Bewohnern oder Betrieben erforderlich werden, sind Ersatzwohnungen an Standorten in der Nachbarschaft anzubieten und umzugsbedingte Kosten auszugleichen.

## Teil 6: Beteiligung

### 6.1 Beteiligungsverfahren

Ein wesentlicher Faktor für das Erarbeiten und Umsetzen von Sanierungsmaßnahmen ist die Kommunikation zwischen den vielfältigen Akteuren und den von der Planung Betroffenen. Diese Kommunikationsstruktur ist ein ständiger, kontinuierlicher Prozess im Planungsablauf. Gleichwohl werden an wesentlichen Planungsständen formalisierte Beteiligungsverfahren durchgeführt, um über den Stand der Dinge zu informieren und um gleichzeitig Anregungen, Hinweise und Bedenken zu sammeln, die im Planungsprozess zu berücksichtigen sind.

Im Rahmen der Sanierung werden öffentliche und private Belange berührt. Dementsprechend wird in den §§ 137-139 BauGB die Beteiligung und Mitwirkung der Betroffenen und der öffentlichen Aufgabenträger sowie deren Auskunftspflicht geregelt.

Die Ergebnisse dieser Beteiligung sind in die Vorbereitenden Untersuchungen und den Rahmenplan sowie in die inhaltlichen Aussagen dieser Dokumentation eingeflossen.

## **Beteiligungsschritte im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen und des Rahmenplans:**

### **26.02.2008: Informationsveranstaltung für die politischen Gremien.**

Die Stadtverordneten und der Magistrat wurden bei der Veranstaltung über die verfahrenstechnischen und rechtlichen Formalien der Stadtsanierung informiert. In diesem Zusammenhang wurde den Anwesenden das Instrumentarium des besonderen Städtebaurechts ausführlich erläutert.

### **04.03.2008: Anschreiben an alle Grundstückseigentümer mit Einladung zur 1. Bürgerinformationsveranstaltung und Fragebogen**

Mit dem Anschreiben wurden alle Flächeneigentümer förmlich über den Beschluss der Stadtverordnetenversammlung zur Einleitung des Sanierungsverfahrens informiert. Zur Feststellung der Mitwirkungsbereitschaft und des Sanierungsbedarfs wurden die Eigentümer um die Ausfüllung eines beigelegten Fragebogens gebeten (siehe Kapitel 6.3).

### **11.03.2008: 1. Bürgerinformationsveranstaltung**

Informationsveranstaltung zur Beteiligung der Frankenberger Bürgerinnen und Bürger sowie von Mietern und Pächtern im Gebiet. Das geplante Sanierungsverfahren wurde vorgestellt. Ergänzend zur Möglichkeit direkter Fragen lag ein Informations-Faltblatt aus. Es wurden erste Ergebnisse der Vorbereitenden Untersuchung vorgestellt.

### **12.06.2008: Stadtverordnetenversammlung**

Vorstellung der Ergebnisse der vorbereitenden Untersuchung. Dabei wurden die Analyseergebnisse zu den Aspekten Freiraum, Ortsbild, Nutzung und Sanierungsbedarf von Gebäuden sowie Verkehr vorgestellt und erste Sanierungsziele benannt.

### **17.06.2008: 2. Bürgerinformationsveranstaltung mit Workshop**

Vorstellung der Ergebnisse der vorbereitenden Untersuchung vor ca. 100 interessierten Flächeneigentümern, Anliegern und Bürgern. Im Rahmen von zwei Workshopgruppen (Freiraum und Städtebau sowie Nutzung und Funktion) wurden mit den Anwesenden Schwerpunkte und Ziele der Sanierung aus Bürgersicht erarbeitet. Die Ergebnisse der Workshops fanden Eingang in die Planung.

### **XX.XX 2008: Beteiligung der öffentlichen Aufgabenträger**

Beteiligung der öffentlichen Aufgabenträger mit vorbereitender Untersuchung und Rahmenplanentwurf

### **XX.XX 2008 / XX.XX.2008: Städtische Ausschüsse**

Vorstellung von Vorbereitender Untersuchung und Rahmenplan vor dem Bauausschuss sowie dem Haupt- und Finanzausschuss

### **XX.XX.2008: Bürgerversammlung**

Vorstellung der vorbereitenden Untersuchungen und des Rahmenplans nebst Maßnahmenkonzept

Fortlaufend im Rahmen der Untersuchungen: Schlüsselgespräche

Gespräche mit Grundstückseigentümern, Nutzern, potenziellen Investoren, Akteuren sowie Vertre-

tern von Institutionen zu den Perspektiven der Sanierung.

## 6.2 Ergebnisse der Bürgerbeteiligung

Im Rahmen der Workshops erhielten die Anwesenden die Möglichkeit, in den Bereichen Freiraum und Städtebau sowie Nutzung und Funktion Defizite und Potenziale aus ihrer detaillierten Kenntnis und ihrem täglichen Empfinden der örtlichen Situation heraus zu benennen.

Die so gewonnenen Informationen dienen dazu, die Ergebnisse der fachlichen Begutachtung von außen durch den lokalen Blick zu ergänzen und so auf eine breitere Basis zu stellen.

Die folgende Übersicht stellt die Ergebnisse zusammenfassend dar.

WORKSHOP NUTZUNG UND FUNKTION	
Defizite	Potenziale
unzureichende Gestaltung des Weges vom Bahnhof zur Innenstadt	Abbruch von ungenutzter oder maroder Bausubstanz für neue Nutzung
gehört das Bahnhofsgebiet wirklich in das Sanierungsgebiet?	Verbesserung der Barrierefreiheit
Gestaltung des zentralen Omnibusbahnhofs	Berücksichtigung der Belange Älterer bei der Aufwertung der Freiräume
Gefahr der Entstehung von drei Zentren	Räume und Angebote für Wohnen und Arbeiten in der Stadt schaffen
Risiken für innerstädtischen Einzelhandel durch die Errichtung der Eder-Galerie	weiterhin bestehender Bedarf an Garagen nördlich des Klosters
„leere“ Flächen am Bahnhof	Bedarf an Parkplätzen in Nähe der Einzelhandelsgeschäfte
unklare Entwicklungsaussichten der Bahnflächen	Chancen für die Ansiedlung von Handwerksbetrieben auf dem Areal der ehemaligen Firma Kugel
anhaltend hohe Verkehrsbelastung in der Stadt trotz vorhandener Umgehungsstraße	Ansiedlung von Handel am Bahnhof
anhaltend hohe Belastung durch Verkehrslärm	Kloster städtebaulich herausstellen, Umfeld aufwerten
	Verbindung des Sanierungsgebiets zur Fußgängerzone schaffen
	Entwicklung der Bahnhofstraße zur Geschäfts- und Wohnstraße
	Integration der Ergebnisse des Einzelhandelsgutachtens in die Sanierungsplanung
	Auswirkungen der Eder-Galerie genau abwägen
	Möglichkeit neuer Straßenverbindungen zur Entlastung der Innenstadt prüfen
WORKSHOP FREIRAUM UND STÄDTEBAU	
Defizite	Potenziale
Klosteranlage ist in ihrer städtebaulichen Bedeutung nicht wahrnehmbar	Öffnung der Nemphe
Bepflanzung des Ederufers versperrt den Blick auf die Flusslandschaft	Öffnung der Stadt zur Eder und ihrer Aue
Hochwasserprobleme im Bereich der Bahnhofstraße / Röddenauer Straße bei Tiefbaumaßnahmen berücksichtigen	
Gestaltungsdefizite der Kreuzung Bahnhofstraße / Marburger Straße	

Ausgehend von der Diskussion über Potenziale und Defizite erarbeiteten die Anwesenden gemeinsam einen Katalog an Zielen, die aus ihrer Sicht Berücksichtigung in der Sanierungsrahmenplanung finden sollten. Die formulierten Ziele stellen gleichzeitig eine Ableitung der Potenzial/Defizit Betrachtung in den Workshops dar.

Bei der querschnittsbezogenen Betrachtung der Workshopergebnisse wird deutlich, dass die städtebauliche Umgestaltung des Klosterbereichs, die Aufwertung von Ederufer und Ederau sowie die städtebaulich und Fußgänger/Radfahrer orientierte Umgestaltung der Straßenräume vor Ort zentrale Themen zur Aufwertung des Sanierungsbereiches darstellen. Darin decken sie sich mit den Ergebnissen der fachlichen Betrachtung.

In der Auffassung zum Erhalt der Stellplätze jedoch zeigen sich Unterschiede in der örtlichen Wahrnehmung (Notwendigkeit des vollständigen Erhalts) und der gutachterlichen Einschätzung eines möglichen Teiltrückbaus. Hier ist zukünftig durch sachliche und problemorientierte Kommunikation von Umgestaltungsmaßnahmen in der Öffentlichkeit ein Konsens herzustellen. Dabei sind die städtebaulichen Chancen, die sich durch eine Anpassung des Stellplatzangebots ergeben, besonders hervorzuheben.

Nachfolgende Übersicht zeigt die erarbeiteten Ziele. In ihrer aufgeführten Reihenfolge bilden sie keine Priorisierung ab.

ZIELE	
Stellplatzangebot neben dem Landratsamt erhalten	Hochwasserschutz berücksichtigen
Straßen so zurückbauen, dass anliegende Nutzungen berücksichtigt werden	Gestaltung von Ederufer und Ederau aufwerten, Ederufer freischneiden
Verkehrsberuhigung des Bereiches Bahnhofstraße / Marburger Straße / Röddenauer Straße	Nemphe-Öffnung fachlich abwägen
Breitere, mobilitätsfreundliche Fußwege	Konzepte für die Nachnutzung der Gleistrasse entwickeln
Kloster und Klosterumfeld städtebaulich aufwerten	

### 6.3 Beteiligung der Eigentümer, Mieter, Nutzer

Die Eigentümer, Mieter und Nutzer von Grundstücken und Gebäuden im Sanierungsgebiet gehören zu den wichtigsten Ansprechpartnern im Planungsprozess. Nur mit ihnen gemeinsam können die Potenziale der Sanierung zum Tragen kommen.

Zusätzlich zur Bürgerbeteiligung wurden die Eigentümer von Grundstücken im geplanten Sanierungsgebiet angeschrieben und über die Sanierung und die Fördermöglichkeiten informiert. Außerdem wurde um Mitwirkung gebeten und ein entsprechender Fragebogen versandt. Es wurde nach der Einstellung zum Sanierungsprozess, nach dem Sanierungsbedarf der Gebäude und nach sonstigen Veränderungsinteressen gefragt.

Von 300 angeschriebenen Eigentümern äußerten sich 31. Das entspricht einer Rücklaufquote von ca. 10%. Die Ergebnisse der Befragung können somit zwar nicht als repräsentativ angesehen werden, sie spiegeln aber ein grundsätzliches Stimmungsbild wider. 24 der 31 Rückmeldungen begrüßen die Einleitung der Sanierung. Es ist somit insgesamt eine positive Resonanz auf die geplante Einleitung der Sanierung zu erkennen.

In Folge der Umfrage konnten eine Reihe von Beratungs- und Informationsgesprächen mit Eigentümern durchgeführt werden.

## 6.4 Beteiligung der öffentlichen Aufgabenträger

Im September 2008 wurden die öffentlichen Aufgabenträger über die Grundlagen der geplanten Sanierung unterrichtet und aufgefordert, über die von ihnen beabsichtigten Maßnahmen und Vorhaben mit möglichen Auswirkungen auf das Sanierungsgebiet und die Sanierungsziele zu informieren.

Die Ergebnisse der TÖB-Beteiligung werden nach Durchführung ergänzt.

## Teil 7: Einleitung der Sanierung

Die Einleitung eines Sanierungsverfahrens ist an die rechtlichen Voraussetzungen des BauGB gebunden.

Nachfolgend wird dargestellt, dass diese Voraussetzung für das geplante Sanierungsgebiet III „Bahnhofstraße“ in Frankenberg gem. § 136 ff BauGB gegeben sind.

Die Darstellung der städtebaulichen Missstände als wesentliche Grundlage der Begründung des Sanierungserfordernisses sowie die Darstellung der in der Untersuchung und dem Prozess erarbeiteten Zielvorstellungen wurde aus Gründen der schnelleren Erfassung und der Gliederungslogik bereits separat in Teil 4 behandelt.

### 7.1 Öffentliches Interesse

Für das geplante Sanierungsgebiet liegen eine einheitliche Vorbereitung und zügige Durchführung eines Sanierungsverfahrens zwingend im öffentlichen Interesse, da ohne koordiniertes und übergreifendes Vorgehen ein stadtverträglicher Entwicklungsprozess nicht erreicht werden kann.

Die notwendigen Erschließungs- und Baumaßnahmen sowie die notwendigen Flächenneuordnungen benötigen einen zusammenhängenden städtebaulichen Zielrahmen, und für Eigentümer und Investoren ist ein definierter Zeitrahmen als Entscheidungsbasis notwendig.

### 7.2 Durchführbarkeit der Sanierung

Trotz der vorhandenen städtebaulichen Missstände (siehe Kapitel 3.1) bietet das Gebiet deutliche Chancen für eine positive Stadtentwicklung. Es ist davon auszugehen, dass ein Sanierungsverfahren in einem überschaubaren Zeitraum von etwa 10 bis 15 Jahren erfolgreich durchgeführt werden kann.

Eine kurzfristige Umsetzung ist bei der komplexen Gebietssituation angesichts begrenzter finanzieller Handlungsspielräume nicht realistisch. Zudem ist das Ziel, ein nachhaltiges Zusammenwirken öffentlicher und privater Investitionen zu erreichen, nur in einem dialogorientierten, längerfristigen Planungsprozess erreichbar.

Der vorgesehene Zeitraum ist ausreichend, um Zukunftsprojekte für einzelne Gebäude und Standorte solide zu entwickeln und um schrittweise Schlüsselmaßnahmen umzusetzen. Im Laufe des Sanierungsprozesses können so zunehmend die Standortqualitäten des Gebiets sichtbar gemacht und damit für Investitionsentscheidungen wirksam werden. Die konkrete Handlungsgrundlage bildet der Sanierungsrahmenplan.

### 7.3 Mitwirkung

Im Rahmen der Voruntersuchungen wurden zahlreiche Gespräche mit Anwohnern, Eigentümern und Pächtern geführt, die auf eine Mitwirkungsbereitschaft schließen lassen. Die im Rahmen des Beteiligungsverfahrens ermittelte Resonanz auf das geplante Sanierungsverfahren ist überwiegend positiv.

## **7.4 Nachteilige Auswirkungen**

Das Sanierungsverfahren ist ein kommunikatives Verfahren, dass gemeinsam mit den Betroffenen durchgeführt wird. Insgesamt ist es darauf ausgelegt eventuelle Härten für die Betroffenen soweit wie möglich zu vermeiden. Bei Aufstellung des Rahmenplans und im Laufe des Verfahrens kann zur Abfederung von Härten ein Sozialplan aufgestellt werden (siehe Teil 5).

## **7.5 Ausblick/Weiteres Vorgehen**

### **7.5.1 Förmliches Verfahren**

In der Vorbereitenden Untersuchung wurde die Notwendigkeit der Sanierungsmaßnahme dokumentiert. Die allgemeinen Ziele der Sanierung sowie Maßnahmen zu ihrer Durchführung wurden im Rahmenplan formuliert.

Zur Fortsetzung des Verfahrens ist nun die förmliche Festsetzung des Sanierungsgebietes als Satzung gem. § 142 BauGB erforderlich. Die Sanierungssatzung wird durch die ortsübliche Bekanntmachung rechtsverbindlich. Damit treten Rechtswirkungen für die im Sanierungsgebiet liegenden Grundstücke ein. Insbesondere sind dies die Genehmigungspflicht von Bauvorhaben sowie die Genehmigungspflicht bei der Veräußerung von Grundstücken. Für alle im Sanierungsgebiet liegenden Grundstücke wird ein Sanierungsvermerk in das Grundbuch aufgenommen.

### **7.5.2 Weitere Planungen**

In der jetzt begonnenen Frühphase der Sanierung ist die bauliche und funktionale Entwicklung verschiedener Bereiche zwar konzeptionell angedacht, aber noch nicht verbindlich absehbar. Dies hängt einerseits von dem sich erst entwickelnden Sanierungsprozess (z. B. Vertrautheit der Beteiligten mit den Möglichkeiten und Instrumenten) sowie von den hier noch nicht zu klärenden Detailfragen ab.

Insbesondere für die Bereiche an der Uferstraße, den Baublock an der Jahnstraße, den Straßenzug Uferstraße und Bahnhofstraße sowie Teile des Gewerbegebiets „In der Ringaue“ sind daher im weiteren Verfahren vertiefende Teilraum- und Blockkonzepte zu erarbeiten.

Dazu kann als ein methodischer Ansatz auch die Durchführung von Wettbewerben gehören.

## Teil 8: Kosten und Finanzierung

	Kosten der Sanierung (förderfähige Kosten)	
I.	Vorbereitung der Maßnahmen der nachhaltigen Stadtentwicklung	
	Untersuchungen und Planungen	308.000,00 €
	Förderung der Baukultur	50.000,00 €
	Summe	358.000,00 €
II.	Steuerung	
	Örtliche Steuerungsstrukturen	0,00 €
	Landesweite Steuerungsstrukturen	0,00 €
	Summe	0,00 €
III.	Öffentlichkeitsarbeit	
	Summe	50.000,00 €
IV.	Vergütung für Beauftragte	
	Sanierungsträger	750.000,00 €
	Andere Beauftragte	0,00 €
	Summe	750.000,00 €
V.	Grunderwerb	
	Erwerb von Grundstücken	365.000,00 €
	Kosten des Zwischenerwerbs	0,00 €
	Erwerb von Rechten an Grundstücken	0,00 €
	Summe	365.000,00 €
VI.	Ordnungsmaßnahmen	
	Bodenordnung	60.000,00 €
	Freilegung von Grundstücken	701.800,00 €
	Umzug von Bewohnern und Betrieben	500.000,00 €
	Sonstige Ordnungsmaßnahmen	0,00 €
	Summe	1.261.800,00 €
VII.	Verbesserung der Verkehrsverhältnisse	€
	Herstellung neuer Erschließungsanlagen incl. Oberflächenentwässerung	225.000,00 €
	Änderung vorhandener Erschließungsanlagen incl. Oberflächenentwässerung	4.891.490,00 €
	Summe	5.116.490,00 €
VIII.	Wohnumfeldmaßnahmen (Gestaltung von Freiflächen)	
	Herstellung, Umgestaltung, Erweiterung von öffentliche Flächen	2.927.600,00 €
	Private Maßnahmen (im öffentlichen Interesse)	0,00 €
	Summe	2.927.600,00 €
IX.	Neubau von Gebäuden	
	Wohngebäude	500.000,00 €
	Gemeinbedarfseinrichtungen	0,00 €
	Sonstige (Folgeeinrichtungen)	0,00 €
	Summe	500.000,00 €
X.	Modernisierung und Instandsetzung von Gebäuden	
	Wohngebäude (incl. Grün- und Freiflächen sowie Stellplätzen)	3.100.000,00 €
	Gemeinbedarfseinrichtungen (incl. Grün- und Freiflächen sowie Stellplätzen)	200.000,00 €
	Sonstige (Folgeeinrichtungen incl. Grün- und Freiflächen sowie Stellplätzen)	0,00 €
	Summe	3.300.000,00 €

XI.	Zwischennutzung	
	Gebäude	0,00 €
	Freiflächen	0,00 €
	Abbruchmaßnahmen	0,00 €
	Summe	0,00 €
XII.	Verlagerung oder Änderung von Betrieben	
	Summe	750.000,00 €
	GESAMTSUMME DER KOSTEN	15.378.890,00 €

	Finanzierungsmittel der Sanierung (förderfähige Kosten)	
	Fördermittel (Städtebauförderprogramm Stadtsanierung)	9.151.278,50 €
	Eigenmittel der Kommune	4.927.611,50 €
	Mittel des Kreises	0,00 €
	Einnahmen des Verfahrens	1.300.000,00 € *
	Sonstige Fördermittel	0,00 €
	Beiträge Dritter	0,00 €
	GESAMTSUMME DER FINANZIERUNGSMITTEL	15.378.890,00 €

\*Einnahmen aus § 154 BauGB (Ansatz 2,- EUR/m<sup>2</sup> Ausgleichsbeträge)

## Teil 9: Quellenangaben

Bertelsmann Stiftung: Wegweiser Kommune, Online-Angebot der Bertelsmann-Stiftung, <http://www.bertelsmann-stiftung.de>

Büro Dipl.-Ing. Ulfert Hinz: Frankenberg (Eder) - Verkehrstechnische Untersuchung kurzfristig sinnvoller Maßnahmen, im Auftrag der Stadt Frankenberg, 2005, unveröffentlicht

Büro Dipl.-Ing. Ulfert Hinz: Verkehrsuntersuchung Frankenberg (Eder) – Verkehrssituation 1995/1996 – Verkehrliche Wirkungen von Entlastungsstraßen, im Auftrag des Amtes für Straßen- und Verkehrswesen Arolsen, 1996, unveröffentlicht

Ingenieurbüro Jester Verkehrs-, Stadt-, Umweltplanung: Verkehrsentwicklungskonzept für den motorisierten und nicht motorisierten Individualverkehr in der Stadt Frankenberg (Eder), im Auftrag der Stadt Frankenberg, 2000, unveröffentlicht

Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung GMA: Auswirkungsanalyse für Einzelhandelsnutzungen in der Stadt Frankenberg (Eder), im Auftrag der Stadt Frankenberg, 2007, unveröffentlicht

Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung GMA: Einzelhandelskonzept für die Stadt Frankenberg (Eder), Auftrag der Stadt Frankenberg, 2008, unveröffentlicht

Gutachterausschuss für Grundstückswerte und sonstige Wertermittlungen für den Bereich des Landkreises Waldeck-Frankenberg: Wertgutachten über die sanierungsbedingten Anfangswerte im Sanierungsgebiet III „Bahnhofstraße“ in Frankenberg, 2007, unveröffentlicht

Hessisches Landesamt für geschichtliche Landeskunde; Braasch-Schwestermann, Ursula (Hrsg.): Hessischer Städteatlas Lieferung II,3 Frankenberg, Bearbeitungsstand 19.09.2007, unveröffentlicht

Heyer, Andreas: Ein Tor zu Frankenberg – Städtebauliche Neugestaltung der nordwestlichen Innenstadt, Diplom I an der Universität Gesamthochschule Kassel, Wintersemester 1995/96, unveröffentlicht

Planungsgruppe Nord, Gesellschaft für Stadt- und Verkehrsplanung: Verkehrsgutachten im Zuge der „Vorbereitenden Untersuchung“ für das Sanierungsgebiet III „Bahnhofstraße“, 2008, unveröffentlicht

Regierungspräsidium Kassel, Geschäftsstelle der Regionalversammlung Nordhessen: Regionalplan Nordhessen 2006, Anhörungs- und Offenlegungsentwurf, Stand Juni 2006

Regionalversammlung Nordhessen, Obere Landesplanungsbehörde: Regionalplan Nordhessen 2000, Staatsanzeiger für das Land Hessen Nr. 33 vom 13. August 2001

Stadt Frankenberg: Städtebaulicher Ideenwettbewerb Innenstadt Frankenberg / Eder unter dem Motto „Ab in die Mitte“, Auslobungsunterlagen, Magistrat der Stadt Frankenberg, 2002, unveröffentlicht

Stadt Frankenberg: Städtebaulicher Ideenwettbewerb Innenstadt Frankenberg / Eder unter dem Motto „Ab in die Mitte“, Protokoll des Preisgerichts, Magistrat der Stadt Frankenberg, 2002, unveröffentlicht

## Teil 10: Anhang

### Beispielhafte Bebauungskonzepte für Teilbereiche

Die im Folgenden dargestellten, beispielhaften Bebauungskonzepte stellen aus fachlicher Sicht mögliche Varianten der zukünftigen Struktur der dargestellten Bereiche dar.

Sie bewegen sich auf der Ebene von Konzeptüberlegungen und dienen ausschließlich der bildlichen Visualisierung der im Rahmenplan dargestellten Entwicklungsansätze. Sie gehen dabei jedoch bewusst weit über die durch vorhandene Bau- und Eigentümerstruktur gegebene Situation hinaus. Daher sollen und können sie nicht die im Fall von konkreten Entwicklungsvorhaben notwendige Abstimmung mit den Eigentümern vorwegnehmen.

#### Baublock zwischen Uferstraße, Jahnstraße und Bahnhofstraße

Der Rahmenplan sieht als Nutzungsoptionen für diesen Baublock Einzelhandels- oder Büro- und Dienstleistungsangebote, die durch Wohnungen ergänzt werden können.

Als bauliche Optionen kämen – je nach zukünftiger Nutzung – eine Randbebauung mit Innenhof oder eine vollflächige Überbauung (ggf. für eine Einzelhandelsnutzung) in Betracht. Im Fall des Ansiedlungsinteresses eines Einzelhandelsunternehmens wäre die Möglichkeit der Einbeziehung der Neubauten an der Uferstraße zu prüfen und mit den Eigentümern zu klären. Auf diese Weise könnte eine für einen Einzelhandelsbetrieb attraktivere Flächengröße bereitgestellt werden.

Die nachfolgenden Abbildungen stellen beispielhaft und schematisch mögliche Bebauungsvarianten dar.

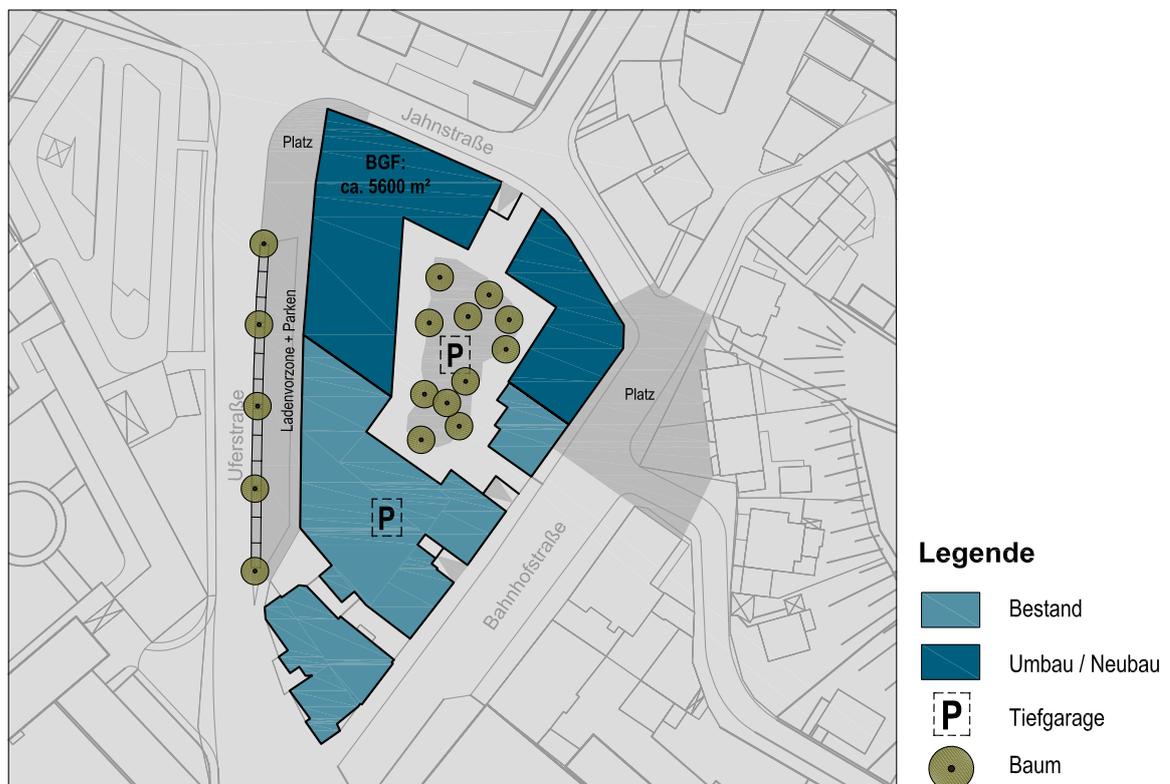


Abbildung 9: schematisches Bebauungsbeispiel „Blockrand“ des Baublocks zwischen Bahnhofstraße, Uferstraße und Jahnstraße (eigene Darstellung)



Abbildung 10: schematisches Bebauungsbeispiel „vollflächige Überbauung“ des Baublocks zwischen Bahnhofstraße, Uferstraße und Jahnstraße (eigene Darstellung)

### **Baublock an der Uferstraße -Leben und Wohnen am Fluss-**

Ein erster, sicherlich mittelfristig realisierbarer Ansatz zur Neustrukturierung des Baublocks wäre die Entwicklung des Parkplatzgeländes neben der Sparkasse. Durch Verlagerung der angrenzenden gewerblichen Nutzung ließe sich die Entwicklungsfläche über den vorhandenen Verbindungsweg hinaus erweitern. Der Bereich um die Sparkasse böte aufgrund seiner ausreichenden Tiefe die Möglichkeit für eine beidseitige Bebauung entlang der Uferstraße und der Straße Auf der Nemphe.

In Abstimmung mit den Flächeneigentümern wären Konzepte für eine bauliche Nutzung des Geländes zu entwickeln. In Frage käme in erster Linie eine Nutzung durch Büros, Verwaltung oder Dienstleistungseinrichtungen. In den Erdgeschosszonen entlang der Straßenzüge wären kleinere Einzelhandelsflächen möglich.

Die dabei überbauten Parkplätze sowie notwendige Parkplätze neuer Ansiedlungen ließen sich in einem Parkdeck realisieren.

Die Sanierung könnte die Entwicklung des Areals vorbereiten (Verlagerung von Betrieben, Freilegung) und durch parallele Gestaltung der umgebenden Freiräume sowie durch Förderung von Neubauten unterstützen.

Der weitere Bereich würde sich aufgrund der attraktiven Lage an der Eder sowie der reduzierten Verkehrsbelastung der Uferstraße sich für eine stadthausähnliche Bebauung anbieten. Aufgrund der geringen baulichen Tiefe des Baublocks und zur Gewährleistung eines ausreichenden Freiflächenangebots erscheint hier eine einseitige Bebauung entlang der Uferstraße angemessen. Die Höhenentwicklung der Gebäude sollte sich an denen der Neustädter Straße orientieren.



Von der Wohnstadt errichtete Stadthäuser in der Kasseler Marbachshöhe

Im Anschluss an die bereits jetzt bestehende platzartige Aufweitung am Abgang zwischen Straße Auf von der Nemphe und Bremer Straße wäre wieder eine großformatigere Bebauung aus Büro- und Geschäftshäusern denkbar.

Zur Gewährleistung ausreichender Flächenangebote sollten diese sich entgegen der heutigen Situation zwischen beiden Straßenzügen erstrecken. Der Höhenversatz zwischen der Bremer Straße und der Uferstraße würde es auch erlauben, das in seiner Gestaltung der Lage in Nähe der Altstadt angemessene Gebäude Bremer Straße 4 zu erhalten und seine Erdgeschosszone bis zur Uferstraße zu erweitern.

Die nachfolgende Abbildung verdeutlicht bildhaft das Gesagte.

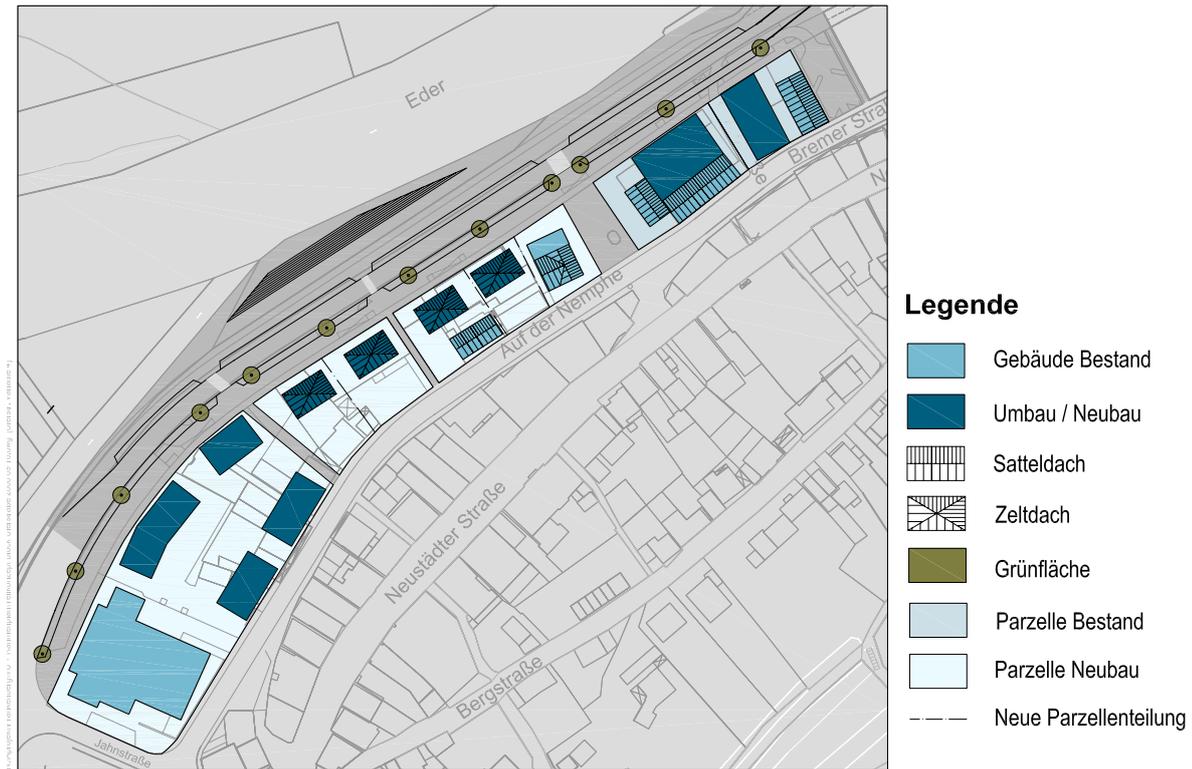


Abbildung 11: Beispiel einer möglichen, zukünftigen Bebauungsstruktur des Blocks zwischen Uferstraße und Straßenzug Auf der Nemphe / Bremer Straße (eigene Darstellung)

### Stapenhorststraße

Die nachfolgende Abbildung stellt beispielhaft eine mögliche Bebauungsstruktur der Entwicklungsfläche südöstlich der Stapenhorststraße dar.

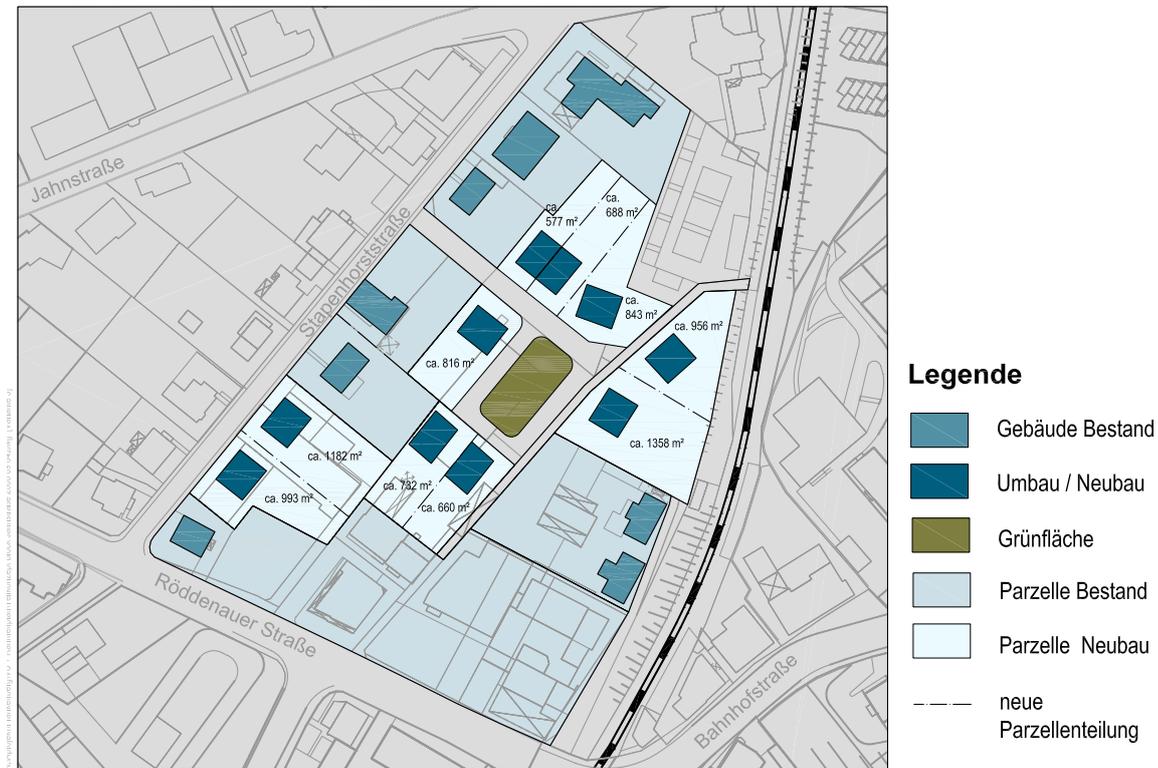


Abbildung 12: Bebauungsvariante der Grünfläche südöstlich der Stapenhorststraße (eigene Darstellung)

## Tabellen

Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Arbeitnehmer am Arbeitsort Frankenberg 2002 - 2005																	
davon waren beschäftigt im Bereich																	
Beschäftigte Arbeitnehmer im Jahr	primärer Sektor			sekundärer Sektor			tertiärer Sektor			davon							
	Jahr	insges.	Anteil in %	insges.	Anteil in %	Produzierendes Gewerbe	insges.	Anteil in %	tertiärer Sektor insgesamt	insges.	Anteil in %	Handel, Gastgewerbe und Verkehr		Finanzierung, Vermietung und Unternehmensdienstleister		insges.	Anteil in %
												insges.	Anteil in %	insges.	Anteil in %		
Frankenberg	2003	5.989	0,62%	2.377	39,69%		3.575	59,69%	1.132	18,90%	543	9,07%	1.900	31,72%			
	2004	6.055	0,56%	2.400	39,64%		3.621	59,80%	1.090	18,00%	597	9,86%	1.934	31,94%			
	2005	5.979	0,30%	2.372	39,67%		3.589	60,03%	1.110	18,56%	559	9,35%	1.920	32,11%			
LK Waldeck-Frankenberg	2003	52.675	0,94%	22.433	42,59%		29.746	56,47%	9.996	18,98%	2.887	5,48%	16.863	32,01%			
	2004	51.336	0,92%	21.688	42,25%		29.178	56,84%	9.777	19,05%	3.110	6,06%	16.291	31,73%			
	2005	50.908	0,91%	21.509	42,25%		28.936	56,84%	9.763	19,18%	3.050	5,99%	16.123	31,67%			
Hessen	2003	2.150.806	0,62%	622.662	28,95%		1.514.721	70,43%	539.748	25,10%	462.720	21,51%	512.253	23,82%			
	2004	2.112.654	0,63%	602.244	28,51%		1.497.166	70,87%	531.493	25,16%	457.350	21,65%	508.323	24,06%			
	2005	2.089.523	0,63%	580.448	27,78%		1.495.811	71,59%	529.481	25,34%	458.458	21,94%	507.872	24,31%			

Tabelle 2: Sozialversicherungspflichtige Arbeitnehmer am Arbeitsort Frankenberg 2003 – 2005 nach Wirtschaftssektoren (Quelle: Hessische Gemeindestatistik, Stand 2007)

Entwicklung des Tourismus in Frankenberg zwischen 2003 und 2005							
	Jahr	Einwohner	Durchschnittliches Bettenangebot	Ankünfte	Übernachtungen	Durchschnittliche Aufenthaltsdauer in Tagen	Tourismusintensität (Übernachtungen je 1.000 EW)
Frankenberg (Eder), St.	2005	19.300	315	14.053	33.751	2,4	1.749
	2004	19.277	323	13.824	32.941	2,4	1.709
	2003	19.261	289	12.911	30.691	2,4	1.593
Landkreis Waldeck-Frankenberg	2005	168.293	20.726	673.067	2.987.208	4,4	17.750
	2004	169.259	20.830	656.552	2.967.612	4,5	17.533
	2003	169.631	21.198	665.154	3.100.432	4,7	18.278
Hessen	2005	6.092.354	182.559	10.041.076	24.184.613	2,4	3.970
	2004	6.097.765	181.723	9.774.142	23.910.419	2,4	3.921
	2003	6.089.428	181.398	9.377.589	23.831.520	2,5	3.914

Tabelle 3: Entwicklung des Tourismus in Frankenberg anhand ausgewählter Daten zwischen 2003 und 2006 (Quelle: Hessische Gemeindestatistik, Stand 2007; eigene Berechnung)

Tourismusdaten der Kommunen des Landkreises im Jahr 2005 im Vergleich						
Kommune	Einwohner	Durchschnittliches Bettenangebot	Ankünfte	Übernachtungen	Durchschnittliche Aufenthaltsdauer in Tagen	Tourismusintensität (Übernachtungen je 1.000 EW)
Frankenberg (Eder), St.	19.300,0	315	14.053	33.751	2,4	1.749
Allendorf	5.729	0	0	0	0	0
Bromskirchen	1.953	0	0	0	0	0
Gemünden	4.151	0	0	0	0	0
Haina (Kloster)	3.725	0	0	0	0	0
Hatzfeld	3.349	0	0	0	0	0
Rosenthal	2.261	0	0	0	0	0
Twistetal	4.750	0	0	0	0	0
Volmarsen	6.970	58	814	1.700	2,1	244
Burgwald	5.095	70	2.154	5.850	2,7	1.148
Korbach	24.384	369	16.686	35.334	2,1	1.449
Diemelstadt	5.626	153	5.558	10.170	1,8	1.808
Battenberg	5.640	244	7.529	21.222	2,8	3.763
Lichtenfels	4.315	224	8.251	26.114	3,2	6.052
Bad Arolsen	16.861	1.098	39.291	115.470	2,9	6.848
Edertal	6.941	701	19.530	69.703	3,6	10.042
Diemelsee	5.347	386	16.879	59.183	3,5	11.068
Waldeck	7.656	1.108	39.556	106.460	2,7	13.905
Vöhl	6.222	962	41.659	129.144	3,1	20.756
Frankenau	3.492	793	25.579	112.265	4,4	32.149
Bad Wildungen	17.979	6.163	98.925	1.219.676	12,3	67.839
Willingen 1	6.547	7.732	329.708	1.012.049	3,1	154.582
"Null" bedeutet nicht, dass die Kommune kein Tourismusstandort ist, sondern dass dort nur Beherbergungsbetriebe mit unter neuen Betten existieren, die nach Gesetz NICHT meldepflichtig sind 1 Willingen ist die tourismusintensivste Gemeinde des Landes Hessen (vgl. Hessischer Entwicklungsplan für den ländlichen Raum EPLR 2007 – 2013, S.20)						

Tabelle 4: Tourismusdaten Frankenberg im Jahr 2005 mit Vergleichszahlen der Kommunen des Landkreises Waldeck-Frankenberg (Quelle: Hessische Gemeindestatistik, Stand 2007)

Pendlersalden Frankenberg			
	Einpendler	Auspendler	Pendlersaldo
2000	2.979	3.468	-489
2001	3192	3.479	-287
2002	3.230	3.307	-77
2003	3.249	3.295	-46
2004	3.327	3.354	-27
2005	3.298	3.351	-53
2006	3.400	3.404	-4

Tabelle 5: Pendlersalden Frankenberg 2002 und 2003 – 2005 (Quelle: Angaben der Stadt, Hessische Gemeindestatistik, Stand 2007)

	Anmeldungen						Abmeldungen						Saldo						Saldo insgesamt
	B	EH	D	GE	S	Sch	B	EH	D	GE	S	Sch	B	EH	D	GE	S	Sch	
Bahnhofstraße	3	17	5	4	12	8	4	12	4	3	11	8	-1	5	1	1	1	0	-3
Bottendorfer Straße	0	5	0	0	1	0	0	5	0	0	4	0	0	0	0	0	-3	0	0
Marburger Straße	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Friedrichstraße	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-8
Röddenauer Straße	2	11	0	1	3	2	3	13	0	1	8	2	-1	-2	0	0	-5	0	-1
Stapenhorststraße	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	-1	0	0	0	0	0	0
Jahnstraße Nordseite	1	6	0	0	5	2	1	4	0	0	7	2	0	2	0	0	-2	0	0
Jahnstraße Südseite	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	-1	0
Uferstraße	0	3	0	1	2	1	1	3	1	0	1	1	-1	0	-1	1	1	0	7
Auf der Nemphe	0	3	0	0	2	6	0	1	0	0	0	3	0	2	0	0	2	3	-2
Bremer Str	1	4	0	0	2	3	2	5	0	0	2	3	-1	-1	0	0	0	0	1
Am Hain	2	0	1	1	2	0	0	3	1	0	1	0	2	-3	0	1	1	0	2
Georg-Thonet-Platz	0	3	0	0	1	2	0	4	0	0	0	0	0	-1	0	0	1	2	3
davon Auf der Nemphe 2	0	1	0	0	1	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	-1
davon Bahnhofstraße 30	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	-1	0	0	0	0	0
davon Neustädter Straße 1 und 2	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Am Bahnhof	0	0	0	0	4	3	0	2	0	0	2	3	0	-2	0	0	2	0	7

Tabelle 6: Gründungs- und Konkursgeschehen im Untersuchungsgebiet nach Straßen und Tätigkeiten 2000 bis 2007 (Quelle: Stadt Frankenberg, Amt für Wirtschaftsförderung); B = Büro inkl. Versicherungen und Vermögensberater, EH = Handel und Einzelhandel, D = Dienstleistungen, GE = Gewerbe, S = Sonstige, Sch = Schank- und Speisewirtschaften

	Büro inkl. Versicherungen und Vermögensberater		Handel und Einzelhandel		Dienstleistung		Gewerbe		Sonstige		Schank- und Speisewirtschaften	
	Anmeldung	Abmeldung	Anmeldung	Abmeldung	Anmeldung	Abmeldung	Anmeldung	Abmeldung	Anmeldung	Abmeldung	Anmeldung	Abmeldung
absol.	9	12	55	55	6	6	7	3	37	35	29	20
Saldo	-3		0		0		4		2		9	

Tabelle 7: Gründungs- und Konkursgeschehen im Untersuchungsgebiet nach Tätigkeiten 2000 bis 2007 (Quelle: Stadt Frankenberg, Amt für Wirtschaftsförderung)

ALTIS-Nr.	Art der Fläche	Arbeitsname	Erfassungsdatum	Gemeinde/ Stadt	Ortsteil	Straße	Rechtswert	Hochwert
635.01.1.020-001.016	Altstandort	Brüggemann Zimmerei	15.12.1990	Frankenberg (Eder)	FRANKEN-BERG (EDER)	Bahnhofstr. 23a	3485672	5658018
635.01.1.020-001.022	Altstandort	Dietz Schreinerei	15.12.1990	Frankenberg (Eder)	FRANKEN-BERG (EDER)	Bahnhofstr. 30	3485673	5658119
635.01.1.020-001.031	Altstandort	Gebr. Fiedler Schlosserei	15.12.1990	Frankenberg (Eder)	FRANKEN-BERG (EDER)	Bahnhofstr. 21	3485680	5657994
635.01.1.020-001.039	Altstandort	Gleim Tankstelle u. Wagenpflege	15.12.1990	Frankenberg (Eder)	FRANKEN-BERG (EDER)	Röddenauer-str. 9a	3485326	5657932
635.01.1.020-001.048	Altstandort	Mater Ölmühle	15.12.1990	Frankenberg (Eder)	FRANKEN-BERG (EDER)	Bottendorfer-str. 3	3485599	5657884
635.01.1.020-001.052	Altstandort	Hess Kunststoffverarbeitung	15.12.1990	Frankenberg (Eder)	FRANKEN-BERG (EDER)	Bottendorfer-str. 11	3485673	5657885
635.01.1.020-001.065	Altstandort	Klitsch Herstellung v. Drahtbürsten	15.12.1990	Frankenberg (Eder)	FRANKEN-BERG (EDER)	Auf der Nemphe 16	3485722	5658251
635.01.1.020-001.071	Altstandort	Lemler Wäscherei	15.12.1990	Frankenberg (Eder)	FRANKEN-BERG (EDER)	Stapenhorst-str. 2	3485248	5658025
635.01.1.020-001.100	Altstandort	Schneider Kfz. u. and. Schilder	15.12.1990	Frankenberg (Eder)	FRANKEN-BERG (EDER)	Stapenhorst-str. 12	3485337,	5658110
635.01.1.020-001.102	Altstandort	Schneider jun. Kunstharzpresserei u. spritzerei	15.12.1990	Frankenberg (Eder)	FRANKEN-BERG (EDER)	Bahnhofstr. 3	3485461	5657854
635.01.1.020-001.103	Altstandort	Schümann Chem. Reinigung	15.12.1990	Frankenberg (Eder)	FRANKEN-BERG (EDER)	Auf der Nemphe 10	3485683	5658203
635.01.1.020-001.104	Altstandort	Schwammberger Schlosserei	15.12.1990	Frankenberg (Eder)	FRANKEN-BERG (EDER)	Bahnhofstr. 2	3485429	5657895,
635.01.1.020-001.050	Altstandort	Warnstätt Schmiede	15.12.1990	Frankenberg (Eder)	FRANKEN-BERG (EDER)	Bremer Str. 18	3485907	5658384
635.01.1.020-001.	Altstandort	Maurer & Sohn Kfz-Reparatur	15.12.1990	Frankenberg (Eder)	FRANKEN-BERG (EDER)	Bremer Str. 2	3485805	5658318
635.01.1.020-001.	Altstandort	Neuschäfer Färberei	15.12.1990	Frankenberg (Eder)	FRANKEN-BERG (EDER)	Bremer Str. 10	3485874	5658366
635.01.1.020-001.	Altstandort	Potsch Wäscherei	15.12.1990	Frankenberg (Eder)	FRANKEN-BERG (EDER)	Neustädterstr. 58	3485965	5658374

Tabelle 8: Übersicht zu den Altstandorten (Quelle: Regierungspräsidium Kassel)

Lfd. Nr.	Jahr	Straße	Früherer Eigentümer	Eigentümer bei Abbruch	Wohnhaus	Sonstiges Gebäude
99	1974	Bremer Straße 16	Greese	Stadt	x	
100	1974	Auf der Nemphe 28	Himmelmann	Stadt		x
101	1974	Auf der Nemphe 26	Menkel	Stadt		x
102	1974	Auf der Nemphe 16	Vöhl	Stadt	x	
110	1974	Bremer Straße 20	Lutter	Stadt		x
114	1974	Bremer Straße 14	Teufer	Stadt	x	
115	1974	Bremer Straße 12	Neuschäfer	Stadt		x
128	1975	Auf der Nemphe	Keil	Stadt		x
130	1975	Bremer Straße 24	Balz	Stadt	x	
138	1975	Bremer Straße 18	Lutter	Stadt	x	
148	1976	Auf der Nemphe	Gilbert	Gilbert		x
158	1976	Auf der Nemphe 14	Winter	Stadt		x
159	1976	Auf der Nemphe	Finkeldey	Finkeldey		x
166	1977	Bremer Straße 6	Saure	Stadt	x	
167	1977	Bremer Straße 8	van Elkan	Stadt	x	
168	1977	Bremer Straße 10	Neuschäfer	Stadt	x	
176	1977	Auf der Nemphe 6	Stahl	Stadt		Werkstatt
183	1978	Auf der Nemphe 2	Schulze	Schulze		Scheune+ Stall
190	1978	Auf der Nemphe 2	Schulze	Schulze		Scheune
220	1983	Auf der Nemphe 6	Heinrich	Heinrich		Scheune

Tabelle 9: Abbrüche im Überlagerungsbereich Sanierungsgebiet III, Sanierungsbereich I und II

(Quelle: Aufstellung „Beseitigung von Gebäuden im Zuge der Altstadtsanierung“, Stadt Frankenberg, Auszug)