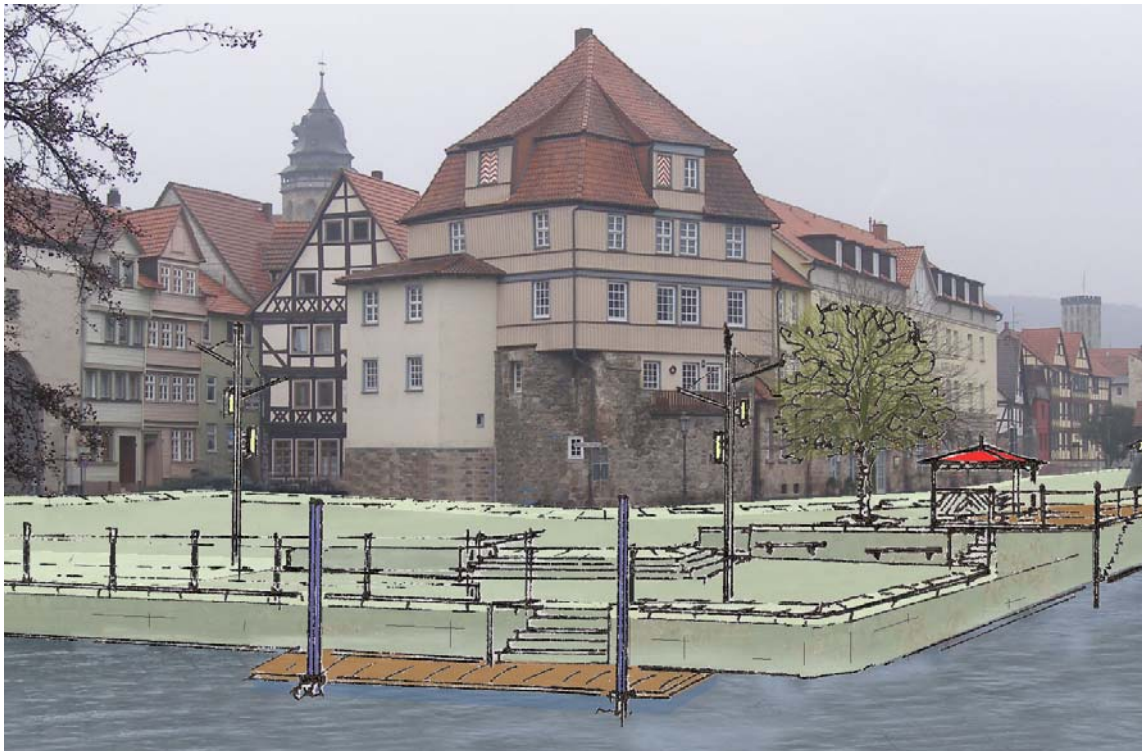


Hann. Münden Dielengraben und Schlagden Rahmenplanung „Wasserfront“



SCHLUSSBERICHT

BAND 1
KONZEPT / BERICHT

März 2009

Auftraggeber: **Stadt Hann. Münden**
Lotzestraße 2
34346 Hann. Münden

Auftragnehmer: **Planungsgemeinschaft Landschaft + Freiraum**
Andreas Schmidt-Maas, Dipl. Ing. Landschaftsarchitekt
Querallee 43
34119 Kassel
Tel.: 0561 / 77 60 71
Fax. 0561 / 10 29 79
mail@plf-kassel.de
www.plf-kassel.de

Mitarbeiter: Erhard Söhner, Dipl. Ing. Landschaftsarchitekt
Martin Kusemann, Dipl. Ing. Landschaftsarchitekt

Inhaltsverzeichnis

Band 1: Konzept / Bericht

1. Vorbemerkungen	5
1.1 Aufgabenstellung	5
1.2 Bedeutung der Rahmenplanung	6
2. Ausgangssituation	7
2.1 Lage des Planungsgebietes	7
2.2 Historische und aktuelle Bedeutung der Schlagden	8
2.3 Bestand und Defizite	10
3. Maßnahmen und Konzepte	20
3.1 Übergeordnete Ziele	20
3.2 Beispielsituationen	22
3.2.1 Einheitliche Organisation und Gestaltung der Uferpromenade	22
3.2.2 Zugänglichkeit und Erlebbarkeit der Flüsse	23
3.2.3 Erweiterung der Freiraumqualität	26

4. Rahmenplanung	27
4.1 Gesamtplan	27
4.2 Abschnitte und Details	28
4.2.1 Abschnitt Dielengraben	28
4.2.2 Abschnitt Wanfrieder Schlagd	32
4.2.3 Abschnitt Schlagdspitze und Bremer Schlagd	35
4.2.4 Abschnitt Kasseler Schlagd	40
4.2.5 Abschnitt Natermann-Platz	42
5. Nachwort / Ausblick	45
Anhang:	45
Beschluss des Rates der Stadt Hann. Münden	46
Quellenverzeichnis Band 1	48

1. VORBEMERKUNGEN

1.1 Aufgabenstellung

Im September 2007 wurde die Planungsgemeinschaft Landschaft und Freiraum (PLF) mit der Bearbeitung eines Rahmenkonzepts für den Dielengraben und die Schlagden in Hann. Münden beauftragt.

Ziel der Planung ist es, ein zusammenhängendes Gestaltungs- und Nutzungskonzept für die „Wasserfronten“ zu entwickeln, das den aktuellen Nutzungsanforderungen und der historischen Bedeutung dieser städtischen Freiräume gerecht wird. Das Rahmenkonzept soll nicht nur die Defizite aufzeigen. Es soll auch die Potenziale dieser in Hann. Münden einzigartigen Freiräume entlang der Flüsse sichtbar machen, um sie für die Kernstadt als Wohn- und Wirtschaftsstandort weiterentwickeln zu können und sie auch für den Tourismus erlebbar zu machen.

Mit der Planung verbunden war eine Bestandsvermessung und Nutzungskartierung sowie die Aufnahme und Bewertung der vorhandenen Großvegetation. Diese vorbereitenden Arbeiten wurden im Oktober und November 2007 durchgeführt und abgeschlossen.

Wertvolle Hinweise und Bilddokumente erbrachten Recherchen im Stadtarchiv bzw. im Stadtmuseum.

In zwei bürointernen Workshopphasen wurden Bestand und Defizite erfasst, sowie erste Ideen für Maßnahmen und Konzepte planerisch erarbeitet.

Erste Zwischenergebnisse wurden der städtischen Planungskonferenz am 17.01.2008 vorgestellt. Ergänzende Vorschläge, Anregungen und Bedenken aus diesem Kreis flossen in die weitere Bearbeitung der Rahmenplanung ein.

In einem separaten Abstimmungsgespräch beim Wasser- und Schifffahrtsamt konnten die Fragen zur Nutzung der Wasserstrassen und der Flussufer geklärt werden. Wertvolle Hinweise zum Bau von Anlegern und der Ausbildung von Uferwegen wurden gegeben.

Abschließend wurden die Zwischenergebnisse mit den Planern (Planungsbüro Lange und Puche, Northeim) des ISEK (Integriertes Stadtentwicklungskonzept) diskutiert und erörtert, mit welchen Förderprogrammen Zuschüsse für die Wasserfront generiert werden könnten.

1.2 Bedeutung der Rahmenplanung

Vorliegender Rahmenplan ist als eine informelle Planung zu verstehen, die zur Lösung und Veranschaulichung von Problemen und/oder Defiziten im Plangebiet dient. Die Ergebnisse besitzen keine rechtliche Verbindlichkeit, sondern haben den Charakter eines Vorschlags oder planerischen Empfehlung. Sie dienen als Orientierung für kommende Planungen. Die Aufgabe der Rahmenplanung besteht zunächst in der Ermittlung und Bewertung der Bestandssituation und der Darstellung von daraus erkennbaren Defiziten.

Basierend darauf werden Zielkonzepte und Handlungsmöglichkeiten aufgezeigt, die in Teilbereichen anhand von Beispielen näher erläutert werden.

Die aus diesen übergeordneten Zielen abgeleiteten Planungsgrundsätze erlangen erst Verbindlichkeit durch den Ratsbeschluss der Stadt Hann. Münden, der im Anhang dieses Berichts dargestellt ist.

Sie finden Verwendung als „Fundament“ für weiter gehende Ausführungsplanungen.



2. AUSGANGSSITUATION

2.1 Lage des Planungsgebietes / Bedeutung in der Gesamtstadt



Der Stadtkern von Hann. Münden ist ab Ende des 14. Jahrhunderts im Mündungsbereich von Fulda und Werra zur Weser planmäßig angelegt worden. Die Bebauung erfolgte in einem Raster-system aus Quadrat- und Rechteckblöcken mit einer Ausrichtung der Hauptstraße (Lange Straße) in Nord-Süd-Richtung. Die Kirche und das Rathaus bilden den Stadtmittelpunkt, umgeben von Kirch- und Marktplatz.

Die gesamte Altstadt ist als Flächendenkmal ausgewiesen. Mit ihren mehr als 700 Fachwerk-häusern aus sechs Jahrhunderten ist Hann. Münden eine Fachwerkstadt von europäischem Rang.

Sozialtopografisch weist die Altstadt auch hinsichtlich der Bebauung ein Nordost-Südwest-Gefälle auf: stattliche Bürgerhäuser im Nordosten, kleinere und schlichte Bauten im Bereich der Ziegelpforte im Südwesten.

Das Plangebiet umfasst den gesamten Uferbereich westlich und nördlich der Altstadt: die Fulda entlang vom Natermannplatz über Kasseler Schlagd bis zur Schlagdspitze und die Werra entlang von der Wanfrieder Schlagd über den Dielegraben im Bereich des Schlosses bis zur Einmündung in die Friedrich-Ludwig-Jahn-Straße.

Bestandsplan: Dachaufsichten der angrenzenden Gebäude, ohne Maßstab

2.2 Historische und aktuelle Bedeutung der Schlagden

Die Entwicklung der Stadt Hann. Münden zur Handelsstadt hängt unmittelbar mit der Lage an den drei überregional bedeutenden Wasserstraßen Fulda, Werra und Weser zusammen. Das 1247 verliehene Stapelrecht und die damit verbundenen Handelsprivilegien waren die wirtschaftliche Voraussetzung für 600 Jahre Stadtgeschichte, die sich an dem prachtvollen historischen Stadtbild und dem Stadtgrundriss noch heute ablesen lässt.

Ein durchgehender Schiffsverkehr von der Werra in die Weser war von jeher

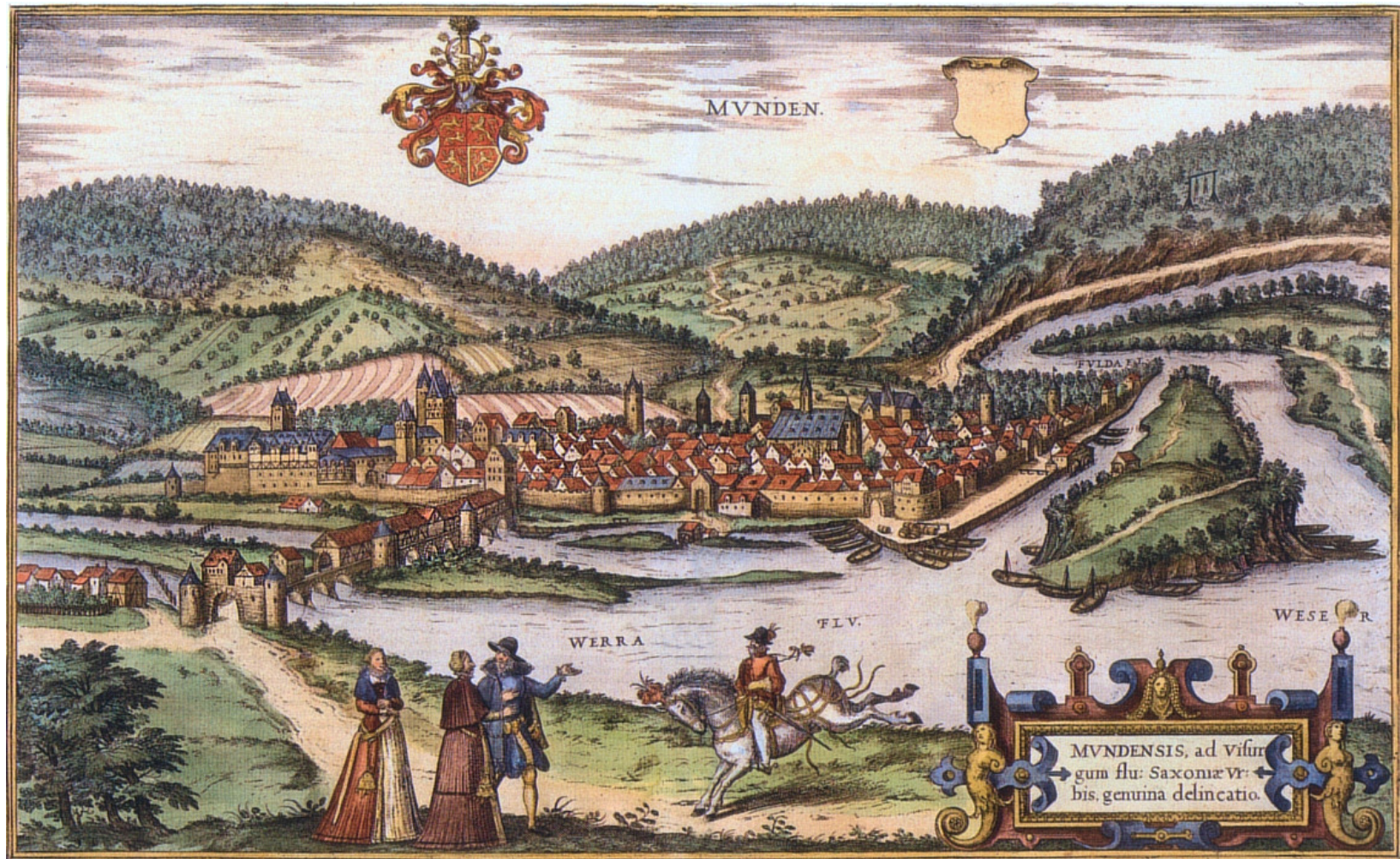
nicht möglich, da im Mündungsbereich mit der Fulda eine Felsbarre als natürliches Hindernis zum Umladen der Waren zwang. Zur Überwachung des Warenumschsags führte die Stadt Münden eine strenge Lade- und Löschordnung ein.

So gab es für die einzelnen Wasserstraßen bestimmte Plätze, Schlagden, an denen die Waren umgeschlagen werden mussten. Es entstanden am nordwestlichen Eckpunkt des Stadtareals zwischen Werrabrücke und Lohpforte, die Wanfrieder Schlagd, an die sich südlich die Bremer Schlagd und die bis zur ehem. Tanzwerderpforte reichende Kasseler Schlagd ange-

schlossen – Bezeichnungen, die noch heute an Handelsplätze erinnern, die direkt auf dem Wasserweg zu erreichen waren. Erst mit der Eröffnung der Hannoverschen Südbahn von Göttingen nach Kassel im Jahre 1856 verlor allmählich die über 600-jährige Handelsschiffahrt ihre Bedeutung. Schon die beiden ältesten Stiche der Stadt – der Stich von Braun und Hogenberg aus 1584 und von Merian aus 1654 – belegen die frühe Existenz der Ufermauern an den Schlagden. Sie sind steinernes Zeugnis einer über 600-jährigen Bautechnik, Wirtschafts- und Stadtentwicklungsgeschichte.

Mit dem Funktionsverlust als Warenumsschlagplatz war ein Bedeutungsverlust für die weitere Stadtentwicklung verbunden. Aus vorgelagerten Handelsflächen, auf denen das Stadtleben pulsierte, sind Stadtrandflächen geworden, die inzwischen weitgehend ein Schattendasein fristen. Die historische Bedeutung der Schlagden gilt es wieder ins Bewusstsein zu rücken und die Entwicklungspotentiale für die Stadtidentität, das Wohnumfeld, den Tourismus und letztlich damit auch für Hann. Münden als Handelsstandort zu nutzen.

Textquelle: Pflum / Klapp, Hann.Münden



Stich von Braun und Hogenberg von 1584

3. BESTAND UND DEFIZITE



Im vorliegenden Bestandsplan (im Planteil) werden die Defizite der heutigen Situation an den Schlagden dargestellt.

Im Folgenden wird der Bestand in räumlichen Teilabschnitten beschrieben; daraus resultierende Defizite werden benannt und erläutert.

*Ohne Maßstab,
Originalplan im Planteil*

Abschnitt Dielengraben



Ohne Maßstab

Der großflächige Sämlingsaufwuchs von Ahorn, Eschen und Ulmen an der Hangkante / Uferböschung zur Werra verhindert eine Sichtbeziehung zur Flusslandschaft (Bild 1, folgende Seite). Durch den wild gewachsenen Aufwuchs sind die historischen Kopflinden im nordöstlichen Bereich des Dielengrabens gefährdet (Bild 2). Die historisch wertvolle Ansicht des Schlosses aus nördlicher Richtung wird behindert.

Der starke Bewuchs bildet teilweise ein starkes Blätterdach über dem Fahr- und Fußwegbereich. Der so entstandene Tunnelcharakter wirkt nicht einladend und schafft eine unattraktive Fußwegführung. Eine unzureichende Straßenbeleuchtung entlang des Dielengrabens erhöht die Unsicherheit für Fußgänger (Bild 3).

Die geschlossene Gebäudezeile von der Langen Straße bis zur Einfahrt zum Schloss bietet für Fußgänger keine Durchgangsmöglichkeit zur Innenstadt und zum Schlossplatz (Bild 4).



Bild 1, fehlende Sichtbeziehung



Bild 3, „Tunnel“-Effekt

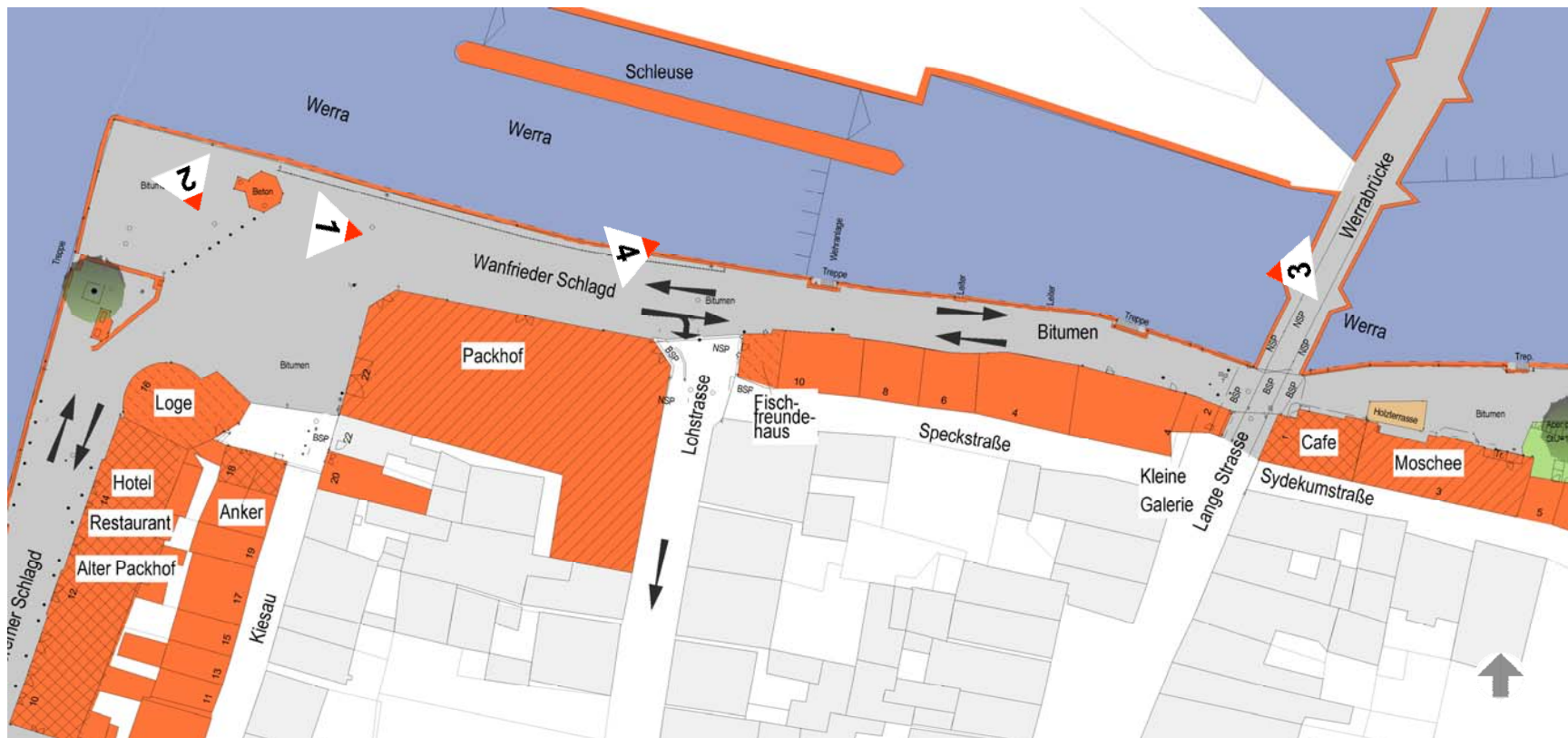


Bild 2, wilder Aufwuchs



Bild 4, fehlender Dachgang

Abschnitt Wanfrieder Schlagd



Ohne Maßstab

Der Abschnitt Wanfrieder Schlagd von der Langen Straße bis zur Schlagdspitze ist gekennzeichnet durch Parkplatznutzung entlang der Uferseite. Eine Zonierung der Freiflächen ist nicht vorhanden. Die Fußwegeführung ist unattraktiv, historische Flächen werden durch diese einseitige Nutzung entwertet (Bild 1 und 2, folgende Seite).

Historische Bezüge zu Schlagden, Packhof oder Nadelwehr sind nicht erkennbar. Es gibt hierzu keine Informationen (Bild 3 und 4)



Bild 1, nur Stellplatznutzung



Bild 3, fehlende Bezüge



Bild 2, keine Zonierung der Freiflächen



Bild 4, fehlende Informationen

Abschnitt Schlagdspitze / Bremer Schlagd



Auch der Teilabschnitt Schlagdspitze und die Bremer Schlagd sind geprägt durch großflächige Asphaltflächen, die vornehmlich als PKW-Stellplätze genutzt werden. Eine Zonierung der Freiflächen ist nicht erkennbar. Die Aufenthaltsqualität für Fußgänger ist unzureichend, die historischen Flächen entwertet. Eine Außenmöblierung fehlt (Bild 1 und 2).

Zum Packhof besteht eine nur unzureichende Zugänglichkeit, der Bezug zum Außenraum ist kaum ersichtlich, eine Information darüber nicht vorhanden (Bild 3).

Für das Hotel / Restaurant „Alter Packhof“ ist keine Außengastromie mit Bezug zu den Flüssen vorhanden.

Ohne Maßstab



Bild 1, fehlende Möblierung



Bild 3, unzureichende Zugänglichkeit



Bild 2, keine Aufenthaltsqualität



Bild 4, keine Außengastronomie

Abschnitt Kasseler Schlagd / Natermannplatz



Ohne Maßstab

Den Abschnitt der Kasseler Schlagd von der Mühlenstraße bis zur Tanzwerder Straße kennzeichnet eine Natursteinpflasterung der 70er Jahre, überstellt mit einzelnen kleinkronigen Bäumen (Bild 1 der folgenden Seiten). Die starke Rauigkeit des Belages ist nicht Fußgänger freundlich.

Die ununterbrochen hohen Ufermauern lassen keine direkte Zugänglichkeit zum Wasser zu.

Eine stadtnahe Anlegemöglichkeit für Fahrgastschiffe besteht nicht. Der südliche Bereich der Kasseler Schlagd und der Natermann Platz ist geprägt durch teilweise überdimensionierte asphaltierte Verkehrsflächen (Bild 5). Die Fußgängerführung auf der östlichen Gehwegseite ist im Bereich Stumpfenstraße

und vor dem Stadtmauerturm unterbrochen (Bild 2 und 3).

Eine Sichtbeziehung zum Fluss ist durch starken Spontanbewuchs von Bäumen gestört. Eine Zugänglichkeit zum Wasser besteht nicht (Bild 3 und 6).

Im Bereich des Kinderspielplatzes besteht eine optische Beeinträchtigung durch eine Sichtbetonmauer, die Raumkante ist nicht geschlossen (Bild 4). Das Museum der Arbeit ist unzureichend präsentiert (Bild 7).

Einen schlechten Wegebelaag und eine optische Beeinträchtigung durch Fabrikfassaden kennzeichnet den Eduard-Wüstenfeld-Weg. Ein Hinweis auf die Flößerei am Floßplatz fehlt hier am Wegebeginn (Bild 8).



Bild 1, Bestand der 70er Jahre



Bild 3, keine Sichtbeziehung zum Fluss



Bild 2, Fußgängerführung unterbrochen



Bild 4, Raumkante nicht geschlossen



Bild 5, überdimensionierte Verkehrsflächen



Bild 7, Museum der Arbeit



Bild 6, keine Zugänglichkeit zum Wasser



Bild 8, Verbindung zum Floßplatz

3. MAßNAHMEN UND KONZEPTE

3.1 Übergeordnete Ziele



Originalplan im Planteil,
ohne Maßstab

- Sanierung der Ufermauern, Sanierung der Ufersicherungen
- Schaffung einer durchgehenden Uferpromenade vom Dielengraben bis zum Natermannplatz als innerstädtischer Freiraum und ebenso als touristische Attraktion
- bessere Vernetzung bzw. Anbindung der Altstadt an die Wasserfront
- Verbesserung der Zugänglichkeit zum Erlebnisraum „Wasser“
- Ausbildung von Uferwegen, Anlegern, Treppenabgängen und Stegen
- Reduzierung des Parksuchverkehrs durch Optimierung der Verkehrsführung und Neuordnung des Stellplatzangebots auf den Schlagden und im Dielengraben
- Angemessene, attraktive Ausstattung und Möblierung mit Aufforderungscharakter zum Verweilen („nichtkommerzielles Sitzen“)
- Lichtkonzept für die nächtliche „Inszenierung der Wasserfront und der Brücken“
- Förderung der Außengastronomie durch Bereitstellung attraktiver Flächen
- Schaffung von innenstadtnahen Anlegemöglichkeiten für Fahrgastschiffe, Wasserwanderer und Bootstouristen
- Infosystem und Infrastruktur für den Fahrradtourismus
- Schaffung eines ergänzenden Wegenetzes als Stadtmauer-rundgang (incl. Wallanlagen) mit z. B. Erläuterungen zur Stadtgeschichte, bzw. Flusswanderwege, Werderrundgänge etc.)
- Präsentation zur Stadtgeschichte / Stapelrecht / Hafen (z. B. Packhof, Museum der Arbeit, Mühlsteinmuseum am „Fahrradrastplatz Dielengraben“, Geschichtstafeln)

3.2 Beispielsituationen

Im Folgenden werden Möglichkeiten zur Umsetzung der beschriebenen übergeordneten Ziele entsprechend der thematischen Schwerpunkte der beschlossenen Planungsgrundsätze aufgezeigt. Die Bilder sind lediglich als Beispielsituationen zu

verstehen, Lösungsmöglichkeiten anderer Städte. Sie sind zu besichtigen zum Beispiel in Leipzig, Lübeck, Leer oder auf Usedom.

3.2.1 Einheitliche Organisation und Gestaltung der Uferpromenaden

Zonierung in ufernahe und abgewandte Flächen durch Möblierungstreifen und Erneuerung der Oberflächenbeläge



Schaffung attraktiver Freiräume am Wasser



3.2.2 Zugänglichkeit und Erlebbarkeit der Flüsse

Fußwegeverlängerung direkt am Wasser



Aussichtspunkte schaffen



Schiffs- und Bootsanleger



Annäherung ans Wasser, Außengastronomie und Aufwertung der Wasserkanten



3.2.3 Erweiterung der Freiraumqualität insbesondere auch für den Tourismus

Historische Spuren sichtbar machen (z.B. Infotafeln, Durchblicke, „Mühlsteinmuseum“)



attraktives Parkplatzangebot



Beleuchtungskonzepte



4. RAHMENPLANUNG

4.1 Gesamtplan



Ohne Maßstab,
Originalplan im Planteil

4.2 Ausschnitte und Details

4.2.1 Abschnitt Dielengraben



Schwerpunktaufgabe der Rahmenplanung im Abschnitt Dielengraben kann das Freistellen der Uferböschung und das Schaffen von Aussichtspunkten sein, um die Beziehungen zum Fluss wieder herzustellen.

Hierzu könnte ein Uferweg angelegt werden, der näher an der Wasserkante entlang geht. Ebenso wäre hier die Installation einer Straßenbeleuchtung notwendig. Dies würde die Möglichkeit unterstützen, diesen Bereich für den Fahrradtourismus aufzuwerten und einen Fahrradrastplatz mit Sitzgelegenheiten zu schaffen.

Mit den vorgefundenen Mühlsteinen kann ein „Mühlsteinmuseum“ geschaffen werden, das über die Mühlsteinherstellung in

der Region informiert. Ein neu geschaffener Zugang zum Schloss im Bereich des Treppenhauses würde eine Verbindung schaffen über das Treppenhaus zum Schlossplatz und somit zur Innenstadt.

Im Rückbereich des Schlosses kann ein neuer sogenannter „grüner“ Parkplatz gebaut werden, der mit Großsträuchern überstellt sein kann. Die Ansicht des Schlosses von der Flussseite bliebe somit frei gestellt, die Parkplätze und PKWs selbst jedoch im „Grünen“.

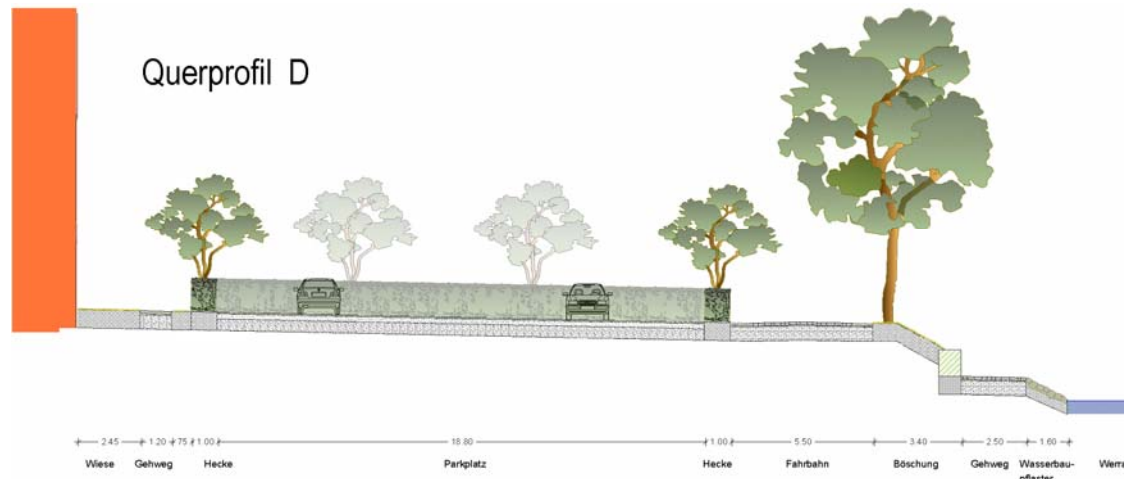


Bildbeispiel: Uferweg

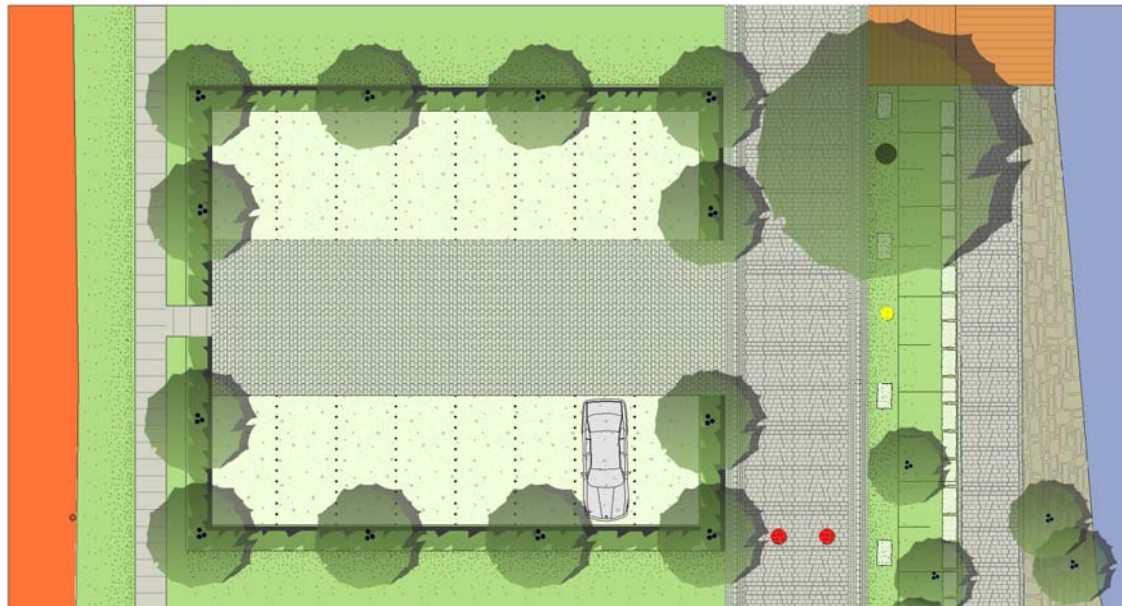


Bildbeispiel: Aussichtspunkt am Wasser

Neuer „grüner“ Parkplatz



Aufsicht



Bei der Gestaltung des neuen Parkplatzes sollte die besondere Lage an der Werraseite des Schlosses beachtet werden.

Um die Blickbeziehung vom Fluss und der gegenüber liegenden Seiten zu beachten, bzw. heraus zu stellen, soll die Fläche vor dem Gebäude auf die Höhe der Straße „Am Dielegraben“ abgesenkt werden (ca. 50 cm).

Der Parkplatz kann in drei einzeln nutzbare Einheiten zu jeweils 16 Stellplätzen aufgeteilt werden. Dadurch entstünde die Möglichkeit einer variablen und unabhängigen Nutzung jeder einzelnen Einheit. Für jede dieser drei Plätze wird eine Schnitthecke als Begrenzung vorgeschlagen, die die Fahrzeuge optisch „verschwinden“ lässt. Die Bepflanzung kann mit Großsträuchern (wie z.B. Amelanchier) oder Bäumen 3.Ordnung die Fläche überstellen. Die Höhe endet unterhalb der ersten Fensterreihe.





Eine freie Sichtbeziehung zum Schloss soll noch unterstützt werden durch ein Freistellen einzelner Bäume an der Uferböschung. Sämlinge, die in den letzten Jahrzehnten wild aufgewachsen sind und die Böschung undurchschaubar macht, sollen abgeholzt werden. Die gefährdeten Kopflinden werden zurück geschnitten und freigestellt. In diesem Bereich kann eine „Aussichtsplattform“ einen weiten Blick über die Werra auf den Werder und die gegenüberliegende Blume freigeben.

In den unteren Bereich der Böschung sollte ein neuer Fußweg gebaut werden, der diese Plattform mit dem Dielegraben in Richtung Werrabrücke verbindet und ein „Erleben des Flusses“ unterstützen würde.

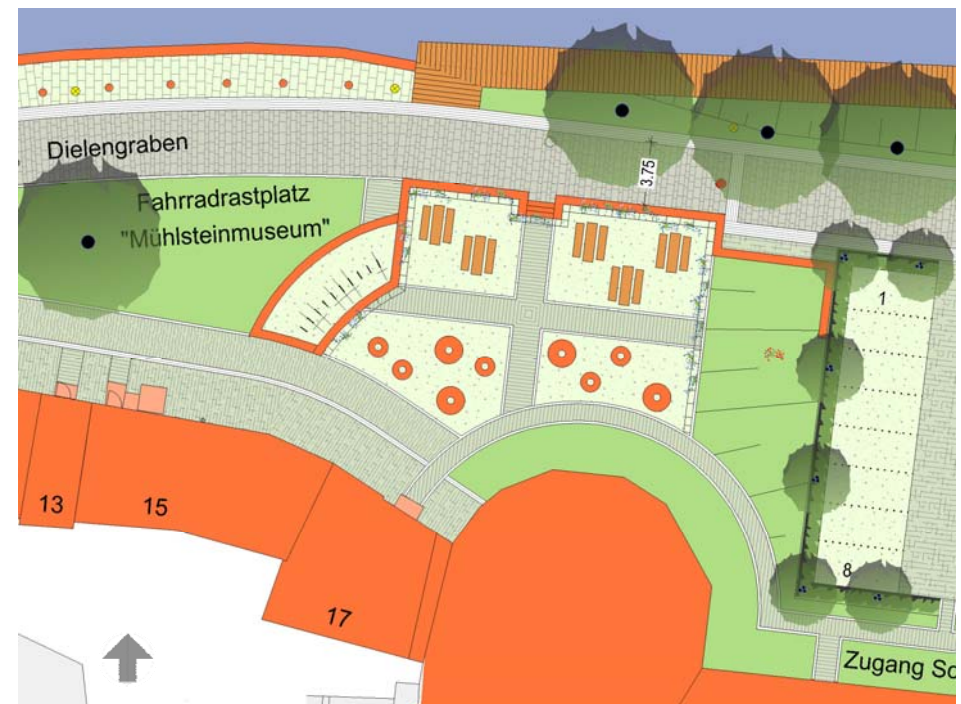
Fahrradrastplatz / Mühlsteinmuseum

Auf den Fundamentmauern der ehemaligen Zimmerei könnte mithilfe von Pergolen ein schöner Platz geschaffen werden für einen Rastplatz, der hier am überregionalen Radweg Sitz- und Ruhegelegenheiten an bietet.

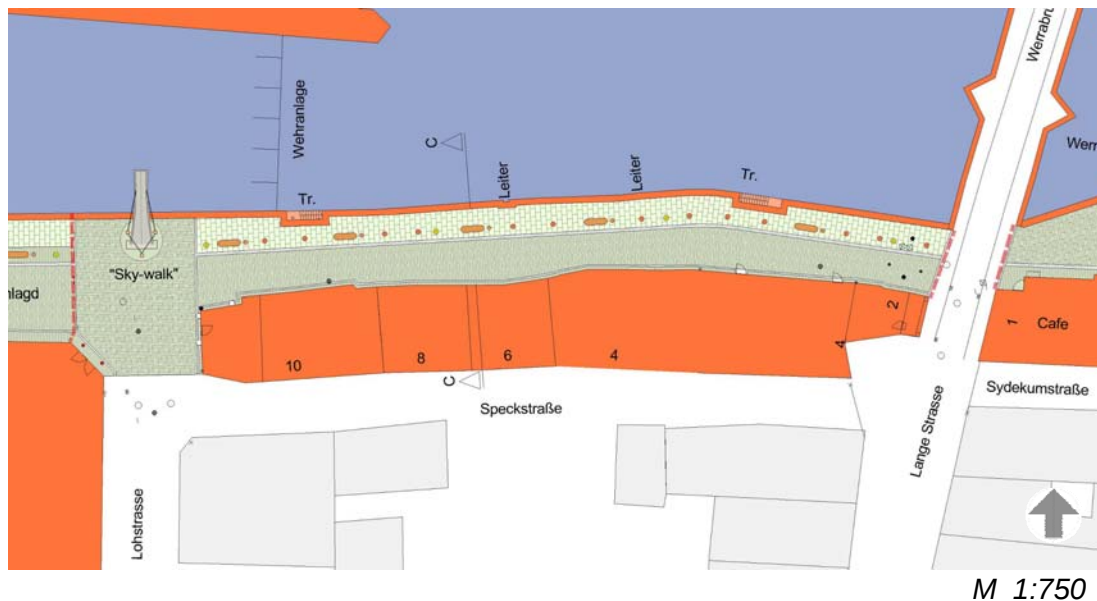
In einem „Mühlsteinmuseum“ könnten die dort gelagerten Steine aufgewertet werden.



Ohne Maßstab



4.2.2 Abschnitt Wanfrieder Schlagd

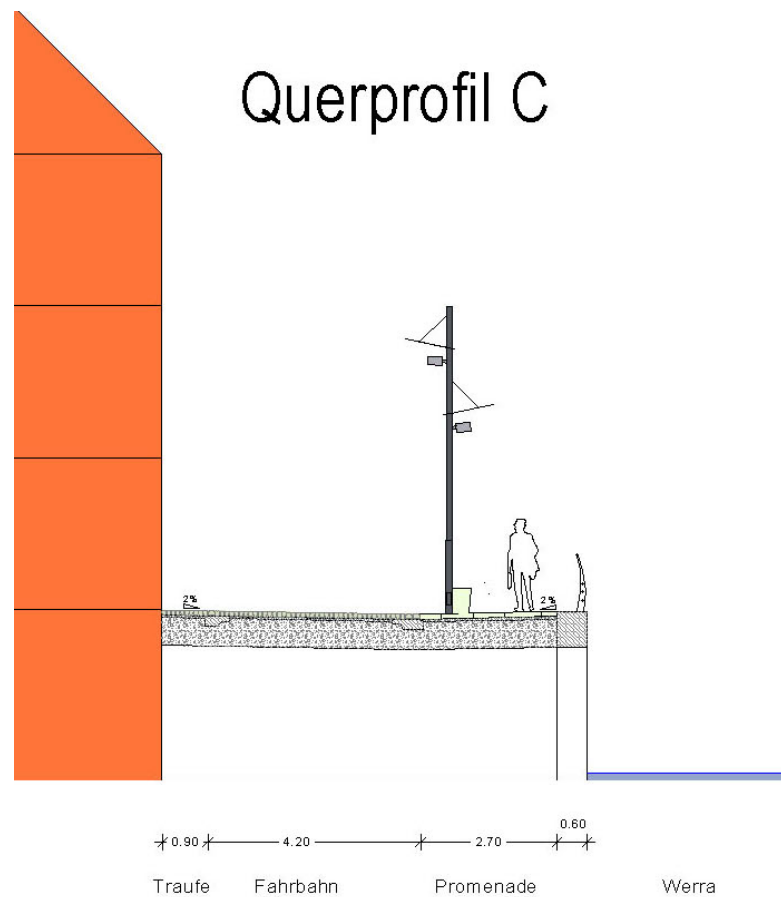


Es wird vorgeschlagen, die Wanfrieder Schlagd zu einer Uferpromenade umzubauen. Eine klare Zonierung der Freiflächen kann geschaffen werden. In Material und Format unterschiedliche Oberflächenbeläge, die durch Möblierungstreifen getrennt sind, können die ufernahen Flächen in Fußgängerpromenaden und die von der Uferkante abgewandten Flächen als befahrbare Bereiche festlegen. Der Möblierungstreifen kann gleichzeitig eine Ufersicherung darstellen, die Fahrzeuge daran hindert, zu nah an die Wasserkante zu gelangen.

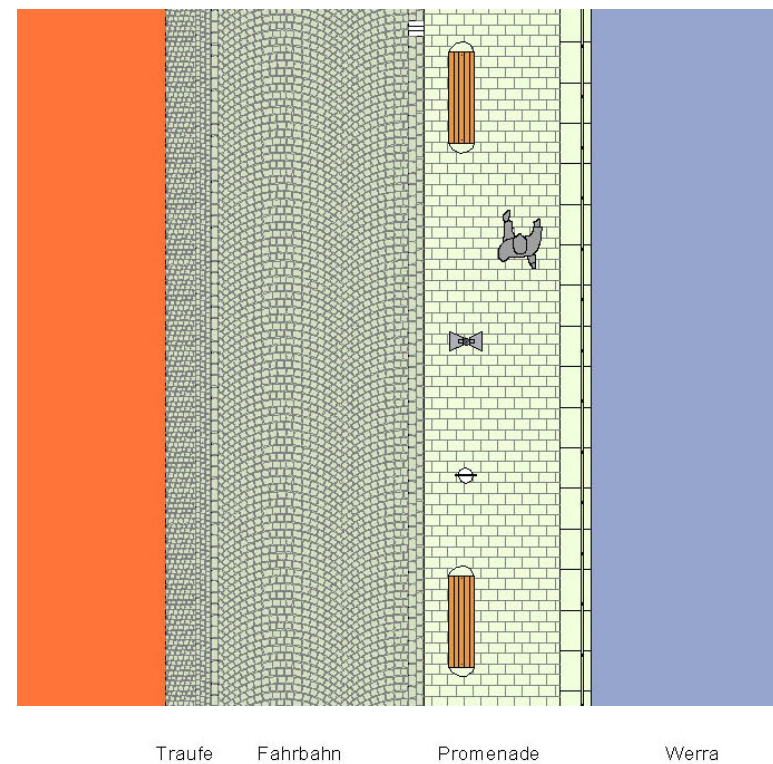
Durch Verwendung hochwertiger Materialien und Möblierung kann eine Aufwertung des gesamten Straßenabschnittes entstehen.

Eine begehbare Stegkonstruktion, ein sogenannter „Skywalk“, in Verlängerung der Lohstraße kann ein „Erleben“ der Wasserkräfte am berühmten Nadelwehr schaffen und durch die Ergänzung eines Lichtobjektes eine Blickverbindung vom Marktplatz, bzw. Innenstadt zur Wasserkante herstellen.

Querprofil C



Aufsicht



Ohne Maßstab



Der Vorschlag eines „Skywalk“ an der Wanfrieder Schlagd

4.2.3 Abschnitt Schlagdspitze und Bremer Schlagd

Maßstab 1:750



Für den Bereich der Schlagdspitze wird eine Fortführung der Promenade vorgeschlagen. Die Platzfläche kann in drei Hauptbereiche untergliedert werden:

- die mit Stufen abgesetzte, dem Wasser zugewandte „Beach“-Fläche
- der mittlere Bereich als Fortführung der Promenade
- eine den Gebäuden zugeordnete Platzfläche

Durch die Anlage von 3 Stufen wird das Platzgefälle reduziert. Es entstünde dadurch eine abgesenkte Fläche, einem sogenannten „Beach“ am Berührungspunkt von Werra und Fulda, die als Aktions- und Aufenthaltsfläche genutzt werden kann.

Ein Bootsanleger für die Dreiflüsse-Rundfahrt kann an dieser Stelle angelegt werden.

Die Promenade kann hier zwischen Wanfrieder und Bremer Schlagd fortgeführt und mit demselben Oberflächenmaterial hergestellt werden.

Die Platzflächen könnten für die Gastronomie bereit gestellt und in eine Aufenthaltsfläche umgestaltet werden.

Es wird vorgeschlagen, eine PKW-Durchfahrt nur für Lieferverkehr und Hotelgäste zu ermöglichen und den Stellplatzanteil auf die Anwohner zu beschränken.

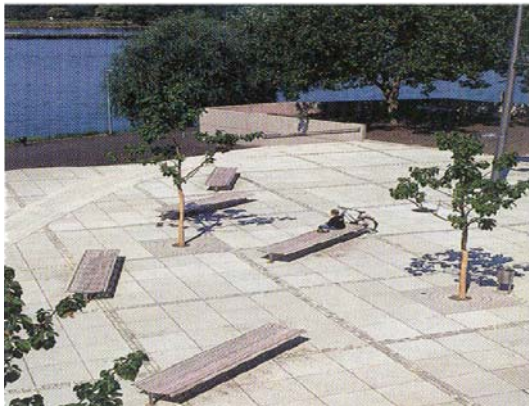


Maßstab 1:500

Der Packhof kann geöffnet werden und Ausstellungen zum Stapelrecht, Weserschifffahrt, Hafennutzung und Flößerei erhalten.

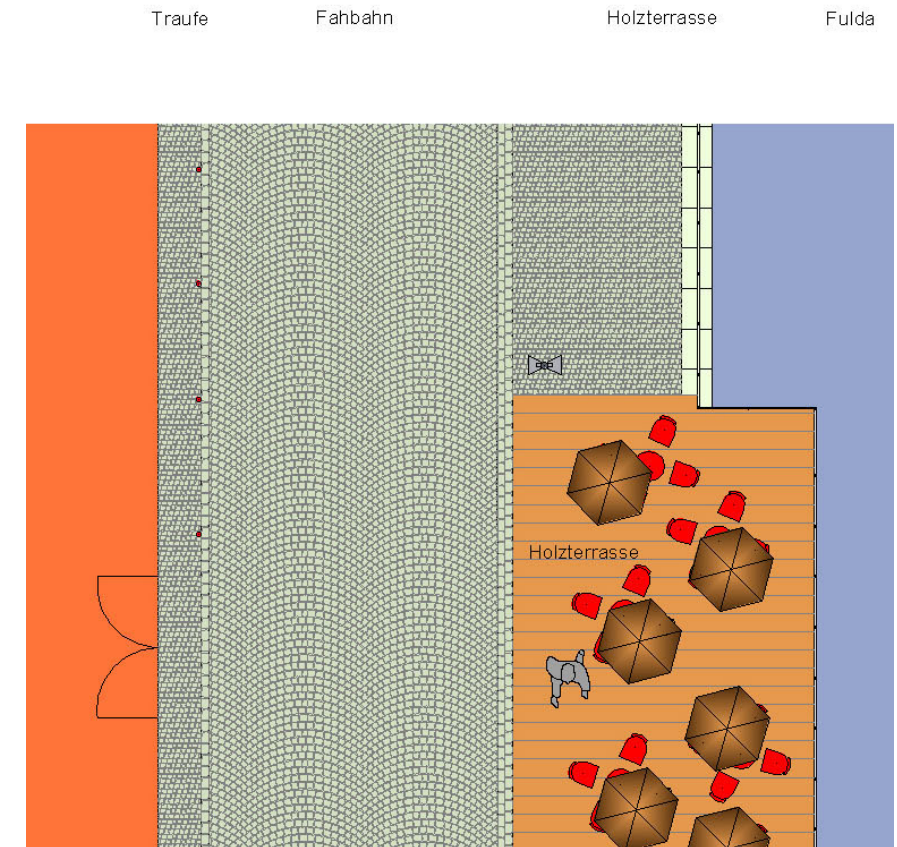
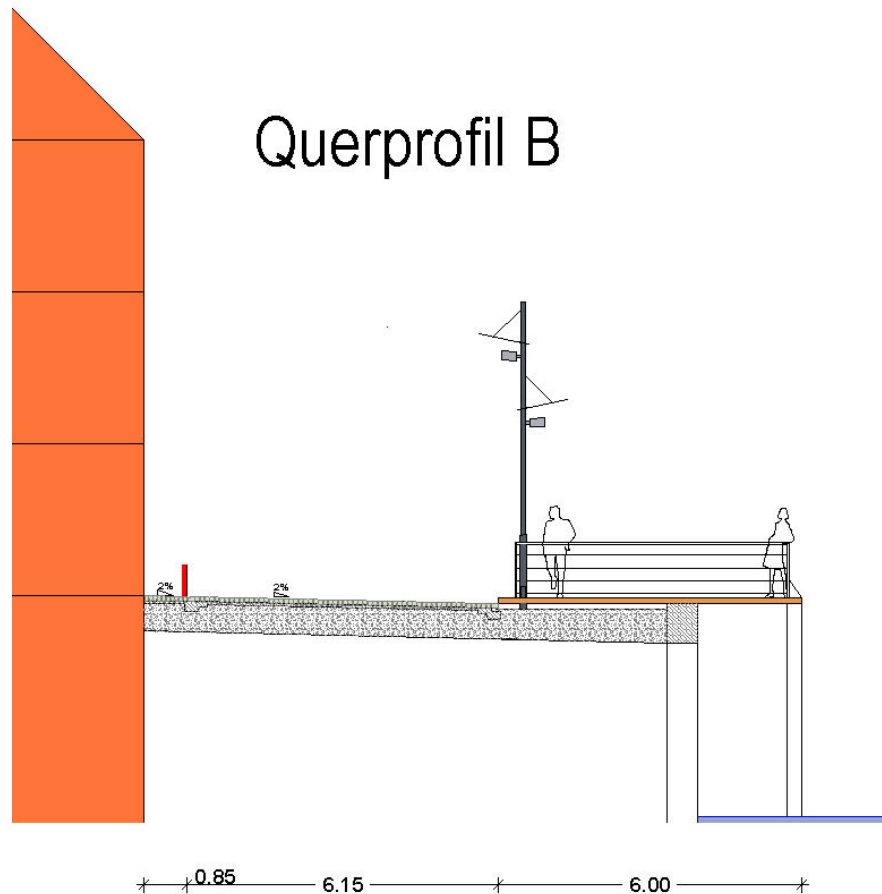
Ein Lichtkonzept kann diese Bereiche auch am Abend und in der Nacht sichtbar machen.

Die Anlage von Treppenabgängen zu Bootsanlegern kann das Wahrnehmen des Standortes, der Wasserkante der Stadt erhöhen.

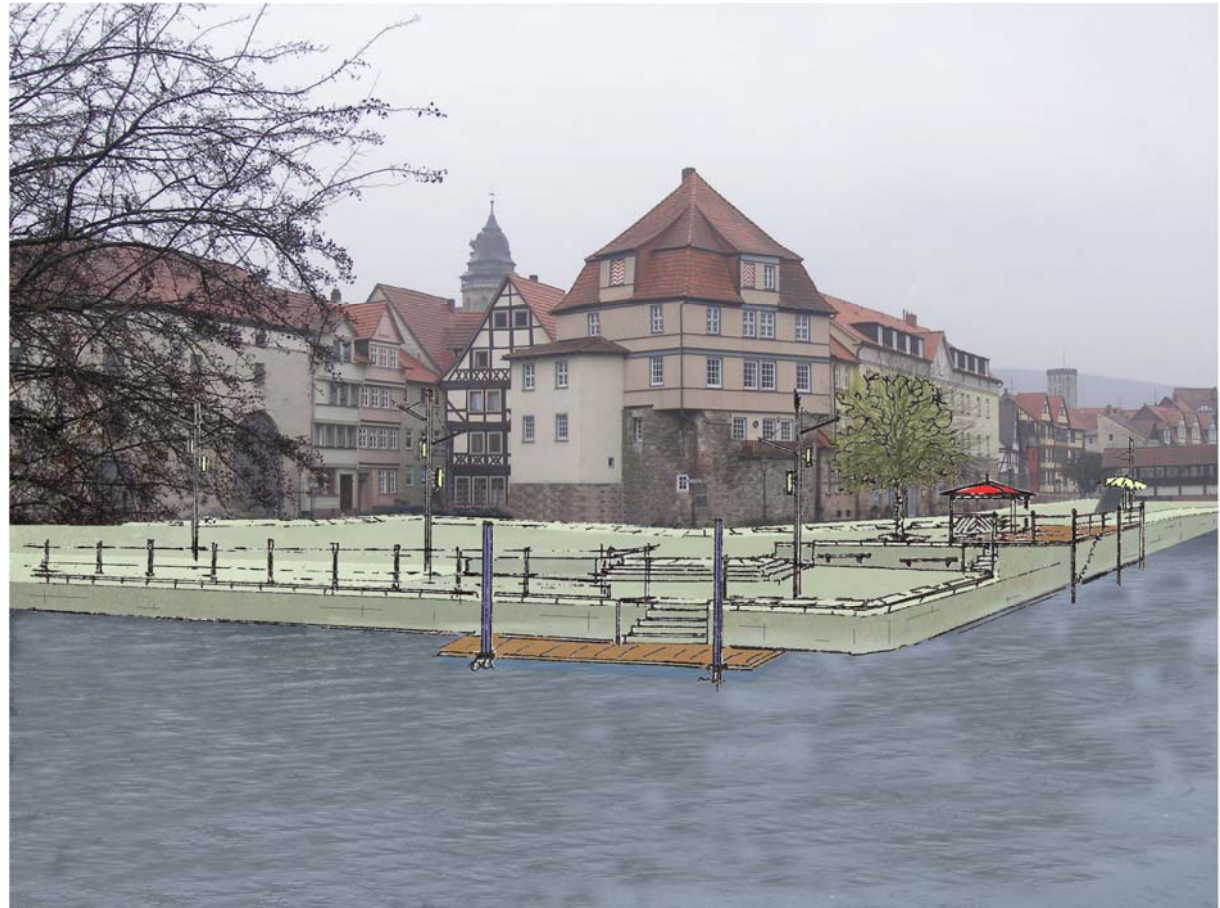


Die Schlagdmauer könnte am Beginn der Bremer Schlagd überbaut werden für Gastronomieflächen des Hotels.
Eine solche Dalbenkonstruktion könnte gleichzeitig als Anleger dienen.

Parken sollte hier nur für Anlieger mit Behindertenausweis möglich sein. Es wird vorgeschlagen, die Vorfläche des Hotels nur zu Vorfahrt und Kurzparken der Hotelgäste vorzusehen.



Ohne Maßstab



Fotoüberzeichnung: Vorschlag für Schlagdspitze mit Anlegern und „Beach“

4.2.4 Abschnitt Kasseler Schlagd



Kasseler Schlagd, M 1:750

An der Kasseler Schlagd wird vorgeschlagen, die vorhandene Gestaltung aus den 70er Jahren beizubehalten. Es könnten an dieser Stelle Bootstege für Wasserwanderer und kleine Fahrgastschiffe entstehen. Die bestehenden Pflasterflächen können durch Laufstreifen aus glattem Plattenmaterial ergänzt werden.

Um in Zusammenhang mit den anderen Schlagden eine einheitliche Zonierung und ein ebensolches Erscheinungsbild fort zu setzen, sollte die Möblierung ergänzt und werden.



4.2.5 Abschnitt Natermann-Platz



Natermann – Platz, M 1:750

Die Rahmenplanung sieht vor, den Eduard-Wüstenfeld-Weg als Uferpromenade bis zur Löwenbrücke zu verlängern. Treppengänge könnten vom oben gelegenen Gehweg des Nattermann-Platzes zu den stadtnah gelegenen Bootsanlegern für Motoryachten Fahrgastschiffahrt geschaffen werden. Der Uferweg kann einen Hinweis zur Verbindung zum Floßplatz erhalten.

Es wird vorgeschlagen, die überdimensionierten Verkehrsflächen zurück zu bauen. Im Bereich des Stadtmauerturmes sollte die Fahrbahn auf 4,75m Breite zurück gebaut werden, um Gehwegfläche zu gewinnen.

Im südöstlichen Bereich nahe der Brückenkreuzung könnte ein Info-Point entstehen, dem ein Bedarfsstreifen zum kurzen Anhalten mit PKW vorgelagert wäre. Hinweise wären hier zu Stadtmauerrundgang und Floßplatz zu erhalten.

Auch das „Museum der Arbeit“ könnte hier durch eine neue Gestaltung der Eingangssituation und durch eine Beschilderung besser präsentiert werden.

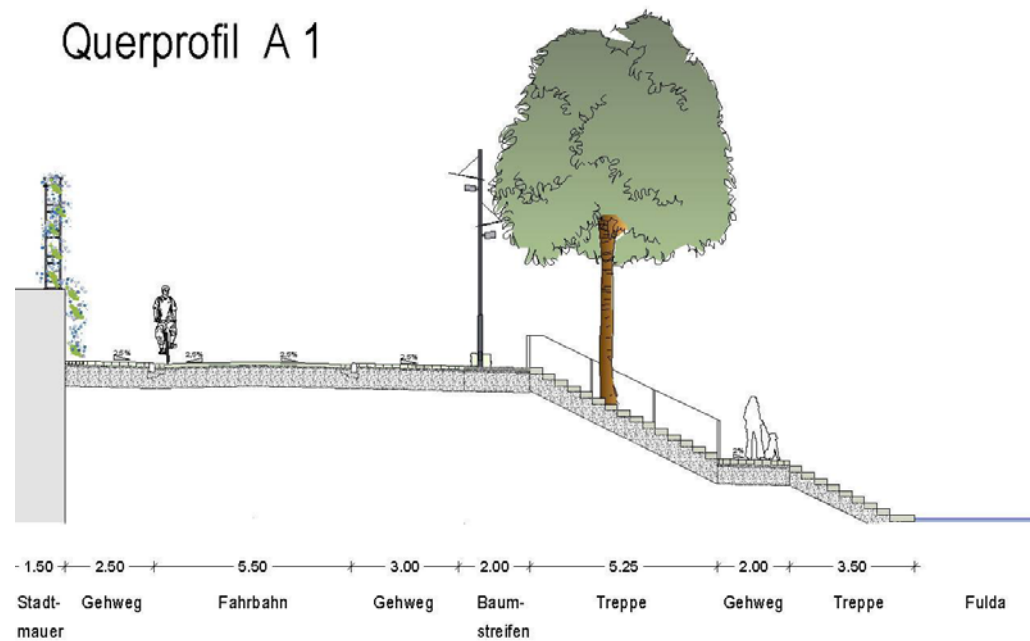
Für den Bereich des Kinderspielplatzes und der Verlängerung dazu wird vorgeschlagen, die Raumkante zur Altstadt durch eine Stahlpergola zu schließen.

Um eine Sichtbeziehung zum Fluss zu erhalten sollte die durchgewachsene Ufervegetation reduziert werden.



Bildbeispiele: Treppengänge vom oben gelegenen Gehweg zu den Bootsanlegern und der Promenade.

Querprofil A 1



AUFSICHT



5. NACHWORT / AUSBLICK

Die Lage am Zusammenfluss dreier bedeutender Flüsse ist für die Stadt Hann. Münden nicht nur historisch gesehen, sondern auch für heute und zukünftig ein großes Potential. Einzigartige Freiräume in dieser Art gibt es sonst nur in wenigen Städten.

Eine große Herausforderung für die Stadt Hann. Münden ist es nun, diese wertvollen Potenziale sichtbar zu machen und zu nutzen. Mit dieser Rahmenplanung liegt ein umfassendes Konzept zur Entwicklung der Schlagden und des Dielengrabens in hochwertige Freiräume vor. Jede Investition in diese Richtung wird eine nachhaltig positive Auswirkung für heute und für folgende Generationen bedeuten.

Am 1. Juli 2008 hat der Rat der Stadt Hann. Münden die aus den übergeordneten Zielen der Rahmenplanung abgeleiteten Planungsgrundsätze und Organisationskriterien beschlossen. Er hat die Verwaltung beauftragt, auf der Grundlage des vorliegenden Rahmenkonzeptes zur Gestaltung der Schlagden und des Dielengrabens und unter besonderer Berücksichtigung eines sparsamen Umganges mit den finanziellen Eigenmitteln der

Stadt Hann. Münden Ausführungspläne in Bauabschnitten zu erarbeiten.

Erste Schritte erfolgten durch die Aufnahme wichtiger Punkte der Rahmenplanung in den Bebauungsplan Nr. 059 „Am Dielengraben“ Hann. Münden, der im Dezember 2008 als Satzung beschlossen wurde.

Für den Bereich der Bremer Schlagd und Wanfrieder Schlagd, des Dielengrabens und Teile der nördlichen Altstadt wurde die Aufnahme in das Städtebauförderprogramm „Stadtumbau West“ beantragt. Sollten die Schlagden und der Dielengraben in das Förderprogramm aufgenommen werden, besteht die realistische Möglichkeit, wesentliche Teile der Rahmenplanung zeitnah umzusetzen.

Inzwischen wurde das beantragte Stadtumbaugebiet in das Städtebauförderprogramm aufgenommen. Damit besteht die realistische Möglichkeit, dass wesentliche Teile der Rahmenplanung zeitnah umgesetzt werden.

ANHANG

Beschluss des Rates der Stadt Hann. Münden vom 01.07.2008

Stadt Hann. Münden
Der Bürgermeister

- FD Stadtplanung -

Vorlage-Nr.: BesV/0306/08
Status: öffentlich
AZ:
Datum: 03.06.2008

1.
Beschlussvorlage für den Rat der Stadt Hann. Münden

Rahmenkonzept Dielengraben / Schlagden
- Beschluss über Planungsgrundsätze und Organisationskriterien

Beratungsfolge: 16.06.2008 Stadtentwicklungsausschuss
26.06.2008 Verwaltungsausschuss
01.07.2008 Rat der Stadt Hann. Münden

Beschlussvorschlag:

Der Rat beschließt die aus den übergeordneten Zielen abgeleiteten Planungsgrundsätze und Organisationskriterien und beauftragt die Verwaltung auf der Grundlage des vorliegenden Rahmenkonzeptes zur Gestaltung der Schlagden und des Dielengrabens und unter besonderer Berücksichtigung eines sparsamen Umgangs mit den finanziellen Eigenmitteln der Stadt Hann. Münden Ausführungspläne in Bauabschnitten zu erarbeiten. Dabei ist zu prüfen, inwieweit im Rahmen öffentlich-privater Kooperationen, Sponsorings oder öffentlicher Fördermittel wesentliche Teile der Bau- und/oder Betriebskosten gegenfinanziert werden können. Die Ausführungsplanung ist gemeinsam mit dem Finanzierungskonzept dem Stadtentwicklungs- und dem Verwaltungsausschuss zur Beschlussfassung vorzulegen.

Sachverhalt, ggf. mit gesetzlichen Grundlagen:

Im Stadtentwicklungsausschuss am 22.04.2008 wurde das „Rahmenkonzept Dielengraben / Schlagden“ vorgestellt. Aus den dargestellten übergeordneten Zielen werden hierbei auf Ebene der Rahmenplanung unterschiedlichste Maßnahmen vorgeschlagen und im Plan dargestellt. Hieraus sollen nun die entsprechenden Grundsätze abgeleitet werden und als Orientierung für kommende Planungen dienen.

Übergeordnete Ziele:

- Sanierung der Ufermauern, Sanierung der Ufersicherungen
- Schaffung einer durchgehenden Uferpromenade vom Dielengraben bis zum Natemannplatz als innerstädtischer Freiraum und ebenso als touristische Attraktion
- bessere Vernetzung bzw. Anbindung der Altstadt an die Wasserfront
- Verbesserung der Zugänglichkeit zum Erlebnisraum „Wasser“
- Ausbildung von Uferwegen, Anlegern, Treppenabgängen und Stegen
- Reduzierung des Parksuchverkehrs durch Optimierung der Verkehrsführung und Neuordnung des Stellplatzangebots auf den Schlagden und im Dielengraben
- Angemessene, attraktive Ausstattung und Möblierung mit Aufforderungscharakter zum Verweilen („nichtkommerzielles Sitzen“)
- Lichtkonzept für die nächtliche „Inszenierung der Wasserfront und der Brücken“
- Förderung der Außengastronomie durch Bereitstellung attraktiver Flächen
- Schaffung von innenstadtnahen Anlegemöglichkeiten für Fahrgastschiffe, Wasserwanderer und Boottouristen
- Infosystem und Infrastruktur für den Fahrradtourismus
- Schaffung eines ergänzenden Wegenetzes als Stadtmäuerrundgang (incl. Wallanlagen) mit z. B. Erläuterungen zur Stadtgeschichte, bzw. Flusswanderwege, Werderrundgänge
- Präsentation zur Stadtgeschichte / Stapelrecht / Hafen (z. B. Packhof, Museum der Arbeit, Mühlesteinturm am „Fahrradplatz Dielengraben“, Geschichtstafeln)

(abgewandelt aus: Rahmenplanung Dielengraben / Schlagden; Kurzerläuterungsbericht, Planungsgemeinschaft Landschaft und Freiraum, März 2008)

Blatt 2 der Vorlage vom 03.06.2008

Planungsgrundsätze für die Freiräume entlang der Flüsse
- vom Natemannplatz über die Schlagden bis zum Dielengraben

1. Der Planungsraum des Rahmenkonzeptes soll als städtischer Freiraum nach einheitlichen Organisations- und Gestaltungskriterien zu einer Uferpromenade entwickelt werden.
2. Mit der Gestaltung des Planungsraumes soll die Zugänglichkeit und Erlebbarkeit der Flüsse Fulda und Werra verbessert werden.
3. Im Rahmen der Gestaltung des Planungsraumes sollen die Qualitäten für den Tourismus durch verschiedenste NutzerInnengruppen optimiert und erweitert werden.
4. Es wird angestrebt den ruhenden Verkehr an den Schlagden und dem Dielengraben neu zu organisieren, sowie die Verkehrsführung im Planungsbereich zu optimieren.

Organisationskriterien / mögliche Maßnahmen zur Umsetzung der Planungsgrundsätze

Zu 1.:

- Zonierung der Promenade in ufernahe und uferabgewandte Flächen, durch Möblierungsstreifen abgegrenzt (siehe anliegende Skizze)
- Einheitliche Materialverwendung und Auswahl der Möblierungselemente (z. B. Lampen, Bänke) in der der städtebaulichen Situation angemessenen gehobenen Qualität
- Gestaltung der Schlagdspitze (z. B. Reduzierung des Platzgefälles, Sitzgelegenheiten, Zugang zum Wasser, Raum/Fläche für Aktionen)
- Förderung der Außengastronomie (z. B. temporäre Angebote, Erweiterung von Flächenangeboten, Gastronomiepavillon)
- Rückbau und Umgestaltung von überdimensionierten Verkehrsflächen (z. B. im Bereich Natemannplatz, im Dielengraben)

Zu 2.:

- Ausbildung von Uferwegen, Anlegern, Treppenabgängen und Stegen (z. B.: „Skywalk“, parallele Uferwege am Dielengraben und von der Löwenbrücke bis zum Eduard-Wüstenfeld-Weg)
- Reduzierung durchgewachsener Ufervegetation und Freistellen von Solitäräumen zur Verbesserung von Ausblicken auf das Wasser und die Uferkulissen (Uferlandschaft erlebbar machen)

Zu 3.:

- Infosystem und Infrastruktur für den Fahrradtourismus (z. B. Fahrradrastplatz)
- Schaffung von innenstadtnahen Anlegemöglichkeiten für Fahrgastschiffe, Wasserwanderer und Boottouristen
- Präsentation zur Stadtgeschichte / Stapelrecht / Hafen (z. B.: im Packhof, im Museum der Arbeit, Schaffung eines Mühlesteinturms am „Fahrradplatz Dielengraben“, Schaffung eines ergänzenden Wegenetzes als Stadtmäuerrundgang mit Erläuterungen, Geschichtstafeln)
- Schaffung von Attraktionen (z. B.: Lichtkonzept für die nächtliche „Inszenierung der Wasserfront, der Brücken und einzelner bedeutender Bauwerke“)

Zu 4.:

- Neuordnung von Verkehrsflächen, Optimierung der Verkehrsführung
- Neuorganisation des Stellplatzangebots auf den Schlagden und Verbesserung des Parkplatzangebots im Dielengraben

Blatt 3 der Vorlage vom 03.06.2008

Finanzielle Auswirkungen, einschließlich Folgekosten:

Das Rahmenkonzept zur Gestaltung der Schlagden und des Dielegrabens entfaltet als informelle Planung keine unmittelbare Bindungswirkung. Sollten im Zuge der Ausführungsplanungen alle gestalterischen Akzente aus der Rahmenplanung umgesetzt werden, wäre dies gegenüber dem jüngst beim Straßenausbau der „Tanzwerden Straße“, der „Ziegelstraße“ und in Kürze auch der Straße „Hinter der Stadtmauer“ angewandten Ausbaustandard mit geschätzten Mehrkosten von ca. 500.000 € verbunden. Wie groß daran der Eigenanteil der Stadt Hann. Münden nach Abzug möglicher Fördermittel oder Privatmittel (z. B. öffentlich-private Kooperationen, Sponsoring) wäre, lässt sich zzt. nicht beziffern.

Anlagen:

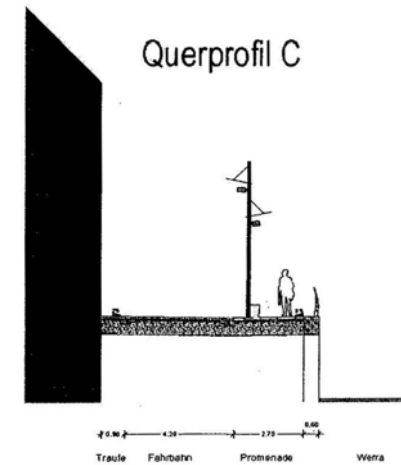
Zonierungsprinzip der Promenade (Schnitt und Draufsicht)


Klaus Burhenne

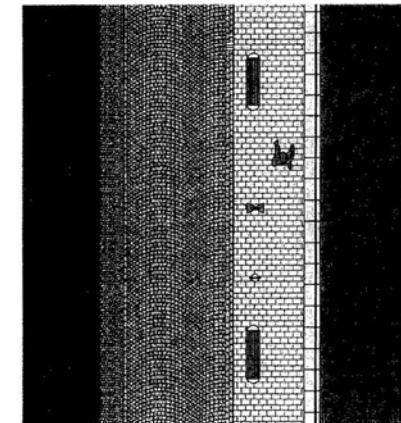
Anlage

Zonierungsprinzip der Promenade (hier beispielhaft im Bereich Wanfrieder Schlagd):

im Schnitt:



in der Draufsicht:



QUELLENVERZEICHNIS (BAND 1)

- Textquelle: „Bedeutung der Schlagden“: Pflum / Klapp, Hann. Münden
- Bilder des Kapitels „Bestand und Defizite“: PLF, Kassel
- Bilder des Kapitels „Beispielsituationen“: Fotoarchiv PLF; Fußgängerbrücke: Fa. Streetlife; Luftbild Natermannplatz und „Historische Spuren, Waage Schlagspitze“: Stadtarchiv, Hann. Münden