

Modellprojekt Grebenstein: Denkmal Straße als Freiraum!



Ausgangssituation: Die Altstadt von Grebenstein

Grebenstein ist eine nordhessische Fachwerkstadt, die durch ihr historisches Stadtbild geprägt wird. Die ehemalige Ackerbürgerstadt ist heute vor allem eine Wohn-gemeinde. Sie liegt 15 km nördlich von Kassel im Land-kreis Kassel.

Zur Stadt Grebenstein gehören neben Grebenstein selbst die dörflichen Orte Burguffeln, Schachten und Uden-hausen, die sich 1970 freiwillig eingliederten. Von den 6516 Einwohnern (Hess .Gemeindestatistik 30.06.07) leben zwei Drittel in der Kernstadt, hiervon ca. die Hälfte in der Altstadt.

Im Regionalplan Nordhessen 2006 ist Grebenstein als Unterzentrum und als Wohnsiedlungsschwerpunkt ausge-wiesen.

Denkmal

Die Altstadt Grebensteins wurde bereits zu Beginn der Sanierung 1974 als ein in Geschlossenheit und Erhaltungsgrad einzigartiges Stadtbild beschrieben. Die große Zahl der Häuser aus der Aufbauphase nach dem 30jährigen Krieg war weitgehend erhalten. Der Zustand wurde als gut bis sehr gut eingestuft.

2007 liegt nun vom Sanierungsträger die Fortschreibung des Rahmenplans von 1974 als Entwurf vor. Die Bilanz von 120 Einzeldenkmälern, die beiden ältesten Fachwerkhäuser der Region sind darunter, und vor allem die denkmalgeschützte Gesamtanlage (nach §2 Abs. 2 HDSchG) wird darin gewürdigt. Die nahezu geschlossen erhaltene Stadtmauer mit ihren 6 von 13 noch bestehenden Türmen ist sowohl Teil der Gesamtanlage als auch eingetragenes Einzeldenkmal. Z.T. ist zudem die Stadtmauer, die nur die Oberstadt umschloss, erhalten. Der „Hagen“, ein die Stadtmauer umlaufender Gartengürtel, ist vollständig erhalten und ebenfalls Teil der geschützten Gesamtanlage.

Für ihre vorbildliche Sanierungsarbeit wurde Grebenstein in der Zeit von 1978 bis 1987 viermal landes- bzw. bundesweit ausgezeichnet. In der Fachwerkforschung findet Grebenstein sehr großes Interesse, „denn nirgendwo ist das diemelsächsische Hallenhaus so ausgeprägt wie hier.“ (Botte, S. 15)

Hervorzuheben sind neben der Burgruine die aus dem 14. Jahrhundert stammenden „Steinkammern“ in der Oberstadt. Sie verdanken ihre Existenz der besonderen militärischen Bedeutung der Stadtgründung Grebensteins als Wehrstadt. Vier Steinkammern sind noch im Stadtbild vorhanden.

Ein Stück Eisenbahngeschichte beherbergt Grebenstein ebenfalls. Grebenstein war Etappenstadt der ersten im damaligen Hessen gebauten Eisenbahnlinie. Die ursprüngliche Streckenführung verlief mitten durch die Stadt und ist als stadthistorische Besonderheit heute noch im Stadtbild zu erkennen (altes Bahnhofsgebäude und Streckenführung). Nach einem schweren Bahnunglück 1872 erfolgte die neue Streckenführung der Bahn außerhalb der Stadt. Im Jahr 1875 wurde der neue Bahnhof eingeweiht.



Straße

Überregional in Nord-Süd-Richtung ist Grebenstein seit den 1970er Jahren an die B 83 westlich der Altstadt mit einem planfreien Knoten angebunden. Der nach wie vor in Ost-West-Richtung auf der L 3233 durch die Altstadt fließende Verkehr ist das zentrale Problem der Altstadt. Dieser Straßenzug bildet gleichzeitig die Hauptgeschäftsstraße. Durchgängig zu schmale Gehwege, nicht hinreichende Parkmöglichkeiten, Parksuchverkehr, zu schnell fahrende Pkw verbunden mit der Gefährdung von Fußgängern beeinträchtigen die Versorgungs- und Aufenthaltswirkung erheblich.

Kennzeichnend für das übrige Erschließungssystem der Altstadt ist ein orthogonales Straßenraster. Im Wesentlichen übernimmt es Anliegerfunktion. Es handelt sich um ungegliederte, asphaltierte Straßen meist ohne Gehweg. Ergänzt wird das Straßenraster durch wichtige Fußwegeverbindungen, die die Altstadt engmaschig erschließen und ergänzend umschließen.

Im Bahnverkehr ist Grebenstein mit einer Regionalbahn (R3) in das Liniennetz des nordhessischen Verkehrsverbundes eingebunden. Der Bahnhof liegt etwa 200m östlich der Altstadt. Die DB Regio-AG fährt hier für den Nahverkehrsverbund (NVV) werktags überwiegend im Halbstundentakt, die Fahrzeit bis zum Hauptbahnhof Kassel beträgt 22 Minuten. In Kassel besteht Anschluss zum ICE Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe. Seit September 2007 führt die Linie RT3 als Regio-Tram umsteigefrei in die Kasseler Innenstadt. Damit ist die Stadt Grebenstein hervorragend an die Stadt Kassel angebunden und rechtfertigt die Ausweisung als Wohnsiedlungsschwerpunkt. Ende 2003 hat der Bahnhof Grebenstein durch eine Neugestaltung des Vorplatzes eine deutliche Aufwertung erfahren.

Freiraum

Die Freiraumsituation in Grebenstein ist durch eine klare Zonierung öffentlicher Vorderseiten und privater Hof- und Rückseiten bestimmt. Im Vergleich zu anderen mittelalterlichen Stadtanlagen verfügt die Stadt über zahlreiche hochwertige private Freiräume. Zudem sind der Grünzug der Grebenstein durchfließenden Esse und die Wege durch die Gärten vor der Stadtmauer besonders attraktive Elemente des Grebensteiner Fußwegenetzes. Sie bilden ideale Voraussetzungen für ein unverwechselbares touristisches Profil. Dies gilt auch für zwei „Denklehrpfade“, 2000 Jahre Philosophiegeschichte in Skulpturen gemeißelt, die die Bürgerinnen und Bürger der Stadt als „Trimpfade für



Gedanken“ der Stadt angelegt haben. Ein weiterer ist in Planung.

Dagegen sind die Potenziale der wichtigsten öffentlichen Freiräume in der Altstadt, der Straßen, bisher ungenutzt. Der fließende und ruhende Kfz-Verkehr entwertet weite Bereiche der Altstadt, so dass die sanierte Bausubstanz kaum zur Geltung kommt.



Konzept: Denk mal Straße als Freiraum!

Die Erlebnis- und Aufenthaltsqualität (klein)städtischer Räume in historisch besonders wertvollen Situationen wird vor allem durch das gelungene Zusammenspiel der erhaltenen Bausubstanz und der sie umgebenden Freiräume bestimmt. Sie konstituieren gemeinsam den Stadt- raum. Der Umfang und die Abwicklung des Verkehrs sind die dritte wesentliche Komponente, die darüber mitentscheidet, ob sich der (klein)städtische Raum mit Leben füllt. „Denk mal Straße als Freiraum“ ist damit eine Aufforderung an die Bürgerschaft zu innovativer Diskussion über die zukünftige Entwicklung der Altstadt und der gesamten Stadt Grebenstein, über die Gestaltung der städtischen Freiräume und des Verkehrs.



Prozess: Erste und notwendige Schritte

Die Voraussetzungen zur Realisierung des Modellprojektes in Grebenstein sind hervorragend, da nach der Sanierung der Gebäudesubstanz nun die technische Infrastruktur erneuert werden muss. Dies erfordert Eingriffe in das Straßennetz, die zu entsprechenden Umgestaltungen genutzt werden können. Gleichzeitig besteht durch das Auslaufen des Sanierungsprozesses die Notwendigkeit, noch einmal perspektivisch über die weitere Entwicklung der Altstadt zu diskutieren.



Sanierung der technischen Infrastruktur

Die Sanierung der technischen Infrastruktur steht unmittelbar bevor. Der notwendige Austausch alter Leitungen erfordert Baumaßnahmen im Straßenraum, die eine einmalige Chance für die Realisierung innovativer Umgestaltungsmaßnahmen bieten.

Insbesondere die Hauptdurchgangsstraße (L3233), an der die Beeinträchtigungen durch den Kfz-Verkehr besonders hoch sind, soll im Jahr 2008 prioritär realisiert werden. Diese Straße ist der Schlüssel für ein Gesamtkonzept, zur Verbindung der historische Bausubstanz, des städtischen

Freiraums Straße und einer verträglichen Verkehrsabwicklung zu einem Gesamtkonzept.

Auslaufen des Sanierungsverfahrens

Grebenstein steht kurz vor dem förmlichen Beschluss der Stadtverordnetenversammlung zur Aufhebung der Sanierungssatzung. Für die Altstadt bestehen keine Bebauungspläne. Für die Zeit nach der förmlichen Beendigung des Sanierungsverfahrens fehlen bisher die Möglichkeiten, auf stadtgestalterische Aspekte von Seiten der Stadt Einfluss zu nehmen. §34 BauGB ist hierzu keine geeignete Grundlage.

Zwei Möglichkeiten eröffnen sich in dieser Situation für die Stadt. Entweder erarbeitet sie flächendeckend für die Altstadt Bebauungspläne oder sie folgt der Empfehlung des derzeitigen Sanierungsträgers. Dieser empfiehlt die Entwicklung einer Leitlinie als Gestaltungssatzung gemäß §81, Abs. 1 HBO 2002, die Sicherheit im Umgang mit städtebaulichen Fragen für die Stadt wie für die Eigentümer bieten und den Wegfall der fachlichen Sanierungsberatung kompensieren soll. Hierzu besteht dringender Entscheidungsbedarf. Im Hinblick auf das beantragte Modellprojekt wurde die bereits terminierte Aufhebung der Sanierungssatzung zurückgestellt.

Neufassung der Stellplatzsatzung

Die Stadt Grebenstein hat ihre Stellplatz- und Ablösesatzung noch nicht an die letzte Novelle der Hessischen Bauordnung angepasst. Der Stellplatz- und Ablösesatzung kommt bei der Steuerung des ruhenden Verkehrs hohe Bedeutung zu. Um im Rahmen des Modellprojekts Grebenstein eine innovative städtebaulich und denkmal-schutzorientierte Stellplatzsatzung zu erarbeiten, wurde die ursprünglich für Ende 2007 vorgesehene Behandlung verschoben.

Besuch in Dinkelsbühl

Im Oktober 2007 bot sich im Rahmen eines Studienprojektes der FH Lippe und Höxter die Gelegenheit mit dem Bürgermeister Grebensteins, Armin Kölling, die Stadt Dinkelsbühl zu besuchen. Die Stadt Dinkelsbühl ist wie Grebenstein eine Kleinstadt mit geschlossener Stadtmauer und historischer Altstadt. Mit einer beispielhaften Gestaltungssatzung, einer altstadtweiten Tempo-10 und Haltverbotszone bildet Dinkelsbühl ein anschauliches und in Deutschland wohl einzigartiges Konzept zur Aufwertung der Altstadt bei relativ hohem Verkehrsaufkommen. Die Gespräche des Bürgermeisters von Grebenstein mit seinem Amtskollegen in Dinkelsbühl und dem dortigen Stadt-



baumeister bildeten einen wichtigen Impuls für die Beantragung eines Modellprojektes.

(s. dazu auch beigefügten Zeitungsartikel vom 16.11.2007)

Stadtverordnetenversammlung in Grebenstein

Am 14. Dezember 2007 wird in der Stadtverordnetenversammlung die Beantragung des Modellprojektes diskutiert und beschlossen.

Modellprojekt: Handlungs- und

Prozessinnovation

Für alle angesprochenen Qualitätsbereiche spielt die Gestaltung des Freiraums Straße als Boden, von dem sich die historische Bausubstanz erhebt sowie die situationsangepasste und verträgliche Abwicklung des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs eine zentrale Rolle. Die Weiterentwicklung der historischen Bebauung zum hochwertigen Stadtraum verbunden mit der möglichst verträglichen Abwicklung des Kfz-Verkehrs, die integrierte Betrachtung von Freiraum, Verkehr sowie Denkmalschutz und Denkmalpflege ist der innovative Handlungsansatz des Modellprojektes.

Gute Konzepte müssen gemeinsam entwickelt und gut vermittelt werden. Der Titel „**Denk mal Straße als Freiraum!**“ gibt vor Ort den Anstoß für die Weiterentwicklung der in den letzten 30 Jahren geschaffenen städtebaulichen Werte. Ein bürgerschaftlicher Prozess der Meinungsbildung und Entscheidungsfindung bildet den innovativen Entwicklungs- und Vermittlungsansatz des Modellprojektes.