

Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept

Städtebaulicher Denkmalschutz Denkmalgebiet Alsfeld Altstadtsanierung 2.0 Bericht











HERAUSGEBERIN:

Stadt Alsfeld Markt 1 36304 Alsfeld

BEARBEITUNG:

Nassauische Heimstätte NH-Projektstadt Wolfsschlucht 18 34117 Kassel

BEARBEITUNGSTEAM:

Projektleitung:

Dipl. Ing. Susanne Engelns

Projektmitarbeit:

Dipl. Ing Veronika Schreck

Dipl. Ing Andreas Schachenmayr

Dipl. Ing Julia Lindemann

M.Sc. Karolin Stirn

cand. M.Sc. Elisabeth Jeckel

Layout:

cand. M.Sc. Marvin Coker

Kassel 26.06.2018



Inhalt

1.	Einlei	tung	7
2. 2.1		odik und Vorgehen ndsaufnahme und Bewertung	8
3. 3.1 3.2 3.3 3.4	Exper Stadt Ergeb	igungsprozess tengespräche spaziergang und Planungswerkstatt iswerkstatt etigung des Beteiligungsprozesses	8 8 10 13 14
4. 4.1	4.1.1 4.1.2 4.1.3 4.1.4	se Gesamtstadt im Raum & verkehrliche Anbindung Überörtliche Anbindung Gute Erreichbarkeit - hohe Belastung Planung A49 LKW-Verkehr Ambivalente Einschätzungen zur A49 Verkehrslenkende Maßnahmen	15 15 15 15 15 15 16 16
4.2	Demo 4.2.1 4.2.2 4.2.3 4.2.4 4.2.5 4.2.6		17 17 17 19 19 20 20
4.3	Wirts 4.3.1 4.3.2 4.3.3 4.3.4 4.3.5 4.3.6 4.3.7	chaftliche Rahmenbedingungen – lokale Ökonomie Mittelzentrum im Vogelsbergkreis Alsfeld ist Teil des GRW-Fördergebiets Förderung von Gründern und Gründerinnen Industrie- und Gewerbeflächen am Stadtrand Gewerbesteuerhebesatz Gewerbebrachen und Entwicklungspotentiale im Kernbereich Büroimmobilien und internetaffine Nutzungen - altstadtnah	21 21 21 21 21 21 21 21
4.4	Nahve 4.4.1 4.4.2 4.4.3 4.4.4 4.4.5	Ersorgungs- und Einzelhandelsangebot – ein wichtiger Wirtschaftsfaktor Einzelhandel im Umfeld der Altstadt Einzelhandel innerhalb der Altstadt Leerstände nehmen zu Chancenstudie zur langfristigen Revitalisierung der Innenstadt von Alsfeld Die Vernetzung der Akteure im Innenstadtgeschäftsbereich durch ein BID	22 22 22 22 24 24



4.5	Sozia	le Infrastruktur	26
	4.5.1	Ärzteversorgung und Pflegeangebote	26
	4.5.2	Kindergärten, Schullandschaft und Betreuungsangebote	26
4.6	Touri	smus	26
	4.6.1	Übergeordnete Einbindung	26
	4.6.2	Fachwerk Modellstadt - Hauptanziehungspunkt	26
	4.6.3	Touristische Erschließung	26
	4.6.4	Radtourismus	27
	4.6.5	Übernachtungen und Touristische Infrastruktur	27
	4.6.6	Lutherweg	27
	4.6.7	Touristisches Angebot und Veranstaltungen	27
	4.6.8	Tagungs- und Veranstaltungstourismus	28
	4.6.9	Tagungstourismus	28
4.7	Umw	elt- und klimabezogene Aspekte	29
	4.7.1	Klima - Aktionsplan 2017-2020	29
	4.7.2	Integriertes Klimaschutzkonzept für den Vogelsbergkreis 2014	29
	4.7.3	Stromproduktion über dem Bedarf	29
	4.7.4	Handlungsbedarf bei der Wärmeerzeugung	29
	4.7.5	Energiebericht 2016	29
	4.7.6	Energetische Ertüchtigung	30
	4.7.7	Förderrichtlinie "Fachwerkstadt Alsfeld" - 2017	30
4.8	Verei	ne und Bürgerschaftliches Engagement	31
4.9	Zusar	mmenfassende SWOT-Analyse	32
5.	Analy	vse Untersuchungsgebiet	34
5.1	_	rebauliche Struktur	34
		Ehemaliges Sanierungsgebiet	34
		Geschichte	35
		Historische Bausubstanz und Stadtgestalt	43
	5.1.4	Sanierungsbedarf und Leerstand 2017	45
	5.1.5	Stadtmauer und Stadteingänge	47
5.2	Gründ	e und blaue Infrastruktur, Stadtplätze	49
	5.2.1	öffentliche und private Grünflächen	50
	5.2.2	Private Freiflächen	56
	5.2.3	Stadtklima	57
	5.2.4		58
	5.2.5	•	59
	526	Neuordnungsbereiche	63



5.3	Verkehr und	Mobilität	68
	5.3.1 Überge	eordnete Verkehre	68
		und Schadstoffbelastung	69
		ele Verkehr verträgt die Altstadt	69
		eordneter öffentlicher Nahverkehr	72
	5.3.5 Nahmo		73
		ilität, Car-Sharing	76
	•	atzsituation	78
	5.3.8 Überge	eordnete Parkplatzflächen	84
5.4	Nutzungsstru	uktur und Bedeutung des Einzelhandels	87
6. 6.1		Bausubstanz und Stadtgestalt	93
6.2		Freiraum und Stadtgrün	99
6.3	Verkehr & Mo		103
6.4	Einzelhandel	& Gewerbe	109
7.	Fördergebiet		112
8.	Leitbild Alsfe	eld	114
9.	Maßnahmenl	konzept	116
	Quellen		119

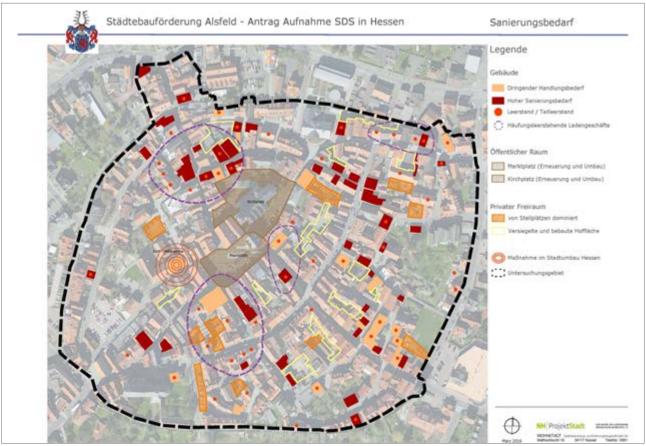




1. Einleitung

Im März 2016 wurde das Denkmalgebiet der historischen Altstadt der Stadt Alsfeld zur Förderung im Programm Städtebaulicher Denkmalschutz angemeldet. Schon zum damaligen Zeitpunkt waren Mängel und Missstände offensichtlich, die in einer ersten kurzen Zusammenfassung dem Fördermittelgeber vorgelegt wurden.

Mit der Bewilligung im November 2016 wurde das Gebiet in das Förderprogramm aufgenommen und Fördermittel zur Erstellung eines Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (ISEK) zur Verfügung gestellt. Nach Ausschreibung der Leistungen erhielt die NH-Projektstadt aus Kassel den Zuschlag für die Erarbeitung.



Plan zum Aufnahmeantrag, 2016

2. Methodik und Vorgehen

2.1 Bestandsaufnahme und Bewertung

Zunächst wurden Kartierungen durchgeführt und in Plänen festgehalten. Ergänzend wurden von der Stadt zur Verfügung gestellte Unterlagen einbezogen. Wichtige Themen waren hierbei die aktuelle Nutzung der Gebäude, eine Einschätzung zum Sanierungsbedarf und die Dokumentation von Leerständen. Außerdem wurde der Zustand der Straßen, Fußwege und Plätze aufgenommen und die Parkraumsituation analysiert. Hierbei stellte sich sehr schnell heraus, dass der ruhende Verkehr ein wichtiges Themenfeld sein würde und hierfür der Blick über das historische Zentrum hinaus notwendig werden würde. Auch die eingehendere Auseinandersetzung mit dem Themenfeld Einzelhandel und lokale Ökonomie drängte sich nach der ersten Bestandsaufnahme auf.

3. Beteiligungsprozess

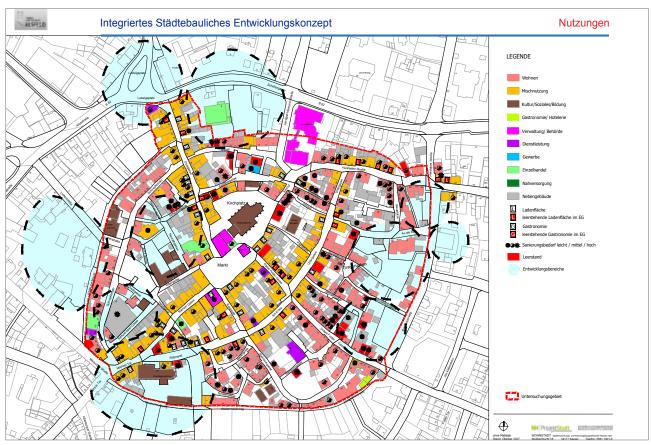
3.1 Expertengespräche

Bereiche mit besonderem Handlungsbedarf wurden herausgearbeitet und darauf bezogene Einschätzungen bei einem Spaziergang mit Mitarbeitern des zuständigen Planungsamtes und einer Vertreterin des Tourismus Centers diskutiert und vor Ort überprüft. Ergänzend wurden geschichtliche Bezüge thematisiert, mögliche Entwicklungsansätze abgestimmt und relevante Aspekte, den Tourismus betreffend, beleuchtet. Letzterer spielt für Alsfeld keine unbedeutende Rolle. Bezogen auf das Themenfeld Handel und Gewerbe wurden Gespräche mit der Wirtschaftsförderung geführt.

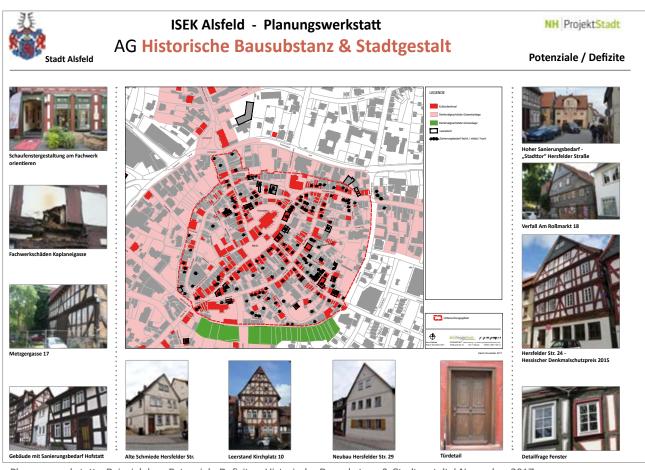
Als weiteres wichtiges Thema wurde die Situation des Einzelhandels herausgearbeitet, aktuelle Bestrebungen und Fördermöglichkeiten der Wirtschaftsförderung beleuchtet und angedachte Entwicklungsperspektiven einbezogen. Außerdem wurde mit den bis zum Oktober 2017 vorhandenen Zwischenergebnissen ein erster Abstimmungstermin mit den zuständigen Verantwortlichen der Denkmalpflegebehörden durchgeführt. Hieraus wurden Potenziale und Defizite abgeleitet und für folgende Handlungsfelder dokumentiert:

- Historische Bausubstanz & Stadtgestalt
- Öffentlicher Freiraum & Stadtgrün
- · Verkehr & Mobilität
- Einzelhandel & Gewerbe





Bereiche mit besonderem Entwicklungsbedarf / Oktober 2017



Planungswerkstatt , Beispielplan: Potenziale Defizite - Historische Bausubstanz & Stadtgestalt / November 2017



3.2 Stadtspaziergang und Planungswerkstatt

Diese Zwischenergebnisse wurden am 18.11.2017 bei einem Stadtspaziergang und einer anschließenden Planungswerkstatt mit Bürgern, lokalen Akteuren, städtischen Mitarbeitern und der Denkmalpflege vor Ort diskutiert, ergänzt und dokumentiert. Anregungen wurden aufgenommen und im Rahmen der weiteren inhaltlichen Vertiefung eingebracht. Die Pläne und Protokolle sind auf der Internetseite der Stadt Alsfeld zugänglich.



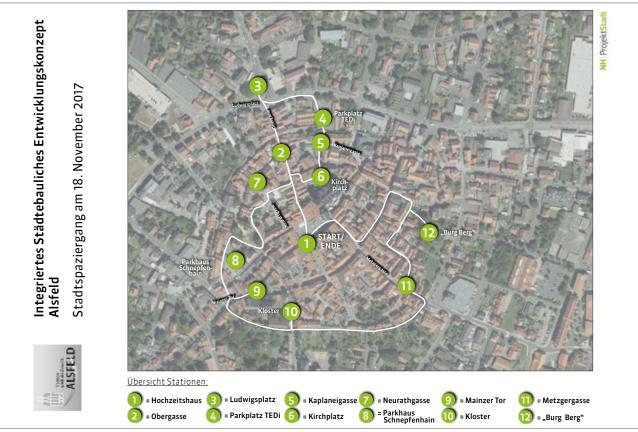
In der Metzgergasse



Stadtspaziergang am 18.11.2017



Durchgang zum Kirchplatz



Route des Stadtspaziergangs 18.11.2017





Die Gruppe vor dem Gebäude Kirchplatz 10



AG Verkehr & Mobilität



AG Historische Bausubstanz & Stadtgestalt



Vorstellung der Ergebnisse AG Einzelhandel & Gewerbe



AG Öffentlicher Freiraum & Stadtgrün





Ein Spaziergang durch Alsfeld zeigt: Hier gibt es viel zu tun. Allein 25 Fachwerkhäuser haben einen hohen bis sehr hohen Sanierungsbedarf.

Foto: Krämer

Von Günther Krämer

ALSFELD. "Eine Zukunft für die Vergangenheit" - dieses Motto des Europarates im Denkmalschutzjahr 1975 erlebt in Alsfeld eine Renaissance. Die Stadt möchte nämlich die Altstadt mit ihren markanten Fachwerkhauten sanieren. Ein Spaziergang durch die Straßen am Samstag zeigte: Es wird höchste Zeit, zu handeln.

Von den 278 Baudenkmälern haben 111 einen leichten Sanierungsbedarf, 42 einen mittleren und 25 Fachwerkhäuser einen hohen bis sehr hohen Sanierungsbedarf. Diese Zahlen präsentierte Susanne Engels, Projektleiterin Stadtentwicklung der Nassauischen Heimstätte (NH) aus Kassel. Bei dem Spaziergang durch die Altstadt stellte das von der Stadt beauftragte Planungsbüro Bürgermeister Stephan Paule (CDU) und interessierten Alsfeldern erste Ergebnisse seiner Bestandsaufnahme vor.

Um eine Förderung vom Land zu bekommen, muss Alsfeld zunächst ein sogenanntes integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) vorlegen, das unter der Beteiligung von Bürgern erstellt werden soll. Das Konzept ist Voraussetzung für die mögliche Förderung von Maßnahmen zum Erhalt der historischen Altstadt in den nächsten zehn Jahren, wie Bürgermeister Stephan Paule erklärte. In Förderprogramm "Städtebaulicher Denkmalschutz" wurde die Stadt bereits

vor einem Jahr aufgenommen. Seit Juni sind Mitarbeiterinnen des Planungsbüros damit beschäftigt, den Altstadtkern mit seinen Fachwerkhäusern unter die Lupe zu nehmen. Dabei wurden der Sanierungsbedarf bei Gebäuden kartiert. Leerstände aufgenommen und Mängel an Plätzen und Straßen aus der Sicht der Stadtentwicklung festgehalten.

"Die Zeit ist mehr als reif", betonte Paule nach dem Stadtspaziergang im Hochzeitshaus-Saal. 50 Jahre seien seit dem Beginn der Altstadtsanierung in den 1960er Jahren vergangen (Höhepunkt war die Auszeichnung Alsfelds als Europäische Modellstadt 1975).

Nach dem Ende Sanierungs arbeiten in den 1980er Jahren sei in den letzten Jahrzehnten enormer Handlungsbedarf entstanden, sagte der Bürgermeister. Das habe die Stadt erkannt und sich beim Land Hessen um die Aufnahme in das Förderprogramm "Städtebau-Denkmalschutz" beworben.

Den Handlungsbedarf hatte Susanne Engels bei ihren Erläuterungen in "Historische Bausubstanz und Stadtgestaltung", "Verkehr und Mobilität", "Einzelhandel und Gewerbe" sowie "öffentlicher Freiraum und Stadtgrün" eingeteilt. Diesen Kriterien soll in Arbeitsgruppen besondere Aufmerksamkeit beigemessen wer-

Bei einem kurzen Stopp auf dem Rossmarkt, um den der Bürgermeister gebeten hatte, zeigte Paule ein Gebäude, das aus seiner Sicht ein "Schandfleck" in der historischen Altstadt sei. Trotz intensiver Bemühungen städtischerseits sei der Eigentümer nicht bereit, das Haus zu sanieren

oder abzureißen. sagte Paule.

Verbesserungsvorschläge und Anmerkungen hatte Susanne Engels beispielsweise zum Marktplatz, der "gu-Stube der ten Stadt", wie sie sag-te: Belag, Barriere-freiheit, Parkplatz, unattraktive Aufenthaltsqualität, parkende Autos. Ein Handlungsansatz sei also eine Sanierung des Markt-

Aufwertung

eine

der Aufenthaltsqualität.

Wie ein roter Faden zog sich neben den dringend notwendigen Sanierungen und der Freiraumgestaltung die Parksituation durch den Stadtspaziergang. Nicht nur anhand des Parkdecks Schnepfenhain, sondern auch aus vielen anderen Stellen in der Altstadt hatten die Stadtplaner die Erkenntnis gezogen, dass auch Handlungsbedarf beim Parkplatzangebot bestehe.

Insgesamt zwölf Standorte umfasste der Rundgang, Immer wieder gab es Ausführungen und Überlegungen aus der Sicht der Stadtentwicklungsplaner. Dabei waren die Bürger aufgefordert, sich einzubringen. Einige nutzten diese Gelegenheit Dabei wurde mehr als deutlich: Um zukunftsfähig zu bleiben, muss die Altstadt saniert werden. Und zwar nicht nur Fachwerkhäuser, sondern auch Straßen und Pliitze.

Was beim Rundgang erklärt wurde, war danach Gegenstand eines Workshops. In vier Arbeitsgruppen wurden die Informationen und aufgezeigten Handlungsfelder im Hochzeitshaus-Saal diskutiert.

Der Stadtspaziergang und die Ergebnisse der Planungswerkstatt, wie sich der Workshop nannte, werden in den kommenden Monaten durch die Projektgruppe zusammengeführt. Daraus soll sich dann das integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept entwickeln. Bis dahin stehen jedoch sicherlich noch viele Gespräche und Diskussionen an.

HINTERGRUND

Wie das hessische Umweltministerium skizziert, soll das Stadtentwicklungsprogramm Städtebaulicher Denkmalschutz" dazu beitragen, "erhaltenswerte Gebäude, historische Ensembles sowie bauliche Anlagen von geschichtlicher, künstlerischer oder städtebaulicher Bedeutung zu sichem und nachhaltig und zukunftsfähig zu gestalten". Be sondere Bedeutung komme dabei der Schaffung und dem Erhalt von Wohnraum zu, "der durch die staatlich geförderte Sanierung bezahlbar bleiben kann" (Quelle: www.hessen.de). Gefördert werden nach Auskunft von Dipl.-Ing. Susanne Engels sowohl öffentliche Maßnahmen wie Straßen, Wege und platzes und damit Plätze als auch Privatmaßnahmen.

Oberhessische Zeitung 20.11.2017



3.3 Ergebiswerkstatt

Nach einer weiteren inhaltlichen Vertiefung wurden die SWOT- Analysen zu den einzelnen Handlungsfeldern ausgearbeitet und die Handlungsbedarfe konkretisiert, Zielsetzungen abgeleitet und Projekte entwickelt. Diese wurden am 14.03.2018 in einer öffentlichen Veranstaltung vorgestellt und gemeinsam mit interessierten Bürgerinnen und Bürgern diskutiert. Den anwesenden Bürgern wurde nach der Vorstellung des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts die Gelegenheit gegeben, die geplanten Maßnahmen mittels eines Punktesystems zu bewerten und Prioritäten festzulegen. Die Aktion wurde von denBürgern gut angenommen.

Im Handlungsfeld Historische Bausubstanz & Stadtgestalt wurde das Anreizprogramm für private Maßnahmen als besonders wichtig erachtet.



Bürgermeister Paule



konzentrierte Zuhörerschaft



Bepunktung der Maßnahmenvorschläge

Im Handlungsfeld Öffentlicher Raum & Stadtgrün kam den Stadteingängen und ihrer Betonung durch Kunstwerke eine besondere Bedeutung zu. Zudem wurde eine Attraktivierung der Freiflächen am Kloster als wichtig empfunden.

Im Handlungsfeld Verkehr & Mobilität stand die Entwicklung eines Parkraumkonzeptes und eines Parkleitsystems an oberster Stelle. Auch die verkehrliche Neuordnung des Ludwigsplatzes und seine Attraktivierung als Stadteingang wurden hoch bepunktet. Im Handlungsfeld Einzelhandel & Gewerbe wurde die Entwicklung eines Integrierten Einzelhandelkonzeptes und die Einstellung eines Citymanagers

Aus der Bürgerschaft wurde zudem der Wunsch geäußert, einen besseren Informationsfluss zum Prozess und zu den Veranstaltungen über die städtische Internetseite zu ermöglichen.

(Kümmerer) priorisiert.



Projektleiterin Engelns und Moderatorin Stirn (NH-ProjektStadt)



Diskussion am Maßnahmenplan



Bepunktung der Maßnahmenvorschläge



3.4 Verstetigung des Beteiligungsprozesses

Verschiedene Projekte bedürfen einer weiteren Entwicklung und Begleitung und des Einbezugs lokaler Akteure. Im Prozess haben sich keine spezifischen Akteure hervorgetan, darum wurden zur letzten Veranstaltung explizit Menschen angesprochen und für eine Mitarbeit im weiteren Planungsprozess gewonnen, die in unterschiedlicher Weise mit lokalen Vereinen und Initiativen vernetzt sind und in besonderem Maße an einer Entwicklung der historischen Altstadt der Stadt Alsfeld interessiert sind. Sie sind als Multiplikatoren zu verstehen, die sich und ggf. auch andere im weiteren Planungsverlauf in die vertiefende Projektbearbeitung einbringen und in die Vorbereitung der Programmanträge eingebunden werden sollen. Der runde Tisch setzt sich aus Vertretern folgender Institutionen und weiteren engagierten Privatpersonen zusammen:

- Bau- und Planungsamt
- Wirtschaftsförderung,
- Vertreter der Denkmalpflege
- Management
- Kreishandwerkerschaft
- Freiwilligenzentrum Alsfeld e.V.
- Geschichts- und Museumsverein e.V.
- Stadtarchiv
- Tourismuscenter Alsfeld
- · Gewerbe- und Verkehrsverein
- · Barrierefreies Alsfeld e.V.
- Evangelische Kirche

Es sind zwei Treffen im Jahr vorgesehen, um den aktuellen Planungsstand zu kommunizieren und zu diskutieren und den nächsten Programmantrag zu besprechen. Je nachdem, ob eine weitere Projektvertiefung sich als notwendig erweist, sollen projektorientiert Arbeitsgruppen ins Leben gerufen werden, die zielgerichtet an der weiteren Projektentwicklung arbeiten.

Organigramm



Organigramm eigene Darstellung



4. Analyse Gesamtstadt

4.1 Lage im Raum & verkehrliche Anbindung

4.1.1 Überörtliche Anbindung

In Alsfeld kreuzen sich verschiedene überörtliche Straßen, deren Verlauf auf historische Fernhandelswege zurückzuführen ist. Alsfelds wirtschaftliche Geschichte ist eng mit seiner Lage an diesen ehemaligen Handelsstraßen verknüpft, die die Verbindung nach Bad Hersfeld, Eisenach, Frankfurt, Fulda, Gießen, Kassel, Marburg ermöglichten. Heute hat die Bundesautobahn A5 die Rolle der Verbindung zwischen den Oberzentren Frankfurt, Kassel und Fulda übernommen.

Die in Ost-West-Richtung verlaufende Bundesstraße B62 führt mitten durch die Stadt Alsfeld und verbindet sie mit Stadtallendorf und Marburg im Westen und Bad Hersfeld und Eisenach im Osten. Die B49 trifft im Stadtgebiet auf die B62 und führt in südlicher Richtung nach Gießen.

4.1.2 Gute Erreichbarkeit - hohe Belastung

Das Untersuchungsgebiet liegt im Dreieck zwischen der Bundesautobahn A5 und den Bundesstraßen B62 und B49. Zwischen dem Ortskern und der Bundesautobahn besteht nur 1 Kilometer Abstand, die beiden Autobahnausfahrten Alsfeld Ost bzw. Alsfeld West sind jeweils 4 Kilometer vom Altstadtkern entfernt. Vor- und Nachteile dieser Konstellation liegen auf der Hand: Alsfeld punktet mit einer guten Anbin-

dung und Erreichbarkeit, leidet gleichzeitig aber am hohen Level des Durchgangsverkehrs. Die Gesamtgemeinde Alsfeld wird durch die Autobahn in einen nördlichen und südlichen Bereich unterteilt. Nördlich der A5 liegen neben der Kernstadt Alsfeld 11 Stadtteile, im südlichen Bereich liegen weitere vier Stadtteile. Dabei ist neben den Ortsteilen Altenburg und Eifa besonders die Kernstadt Alsfelds durch die Nähe zur Autobahn beeinträchtigt.

4.1.3 Planung A49

Die A49 wurde als Entlastungsautobahn für A7 und A5 zwischen Kassel und Gießen geplant, sie wurde in ihrem nördlichen Teil zwischen Kassel und Neuental bis 1994 realisiert und soll weiter über Neustadt, Stadtallendorf und Homberg (Ohm) bis auf die A5 bei Gemünden geführt werden. Seit 2011 ist der zweite Bauabschnitt zwischen Neuental und Schwalmstadt im Bau, für den 3. und 4. Bauabschnitt sind die Planungen abgeschlossen, ein Planfeststellungsbeschluss existiert seit 2012. Der Lückenschluss soll voraussichtlich bis 2025 erfolgen, zumindest wurde am 28.06.17 bekanntgegeben, dass die Gelder für die fehlenden Teilabschnitte freigegeben wurden.

4.1.4 LKW-Verkehr

Dadurch dass die A49 weniger Höhenmeter als die A7 aufweisen wird, ist ihr Streckenprofil für den LKW-Verkehr gefälliger und man erwartet daher, dass sie nach ihrer Fertigstellung verstärkt vom LKW-Verkehr genutzt werden wird. Hierdurch wird eine Entlastung der derzeit stark belasteten Strecke der A7 zwischen Hattenbacher und Kirchheimer Dreieck abgeleitet,



Überörtliche Anbindung und Lage der Stadtteile



was sich zusätzlich in Zeitgewinn und Kostenersparnis für die Unternehmer niederschlagen soll. Auch für die Bundesstraßen B62, B454 und B3 wird eine Entlastung erwartet.

4.1.5 Ambivalente Einschätzungen zur A49

Im Laufe der jahrzehntelangen Planungszeit der A49 wurde viel Kritik sowohl an der Wirtschaftlichkeit als auch an der Notwendigkeit des Baus einer weiteren Nord-Süd-Autobahn formuliert. Unter anderem erwarten Gegner des Bauvorhabens die Generierung neuer Transitverkehre, durch die die Anliegerorte noch mehr belastet werden könnten. Außerdem ist ein denkbares Szenario, dass die neue Anbindung der beiden Oberzentren Kassel und Gießen negative Folgen für die Klein- und Mittelzentren Stadtallendorf, Kirtorf, Neustadt, Schwalmstadt und eventuell auch für Alsfeld bedeuten, da ein Anstieg des Konkurrenzdrucks erwartet wird Hiervon werden vermutlich die großen Angebotsstandorte Kassel und Gießen profitieren. Für die Mittel- und Kleinzentren könnte also die bessere Anbindung nach Kassel und Gießen hinsichtlich der Pendlerströme und des Kaufkraftabflusses auch negative Sogwirkungen zur Folge haben (siehe dazu die Dissertation von Dirk Fittkau "Beeinflussung regionaler Kaufkraftströme durch den Autobahnlückenschluß der A49 Kassel-Gießen", Universität Göttingen, 2004)

4.1.6 Verkehrslenkende Maßnahmen

Während also die positiven Szenarien davon ausgehen, dass Alsfeld vom LKW-Transitverkehr entlastet wird, weil dieser auf dem Weg nach Norden dann ab Gemünden von der A5 auf die A49 geleitet wird, sagen die negativen Szenarien für Alsfeld noch mehr Transitverkehr vorher. Um nach der Fertigstellung der Anschlussstelle zur A5 zu verhindern, dass Speditionen die B62 als Zubringer zur A49 benutzen, werden daher verkehrslenkende Maßnahmen notwendig sein (LKW-Fahrverbote auf der B62 zwischen Alsfeld und Stadtallendorf).



4.2 Demografische Entwicklung

4.2.1 Aktuelle Bevölkerungszahl und -entwicklung

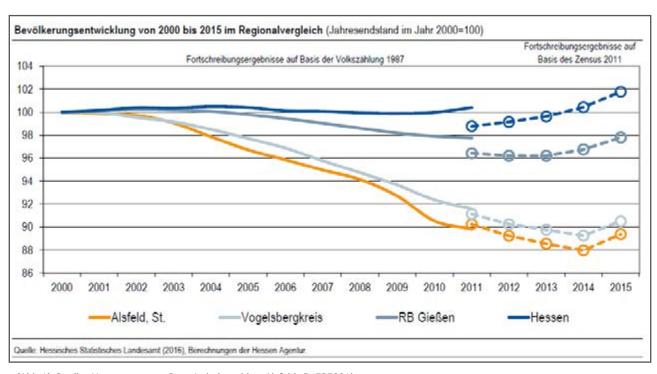
In der Stadt Alsfeld leben 16.247 Einwohner/innen (ekom21, Stand 31.12.2015). Zwischen dem Jahr 2005 und dem Jahr 2015 sank die Bevölkerungszahl stetig, um insgesamt 1.351 Einwohner/innen. Dies entspricht einem prozentualen Bevölkerungsrückgang von ca. 8%. Zwischen 2014 und 2015 stieg die Bevölkerungszahl kurzfristig um 267 Einwohner/innen an.

Für den regionalen Vergleich werden Zahlen des Statistischen Landesamtes über den Vogelsbergkreis, den Regierungsbezirk Gießen und das Land Hessen herangezogen (siehe Abb. 1). Die Stadt Alsfeld hatte demnach zwischen 2000 und 2011 einen Rückgang um 10 Prozentpunkte zu verzeichnen, während in derselben Zeit der Vogelsbergkreis einen etwas gemäßigteren Rückgang um 8 % erlebte. Der Regierungsbezirk Gießen hingegen verlor in derselben Zeit nur 2% seiner Einwohnerschaft und das Land Hessen blieb mit leichten Schwankungen auf gleichem Niveau bzw. hatte leicht zunehmende Bevölkerungszahlen zu verzeichnen (Quelle: Hessen Agentur). Für die Jahre 2011 bis 2014 setzt sich der jeweilige Trend fort, um dann in 2015 auf allen Ebenen in ein Bevölkerungswachstum von 2% zu münden.

4.2.2 Prognose der Bevölkerungsentwicklung

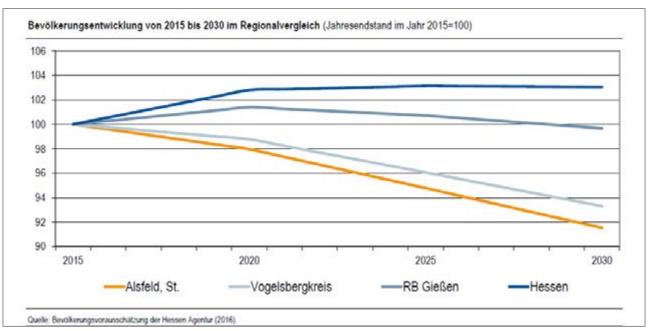
Wie in vielen anderen Städten ähnlicher Größe in ländlich geprägten Räumen ist in der Zukunft auch in Alsfeld mit einem stetigen Einwohnerrückgang zu rechnen. Die Prognose der HessenAgentur (2016) ergibt für Alsfeld einen Bevölkerungsstand von 15.800 im Jahr 2020 und von 14.800 im Jahr 2030, das entspricht einem Rückgang von 6,6% zwischen 2020 und 2030 bzw. von 8,5% zwischen 2015 und 2030. Im Regionalvergleich wird für den Vogelsbergkreis ein Bevölkerungsrückgang prognostiziert, der parallel zur Alsfelder Kurve verläuft, während die Prognose für den Regierungsbezirk Gießen und das Land Hessen von einem ein- bzw. dreiprozentigen Bevölkerungsanstieg bis 2020 ausgeht.

Der Demografiebericht der Bertelsmannstiftung, der den Zensus 2011 fortschreibt, unterscheidet sich zum Teil deutlich von der Berechnung der HessenAgentur. Er berechnet den Bevölkerungsverlust von Alsfeld zwischen 2012 und 2030 auf 17,5%. Während auch hier parallel zu Alsfeld die Bevölkerungsverluste des Vogelsbergkreises auf 12,5% prognostiziert werden, wird für das Land Hessen ein Bevölkerungswachstum von 2% angenommen. Die Berechnung berücksichtigt nicht, dass zwischen 2012 und 2015 die Bevölkerungszahlen auch in Alsfeld um 1% angestiegen sind.



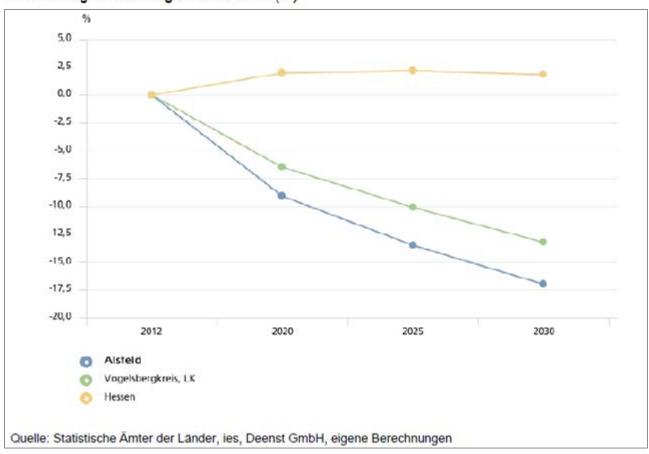
(Abb.1) Quelle: Hessenagentur, Gemeindedatenblatt Alsfeld, St.535001)





(Abb.2) Quelle: Hessenagentur, Gemeindedatenblatt Alsfeld, St.535001)

Bevölkerungsentwicklung 2012 bis 2030 (%)



(Abb.3) Quelle: Bertelsmannstiftung, Demographiebericht 2015



4.2.3 Ortsteile mit Einwohnerzahlen

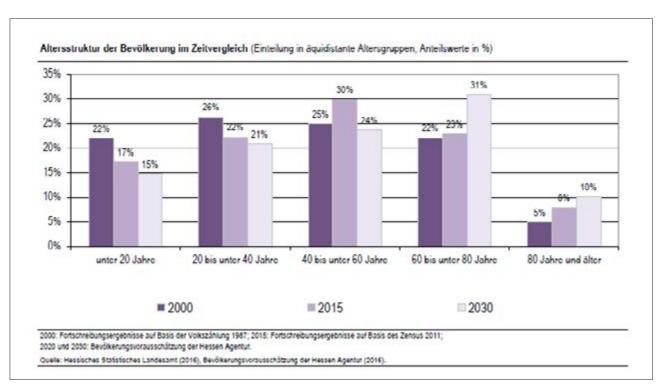
Die Stadt Alsfeld (16.247 EW – Zahlen der ekom21, Gießen, Stand 31.12.2015) besteht aus der Kernstadt Alsfeld (9.081 EW) und weiteren 16 Stadtteilen. In den aus Dörfern bestehenden Ortsteilen leben zwischen 50 und 1.241 Einwohner. Altenburg (1.241 EW), Angenrod (502 EW), Berfa (537 EW), Billertshausen (188 EW), Eifa (708 EW), Elbenrod (377 EW), Eudorf (413 EW), Fischbach (84 EW), Hattendorf (500 EW), Heidelbach (287 EW), Leusel (689 EW), Liederbach (472 EW), Lingelbach (552 EW), Münch-Leusel (50 EW), Reibertenrod (245 EW), Schwabenrod (321 EW).

Im Untersuchungsgebiet der Altstadt leben aktuell 1176 Einwohner. Ein großer Anteil der Bewohner (ca.30 %) ist in den Straßen Hersfelder Straße, Schnepfenhain und Untergasse gemeldet.

Von dem anfangs beschriebenen Anstieg der Bevölkerungszahl zwischen den Jahren 2014 und 2015 profitierte vor allem die Kernstadt mit 253 Neubürger/innen (+ca.3%). Auch Altenburg, Eudorf (je +17 EW, + 1% und 4%), Schwabenrod und Elbenrod (je +8 EW, +2%) hatten Zuwächse zu verzeichnen, die übrigen Stadtteile verloren im selben Zeitraum zwischen 1 und 10 EW, was einer 1 bis 2%igen-Verlustrate entspricht.

4.2.4 Altersstruktur

Auf gesamtstädtischer Ebene lassen die Entwicklung von Alterung und Schrumpfung bei den Prognosezahlen der Hessenagentur (siehe Abb.4) einige deutliche Trends erkennen: Während der Anteil der unter 20-Jährigen im Jahr 2000 noch bei 22% lag, wird er - laut Prognose - bis im Jahr 2030 auf 15% sinken, auch der Anteil der 20 bis unter 40-Jährigen sinkt von 26% auf 21%. Gleichzeitig wird der Anteil der 60 bis unter 80-Jährigen von 22% im Jahr 2000 auf 31% im Jahr 2030 steigen, wie auch der Anteil der über 80-Jährigen von 5% auf 10% steigen wird. Die Altersgruppe der 40 bis 60-Jährigen hatte im Jahr 2015 seinen Höchststand und wird im Jahr 2030 wieder auf den Stand vom Jahr 2000 zurückfallen. Wie überall nimmt der Anteil der älteren Bevölkerung bis 2030 zu. Die Zahl der Menschen, die über 60 Jahre alt sind, wird die Anzahl der unter 40-Jährigen übersteigen. Dies wird Auswirkungen auf den Wohnungsmarkt, die öffentliche Infrastruktur und die Einrichtungen der sozialen Infrastruktur haben. Das Thema Barrierefreiheit wird zunehmend an Bedeutung gewinnen.



(Abb.4) Quelle: Hessenagentur, Gemeindedatenblatt Alsfeld, St.535001)



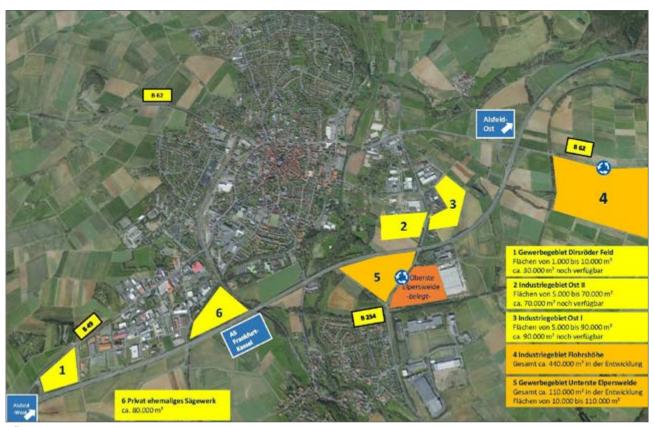
4.2.5 Barrierefreiheit und Querungshilfen

Durch Zunahme der älteren Bevölkerungsgruppen kommt dem Thema Barrierefreiheit größere Bedeutung zu. Das Vermeiden von Barrieren wirkt sich auch für andere Bevölkerungsgruppen (Eltern mit Kindern, Kinderwagen und für bewegungseingeschränkte Personen) positiv aus.

In Bezug auf den Stadtumbau ist die Prüfung der Ausbaumöglichkeiten barrierefreier, altersgerechter Wohnungen im EG (z.B. Leerstandsbehebung bei längerfristig nicht mehr genutzten Ladeneinheiten) in diesem Zusammenhang näher zu beleuchten. Auch gut begehbare Beläge auf öffentlichen Plätzen, Wegen und Straßen sowie ein niveaugleicher Ausbau der Verkehrsräume mit ausreichend großen Wartebereichen (Querungshilfen) bei breiten Straßenquerschnitten und die Integration von Ruhebereichen sind hierbei von Bedeutung.

4.2.6 Menschen mit Migrationshintergrund

Der Hessischen Gemeindestatistik von 2016 zufolge, hatten 1.492 Menschen, also 9,2% der gesamtstädtischen Bevölkerung, einen Migrationshintergrund (Stichtag 31.12.2015). Für die in 2016 aufgenommenen Flüchtlinge gibt es noch keine Aussagen. Die Flüchtlinge, für die ein Bleiberecht besteht, stellen - zusammen mit den anderen Einwohnern mit Migrationshintergrund die Stadt vor neue Aufgaben in Bezug auf Integration und soziale Infrastruktur (Kindergärten, Schulen, Integrationskurse, Arbeitsmarkt). Interessant ist, dass für den Bereich des Untersuchungsgebietes andere Verhältnisse vorliegen (aktuelle Einwohnerstatistik des Einwohnermeldeamtes Alsfeld). Von den insgesamt im Untersuchungsgebiet lebenden 1176 Einwohnern haben 196 keine deutsche Staatsbürgerschaft, 53 Menschen haben eine doppelte Staatsbürgerschaft. Im Bereich der Altstadt haben also 21 % der Einwohner einen Migrationshintergrund.



Übersicht Gewerbegebiete (Quelle: Stadt Alsfeld)



4.3 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen – lokale Ökonomie

4.3.1 Mittelzentrum im Vogelsbergkreis

Alsfeld beheimatet als Mittelzentrum überwiegend kleine und mittelständische Gewerbe- und Industriebetriebe in den Bereichen Handwerk, Metall-, Maschinen- und Anlagenbau sowie Verpackungstechnik, PE- / PP-Schweiß- und Verarbeitungstechnik und Möbelbau.

4.3.2 Alsfeld ist Teil des GRW-Fördergebiets

Alsfeld liegt im Vogelsbergkreis, der als Fördergebiet der Gemeinschaftsaufgabe zur "Verbesserung der Regionalen Wirtschaftsstruktur" (GRW, D-Fördergebiet) ausgewiesen ist.

Gefördert werden sollen insbesondere:

- Betriebliche Investitionen zur Sicherung und Schaffung von Dauer-Arbeitsplätzen
- Integrierte regionale Entwicklungskonzepte
- Regionalmanagement, Regionalbudget
- Clusternetzwerke und Innovationscluster
- Kommunale Investitionen zur Konversion von Industrie, Gewerbe- und Militärbrachen
- Kommunale Investitionen zur Erschließung von Industrie und Gewerbeflächen
- Tourismus

Auch Existenzgründungen und Gründerzentren sollen durch Zuschüsse und Darlehen (WI-Bank) gefördert werden (Quelle: Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung der regionalen Entwicklung, Stanz, 2015).

4.3.3 Förderung von Gründern und Gründerinnen

Im Rahmen des Regionalen Entwicklungskonzeptes "Region Vogelsberg 2014 – 2020" wurden unter 5.2 das Handlungsfeld 2 "Beratung und Qualifizierung" herausgearbeitet und ein Leitprojekt beschrieben, das die "Beratung und Förderung von Gründerinnen und Gründern" vorsieht. Dem Regionalmanagement Vogelsberg Consult GmbH stehen von 2015-2020 hierfür 66.000 € p. a. Eigenmittel und 150.000 € p. a. LEADER−Mittel zur Verfügung mit denen 5 Gründungen pro Jahr gefördert werden sollten. Dies wurde leider bisher nur bedingt genutzt.

Außerdem werden von der Wirtschaftsförderung der Stadt Veranstaltungen zu weiteren Finanzierungsmöglichkeiten von Existenzgründungen in Kooperation mit örtlichen und überregionalen Geldinstituten angeboten.

4.3.4 Industrie- und Gewerbeflächen am Stadtrand

In 5 Gewerbe- bzw. Industriegebieten, die sich zwischen den Abfahrten Alsfeld Ost und Alsfeld West entlang der A5 aufreihen, stehen Flächen in der Größenordnung zwischen $1.000\ m^2-440.000\ m^2$ zur Verfügung. Insgesamt handelt es sich um $820.000\ m^2$, die für gewerbliche und industrielle Nutzungen zur Verfügung stehen.

- 1. Dirsröder Feld 30.000 m²
- 2. Industriegebiet Ost 2 70.000 m²,
- 3. Industriegebiet Ost 1 90.000 m²,
- 4 Industriegebiet Flohrshöhe 440.000 m²,
- 5 Gewerbegebiet Untere Elpersweide 110.000 m² und das Areal des aufgegebenen Sägewerkes mit 80.000 m²

4.3.5 Gewerbesteuerhebesatz

Mit einem Gewerbesteuerhebesatz von 425 liegt Alsfeld im oberen Drittel, annähernd vergleichbar mit Gießen (420), Witzenhausen (420) und Rüsselsheim (420). Höher liegen z.B. Kassel (440) und Frankfurt (460) (Quelle: Stadt Alsfeld/www.gewerbesteuer.de).

4.3.6 Gewerbebrachen und Entwicklungs- potentiale im Kernbereich

Innerstädtische Gewerbeflächen mit Leerständen oder nur eingeschränkter Nutzung finden sich nördlich der Altstadt zwischen der Georg-Martin-Kober-Straße und dem Schützenrain (nördlich des Casino-Carrées) und im Grund (ehemaliges Telekom-Gebäude). Neuordnungs- und Entwicklungspotentiale gibt es im Umfeld der Rodesa-Papierfabrik (ehemalige Weberei Keck) an der Löbergasse, bei der mutmasslichen Fabrikantenvilla der "Weberei Keck" in der Hersfelder Straße 59 und einer westlich davon gelegenen Brache.

4.3.7 Büroimmobilien und internetaffine Nutzungen - altstadtnah

Aktuell ist laut der Wirtschaftsförderung in Alsfeld ein besonderes Interesse an Büroimmobilien zu verzeichnen. Hierbei sind die noch günstigen Mieten, der bereits vorhandene schnelle Internetanschluss, die vergleichsweise zentrale Lage und Anbindung (A5, A7, A4) sowie die Nähe zu Frankfurt und Kassel (jeweils ca. 1,15 Std. Entfernung) insbesondere für Außendienstler entscheidende Kriterien. Ein Beispiel für derartige Nutzungen ist das in Teilen hierfür ausgebaute alte Postgebäude am Ludwigsplatz, in dem solche Büros vermietet werden.





Innovative Finanzierungsformen für Unternehmen und Existensgründer

4.4 Nahversorgungs- und Einzelhandels angebot – ein wichtiger Wirtschafts faktor

4.4.1 Einzelhandel im Umfeld der Altstadt

Besondere Bedeutung hat die Stadt für die Ortsteile und umliegenden Kommunen durch das Einzelhandelsangebot. Neben der Lebensmittelversorgung werden verschiedenste Güter des aperiodischen Bedarfes angeboten. Insbesondere im Bereich "An der Au" östlich der Altstadt (Aldi, Tegut, Rewe, Euronics, Modehaus Pabst, NKD) und an der Alice Straße westlich der Altstadt befinden sich die großen Lebensmittel und Drogerieangebote (Herkules, Casino Carree) sowie ergänzende Angebote im Bekleidungs- und Elektroniksegment.

4.4.2 Einzelhandel innerhalb der Altstadt

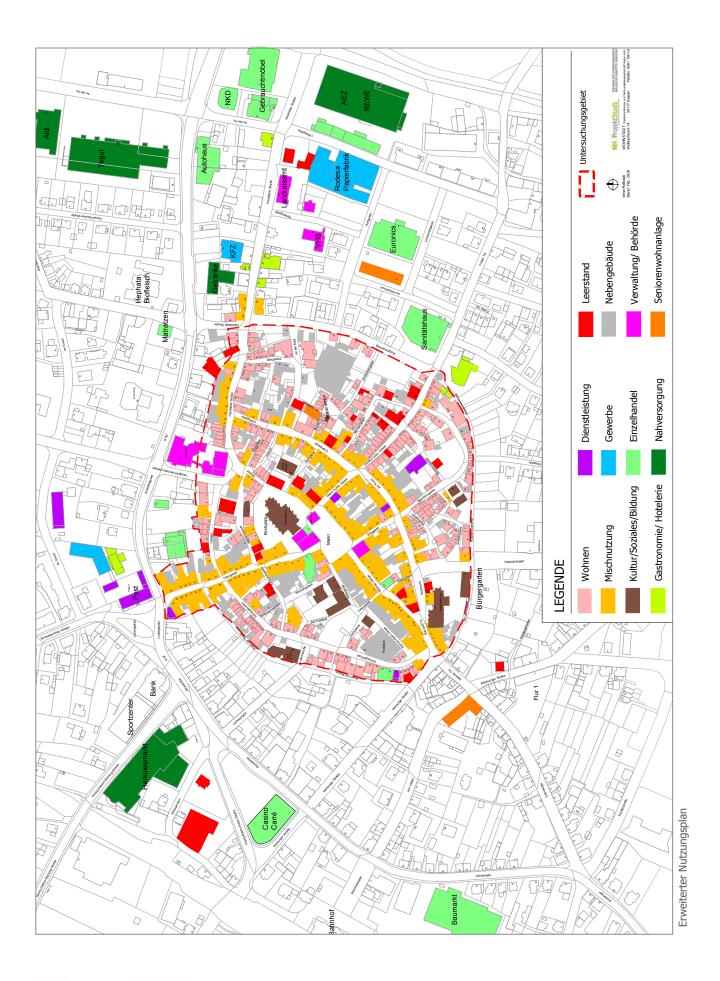
Aber auch in den Erdgeschosszonen der Altstadt in der Obergasse, Mainzer Gasse und dem Bereich Roßmarkt/Untergasse finden sich zahlreiche Einzelhandels- und Dienstleistungsangebote für den täglichen, aber auch aperiodischen Bedarf. Problematisch ist aktuell die Leerstandsentwicklung in diesen

Bereichen. Auch die z.T. veraltete Präsentation von Waren, unattraktive Schaufenstergestaltungen, zu kleine Ladengrundrisse und Schwierigkeiten bei der Suche nach Folgenutzungen bei Geschäftsaufgaben beispielsweise aus Altersgründen, werden zunehmend zum Problem.

4.4.3 Leerstände nehmen zu

Sowohl in den als 1 A Lage angesehenen Bereichen Obergasse und Mainzer Gasse, aber auch in den 1B Lagen von Rossmarkt und Untergasse, bzw. Hersfelder Straße zeichnet sich dies bereits durch aktuelle Leerstände ab. Insgesamt wurden - verteilt über die Altstadt - 20 Leerstände bei Läden und gastronomischen Nutzungen kartiert.





4.4.4 Chancenstudie zur langfristigen Revitalisierung der Innenstadt von Alsfeld

Im Rahmen der Einzelhandelsanalyse des Büros Oberscheid Retail Marketing werden neben der zunehmenden Internetkonkurrenz, die "Alterung der Geschäfte", bezogen auf Sortiment und Inhaber sowie ein unausgewogener Sortimentmix als Gründe für die Leerstände beschrieben. Aus Sicht der Einzelhandelsgutachter fehlen z.B. ein Schuhladen (Vollsortiment) und ein Obst und Gemüsehändler in der Altstadt. Hochwertigere Gastronomieangebote werden ebenfalls vermisst.

Als weiterer Grund für die unattraktive Einkaufssituation und zurückgehende Nachfrage wird das mangelhafte Parkplatzangebot angeführt. Nach Ansicht der Gutachter schmälert darüber hinaus der Park-Suchverkehr die Aufenthaltsqualität der Altstadt. Aus ihrer Sicht sollten deutlich mehr Parkplätze außerhalb des historischen Stadtkerns angeboten werden und die PKW weitestgehend von den innerstädtischen Plätzen verbannt werden.

Im Rahmen der Studie wurden Befragungen der Einzelhändler und Passaten sowie Zählungen durchgeführt. Leider läßt die geringe Zahl der Befragten keine repräsentativen Aussagen zu. Dennoch wurden folgende Kernaussagen formuliert: Die Frequenzbringer befinden sich in der Peripherie (An der Au, z.B. Euronics, Modehaus Pabst, NKD), wirken sich aber nur bedingt positiv auf die Frequenz in der Altstadt aus, da es keine attraktive Verbindung in die Altstadt gibt. Anders ist dies bei besonderen Veranstaltungen (verkaufsoffener Sonntag), die dann deutlich mehr Menschen in die Altstadt ziehen.

Als problematisch werden weiterhin die nicht abgestimmten Öffnungszeiten und die Schließzeiten über die Mittagszeit angesehen. Die Frequenzmessungen haben ergeben, dass die Belebung der Altstadt um die Mittagszeit nicht rückläufig ist. Es wird vermutet, dass durchgehende Öffnungszeiten sich ggf. positiv für den Einzelhandel auswirken könnten.

4.4.5 Die Vernetzung der Akteure im Innenstadtgeschäftsbereich durch ein BID

Basis der Vernetzung der Akteure im Innenstadtgeschäftsbereich ist der lokale Verkehrsverein, der in Alsfeld aus dem Verbund der Gastronomen und Einzelhändler der Stadt besteht. Dieser arbeitet schon lange mit der Wirtschaftsförderung zusammen. Seit etwa 2 Jahren werden unter der Leitung von Herrn Eifert (Wirtschaftsförderung Alsfeld) regelmäßige Treffen mit den Eigentümern der Geschäftsimmobilien durchgeführt. Bei diesen Treffen wurden Ideen zur Stabilisierung der Handelsnutzungen, zur Aufwertung der Einzelhandelsangebote und zur Verminderung von Leerständen gesammelt. Dieser Prozess ist im November 2017 in der Gründungsveranstaltung zu einem BID gemündet. Dadurch ist bereits eine fest organisierte Vernetzung der Grundstückseigentümer erfolgt. Ein Manko besteht darin, dass von anfangs 80 beteiligten Eigentümern sich lediglich 20 zur konkreten Beteiligung am BID entschieden haben.

(* BID = Business Improvement District - innerstädtisches Geschäftsquartier)

Es wurden folgende Themen behandelt:

- Vernetzung von Eigentümern, Einzelhändlern, Verkehrsverein, Tourismus und Stadt
- Aufbau von Kommunikationsstrukturen
- Formulierung gemeinsamer Zielvorstellungen
- Aufwertung der Warenpräsentation (Schaufenster)
- Verbesserung des Brachenmix
- Verbesserung der Ausschilderung
- Gemeinsame Werbung (Printmedien, Online-Medien multichanneling)
- Leerstand ansprechende Gestaltung von Leerstand und Zwischennutzungen (z.B. Kunstausstellung "Alsfelder Holzweg" und Kooperation mit dem Alsfelder Kunstverein)
- Verbesserung der Informationen zum Park-raumangebot und zur Erstattung der Gebühren durch Einzelhändler
- Verbesserung des Parkplatzangebotes
- Flexiblere Öffnungszeiten
- Attraktivierung der Gebäudevorzonen (z.B. Mängelbeseitigung an Gebäuden, Begrünung, Erhöhung der Aufenthaltsqualität, qualitätvolleres Stadtmobiliar)
- Nutzung von Veranstaltungen und Events als Magneten zum Besuch der Innenstadt und der Einzelhändler (z.B. verkaufsoffene Sonntage, besondere Märkte, etc.)



Exkurs:

Aktuelle Diskussion zur Einzelhandelsentwicklung

Das Fachblatt der Vereinigung für Stadt- Regional – und Landesplanung vom Dezember 2017 beschäftigte sich mit den aktuellen Trends im Einzelhandel und deren Auswirkungen auf die Städte unter dem Motto "Stadt statt Handel" – die Zukunft der Handelsstadt.

Verschiedene Fachautoren beleuchten unterschiedliche Aspekte. Zentrale Aussagen werden von Michael Rink, Diplom Geograph und Bereichsleiter für Standort und Verkehrspolitik beim Handelsverband Deutschland und Präsident des City-Management – Verbandes Ost dargestellt. Zusammengefasst sind dies folgende Aussagen:

- Die Flächen des Einzelhandels vergrößern sich nach wie vor z.B. aufgrund des immer differenzierteren Angebotes (z.B. regional, vegan, Bio, Single - / Familienpackungen
- Es gibt einen Trend zum Einkauf als Event die Einkaufsatmosphäre spielt eine immer größer werdende Rolle
- 70% der Einkäufe werden mit dem Auto getätigt
- Es gibt eine Konzentration des Angebotes bei steigender Fläche

Onlinehandel

Der Onlinehandel hat mittlerweile durchschnittlich 9,2 % (andere Quellen sprechen von bis zu 15%) der Marktanteile erreicht. In einigen Segmenten liegen die Werte erheblich höher z.B. bei 30% bei Kleidung und Schuhen. Lebensmittel sind mit 1% deutlich unterdurchschnittlich vertreten, hier werden aufgrund des insgesamt hohen Marktanteiles an den Handelsumsätzen von 31% jedoch Zuwächse erwartet. Insbesondere im Bereich Elektronik und Kleidung stellt das Netz eine erhebliche Konkurrenz dar. Andererseits gibt es den Trend der Käufer sich "hybrid" zu verhalten, also sowohl in Läden als auch in Onlineshops zu kaufen, was verschiedene Unternehmen dazu bringt, beides anzubieten.

Negatives Bevölkerungswachstum ab 2020

Ein entscheidender Faktor, laut Rink ist, daß sich die negative Bevölkerungsentwicklung ab 2020 explizit auf den Handel auswirken wird. Weniger Konsumenten müssten also mehr konsumieren um den Status Quo zu erhalten, bzw. ein Wachstum zu generieren. Messbar ist jedoch genau das Gegenteil, der Anteil des Handels am privaten Konsum sank von 35,4 % in 2000 auf 28,8% in 2016. Bereits in 2015 warnte der Hauptgeschäftsführer des Handelsverbandes Deutschland auf dem Handelsimmobilienkongress vor einer drohenden Überhitzung des Marktes, da trotz eines bestehenden Flächenüberhanges von Projektentwicklern und Expansionsleitern im Handel weiterhin eine expansive Flächenpolitik vertreten wird.

Shoppingcenter

Hierzu wird außerdem angemerkt, dass von 1995-2015 durchschnittlich 10 Shoppingcenter mit Flächen zwischen 20.000 und über 50.000 qm errichtet wurden (50% mit bis zu 20.000 qm, 30% mit bis zu 30.000 qm, 11% mit 40.000 qm, der Rest zwischen 50.000 und 40.000 qm). 2001 wurden 21 Center errichtet, aber bereits in 2016 lediglich 3. Hinzu kommt, dass das durchschnittliche Alter nahe legt, dass die Center revitalisiert werden müssen. Bei Überalterungen und Leerstand stellt sich eine Vermarktung der großen Komplexe aufgrund der Struktur als schwierig dar.

Umnutzung alter Center

Einige aktuelle Beispiele zeigen, dass aufwendige Umstrukturierungen nötig sind, die erhebliche Sanierungskosten nach sich ziehen. Neue Nutzungen zu finden und konzeptionell zu entwickeln und umzusetzen stellt sich als langwierig und schwierig dar (Beispiel: Hertie Lünen – Baumassenreduzierung, durchgreifende Umstrukturierung mit dem Ziel Umnutzung zu Wohnen).

Baukörper orientieren sich nach Innen

Dabei ist die Orientierung der Baukörper nach innen problematisch, weil diese eine Erschließung von außen erschwert. Aktuell werden außerdem Frequenzverluste bei Shoppingcentern festgestellt, Läden der Frequenzbringer werden verkleinert und der Anteil an Gastronomie steigt von 8% auf 16%.

Ansprüche der Kunden an Innenstadtlagen

In Innenstadtlagen spielten laut Kundenbefragungen dabei immer mehr die Verkaufsatmosphäre des Umfeldes eine Rolle: die Gestaltung der Innenstadt, das



Ambiente und der Erlebnischarakter werden vorrangig aufgeführt. Das bedeutet, dass die Gestalt und der Zustand der Gebäude und die Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum entscheidende Faktoren sind. Darüber hinaus bringen kulturelle Angebote und ein Branchenmix mit ergänzender Gastronomie Vorteile für den Einzelhandel.

Mittelstädte in einer schwierigen Position – integrierte Einzelhandelskonzepte sind gefragt

Da die Mittelstädte nicht in dem Maße wie die Oberzentren das Spektrum des Handels in seiner Breite und das ergänzende Freizeitangebot bereitstellen können, welches vom Kunden gefordert wird, geht der Autor davon aus, dass eine gewisse Leerstandsentwicklung nicht aufzuhalten sein wird. Dennoch stellt er Entwicklungsansätze dar, die auf Basis von integrierten Einzelhandelskonzepten unter Berücksichtigung von Tourismus, aktivem Stadtmarketing und Citymanagent sowie Multi- und Cross Channeling Ansätzen den grundsätzlich nicht aufzuhaltenden Entwicklungstendenzen etwas entgegenstellen können. Grundlage sollte jedoch ein integriertes Einzelhandels-Entwicklungskonzept sein.

4.5 Soziale Infrastruktur

4.5.1 Ärzteversorgung und Pflegeangebote

Auch für die Gesundheitsvorsorge und die Versorgung der älter werdenden Bevölkerung nimmt die Stadt Alsfeld eine wichtige Rolle ein. Mit dem Kreiskrankenhaus und einer recht breiten Auswahl verschiedener Fachärzte sowie ergänzenden Angeboten, wie dem Sozialdienst, der Pflegebegleitung, zwei Alten- und Pflegeheimen und einer Seniorenresidenz stehen wichtige Einrichtungen im Umfeld der Altenund Krankenpflege für den Vogelsbergkreis zur Verfügung. Zwei weitere Einrichtungen zum betreuten Wohnen befinden sich am Rande der Altstadt im Bau. Eine liegt im Süden Am Lieden/Mainzer Tor, die andere im Osten Am Katzenborn.

4.5.2 Kindergärten, Schullandschaft und Betreuungsangebote

Im Stadtgebiet und den Ortsteilen gibt es 8 Kindertageseinrichtungen mit U3-Betreuung und schulbezogener Jugendarbeit. Neben 2 Grundschulen mit Nachmittagsbetreuung gibt es eine Haupt- und Realschule und ein Gymnasium. Darüber hinaus ein Berufliches Gymnasium, eine Berufsfachschule, eine

Fachoberschule und eine Höhere Berufsfachschule. Verschiedene Fachschulen und Landesfachklassen sowie die Staatliche Technikakademie für das Baugewerbe ergänzen das schulische Angebot. Für den Vogelsbergkreis sind die Vogelsberger Pflegeakademie und die Förderschulen für die Förderschwerpunkte Lernen und geistige, körperliche und motorische Entwicklung von Bedeutung. Darüber hinaus gibt es Angebote im Bildungsbereich durch die Volkshochschule, eine Musikschule, die Stadtbücherei und das Stadtarchiv. Für Berufstätige gibt es ein Angebot zur Hausaufgabenbetreuung, außerdem bietet ein Netzwerk aus Tagesmüttern und Tagesvätern ergänzende Betreuungsmöglichkeiten an.

4.6 Tourismus

4.6.1 Übergeordnete Einbindung

Bis 2015 war Alsfeld Teil der Destination "Rotkäppchenland", aus der die Stadt jedoch ausgetreten ist. Ab 2016 wurde Alsfeld dann Teil der Touristischen Arbeitsgemeinschaft (TAG) "Rund um Alsfeld", die aus 6 Kommunen besteht und sich der Vogelsberg Touristik angeschlossen hat. Neben Alsfeld sind Romrod, Antrifttal, Grebenau, Schwalmtal und Kirtorf in diesem Zusammenschluss. Wichtige Zielsetzung ist die Selbst-Vermarktung der eigenen Stärken, wie z.B. das Fachwerk, besondere Veranstaltungen und die Märchen, sowie die Nutzung der Infrastruktur der Vogelsberg Touristik insbesondere für die kleineren Orte. Eine enge Kooperation mit dem Tourist Center in Alsfeld wird hierfür angestrebt.

4.6.2 Fachwerk Modellstadt - Hauptanziehungspunkt

Mit seiner denkmalgeschützten Gesamtanlage und in weiten Teilen erhaltenen Altstadt nimmt Alsfeld in Mittelhessen eine besondere Position ein. Die zahlreichen Einzeldenkmale dokumentieren über 500 Jahre Baugeschichte und machen Baugeschichte lebendig. Für die Besucher Alsfelds ist die Altstadt der touristische Hauptanziehungspunkt.

4.6.3 Touristische Erschließung

Die meisten Gäste reisen laut Frau Jäckel, Mitarbeiterin des Tourist Centers, bisher mit Busunternehmen oder mit PKW an. Drei Bus-Stellplätze befinden sich, ca. 800 m von der Altstadt entfernt, an der Stadthalle. Hier können die Toiletten der Stadthalle genutzt werden. Zwei weitere Busparkplätze sind in der Landgraf-Hermann-Straße / Schellengasse (An der B



62), diese sind allerdings ohne Infrastruktur. In der Altstadt gibt es eine öffentliche Toilette in der Neurathgasse. Hin und wieder reisen Gruppen auch mit der Bahn an, dies ist aber eher nachrangig zu sehen.

4.6.4 Radtourismus

Radtouristen sind momentan noch eher selten, aber es wird zunehmend mehr. Hierzu ist zu ergänzen, dass Alsfeld durch zwei wichtige übergeordnete Radwege R11 (Waldhessenroute) und R2, R4 (Burgentour) in das deutschlandweite Radwegenetz eingebunden ist. Die Routen führen direkt in die Altstadt. (Siehe Kapitel 5.3 Potenziale Defizite Radverkehr). Für diesen Bereich wird ebenfalls ein gewisses Entwicklungspotenzial gesehen.

4.6.5 Übernachtungen und Touristische Infrastruktur

Es gibt in Alsfeld 10 Hotels, 11 Pensionen oder Gasthäuser und 16 Ferienwohnungen.

In der Hauptsaison kommt es hin und wieder zu Engpässen und die vorhandenen Angebote sind komplett ausgebucht. Nach Ansicht der Mitarbeiterin des Tourist Centers wären einige zusätzliche Ferienwohnungen und Pensionen durchaus wünschenswert. Ein Angebot im Bett & Bike Bereich gibt es aktuell noch nicht.

Ein gut genutztes Angebot ist der städtische Wohnmobilstellplatz an der Schwalm, der kürzlich von 25 auf 45 Plätze erweitert wurde. Über das Fulder Tor ist die Innenstadt von hier aus in 10 Minuten erreichbar.

Immer häufiger werden Pilgerunterkünfte angefragt, die Alsfeld momentan nicht anbieten kann. Neben der Ausweisung und Qualifizierung bestehender Angebote könnten bei weiterer positiver Entwicklung ggfs. im Umfeld der Walpurgiskirche und des Augustiner Eremitenklosters noch Angebote für dieses Tourismus-Segment entwickelt werden. Hier besteht aus Sicht der Touristiker Nachholbedarf, denn insbesondere seit der Eröffnung des Lutherwegs hat die Zahl der Pilger deutlich zugenommen.

4.6.6 Lutherweg

Im Lutherjahr 2017 wurde der Abschnitt des Lutherweges, der durch Hessen verläuft, eröffnet. Er orientiert sich an dem Weg, den Martin Luther der Überlieferung zufolge im Jahre 1521 zwischen Berka/Werra im Wartburgkreis in Thüringen und Worms auf der alten Handelsstraße "Durch die Kurzen Hessen" über Bad Hersfeld, Alsfeld, Grünberg, Friedberg, Frankfurt am Main und Oppenheim am Rhein gegangen sein soll. Aktuell koordiniert der Verein "Lutherweg e.V." als Träger- und Förderverein zusammen mit den beteiligten Kommunen, den Tourismuseinrichtungen und den Gebietswandervereinen die Beschilderung der Route.

Laut Frau Jäckel vom Tourist Center verzeichnete Alsfeld in 2016 ca. 82.000 Übernachtungen, das sind 22% mehr als in 2011, als 67.270 Touristen in der Stadt übernachteten.

4.6.7 Touristisches Angebot und Veranstaltungen

Vom Tourist Center wurde ein umfangreiches Angebot von thematischen Führungen konzipiert. Darüber hinaus gibt es Angebote zu Kurztrips ins Umland (Burg Herzberg, Schloss Romrod) eine Vogelsberg Rundfahrt, Mehrtagesausflüge mit dem Pferd oder Rad- und Reiterferienangebote, sowie Rundgänge mit kulinarischen Angeboten.

Ergänzt wird das Angebot durch besondere Märkte und Veranstaltungen: Jeden 3. Samstag im Monat: Spezialitätenmarkt auf dem Marktplatz, Pfingstmarkt mit großem Jahrmarkt, Stadt- und Heimatfest, Zauberhafte Nacht mit Variété, Zauberei, Akrobatik und nächtlichem Einkaufen, Rotkäppchenwoche, Märchenhafter Weihnachtsmarkt mit Märchengasse und lebendigem Adventskalender, Christkindwiegen und Silvesterwürfeln in den Gaststätten der Altstadt. Besondere Anlaufpunkte in der Altstadt sind außerdem das Märchenhaus und das Regionalmuseum, welches aktuell noch mit Mitteln des Stadtumbaus saniert wird.



4.6.8 Tagungs- und Veranstaltungstourismus

Die Hessenhalle Alsfeld wurde in 1990 errichtet und liegt direkt an der Autobahnabfahrt Alsfeld West an der Autobahn A5. Es gibt 3.000 Parkplätze in unmittelbarer Nähe.

Auf der Internetseite (http://hessenhalle-alsfeld.de/veranstalter/wir-ueber-uns) wird das Angebot wie folgt beschrieben:

"Auf rund 5.000 qm Fläche bieten wir Ihnen Platz und Raum für jegliche Veranstaltung, die Sie durchführen möchten. Das Gelände der Hessenhalle Alsfeld GmbH vereint drei Hallen (eine Haupthalle mit Backstage-Bereich sowie zwei Nebenhallen) unter einem Dach, die je nach Bedarf in eine Veranstaltung miteinbezogen werden können. Alle Hallen sind ebenerdig miteinander verbunden. Auf diese Weise sind wir in der Lage, den individuellen Ansprüchen von Veranstaltern, Ausstellern, Künstlern und Besuchern gerecht zu werden.

Das großzügige eingezäunte Freigelände im direkten Hallenumfeld bietet flexible Erweiterungsmöglichkeiten für die verschiedenen Veranstaltungssparten.

Unser Veranstaltungsportfolio umfasst:

- Kongresse und Tagungen
- Märkte, Messen und Ausstellungen
- Konzerte, Gastspiele und Theateraufführungen
- Gesellschaftliche Veranstaltungen wie Bälle, Empfänge, Partys, Hochzeiten, Firmenfeiern etc. "

4.6.9 Tagungstourismus

In diesem Zusammenhang strebt die Wirtschaftsförderung aktuell den Ausbau des Tagungstourismus als weiteren Punkt auf der Agenda an, dafür spielen natürlich auch Übernachtungsangebote im Stadtgebiet eine wichtige Rolle.



4.7 Umwelt- und klimabezogene Aspekte

4.7.1 Klima - Aktionsplan 2017-2020

Die Stadt Alsfeld ist seit Februar 2017 Teil der Kampagne "Hessen aktiv: Die Klima Kommunen" vom Hessischen Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz und damit Teil der Hessischen Nachhaltigkeitsstrategie.

Mit der Unterzeichnung der damit verbundenen Charta verpflichtete sich die Stadt freiwillig, einen kommunalen Aktionsplan zum Klimaschutz mit Maßnahmen zu erstellen und regelmäßig über den Umsetzungsstand zu berichten. Der Plan wurde 2017 vorgelegt.

Dem sind verschiedene Voruntersuchungen vorweggegangen. Die Erstellung eines Klimaschutz-Teilkonzeptes erfolgte in 2011/2012, welches den Zustand und die Möglichkeiten zur Reduzierung des Energiebedarfs bei städtischen Gebäuden betrachtet. In 2013/2014 wurde die vergleichende Prüfung "Energiemanagement" des Hessischen Rechnungsprüfungshofes in Alsfeld durchgeführt und die Verwaltung und die kommunalen Unternehmen geprüft, ob sie rechtmäßig, sachgerecht und wirtschaftlich geführt werden.

Ergebnis war, dass die Stadt positiv abschnitt, was das strategische Energiemanagement und auch die Gestaltung des regionalen Energiemarktes angeht. Nachholbedarf wurde hingegen im Bereich des operativen Energiemanagements und im Energiecontrolling gesehen. Kernziel des kommunalen Energiemanagement sollte sein, den Energiebedarf und die Kosten zu reduzieren.

4.7.2 Integriertes Klimaschutzkonzept für den Vogelsbergkreis 2014

Im Oktober 2014 verpflichtete sich die Stadt zur Interkommunalen Kooperation im Projekt "Energieund Klimaschutzkonzept für den Vogelsbergkreis". Hierin wurden private Haushalte, Gewerbe, Handel, Dienstleistung, Industrie und Verkehr sowie alle kommunalen Liegenschaften, insbesondere im Bereich der Energieverbräuche, betrachtet. Im August 2016 wurde das fertige Konzept vorgestellt. Als Kernaussage kann festgehalten werden, dass die Ersteller des Konzeptes die Energiewende und den Klimaschutz im Vogelsbergkreis als Herausforderung, aber auch als Chance sehen.

4.7.3 Stromproduktion über dem Bedarf

Eine wichtige Grundlage ist die schon jetzt über dem Bedarf liegende Stromproduktion (121 %) aus regenerativen Energien, die - wenn möglich - noch ausgebaut und deren Erlöse in der Region gehalten werden sollen.

4.7.4 Handlungsbedarf bei der Wärmeerzeugung

Handlungsbedarf besteht hingegen bei der Wärmeerzeugung, die überwiegend durch Heizöl gedeckt wird. Die Verfasser des Konzeptes halten aber eine Reduzierung von etwa 24 % bis 2030 für möglich. Seit 2015 gibt es zur Umsetzung der bis dahin erarbeiteten Zielsetzungen einen Klimaschutzmanager.

4.7.5 Energiebericht 2016

Mit dem Energiebericht wurden die 65 städtischen Gebäude eingehender untersucht und die Einsparmöglichkeiten bei Strom und Wärme betrachtet. Da ein Großteil der Bausubstanz vor dem Inkrafttreten der Energieeinsparverordnung in 2002 zwischen 1950 und 1990 erstellt wurde und das Stadtbild im Kern durch Gebäude des 16. und 17. Jahrhunderts geprägt ist, wurden erhebliche Einsparpotenziale an Strom und Wärme ermittelt. Auch das Frei-und Hallenbad, die Trinkwasserversorgung und die Abfallbeseitigung sowie die Straßenbeleuchtung wurden einbezogen.

All dies ist in den Aktionsplan zum Klimaschutz 2017 zusammengeflossen und folgende Projekte sind für die Umsetzung bis 2020 vorgesehen (auf die Priorisierung wird an dieser Stelle nicht eingegangen):

- Richtlinie: Fachwerkstadt Alsfeld (Förderprogramm für Fassadenrenovierungen und energetische Ertüchtigung privater Sanierungen)
- Aufbau eines Facility-Managements
- Sanierung Regionalmuseum Neurathhaus
- LED-Straßenbeleuchtung in vier Stadtteilen
- Energetische Sanierung der Gebäudehülle
- Effiziente Beheizung Friedhofskapelle
- Denkmalgerechte Komplettsanierung der Fenster
- Heizungserneuerung in den Dorfgemeinschaftshäusern
- Energetische Sanierung frühkindlicher Infrastruktur
- Nahwärmenetz mit BHKW im Stadtzentrum Alsfeld
- Heizungsoptimierung in öffentlichen Gebäuden
- LED-Innenbeleuchtung in öffentlichen Gebäuden
- Effiziente Hallenbeheizung des Baubetriebshofs
- LED-Innenbeleuchtung im Baubetriebshof



4.7.6 Energetische Ertüchtigung

Die Energetische Ertüchtigung der öffentlichen Gebäude im Altstadtkern inclusive des Regionalmuseums und auch das städtische Förderprogramm für private Sanierungen (Fachwerkstadt Alsfeld) greifen damit wichtige Zielsetzungen zum Erhalt und zur Modernisierung der historischen Bausubstanz im Untersuchungsgebiet auf.

4.7.7 Förderrichtlinie "Fachwerkstadt Alsfeld" - 2017

Ein wichtiger Teil zur Umsetzung der Klimaziele sollte die Förderung privater Maßnahmen sein, die in der Erstellung der Förderrichtlinie "Fachwerkstadt Alsfeld" mündete. Im Folgenden sollen wesentliche Zielsetzungen und Rahmenbedingungen der ab Januar 2017 installierten Förderung und die konkret zur Förderung vorgesehenen Maßnahmen anhand von Auszügen aus der Förderrichtlinie dargestellt werden.

"Die Stadt Alsfeld unterstützt das Engagement ihrer Bürger, historische Fachwerkbauten in den Stadtteilen und der Kernstadt zu erhalten. Die Fördermittel werden von der Stadt Alsfeld ohne zusätzliche Unterstützung von Landes- oder Bundesseite bereitgestellt. Sie dienen der Finanzierung von Aufwendungen, die zur Erhaltung und Entwicklung historischer Fachwerkbauten erforderlich sind. Der Schwerpunkt liegt hierbei auf Fassadenrenovierungen an Wohnund Wirtschaftsgebäuden, sowie anteiliger energetischer Verbesserungen im Sinne des Klimaschutzes. Die Richtlinie wendet sich auch an Vorhaben, die nicht oder nur zu geringen Anteilen in den Genuss sonstiger Fördermaßnahmen gelangen können. Die von den Denkmalschutzbehörden genehmigten Maßnahmen an Einzelkulturdenkmälern und in historischen Gesamtanlagen werden bevorzugt gefördert."

Voraussetzungen

"Das Fachwerkgebäude wurde vor dem Jahr 1950 errichtet. Gestalterische Maßnahmen an der Außenhaut der Gebäude sind nur entsprechend den Zielsetzungen … förderungsfähig und müssen dem ursprünglichen Charakter des Gebäudes sowie dem ortstypischen Bild gerecht werden."

Förderumfang

"In einem Zeitraum von 3 Jahren ab der ersten Antragstellung darf für jedes Grundstück bzw. jede wirtschaftliche Einheit ein Höchst-Förderbetrag von 30.000,- Euro nicht überschritten werden. Jährliche Zahlungen werden auf maximal 10.000,- Euro je Maßnahme begrenzt."

Die Maßnahmen werden in enger Abstimmung mit der Denkmalpflege und der Bauverwaltung der Stadt Alsfeld umgesetzt. Nach Aussage der zuständigen Mitarbeiter wurden ca. 30 Anfragen pro Jahr gestellt, was den Bedarf verdeutlicht. Der Schwerpunkt liegt dabei in erster Linie bei der Ertüchtigung der Außenhülle der Gebäude und dies sowohl im städtischen Förderprogramm, als auch bei ggf. ergänzend eingesetzten Mitteln der Denkmalpflege. Die Modernisierung und Instandsetzung der Technischen Infrastruktur (Wasser-, Elektro-, Abwasserleitungen), der Heizungsanlage und die Modernisierung der Bäder sind aktuell keine Fördergegenstände, aber ebenfalls für eine zeitgemäße Nutzung und in Bezug auf energetische Aspekte von Bedeutung.

1	Freilegung bisher verputzten oder verkleideten Fachwerks	m²	10€
2	Sanierung der Fachwerkhölzer und der Gefache	m²	35€
3	Altstadtgerechter Außenputz an Fachwerkbauten	m²	10€
4	Renovierung von Fachwerkfassaden durch Erneuerung des Anstriches	m²	15€
5	Holzverkleidung und Verschindelung sowie in begründeten Fällen auch Naturschieferverkleidung	m²	35€
6	Herstellung oder Erneuerung der Dacheindeckung aus Tonziegeln	m²	25€
7	Erneuerung altstadtgerechter Fenster, Türen und Klappläden aus Holz	m²	150€
7.1	Zulage für den Einbau von 2-fach Verglasungen bei Fenstern und Türen	m²	20€
8	Restaurierung und Wiedereinbau historisch wertvoller Fenster, Türen und Tore in der Außenfassade	m²	250€
9	Dämmung des Daches (oberste Geschossdecke und/oder Sparrenbereich)	m²	15€
10	Dämmung des Erdgeschossboden	m²	15€
11	Innenwanddämmung in Lehmbauweise, Außenwanddämmung der Fassade	m²	35€

Auszug aus der Förderrichtlinie der Stadt Alsfeld



4.8 Vereine und Bürgerschaftliches Engagement

In Alsfeld gibt es fast 200 Vereine der unterschiedlichsten Couleur, von den Freiwilligen Feuerwehren über diverse Sportvereine unterschiedlichster Richtungen, musikalisch orientierte Vereine, Orchester und Chöre, und vieles mehr. Konkret für die Altstadt sind der Geschichts- und Museumsverein, der auch für das Regionalmuseum verantwortlich zeichnet, der Verkehrsverein Alsfeld e.V., dem viele der Gewerbetreibenden der Stadt angehören und die Kulturgemeinde Alsfeld zu nennen, die sich in vielfältiger Weise engagieren.

Freiwilligenzentrum

Außerdem soll noch das Freiwilligenzentrum Alsfeld e.V. Erwähnung finden, das direkt am Rande der Altstadt im Spital des Augustinereremitenklosters beheimatet ist und sich der Förderung des ehrenamtlichen Engagement in Alsfeld verschrieben hat. Neben einem Erzählcafé, der Organisation des Freiwilligentages und dem Raumangebot im Spital für Initiativen, Veranstaltungen usw., wird ein Neubürgertreff angeboten, sowie Hilfestellungen für pflegende Angehörige und eine Verbraucherberatung angeboten.

Der Verein hat schon Veranstaltungen auf den Grünflächen vor dem Spital und auch im Klosterinnenhof angeboten (Konzerte, Open Air Kino). Ein weiteres Projekt ist der hinter der Stadtmauer gelegene öffentliche Bürgergarten, der durch den Verein gestaltet wurde und auch den Schulgarten der angrenzenden Schule beheimatet, der für die Nachmittagsbetreuung genutzt wird. (Quelle: http://fz-alsfeld.de/)



Spitalfest 2015



Spitalfest 2015



Spitalfest 2015



Spitalfest 2015



4.9 Zusammenfassende SWOT-Analyse

	Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
Lage im Raum	Durch die Lage an der A5, und die nicht weit entfernt liegenden A49 und A7 ist die Stadt gut an das übergeordnete Straßennetz angebunden. Sowohl in Richtung Frankfurt, als auch in Richtung Kassel benötigt man ca. 1Std 15 Min.	Die B62 als Zubringer zur A49 ist stark belastet. Sie führt direkt durch den Ortskern am Rande der Altstadt entlang und stellt eine erhebliche Barriere dar. Ausserdem ist die Lärmbelastung hoch.	Evtl. kann der Ausbau der A49 eine Entlastung für die Kernstadt bedeuten, wenn der Verkehr nicht mehr durch die Stadt geführt werden müsste (Lückenschluss zur A5 geplant bis 2025). Dies wäre insbesondere in Bezug auf den LKW-Verkehr positiv zu bewerten.	Es gibt sehr unterschiedliche Einschätzungen , was eine mögliche Entlastung angeht. Einige gehen davon aus , daß kaum ein Effekt erreicht wird, bzw. dass höhere Belastungen durch Belagerungen entstehen.
Demografische Entwicklung	Die Kernstadt hat einen Einwohnerzuwachs zu verzeichnen (höchste Zunahme 2015).	Es gibt mehr alte Menschen (60+) als junge Menschen - insbesondere der Anteil von 20-40 Jährigen nimmt ab. Der Anstieg des Zuzuges in 2015 ist zu größeren Teilen auf Abwanderungen aus den Ortsteilen in die Kernstadt zurückzuführen.	Die Kernstadt entwickelt sich weiter positv.	Die Bevölkerung der Ortsteile wird in die Kernstadt abgezogen.
Wirtschaftliche Entwicklung	Viele kleine- und mittelständische Betriebe sind hier ansässig. Der Tourismus ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor und auch die Stadthalle und das dortige kulturelle Angebot sowie Veranstaltungen und Messen führen Menschen in die Stadt, was auch für das Übernachtungsgewerbe ein wichtiger Faktor ist. Es gibt ein Flächenangebot zur weiteren gewerblichen Entwicklung.	neuen Nutzung zugeführt werden könnte. Auch in der Kernstadt gibt es	Auf solchen Flächen kann Innenentwicklung betrieben oder eine Nachnutzung etabliert werden. Ggfs. kann hier das Förderprogramm Lokale Ökonomie genutzt werden	Vorhandene Baustrukturen können nicht nur genutzt werden, weil sie sanierungsbedürftig sind oder falsche Zuschnitte haben. Ggf. ist der Rückbau zu kostspielig und /oder Atlasten sind vorhanden.
Nahversorgung und erweitertes Einzelhandels- angebot	Die Nahversorgung und das erweiterte Angebot des Einzelhandels in Alsfeld als Mittelzentrumsstandort ist wichtig für die Stadt mit ihren Ortsteilen aber auch für umliegende Kommunen.	Die Einzelhandelsnutzungen sind nicht mehr an die aktuelle Nachfrage angepasst. Sortimente sind nicht mehr zeitgemäß, Läden haben zu kleine Grundrisse und / oder sind sanierungsbedürftig. Die Warenpräsentation ist nicht mehr zeitgemäß. Leerstände treten vermehrt auf und Nachfolgesituationen bleiben ungeklärt. Aktuell wird über ein "Outlet City Alsfeld" (8.000 qm außerhalb der historischen Altstadt und 2.000 qm innerhalb von Läden in der Altstadt) diskutiert.	_	Kleine Maßnahmen reichen nicht aus. Aber auch die tatsächlichen Realisierungschancen und die möglichen (negativen) Auswirkungen eines Outlets auf bestehende Einzelhandelsnutzungen können auf Basis der bisher vorgelegten Untersuchung und vagen Planungen nur sehr eingeschränkt beurteilt werden.



	Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
Soziale Infrastruktur	Mit dem vorhandenen Angebot ist die Stadt gut für die Zukunft gerüstet. Auch die Senioreneinrichtungen sind an weiteren integrierten Standorten etabliert, bzw. geplant.		Die Stadt ist für Familien und auch die älter werdende Bevölkerung weiterhin attraktiv.	
Tourismus	Mit dem einzigartigen historischen Baubestand und einer Reihe über die Grenzen bekannten Kulturdenkmälern (z.B. Rathaus Alsfeld, dem Regionalmuseum, dem Märchenhaus und weiteren touristischen Zielen im Umfeld) ist Alsfeld ein attraktiver Tourismusstandort, mit immerhin 82.000 Übernachtungen/Jahr. Hierzu trägt auch die Stadthallennutzung bei.	(fehlende Toiletten).	Im Bereich Tourismus sind Entwicklungspotenziale vorhanden, die es zielgerichtet zu bündeln und zu ergänzen gilt. Angebote im Bereich Radtourismus werden auch vom lokalen Tourist Center als ausbaufähig angesehen. Neben der Infrastruktur (Radwege und Ausschilderung) sind Serviceangebote und Unterkünfte (Bett&Bike) denkbar. Ein weiterer Aspekt ist das zunehmende Feld des "Pilgertourismus". Alsfeld liegt am Lutherweg, der in 2017 eröffnet wurde. Das Angebot an "Pilgerunterkünften" wäre ein weiteres Entwicklungsfeld.	Sanierungsbedarf.
Umwelt und Klimabezogene Aspekte	Mit dem vorliegenden Klima- Aktionsplan liegt ein Konzept mit konkreten öffentlichen Projekten (z.B. energetische Ertüchtigung von Gemeinbedarfseinrichtungen, LED Beleuchtung, Nahwärmenetz. usw.) und einem Ansatz zur Unterstützung privater Sanierungsmaßnahmen vor, das bis 2020 umgesetzt werden soll.		Das stadteigene Förderprogramm zur Förderung privater Maßnahmen mit Schwerpunkt Außenhaut und energetische Sanierung könnte durch eine gezielte Ausrichtung des Anreizprogrammes sinnvoll ergänzt werden. Die Sanierung der Heizungs- und Leitungsinfrastruktur sowie die Modernisierung der Bäder und der Innenausbau und die Sanierung von Läden könnten sinnvoll sein. Darüber hinaus würde das Spektrum von Einzelmaßnahmen optimal ergänzt.	Förermittelgeber eingehend abzustimmen.
Bürgerschaft- liches Engagement	Es gibt eine vielfältige Landschaft unterschiedlicher Vereine und Initiativen. Besonders hervorzuheben für die Altstadt sind der Geschichtsverein (Regionalmuseum) sowie das Freiwilligenzentrum, in dem unterschiedlichste ehrenamtlich Tätige in der Altstadt im Spital wirken und auch den Bürgergarten aufgebaut haben und nutzen.	Die Akteure des Freiwilligenzentrums treten im Stadtraum bis auf das Projekt Bürgergarten wenig in Erscheinung. Die wichtige Arbeit, z.B. mit Flüchtlingen, älterer Bevölkerung und dem Moschee-Verein sowie andere Angebote könnten stärker öffentlich präsent sein.	Da der zentrale Anlaufpunkt des Zentrums in der Volkmarstraße 3 liegt und bereits ein interessantes Projekt mit dem Stadtgarten im direkten Umfeld realisiert wurde, könnte man diesen Standort zur weiteren Aktivierung des Klosterumfeldes (Freiflächen, Gärten, Innenhof) entwickeln. Eine Kooperation mit dem Freiwilligenzentrum, das die "soziale Kontrolle" dieses Bereiches erhöht und diesen dadurch wieder nutzbar macht, sowie eine Konzeptentwicklung, die an Veranstaltungen auf der Grünfläche und im Klosterinnenhof anknüpft (Open Air Kino, Theateraufführungen, Konzerte) könnten interessante Angebote für Bürger und Touristen schaffen. Weitere Kooperationen z.B. mit dem Musikverein wären denkbar.	Die ehrenamtlichen Helfer leisten bereits viel - ob weiteres Potenzial erschlossen werden kann, wird sich im weiteren Projektverlauf zeigen.



5. Analyse Untersuchungsgebiet

5.1 Städtebauliche Struktur

5.1.1 Ehemaliges Sanierungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet hat eine Größe von 12,5ha und entspricht der Abgrenzung des förmlich festgelegten Sanierungsgebietes der 70er Jahre. Es umfasst den gesamten denkmalgeschützten Altstadtbereich. Zuletzt befand sich die Altstadt zusammen mit südlichen und westlichen Bereichen der Kernstadt im interkommunalen Stadtumbauprozess Hessen,

aus dem aber nur eine konkrete bauliche Maßnahme hervorgegangen ist. Es handelt sich hierbei um die Sanierung des Regionalmuseums in der Rittergasse 3,4, die spätestens bis 2022 abgeschlossen sein soll. 2016 wurde das Untersuchungsgebiet in das Förderprogramm Städtebaulicher Denkmalschutz des Landes Hessen aufgenommen.



Lage des Untersuchungsgebietes



5.1.2 Geschichte

Alsfeld wurde wahrscheinlich im 8./9. Jhd als fränkischer Hofsitz gegründet, Burg und Stadt entstanden zwischen 1180 und 1190. Die Burganlage befand sich in dem heutigen Bereich am Grabbrunnen, zwischen Metzgergasse und Blaupfütze. Im westlichen Vorfeld der Burg, zwischen Kirchplatz, Walpurgiskirche und Amthof hatte sich eine frühe Siedlung des Dorfes "Adelesfelt" entwickelt. Es war im Mittelalter im Besitz der thüringischen Landgrafen, die es als Stützpunkt ihres Machtbereiches förderten und 1222 zur Stadt erhoben. Die Lage an den wichtigen Handelswegen von Hessen nach Thüringen ("durch die kurzen Hessen") und zwischen Fulda und Marburg ("Niederrheinische Straße") begünstigte dessen wirtschaftlichen Aufschwung und war für den planmäßigen Stadtgrundriss des frühen 13. Jhds maßgebend.

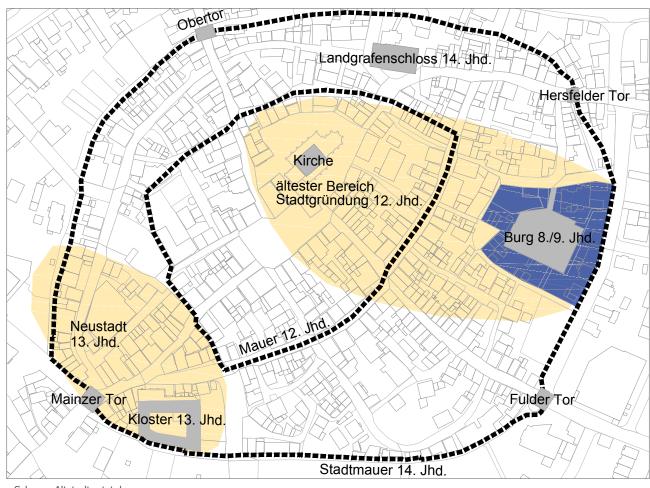
Stadteingänge

Die von Südwesten nach Nordosten gerichtete Hauptzugangsstraße teilte sich hinter dem "Mainzer Tor" (SW) in zwei leicht geschwungene Straßenzüge, die sich vor dem "Hersfelder Tor" (NO) wieder vereinigten. Senkrecht dazu lag die am Marktplatz leicht versetzte Querverbindung vom "Fulder Tor" (SO) zum

"Obertor" (NW). Entlang dieser Verbindungswege entstanden geschlossene Häuserzeilen in gestaffelter Anlage – auch heute noch bilden sie das Grundgerüst der städtebaulichen Struktur. Alsfeld war "der Markt am Straßenkreuz". Der Marktplatz wurde zum beherrschenden Zentrum des Stadtsystems.

Im Verlauf des 12. Jhds wurde die Lücke zwischen Burg, Markt und Kirche allmählich aufgefüllt. Parallel dazu erfolgte im südwestlichen Teil die Stadterweiterung der "Neustadt" um die 1280 erbaute Kirche der Augustinereremiten herum. 1380 wurde die Stadtmauer fertiggestellt, die den ovalen Stadtgrundriss bewehren sollte. Sie ersetzte eine erste Stadtmauer, die entlang der Straßen Kaplaneigasse, Enge Gasse, Untergasse, Am Kreuz, Rossmarkt, Vietorgasse, Am Forsthof und Schaufußgasse verlaufen war. Zugang durch die Mauer gewährten die o.g. vier Tore, von denen nur noch der Leonhardsturm als Teil des Fulder Tors verblieben ist.

Im 14. Jhd war Alsfeld Residenz des Landgrafen Hermann II von Hessen, der auf Höhe des heutigen Amtsgerichtes eine landgräfliche Schlossanlage bauen ließ, die wiederum 1847 abgerissen wurde.







Tuchproduktion

Ab dem 14.Jhd. gelangte Alsfeld durch die Tuchproduktion und den Handel zu wirtschaftlichem Reichtum, aus dem eine kulturelle und städtebauliche Blütezeit entstand, die bis ins 16.Jhd anhielt. Aus dieser Zeit des Wohlstandes stammen die bedeutenden öffentlichen Gebäude der Stadt, die alle um den Marktplatz angesiedelt wurden. Das Alsfelder Rathaus entstand 1512, das Weinhaus entstand 1538, das Hochzeitshaus ab 1564.

Von der Bürgerstadt zur Ackerbürgerstadt

Mit dem 30jährigen Krieg begann der Niedergang der an der Heerstraße liegenden Stadt. Wurde im Mittelalter das Bürgertum in erster Linie von Handwerkern und Kaufleuten gebildet, so vollzog sich in den folgenden Jahrhunderten ein Wandel weg vom Handel, hin zur Ackerbürgerstadt. Damit einhergehend wurden neben den Wohnbauten auch Wirtschaftsgebäude benötigt, so dass der Stadtkern durch zahlreiche Anbauten weiter stark verdichtet wurde, bis im 19.Jhd die Stadtmauer niedergelegt wurde und die Stadt sich erstmals über den Stadtkern hinaus erweiterte.

Jüdische Geschichte

Das frühere "Judengässchen", das heute den Namen "Burggässchen" trägt, weist möglicherweise auf den Standort der früheren mittelalterlichen jüdischen Gemeinde Alsfelds hin. Diese war wahrscheinlich als Folge der Pestepidemien 1348/50 vertrieben bzw. vernichtet worden. Die Gemeinde musste eine gewisse Größe erreicht haben, da eine Synagoge und eine "Judenschule" für die Zeit nachgewiesen werden können. Erst um 1780/90 kam es zur Wiederansiedlung jüdischer Bürger.



Schwarzplan Stadt Alsfeld



Mikwe

Die Gasse "Am Judenbad" deutet auf die Existenz einer Mikwe im Bereich des "Burgbergs" hin, hier war 1826 ein Badehaus errichtet worden, das 3 vorhandene "Judenbäder" ersetzte, die sich in Privathäusern befunden hatten. 1940 wurde das einfache in Lehm und Fachwerk gebaute Badehaus vom neuen Besitzer abgerissen. Heute ist das Grundstück in städtischem Besitz, es befindet sich dort ein Kinderspielplatz. Die Grundmauern sind noch im Boden erhalten.

Die jüdische Gemeinde wuchs zwischen 1822 und 1910 von 40 auf 252 Mitglieder. 1833 gab es eine Synagoge in der Metzgergasse 18, um 1876 wurde an der Reibertenröder Straße neben dem christlichen Friedhof ein jüdischer Friedhof eingerichtet. In der Lutherstraße - hinter der heutigen Stadtbücherei - ließ die Gemeinde 1905/1906 eine neue Synagoge errichten.



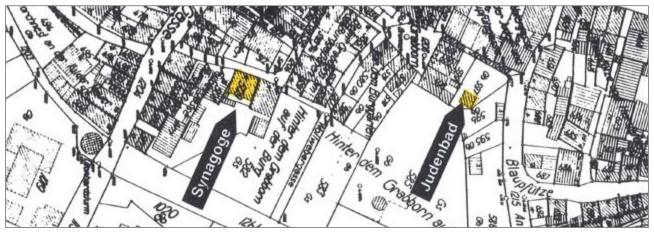
Grundriss der Synagoge in der Lutherstraße (aus Internetportal des Fördervereins zur Geschichte des Judentums im Vogelsberg e.V.)



Synagoge Metzgergasse



Spielplatz am Judenbad



Jüdische Orte (Quelle: Geschichte der Juden in Alsfeld, Dittmar, Jäkel, 1988)



Bekannte jüdische Bürger und Unternehmen

Zahlreiche jüdische Bürger brachten es zu Ansehen und Vermögen und brachten sich in das kommunale und kulturelle Leben der Stadt ein. Samuel Spier, nach dem eine Alsfelder Gasse benannt wurde, gehört mit August Bebel und Wilhelm Liebknecht zu den Gründungsvätern der Sozialdemokratischen Arbeitspartei. Die Familie Rothschild betrieb eine Nähmaschinenmanufaktur, Familie Wallach betrieb eine Brauerei und stiftete das Grundstück für den jüdischen Friedhof. Im Wirtschaftsleben der Kleinstadt spielten Juden seit Mitte des 19. Jhd eine bedeutende Rolle, der größte Teil der Industrieunternehmen befand sich in jüdischer Hand (Brauerei, Sägewerk, Kleiderfabrik). Zahlreiche Fachgeschäfte jüdischer Inhaber befanden sich in der Ober- und Untergasse sowie in der Mainzer Gasse.

Wie in ganz Europa beendeten die Nationalsozialisten ab dem Jahr ihrer Machtergreifung 1933 das jüdische Leben in Alsfeld. Am 4.12.1941 wurde Alsfeld als "judenfrei" deklariert, von 82 jüdischen Bürgern ist bekannt, dass sie nach Palästina, USA, Südafrika oder Südamerika geflüchtet sind, die übrigen 174 Bürger, die im Jahr 1933 gemeldet waren, kamen wahrscheinlich in Konzentrationslagern ums Leben.

Synagogen

Baulich sind die einstmals jüdischen Orte kaum mehr im Stadtbild wahrnehmbar: Die alte, von 1830 bis 1906 genutzte Synagoge in der Metzgergasse 18 steht seit Jahren leer und ist stark sanierungsbedürftig. Eine Gedenktafel in der Lutherstraße erinnert an die 1905/06 erbaute neue Synagoge, In der Pogromnacht am 9.November 1938 war die Synagoge von den Nationalsozialisten zerstört worden, 1939 wurde der Sakralraum abgerissen, während das Lehrerhaus zu Wohnungen umgebaut wurde. Die noch bestehenden Gebäudeteile sind nicht mehr als Teile der Synagoge erkennbar.

Stolpersteine

Allerdings ist die Geschichte der Alsfelder Juden auf andere Weise im Stadtbild präsent: Mittlerweile wurden insgesamt 35 Stolpersteine vor den ehemaligen Wohnorten der jüdischen Opfer der nationalsozialistischen Gewaltherrschaft verlegt und das Regionalmuseum stellt einige seinerzeit aus der zerstörten Synagoge gesicherte Gegenstände aus. Der Förderverein zur Geschichte des Judentums im Vogelsberg e.V. hat einen "Judenpfad" mit erklärenden Bildtafeln

erarbeitet, der Wanderer auf alte Handelswege der Vogelsberger Juden führt.

Geschichte des Denkmalschutzes in Alsfeld

Alsfelds Altstadt ist in Gänze als denkmalgeschützte Gesamtanlage klassifiziert, außerdem sind 278 Gebäude als Einzelkulturdenkmale unter Schutz gestellt. Obwohl gegen Ende des 19. Jhds in Alsfeld zahlreiche historische Gebäude wie das Schloss oder die Stadtbefestigung, abgetragen wurden, könnte man sagen, dass hier im Jahr 1878 die hessische Denkmalpflege begonnen hat.

Erste Gestaltungssatzung Beginn des 19.Jhd

Der bereits vom Gemeinderat beschlossene Abriss des Rathauses wurde 1878 durch den Protest eines Bürger-Komitees und des Kreisrates verhindert. Die Diskussion um das Schicksal des Rathauses führte dazu, dass schon zu Beginn des 20.Jhds neue Baumaßnahmen mit dem Instrument einer Gestaltungssatzung dem historischen Bestand angepasst wurden

Rahmenplanung der 60er Jahre

1962 wurde im Rahmen der Bauleitplanung eine städtebauliche Bestandsaufnahme der historischen Altstadt angeregt, die 1963 zur Aufstellung einer damals in Hessen vorbildlichen Ortssatzung für den historischen Stadtkern führte. Diese ist bis heute gültig und mit einem Alter von 55 Jahren als nicht mehr zeitgemäß zu bezeichnen. 1967 wurde dann ein Rahmenplan für die Altstadtsanierung entwickelt. Zu der Zeit standen 34 Gebäude unter Denkmalschutz. Der Rahmenplan sah vor, unter vorrangig denkmalpflegerischen Gesichtspunkten, die geschlossenen Stra-Benräume und Plätze und andere stadtbildprägende Elemente sowie die Unverwechselbarkeit der Stadt zu erhalten. Ziel sollte die Erhaltung der Altstadt als Geschäftszentrum sein, sowie als Standort von kulturellen Einrichtungen, der Verwaltung und anderer Dienstleistungen. Weitere Ziele waren die Modernisierung und Attraktivierung des Wohnungsbestandes, die Trennung der Verkehrsarten und die Schaffung von Grünanlagen, Spielplätzen und Fußgängerzonen. Für die damaligen Sanierungsgebiete in der Kernstadt wurden seinerzeit Bebauungspläne aufgestellt, deren Rechtskraft aber mit dem Ende der Sanierung wieder aufgehoben wurde – das heißt, dass für die Innenstadt derzeit kein gültiger Bebauungsplan besteht. Die in dieser Zeit erstellte Gestaltungssatzung bedarf dringend einer Überarbeitung.



Ortbausatzung von 1978 bis 2018

Die aktuell geltende "Ortsbausatzung der Stadt Alsfeld über die Gestaltung und Unterhaltung baulicher Anlagen im historischen Stadtkern" stammt von 1978. Sie fußt auf dem damals geltenden Bebauungsplan, der im Rahmen des damaligen Sanierungskonzeptes aufgestellt wurde, heute aber keine Gültigkeit mehr besitzt.

Neben grundlegenden Formulierungen zum Erhalt ortsbildprägender Fassaden und Baukörper, sind Aussagen zu Maßnahmen die Stadtmauer betreffend, zu Neubauten, zur Fassadengestaltung (keine Verkleidung), zur Art und Herstellung von Putzen, der Ausbildung von Fenstern und Türen, Schaufenstern, Markisen und Anbauten, sowie zu Inschriften getroffen worden. Einen größeren Teil der Satzung nehmen die Stellungnahmen zu Anlagen der Außenwerbung (Anzahl, Material, Farbe und Gestaltung), dem Ort der Anbringung, zu Aufschriften und Leuchtschriften sowie zu Schaukästen ein.

Aussagen, die zur Schaufenstergestaltung (§7 Ortsbausatzung) getroffen wurden, sind scheinbar nur sehr bedingt umgesetzt worden. Dies geschah ggf. deshalb, weil die Maßnahmen entweder vor Aufstellung der Satzung erfolgt sind oder bei Schaufenstereinbauten der 70er und 80 er Jahre nicht entsprechend der in der Satzung formulierten Zielsetzungen durchgeführt wurden. Die Satzung ist nicht bebildert und erschließt sich für Laien nur unzureichend.

Aktualisierung dringend erforderlich

Aufgrund der z.T. geänderten rechtlichen Rahmenbedingungen (Aktualisierung BauGB) und aufgrund vielfältiger neuer Anforderungen z.B. an die energetische Sanierung, Nutzung von Solarthermie, Fotovoltaik und der Frage wie mit den z.T. erheblichen Eingriffen der Schaufenstergestaltungen umgegangen werden soll, machen eine Anpassung dringend nötig. Was grundlegend fehlt, sind außerdem Aussagen zum Stadtmobiliar wie Leuchten, Bänken, Fahrradständern und Mülleimern.

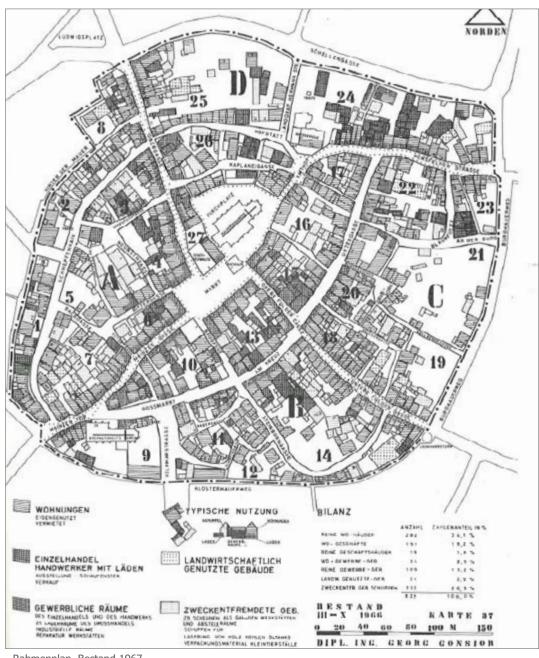


Denkmalgeschützte Gebäude von 1967 (in rot) (Quelle: Brockmann, Landesamt für Denkmalpflege 2017)



Umgesetzte Projekte

Zu den größeren Baumaßnahmen gehörten damals die Erschließungsmaßnahmen, dies war der Bau von Parkplätzen und der Bau des Parkdecks Schnepfenhain, der Umbau von Mainzer Gasse und Obergasse zur Fußgängerzone, der Umbau von Minnigerodeund Neurathhaus (Regionalmuseum), Ständerhaus, Beinhaus, Hochzeithaus, Rentamt (Altenheim) und des ältesten Fachwerkhauses der Stadt am Markt 2. Der Flächenabriss des sogenannten Scheunenviertels (Bereich 7 - siehe Plan unten) wurde seinerzeit heftig diskutiert und war von Protesten begleitet. Doch die zu der Zeit geltenden städtebaulichen Ziele, nämlich die Erschaffung einer Fußgängerzone und einer rückwärtigen Erschließung, wurden von der Politik priorisiert. Aktuell müssten neue Rahmenvorgaben entwickelt werden, wie mit diesem baulichen Erbe umgegangen werden soll. Lassen sich neue Lösungen finden, mit denen eine bessere städtebauliche Einbindung dieses Bereiches erreicht werden kann? Wird der Status quo saniert oder erfolgt ein "Rückbau" zur Grundstruktur?



Rahmenplan, Bestand 1967



Modellstadt Alsfeld

Die Altstadtsanierung und die denkmalpflegerische Tradition der Stadt führten 1973 dazu, dass Alsfeld vom Europarat als ausgewähltes Beispiel für eine kleine mittelalterliche Stadt in das Pilotprogramm zur Erhaltung schutzwürdiger Baudenkmäler aufgenommen wurde. Im Rahmen der Kampagne "eine Zukunft für unsere Vergangenheit" diente Alsfeld, als eine von 51 anderen europäischen Städten und Orten, als besonderes Beispiel des europäischen Kulturerbes für eine vorbildliche Politik der Stadterhaltung und des Denkmalschutzes. Daher trägt Alsfeld seit 1975 den Titel "Europäische Modellstadt für Denkmalschutz", der der Stadt zu internationalem Bekanntheitsgrad verholfen hat. Die Altstadt ist Gesamtanlage gem. §2 Hess. Denkmalschutzgesetz mit zahlreichen Einzeldenkmälern.

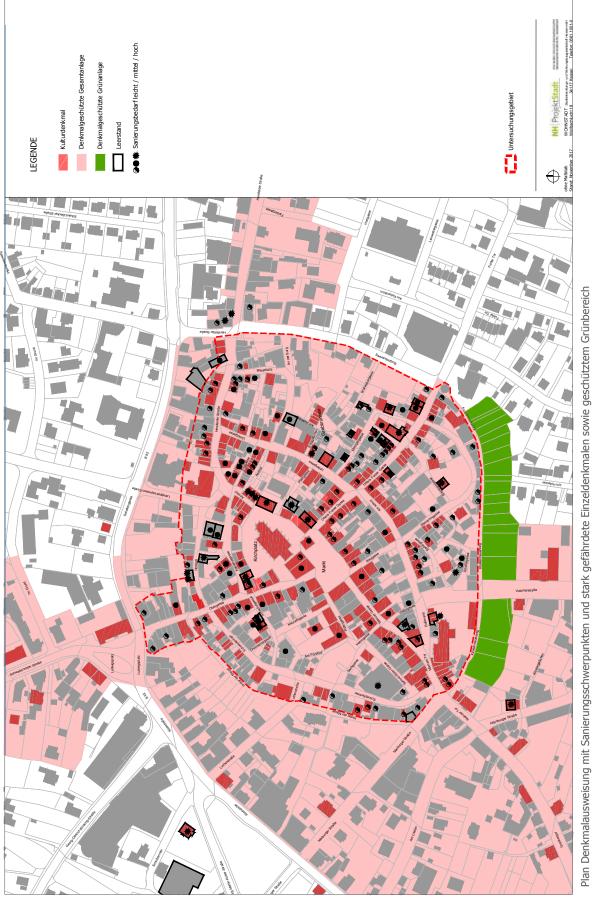
Leider läuft die Altstadt derzeit Gefahr, diesem Status als Modellstadt des europäischen Denkmalschutzes nicht mehr gerecht zu werden. Durch nicht fachgerecht ausgeführte Sanierungsmaßnahmen in den 70er und 80er Jahren, wie z.B. nicht diffussionsoffenen Anstrichen, aber auch durch massive Eingriffe in die Gebäudestruktur zur Vergrößerung von Ladenflächen und Schaufensterzonen wurden einige Gebäude stark verändert. Insgesamt besteht an vielen Gebäuden ein Sanierungsstau, die Schäden an der vorhandenen Bausubstanz sowie im öffentlichen und privaten Raum sind mittlerweile unübersehbar.



Bilder Kaplaneigasse



nicht mehr zu rettendes Gebäude am Roßmarkt 18



Stadt Alsfeld

5.1.3 Historische Bausubstanz und Stadtgestalt

Alsfelder Fachwerk

Alsfeld gilt als Inbegriff einer hessischen Fachwerkstadt. Die Stadt bietet mit 400 Fachwerkhäusern aus mehreren Jahrhunderten die Möglichkeit, den Holzbau vom späten Mittelalter an bis zum 19. Jhd zu verfolgen.

Von mehr als 150 namhaften Fachwerkhäusern sind etwa 30 spätmittelalterlich – nur in Marburg und Limburg ist der Bestand noch größer.

Berühmt ist der Marktplatz mit dem Rathaus, das mit seinem Steingeschoß und dem darüber gesetzten Fachwerkaufbau eines der bedeutendsten Fachwerkbauten Südwest-Deutschlands darstellt.

Die gekrümmten Streben heißen nach diesem Bau "Alsfelder Streben". Als besonderes Beispiel der mittelalterlichen Ständerbauweise gilt das Haus Hersfelder Straße 10/12, es wird als "Alsfelder Ständerbau" bezeichnet.

Die meisten Gebäude innerhalb des Untersuchungsgebietes sind Fachwerkgebäude, die zwischen dem 14. und dem 19.Jahrhundert entstanden sind. Die mittelalterliche Bebauungsstruktur ist größtenteils erhalten geblieben, vor allem die Hauptstraßenzüge und ihre Randbebauung prägen die Stadtstruktur.

Durch Straßenaufweitungen wurden mehrere Stadtplätze geformt, wie der Marktplatz, der obere und untere Kirchplatz, der Roßmarkt, am Kreuz, Kaplaneigasse, Am Grabbrunnen und Am Judenbad.

Städtebauliche Defizite durch die Sanierung der 70er Jahre

Parkhaus Schnepfenhain

Mit dem Parkdeck Schnepfenhain wurde die durch den Abbruch des Scheunenviertels gerissene Lücke baulich manifestiert. Vertikal gliedernde Elemente fehlen ebenso wie eine Begrünung. Aktuell weist das Parkdeck massiven Sanierungsbedarf auf.

Neurathgasse

Ein weiterer städtebaulicher Missstand ist der nicht gut integrierte 70er Jahre Bau in der Neurathgasse, an den ein lediglich geschotterter privater Parkplatz angrenzt.



Parkdeck Schnepfenhain



Parkplatz Tedi/Rossmann



Neurathgasse

Tedi-Parkplatz

Der nördliche Bereich an der Schellengasse um Tedi und Rossmann stellt eine unbefriedigende städtebauliche Situation dar. Hier dominieren große versiegelte Parkplatzflächen, in die Jahre gekommene Garagenanlagen, niedrige Gewerbebauten und private gewerbliche Nutzung in Hinterhofatmosphäre das Areal. Auch im Burgmauerweg ist ein in die Jahre gekommener Garagenhof auf überdimensionierter Fläche als städtebauliches Defizit augenfällig.



Das Umfeld der Altstadt -Grün und bauliche Großstrukturen

Einige der unbebauten Stellen, die im Schwarzplan gut als weiße Flecken erkennbar sind, stellen grüne Oasen, öffentliche oder halböffentliche Freiräume dar, wie z.B. der Grüngürtel südlich der ehemaligen Stadtmauer, der als historisch bedeutsame Grünstruktur in die Gesamtanlage der Altstadt einbezogen wurde und seit 1936 als unbebaubar geschützt ist.

Die neuzeitliche Bebauung, die die Altstadtstrukturen umgibt, ist vor allem an deren nördlichem Rand – entlang der Durchgangsstraße B62 - geprägt von großformatigen Einkaufszentren und anderen straßenbegleitenden Großstrukturen, die in starkem Gegensatz zu den kleinteiligen mittelalterlichen Altstadtstrukturen stehen.

In den Grenzbereichen, vor allem hinter den Gebäudezeilen der Straßen Hofstatt und Hersfelder Straße ergeben sich dadurch hinterhofartige Situationen, die den Denkmalwert der Vorderansichten – unter anderem auch durch große versiegelte Parkplatzflächen und eingeschossige Anbauten - schmälern.



Rückseite Hersfelder Straße



Samuel-Spier-Gasse

Garagen

Auffällig ist die große Anzahl der Nebengebäude, deren größter Teil nicht aus historischen Gebäuden, sondern aus Garagenanbauten besteht. Hier sticht besonders negativ die Achse der Samuel-Spier-Gasse hervor, die sich als Rückseite der Mainzer Gasse und als reine Erschließungsstraße für die Garagenzufahrten präsentiert. Dadurch dass größere Teile der privaten und öffentlichen Flächen als PKW-Abstellflächen genutzt wird, gibt es nur wenige nicht hiervon beeinträchtigte öffentliche Orte für Touristen und Einheimische. Auch wenn die Stadt mit der "romantischen Kulisse" beworben wird (siehe: Flyer für Heiraten in Alsfeld, Tourenguide der großen Vogelsberg-Tour) entsprechen nur wenige Stellen diesem Bild (Burggässchen, Grabbrunnen).

Rückwärtige Innenhöfe

Allgemein sind in der Kernstadt die Innenhöfe dicht bebaut, die wenigen freien Flächen sind meist mit Asphalt versiegelt, was in heißen Sommern zu einer überproportionalen Erwärmung der Oberflächen und damit zu einer Verschlechterung des Kleinklimas und zu gesundheitlichen Beeinträchtigungen - vor allem bei alten Menschen - führen kann.



Rückseite der Hofstatt



Neurathgasse





Burggässchen



Bei der Kartierung im Juni 2017 wurden innerhalb der Grenzen des Untersuchungsgebietes 178 Gebäude mit Sanierungsbedarf aufgenommen. Davon sind 111 Gebäude leicht sanierungsbedürftig, 42 Gebäude sind mittel- und 25 sind stark sanierungsbedürftig. 13 Einzeldenkmäler sind stark sanierungsbedürftig und somit akut gefährdet. Dies sind die Objekte Kaplaneigasse 4 - Kirchplatz 10, 4 - Amthof 1,3 5 - Schaufussgasse 11 - Untergasse 17 - Untere Fulder Gasse 20,28 - Metzgergasse 18 - Steinborngasse 6 - Roßmarkt 18. Räumliche Schwerpunkte beim Sanierungsbedarf ergeben sich im Bereich Metzgergasse/Untere Fulder Gasse sowie südlicher Amthof/Enggasse und an der Kaplaneigasse/Kirchplatz/



Amthof 1,3,5 und Kirchplatz 4



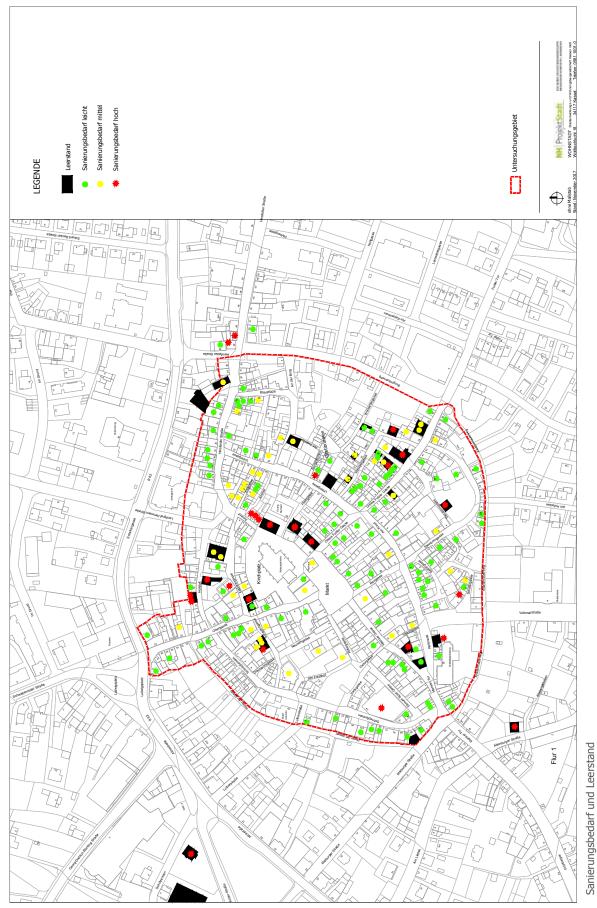
Grabbrunnen

Schaufussgasse, außerdem an der Kreuzung Hersfelder Strasse/Blaupfütze und an der Verzweigung von Mainzer Tor in den Roßmarkt und die Mainzer Gasse. Darüber hinaus weisen viele der in den 70er und 80er Jahren mit falschen, nicht diffusionsoffenen Farben sanierte Fachwerkkonstruktionen heute Schäden auf. Insgesamt stehen 31 Objekte leer, darunter sind 12 stark sanierungsbedürftigen Objekte. Bei 14 dieser Leerstände handelt es sich um besonders schützenswerte Kulturdenkmäler, darunter befinden sich auch das ehemalige Pfarrhaus am Kirchplatz 4 und die ehemalige Synagoge in der Metzgergasse 18. Zwei der gefährdeten Objekte werden gerade saniert (Markt 15, Schaufussgasse).

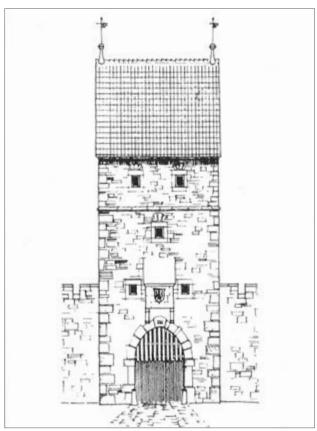


Scheune Metzgergasse und Gebäude Untere Fuldergasse 20, 28





Stadt Alsfeld



Obertor, Quelle: Alsfelder Stadtgeschichte, Band 2, 2015

5.1.5 Stadtmauer und Stadteingänge

Historische Stadttore

Die mittelalterliche Stadt war von einer Stadtmauer umgeben, in deren geschütztem Raum sich die Stadt erst entwickeln konnte. Hinter der Mauer entwickelte sich das besondere Stadtrecht, die städtische Gerichtsbarkeit, das Recht auf Münzprägung, die Handwerker-Zünfte, das aufstrebende Bürgertum und das Marktrecht, das den wirtschaftlichen Reichtum der Stadt begründete. Mit der Stadtmauer manifestierte sich die Grenze zwischen der unfreien leibeigenen Landbevölkerung und den freien Stadtbürgern. Diese



"Mainzer Tor"

Freiheit wurde in Alsfeld durch 4 Tore geschützt, die tagsüber für die Besucher und den Handel geöffnet und in der Nacht geschlossen wurden.

Abbruch der Stadttore

Zu Beginn des 19. Jhds behinderten die Stadtmauer und die engen Tore zunehmend den Handels- und Landwirtschaftsverkehr in Alsfeld, so dass die Tore zwischen 1809 und 1823 zur "Förderung des Straßenbaus" abgerissen und die Maueröffnungen verbreitert wurden (siehe Alsfelder Stadtgeschichte, Band 2). Da die städtebauliche Struktur im Wesentlichen nicht verändert wurde, blieben die Torsituationen in die alte Stadt bestehen, wenn auch ihre Schutz-Funktion verloren ging und die Stadtmauer sukzessive geöffnet und später in weiten Teilen - bis auf Teilabschnitte am Klostermauerweg - abgebrochen wurde.

Wegen der Erfordernisse des motorisierten Verkehrs (Straßenbreite, Schleppkurven, Kreuzungsverkehr, Schnelligkeit) und zur Erhaltung der städtebaulichen Gestalt, wurde mit der B62 der sogenannte Altstadtring geschaffen, der den Durchgangsverkehr um die Altstadt herum und nicht mehr in sie hinein führt. Spätestens ab diesem Zeitpunkt büßten die Stadteingänge in die Altstadt ihre ästhetische Funktion ein und wurden nur noch unter dem funktionalen Gesichtspunkt der Zu- und Ableitung der Binnenverkehre behandelt.

Wahrnehmung der historischen Stadteingänge

Aus städtebaulicher Sicht sind die Ränder zur Altstadt zerfranst. Heute werden Besucher am "Hersfelder Tor" von verfallenden Gebäuden begrüßt, am "Fulder Tor" stoßen sie zuerst auf einen überdimensionierten Gewerbekomplex mit Parkplatz, bevor sie in die Altstadt geleitet werden. Allerdings steht hier als markantes Zeichen der alten Befestigung der Le-



"Hersfelder Tor



onhardsturm, der jedoch nicht zugänglich ist. Am "Mainzer Tor" fährt der Besucher auf der Suche nach Parkplätzen vorbei, ohne zu bemerken, dass hier die Altstadt anfängt und das "Obertor" gerät vor dem Hintergrund der größten Ampelkreuzung der Stadt optisch in den Hintergrund.

Eingangssituation als Einladung in die Altstadt

Um das denkmalgeschützte Ensemble der Alsfelder Altstadt nach außen hin aufzuwerten, seine Besonderheit zu unterstreichen und Ortsfremde zu einem Besuch einzuladen, wäre es notwendig, diese Eingangssituationen zu betonen, als Stadteingänge bzw. moderne Stadttore zu gestalten und zu inszenieren. Wer im Stau in der Schellengasse steht, muss darauf hingewiesen werden, dass ein paar Meter nebenan eine wunderschöne Altstadt zu besichtigen ist, in der man sich auf einer Fahrtpause die Füße vertreten kann und besser als in der Autobahn-Raststätte eine kleine Mahlzeit oder einen Kaffee zu sich nehmen kann.

Blickbeziehungen herstellen

Dazu müssen die Blickbeziehungen zu den dominanten Bauwerken der alten Stadt wiederhergestellt werden, um dem Betrachter die Möglichkeit zu geben, den Stadtraum in seiner historischen Massstäblichkeit zu erfahren und neugierig auf die restliche Altstadt zu werden.



Saniertes Postgebäude



Ludwigsplatz Heute

Ludwigsplatz und B62

Von dem historisch durch den Ludwigsplatz gebildeten Entrée zur Altstadt ist durch die Zunahme des motorisierten Verkehrs und der Ausbildung des Platzes als Verkehrsknotenpunkt nicht mehr viel zu sehen.

Die B62

Die vom Pkw-Verkehr dominierten Hauptverkehrsstraßen führen Besucherströme eher an der Innenstadt vorbei und stellen darüber hinaus Barrieren für den Fuß- und Radverkehr dar. Weder die weiterführende Hauptverkehrsstraße der Schwabenröder Straße, noch der Vorbereich des Postgebäudes bzw. der Eingang in die Obergasse sind mit Radfahrstreifen erschlossen. Weitere Defizite sind fehlende Fahrradabstellmöglichkeiten und überdimensionierte Pkw-Stellplätze. Die verschiedenen Abbiegespuren zerschneiden den großflächigen Platzbereich, es entstehen unterschiedlichste Restflächen (aufgemalte und grüne "Inseln") die keine Nutzungsqualitäten aufweisen.

Gelungene Sanierung Postgebäude

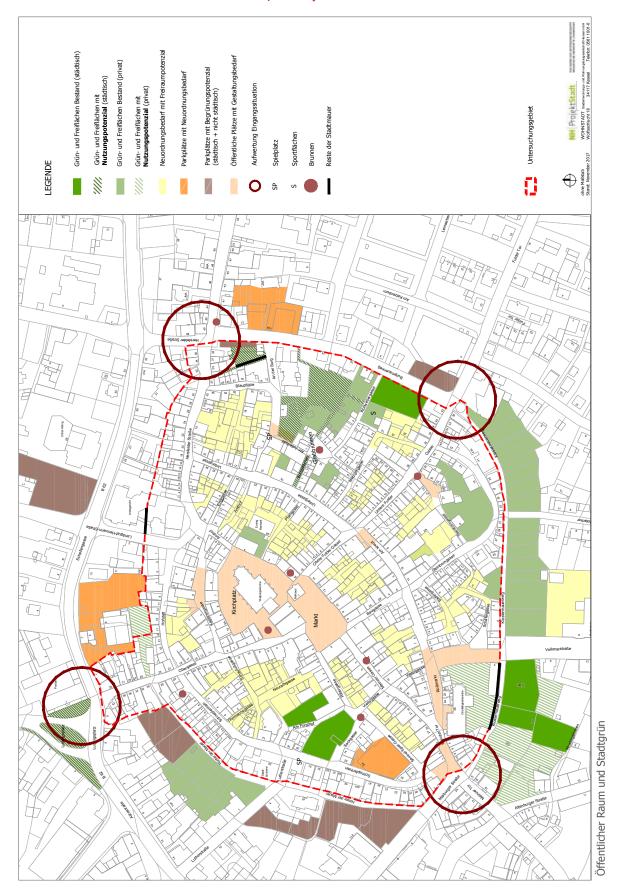
Dennoch hat der Platz zuletzt eine Aufwertung erfahren, indem das bedeutsame Gebäude der Post aufwendig saniert wurde. Der Ludwigsplatz war früher das Scharnier zwischen Neustadt und Altstadt, diese historische Funktion könnte wieder betont werden. Diese Ansätze gilt es im weiteren Verfahren aufzugreifen und in Verbindung mit einer Aufwertung der Freiflächen und einer Neuordnung des Parkplatzangebots zu verknüpfen, um den Ludwigsplatz wieder zu einem attraktiven Eingangsbereich zur Alsfelder Altstadt zu entwickeln.



Ludwigsplatz um 1903



5.2 Grüne und blaue Infrastruktur, Stadtplätze





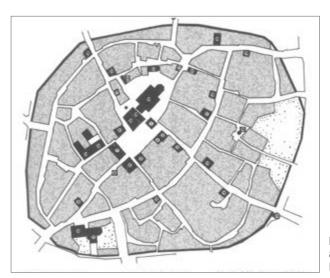
5.2.1 öffentliche und private Grünflächen

Südlicher Grüngürtel

Bedingt durch die mittelalterliche kleinteilige Stadtstruktur von Alsfelds Altstadt, fallen die Grünstrukturen relativ klein aus. Die auffälligste und größte Fläche ist der historischen Entwicklung geschuldet und befindet sich auf der Fläche des ehemaligen Stadtgrabens südlich des Klostermauerwegs. Diese ist als zusammenhängende Struktur erhalten geblieben, da sie seit 1936 vor Bebauung geschützt wird. Eine Teilfläche ist in städtischem Besitz und wird vom Freiwilligenzentrum und der angrenzenden Stadtschule intensiv als Bürger- und Schulgarten genutzt. Die übrigen Parzellen sind in privater Hand und werden bis auf einige brachliegenden Parzellen als Schrebergartenfläche genutzt.



Bürgergarten im Süden



Brach gefallene Flächen

Für die brachliegenden Flächen wäre sowohl eine öffentliche Nutzung denkbar, als auch ein Erwerb durch die Stadt mit Weiterverpachtung an private Interessenten, die beispielsweise in der Altstadt keinen Garten haben.

Entwicklungspotential Hinter der Mauer

Der südliche Grüngürtel stellt einen wichtigen Ausgleich zu der stark verdichteten und versiegelten Altstadtfläche dar. Im westlichen Randbereich "Hinter der Mauer" wurde die Fläche des Mauergürtels nicht im gleichen Masse geschützt und ist nur noch partiell als Grünstruktur vorhanden. Diese gilt es zu erhalten und neuen Nutzungen zuzuführen. Da der größte Teil der Flächen als private und öffentliche Parkplätze genutzt wird und nicht bebaut ist, besteht aber die Chance, diese Flächen in Teilen zu entsiegeln und zu begrünen und damit in Richtung des Grüngürtels zu entwickeln.



Parkplätze statt Grüngürtel im Westen

historischer Verlauf der Stadtmauer aus dem Heftchen "Alsfeld" der Langewiesche-Bücherei aus dem Jahr 1990



Der Klostermauerweg - letzter Rest der Stadtmauer

Im Bereich des ehemaligen Klosters (heute Dreifaltigkeitskirche) befindet sich der letzte sichtbare Rest der ehemaligen Stadtmauer. Dieses wichtige Zeugnis der mittelalterlichen Stadtumwehrung, das allein durch seine Höhe ein gutes Bild der damaligen Außenhülle der Stadt vermittelt, liegt versteckt am Klostermauerweg und kommt nicht ausreichend zur Geltung.

Wichtige Wegeverbindung mit Defiziten

Der Klostermauerweg selbst ist sehr schmal und von schlechter Oberflächenbeschaffenheit, die Breite des Weges reicht nicht für eine Fußgänger - Radfahrerbegegnung aus. Eine Verbreiterung wäre wünschenswert. Auf der anderen Seite des Weges liegt an der Stelle des früheren Stadtgrabens der geschützte Grüngürtel. Dieser ist durch den dichten Bewuchs nur partiell erlebbar, die Bepflanzung im unmittelbaren Wegebereich ist in die Jahre gekommen und stellt gestalterisch keinen gelungenen Übergang bzw. keine Begrenzung zwischen Grünfläche und Weg dar. Es fehlt ein breiter barrierefreier Weg mit ansprechender Beleuchtung und einer qualitätsvollen Abgrenzung (Hecke oder Zaun), die einen Rahmen zu den unterschiedlich genutzten Gärten schaffen könnte.



Alsfeld 1648, Ansicht der Stadtmauer von Norden, Quelle: Geschichts- und Museumsverein



Klostermauerweg



Klostermauerweg



Das Klosterareal

Dreifaltigkeitskirche und Augustinereremitenkloster sind bedeutende Einzelkulturdenkmale. Die sie umgebenden Freiflächen (Rasenfläche, Klosterinnenhof) stellen bedeutende, aber kaum nutzbare Freiraumpotenziale dar. Der Bereich war eine Zeit lang von Menschen mit Alkoholproblemen besetzt, daher wurden städtischerseits die Aufenthaltsmöglichkeiten reduziert.

Das Freiwilligenzentrum

Das angrenzende Freiwilligenzentrum hat in der Vergangenheit diverse Veranstaltungen im Klosterinnenhof organisiert und die Freiflächen belebt. Beim jährlichen Stadtfest werden um das Kloster herum Musikbühnen aufgebaut und die stimmungsvolle Atmosphäre dort wird, wie beim Stadtrundgang zu erfahren war, sehr geschätzt.

Touristischer Anlaufpunkt

Auch für die Touristen ist das Kloster ein wichtiger Anlaufpunkt. Laut Aussage der Bevölkerung gibt es auf den Grünflächen ein Grasmilbenproblem, das ebenfalls einer intensiven Nutzung im Wege steht.

Schlüsselbereich mit Entwicklungspotential

Dieser Bereich ist ein Schlüsselbereich, dessen Aufwertung positiv auf die gesamte Kernstadt ausstrahlen könnte. Dazu wird es sinnvoll sein, das komplette Areal zwischen Klostermauerweg und Roßmarkt zu betrachten, wobei dem verfallenden Gebäude Roßmarkt 18/20 und der Ausrichtung einer Ersatzbebauung eine wichtige Rolle zukommt.

Mögliche Kooperation mit der Uni

Im Jahr 2015 haben Studenten der Rhein-Main-Universität hier bereits Projektideen entwickelt, die allerdings von der Denkmalpflege kritisch gesehen werden. Zwischen der Stadt Alsfeld und dem neu geschaffenen Studiengang "Baukulturerbe" gibt es in der Person von Frau Schmelz (wissenschaftliche Mitarbeiterin) einen direkten Kontakt. Frau Schmelz hat am Stadtspaziergang teilgenommen und Kooperationsbereitschaft signalisiert.



Olivia Quarch, Theaterbau



Christoph Kessel, Musikschule





Freifläche am Kloster von Süden gesehen



Die östlich der Kirche gelegene Freifläche



Blick durch eine Pforte in den ummauerten Klosterhof



Blick in westlicher Richtung

Burgberg

Eine weitere wichtige städtische Grünstruktur ist der "Burgberg", der als Pferdekoppel genutzt wird und in unmittelbarer Nachbarschaft zum Spielplatz "An der Burg" / Am Judenbad und dem Sportplatz am Burgmauerweg gelegen ist. Der "Burgberg" ist ein stadthistorisch interessanter Ort und zusammen mit der Bebauung um den Grabbrunnen (Platz mit Freiraumqualität und Ort für "Wasser in der Stadt") der älteste Siedlungsbereich Alsfelds, dessen Beedeutung jedoch den wenigsten Bewohnern präsent ist. Dieser Bereich stellt ein aktuell öffentlich nur eingeschränkt zugängliches Freiraumpotenzial dar, das aufgrund der vorhandenen Parzellenstruktur aber zugänglich gemacht werden könnte. Die Straße "Am Judenbad" weist auf die ehemalige Nutzung hin.

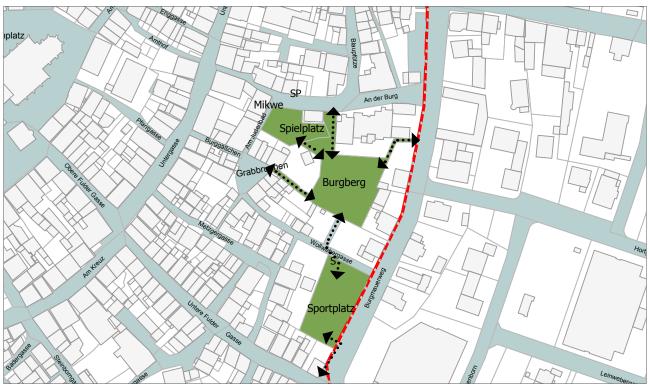
Erschließen aber nicht verändern

Unter der Grünfläche des Spielplatzes befinden sich noch die Grundmauern des jüdischen Badehauses. Eine Aufwertung der bestehenden Freiraumpotenziale in diesem Bereich unter besonderer Berücksichtigung der historischen Bezüge (Stadtgründung, Jüdisches Leben in Alsfeld und Wasser in der Stadt) wäre hier ein möglicher Ansatz. Allerdings wiesen die Teilnehmer des Stadtrundganges darauf hin, dass dieser Ort sehr intensiv von den Kindern genutzt wird und hier keine Aufwertung durch "Verschönerung" notwendig sei, sondern allenfalls die Erreichbarkeit verbessert werden könnte. Da die alten Wegeparzellen noch im Besitz der Öffentlichen Hand sind (siehe Grundstücksplan) könnte eine Vernetzung dieser Spielorte mit der Hilfe von Fußwegen leicht hergestellt werden.

Bolzplatz

Der Bolzplatz am Burgmauerweg wird rege genutzt. Die Begrenzung (Ballfangzäune) und die Erschlie-Bung bedürften jedoch einer Aufwertung.





Mögliche Vernetzung zwischen den vorhandenen Grünflächen



Blick in südliche Richtung



Blick in südliche Richtung auf den Leonhardsturm



Bolzplatz mit Erneuerungsbedarf



Spielplatz mit Gestaltungs- und Ausstattungsbedarf



Schnepfenhain / Schnepfenhain / Sackgasse

Eine weitere bedeutsame Grünstruktur liegt zwischen Sackgasse und "Im Forsthof". Hier wurden im Zuge der Stadtsanierung 1969 mehrere Gebäude abgerissen. Auf der freigelegten Fläche wurde neben Anwohnerparkplätzen ein Spielplatz gestaltet und eine grüne Promenade angelegt. Hier gibt es ansprechende Durchwegungs- und Aufenthaltsmög-

lichkeiten, die eine gute öffentliche Benutzbarkeit ermöglichen. Auch der Museumsgarten hinter dem Minnigerodehaus wurde seinerzeit durch Gebäudeabrisse vergrößert, er soll nun im Zuge der laufenden Umbauarbeiten bis 2022 umgestaltet werden. Der Vorhof, der von der Neurathgasse aus zugänglich ist, soll öffentlich bleiben. Der Garten ist nur während der Öffnungszeiten des Museums nutzbar.



Spielplatz Schnepfenhain / Sackgasse



Minnigerodehaus / Sitz-Bänke im Forsthof



Im Forsthof - Weg zum Spielplatz



Ursprünglicher Baubestand, Dissertation Gonsior 1973



5.2.2 Private Freiflächen

Innerhalb der Altstadtgrenzen sind außer in der Steinborngasse und an der Wollwebergasse nur wenige private grüne Freiräume zu verzeichnen. Die meisten privaten Innenhöfe sind versiegelt und werden als

Stellflächen genutzt, bzw. sind mit Nebengebäuden respektive Garagen verbaut. Hier ist ein hohes Neuordnungspotential im Sinne der Schaffung von mehr Aufenthaltsqualität und Wohnumfeldverbesserung anzusetzen.



Anbauten und Stellplätze Pfarrgasse



Baracke Schäfergasse



Hinterhof Rossmarkt



versiegelte Hofflächen in der Hersfelder Straße



Steinborngasse privates Grün



kleiner Sitzplatz in der Untergasse



5.2.3 Stadtklima

Beim Blick auf das Luftbild wird deutlich, dass das Gebiet innerhalb der ehemaligen Stadtmauer geprägt ist von bebauter und versiegelter Fläche, nur ca. 10% der Fläche ist unversiegelt, bzw. grün. Auf dem gesamten Areal sind nur wenige Bäume auszumachen. Dieses Phänomen der steinernen Stadt teilt Alsfeld mit vielen anderen Städten, die auf mittelalterlichem Grundriss basieren (Witzenhausen, Eschwege, Regensburg, Fritzlar, Marburg). Durch die Klimaerwärmung muss immer häufiger mit länger anhaltenden Hitzeereignissen im Sommer gerechnet werden. Die Speicherwirkung der "steinernen Stadt" führt dazu, dass diese sich bei längeren Hitzeperioden stärker als die Umgebung aufheizt und in der Nacht deutlich langsamer oder gar nicht mehr abkühlt.

Entsiegelung und Begrünung

Um die Aufenthalts- und Wohnqualität in diesen Städten dauerhaft zu erhalten, sollte darauf hingewirkt werden, Innenhöfe und Plätze in Teilen zu entsiegeln und zu begrünen. Weitere Möglichkeiten bieten die

Begrünung von historisch nicht wertvollen Fassaden und von Nebengebäuden, Dachbegrünung sowie die Einbeziehung der abkühlenden Wirkung von Wasserflächen. Klimatische Defizite mit Verbesserungsoptionen bestehen im Bereich von nur spärlich oder nicht begrünten Parkplätzen und dem Parkdeck Schnepfenhain.

(Energetische) Sanierung und Denkmalpflege

Das Themenfeld der energetischen Sanierung unterliegt in der Altstadt gewissen Einschränkungen, da die überwiegend vorhandene Fachwerkbebauung nur zu einem gewissen Grad den aktuellen energetischen Anforderungen angepasst werden kann. Hierbei sind Denkmalaspekte (z.B. ist die Dämmung der Außenfassade untersagt), aber auch bauphysikalische Einschränkungen zu beachten. So kann durch unsachgemäße Innen-Dämmung der Taupunkt in die Wand verlagert werden und so zu Feuchteschäden führen. Nicht umsonst sind in der EneV (Energieeinsparverordnung) Ausnahmen für denkmalgeschützte Gebäude enthalten.



Luftbild mit Grenzlinie Untersuchungsgebiet



5.2.4 Blaue Infrastruktur

Zu einer Besonderheit Alsfelds gehörte bis ins 20. Jahrhundert die Durchleitung von Wasser durch die Gassen der Altstadt. Zur Wasserversorgung, zum Feuerschutz und zur Speisung des Stadtgrabens durften die Alsfelder mit landgräflicher Bewilligung seit dem Jahr 1350 den Liederbach ("die Lärrebach") durch die Stadt und ihre Gassen leiten. Dazu war der Bach an der Stelle des heutigen Bahnhofes aufgestaut worden und dann über den Ludwigsplatz in die Obergasse geleitet worden. Außerdem bestehen mindestens 7 öffentlich sichtbare Brunnen im Bereich der Altstadt, weitere noch existierende Brunnen sind in verschiedenen Gebäuden zu finden (z.B. Gaststätte "Kartoffelsack").

Einige dieser Brunnen leiden unter dem allgemeinen Platzmangel in der Altstadt und sind wie z.B. im Schnepfenhain von Mülleimern und Parkplätzen eingerahmt. Ihr Stellenwert als historische Zeugnisse ist so nicht erkennbar, sie scheinen mancherorts "im Wege" zu stehen und sind auch dementsprechend nicht als Teil der Stadtmöblierung inszeniert.



Brunnen am Kirchplatz

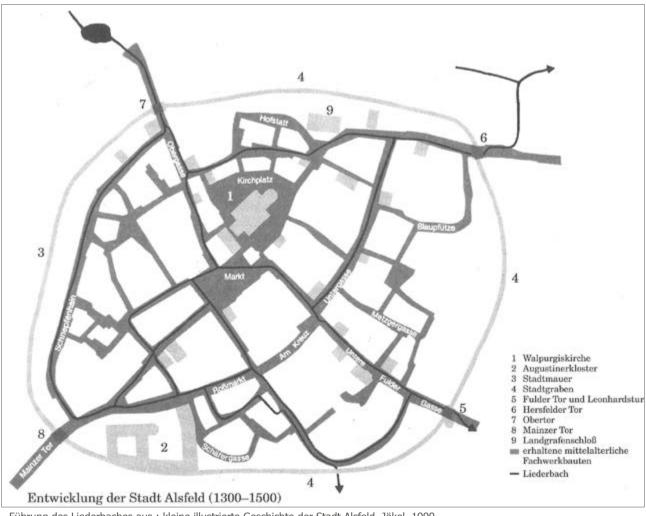


Gute Beispiele: Brunnenplatz am Grabbrunnen



Brunnen an der unteren Hersfelder Straße





Führung des Liederbaches aus : kleine illustrierte Geschichte der Stadt Alsfeld, Jäkel, 1999

5.2.5 Stadtplätze

Die mittelalterliche Stadtstruktur bietet viele kleine und große platzartige Erweiterungen, deren Qualitäten auch im neuzeitlichen öffentlichen Leben nutzbar sind. Gerade der Wechsel von engen Gassen und weiten Plätzen macht den Reiz der Stadt aus. Neben der Erhaltung der Bausubstanz der Fachwerkhäuser sollten diese Stadträume in den Fokus genommen werden. Dabei hat jeder Platz einen individuellen Charakter (Marktplatz, Kirchplatz, Roßmarkt, Mainzer Tor, Kaplaneigasse, Am Judenbad). Bisher werden diese individuellen Qualitäten insbesondere durch den ruhenden Verkehr beeinträchtigt. Ausserdem wurden die Themen Aufenthaltsqualität, Sitzmöglichkeiten, Oberflächengestaltung, Barrierefreiheit, Optik und Gestaltung der Möblierung stiefmütterlich behandelt und auch die Frage, wieviel PKW-Stellplätze welcher Platz "verträgt", müsste für jeden einzelnen Platz geklärt werden.

Marktplatz

Der Marktplatz stellt den zentralen öffentlichen Platz der Altstadt dar und wird von bedeutenden Einzelkulturdenkmälern, etwa dem Rathaus und dem Hochzeitshaus, eingerahmt. Das Tourist-Büro spricht vom Marktplatz als der "Guten Stube" von Alsfeld. Neben dem wöchentlich stattfindenden Markt bilden Läden und Geschäfte auf dem Marktplatz die Bedeutung des Standorts für den Einzelhandel ab. Mit der Obergasse und der Mainzer Gasse schließen wichtige Einkaufsstrassen als Fußgängerzone an den zentralen Platz an. Trotz seiner Bedeutung für die Altstadt bietet der Marktplatz kaum attraktive Aufenthalts- und Flaniermöglichkeiten. Die nördliche Vorzone des Platzes wird bis in die Vorbereiche der Geschäfte als Stellplatzfläche für Pkw genutzt. Darüber hinaus bereiten der nicht gut begehbare Oberflächenbelag sowie eine mangelnde barrierefreie Gestaltung Probleme bei der Nutzung des Platzes. Der Radtourismus wird über den Marktplatz geführt, es gibt aber kaum geeignete Fahrradabstellmöglichkeiten.





Sitzmöglichkeiten ohne Aufenthaltsqualität am Marktplatz

Kirchplatz

Der Kirchplatz ist ein eher ruhiger öffentlicher Freiraum, der vom Sakralbau der Walpurgiskirche bestimmt wird. Allerdings dominieren die parkenden Autos der Anwohner das Bild. Es gibt kaum Aufenthaltsqualitäten und praktisch keine Sitzmöglichkeiten. Die Randbebauung wird durch eine Reihe von Einzelkulturdenkmalen z.T. mit hohem Sanierungsbedarf gebildet. Auch dieser Bereich stellt eine ganz besondere städtebauliche Situation mit Entwicklungspotenzial im Freiraumbereich und beim Erhalt wertvoller Einzelkulturdenkmale dar.



nicht vorhandene Aufenthaltsqualität am Kirchplatz



Kirchplatz als Anliegerparkplatz



Einschränkung der Geschäfts-Vorzonen am Marktplatz

Roßmarkt

Der Roßmarkt ist u.a. geprägt durch Einzelobjekte mit Leerstand und hohem Sanierungsbedarf, die an prominenter Stelle stehen. Er ist im Zusammenhang mit dem Umfeld der Dreifaltigkeitskirche sowie mit der Freifläche und dem Innenhof des Augustinereremitenklosters zu sehen.

Obwohl hier ein städtischer Raum u.a. durch die Dreifaltigkeitskirche geschaffen wird, kann dieser nur eingeschränkt wirken, da der Roßmarkt und die stadtauswärtsführende Volkmarstraße von parkenden PKW dominiert sind.



Blick auf die Dreifaltigkeitskirche



Blick in die Volkmarstraße



Kaplaneigasse

Die Kaplaneigasse ist ein besonderer, idyllischer Ort, der jedoch eine hohe Anzahl leer stehender, untergenutzter und stark sanierungsbedürftiger Gebäude aufweist. Dennoch besitzt er Potenzial zur Entwicklung von Freiraumqualitäten. Negativ wirkt sich insbesondere die Dominanz der Mülltonnen im Straßenraum aus, die in vielen Bereichen die Gebäudevorzonen prägen.



Kaplaneigasse



Müllentsorgung in der Kaplaneigasse



Blick von der Blaupfütze auf den Spielplatz



Spielplatz am Judenbad

Am Judenbad

Ein kleiner stiller Bereich - ebenfalls mit Neuordnungsbedarf und Entwicklungsmöglichkeiten - tut sich zwischen dem Grabbrunnen und "An der Burg" hinter dem Gässchen "Am Judenbad" auf. Unter dem Rasen liegen die Grundmauern der Mikwe, eines Teiles der jüdischen Geschichte Alsfelds. Zusammen mit der Bebauung "Am Grabbrunnen" und dem "Burgberg" liegt hier der älteste Siedlungsbereich Alsfelds. Man findet aber nirgends Bezüge zur Historie dieses Ortes (Stadtgründung, jüdisches Leben, Wasser in der Stadt).

Neben einer nackten Garagenwand wurden eine Schaukel und eine Bank auf der Grünfläche montiert. Nach Norden wird der Platz von der Garage und Privatparkplätzen zerschnitten, nach Westen hin verjüngt dieser sich und mündet in der Gasse "Blaupfütze". Aus der Untergasse kommend, verliert sich die Gasse auf dem ungefassten Platz und offenbart dem Besucher eine wenig attraktive Hinteransicht der Altstadt.



idyllischer Teil der Blaupfütze Richtung Untergasse





Hinterhofatmosphäre an der Blaupfütze



Parken am Judenbad - angrenzend hoher Sanierungsbedarf

Am Grabbrunnen

Der Platz am Grabbrunnen ist ein stimmiger städtischer Platz und öffentlicher Freiraum. Private Begrünungsmaßnahmen ergänzen die erfolgten öffentlichen Gestaltungsmaßnahmen. Der Platz wird offensichtlich von den Anliegern als Nachbarschaftsplatz genutzt und ist beliebtes Fotomotiv bei Touristen. Er könnte für die Gestaltung anderer Stadtplätze eine Vorbildfunktion einnehmen.



Grabbrunnen



Aufenthaltsqualität am Grabbrunnen



5.2.6 Neuordnungsbereiche

Am unmittelbaren Rand der Altstadt liegen drei "Freiflächen", die aus freiraumplanerischer und stadtgestalterischer Sicht einer Umgestaltung bedürfen: Dies sind die Fläche an der Schellengasse (Tedi/ Rossmann-Parkplatz), der Garagenhof im Burgmauerweg und das Parkdeck Schnepfenhain. Da diese Flächen stadträumlich zur Altstadt gehören, deren Kleinteiligkeit aber aufbrechen und damit auch die Wirkung des Gesamtdenkmals stören, sollten hier unter Berücksichtigung städtebaulicher, klimatischer und gestalterischer Belange neue Bebauungs- und Begrünungskonzepte erarbeitet werden.

Tedi/Rossmann-Parkplatz

Am Rande der Alsfelder Altstadt wurde durch die Rahmenplanung der 70er Jahre das Fachwerkensemble durch Neubauten ergänzt, die unter anderem die Filiale "TEDi/Rossmann" beinhalten. Dem Einzelhandelsstandort ist ein großer Parkplatz vorgelagert, der sowohl eine Verbindung zur Hofstatt als auch zur Obergasse hat.

Defizite bei wichtigen Wegeverbindungen in die Altstadt

Diese Wegeverbindung dürfte allerdings nur den Ortskundigen bekannt sein, da sie insgesamt schlecht zu erkennen ist. Die Zugangs- und Durchgangssituationen sind wenig einladend, auch die Beschilderung (auch bzgl. der E-Ladestation) hat Defizite.

Das Gelände ist von seiner topografischen Lage geprägt. Der westlich gelegene Ludwigsplatz stellt den höchsten Punkt im Bereich des Untersuchungsbereiches dar, von hier aus führen sowohl die Obergasse, als auch die Schellengasse (B 62) talwärts. Diese topografische Situation wirkt sich so aus, dass Fußgänger, die von der Obergasse her den Durchgang zum Tedi nehmen, erst eine Treppenanlage überwinden müssen, um auf das Niveau des Parkplatzes zu kommen. Fußgänger, die den Durchgang der Hofstatt nutzen, befinden sich bereits auf Parkplatzniveau. Beide Durchgänge sind städtebaulich wenig attraktiv und werden ihrer Rolle als "Tore" in die Altstadt nicht gerecht.

Parkplatz mit Neuordnung- und Gestaltungsbedarf

Der Standort verdeutlicht auch die Parkplatzproblematik im Altstadtkern, da Parkplätze aufgrund der dichten Bebauungsstruktur nur in einem stark begrenzten Umfang vorhanden und zudem nicht gut in den Bestand integriert sind. Das gesamte Areal ist, mit nur punktueller Bepflanzung, großflächig versiegelt. Das rückwärtige eher gewerblich genutzte, private Hinterhofareal ergibt kein gutes Gesamtbild. Auch die Anlieferungssituation hat gestalterische und funktionale Mängel, ebenso wie die öffentliche Zufahrts- und Beschilderungssituation.

Blick auf die Altstadt zu wenig inszeniert

Außerdem wird der Blick auf die dahinterliegende Altstadt versperrt. Zu den städtebaulichen Defiziten des Tedi-Standortes kommen noch erkennbare Sanierungsbedarfe und Teilleerstände im angrenzenden Bereich der Hofstatt hinzu.

Ein Ansatz könnte der Rückbau des Bestandes und eine städtebauliche Neuordnung sein, um einen attraktiven Zugangsbereich zur Altstadt zu schaffen. Dabei sollten Freiraumqualitäten und eine verbesserte Wegeführung berücksichtigt werden Bei einer Neuordnung des Geländes kann die besondere topografische Lage als Chance für die Erschließung – beispielsweise beim Bau einer Tiefgarage - genutzt werden. Auch das Thema barrierefreie Erschließung wird zu berücksichtigen sein.





Überlagerungsplan aktueller Katasterplan (schwarz) mit dem Bestandsplan von 1967, Gonsior (rot)



Durchgang Hofstatt



Durchgang zur Hofstatt



Zugang Obergasse



Zugang von der Obergasse



Garagenhof Burgmauerweg

Der Garagenhof mit der Adresse Burgmauerweg 11 A liegt auf einem privaten Grundstück direkt gegenüber der 70er Jahre Wohnanlage An der Burg 1 und 3. der Bereich steht nicht unter Denkmalschutz. Der Garagenhof bietet mit seiner Größe von 1000 qm Platz für 16 Garagen, die nur zu einem Bruchteil genutzt scheinen. Das gesamte Areal ist versiegelt und stellt

einen städtebaulichen Missstand dar, der zusammen mit dem östlich davon gelegenen Parkplatzbereich des Hotels Hersfelder Straße 43 gesehen werden muss. In Anbetracht der Flächennot der angrenzenden Altstadt stellt dieses untergenutzte Gelände einen Potenzialbereich zur Entwicklung eines begrünten Parkplatzes/Parkdecks dar.



Garagenhof am Burgmauerweg



Rückseite der Garagen: Hotel Parkplatz



Rückseite der Garagen: Scheune



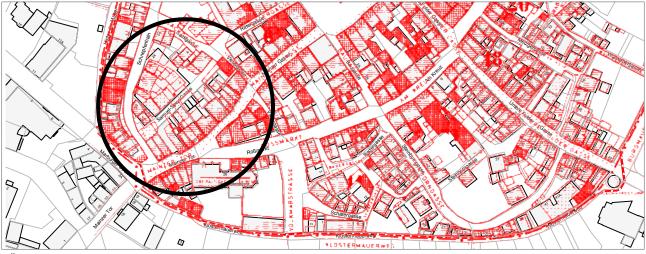
Rückseite der Garagenmauer



Parkdeck Schnepfenhain

Wie bereits beschrieben, stellt das Parkdeck Schnepfenhain an der Schnepfengasse eine der wichtigsten Erschließungsmaßnahmen der Rahmenplanung der 70er Jahre dar. Dafür wurde in einer Flächensanierung der Bestand der landwirtschaftlichen Gebäude abgeräumt und das zweigeschossige Parkdeck zusammen mit der neuen Samuel-Spier-Gasse als hinterer Erschließungsstraße errichtet. Eine Besonderheit ist, dass sich 20 Eigentümer das Eigentümerrecht am unteren Parkdeck teilen, das obere Parkdeck gehört der Stadt und wird auch von ihr bewirtschaftet. Das gesamte Parkhaus ist in die Jahre gekommen und stellt einen städtebaulichen Missstand dar, der auch im Zusammenhang mit den massiven Garagenanlagen in der Samuel-Spier-Gasse zu sehen ist. Es besteht akuter Sanierungsbedarf (Betonsanierung),

der u.a. in funktionalen und gestalterischen Defiziten beim Oberflächenbelag besteht. Dazu kommt, dass der unmaßstäbliche Bau mit 1200 gm Fläche modernen Ansprüchen an städtebauliche, klimatische und gestalterische Belange eines Gebäudes in der Altstadt nicht mehr genügt. Es sollten Neuordnungsund Entwicklungsansätze gemeinsam mit der Stadt, den privaten Eigentümern und der Denkmalpflege zur Verbesserung der Situation entwickelt und Maßnahmen zur Aufwertung des Parkhauses und der privaten Garagenanlagen umgesetzt werden (bauliche Maßnahmen, Farbkonzept, Begrünung, private Freiflächengestaltung). Eine Sanierung des Parkdecks ist in einem ersten Bauabschnitt für 2018 vorgesehen und soll durch ein noch zu entwickelndes Begrünungskonzept ergänzt werden.



Überlagerungsplan aktueller Katasterplan (schwarz) mit dem Bestandsplan von 1967, Gonsior (rot)



Oberes Parkdeck - öffentlich genutzt



Untergeschoss - private Nutzung





Pardeck



Oberflächenmaterial



Verschlossener Abgang



Blick in die Samuel-Spier-Gasse

5.3 Verkehr und Mobilität

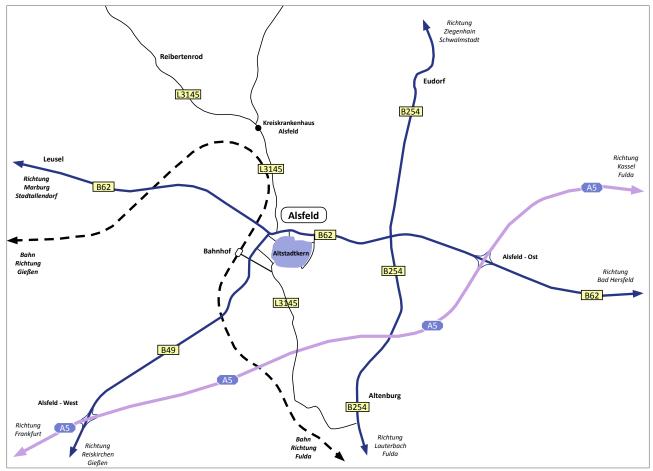
5.3.1 Übergeordnete Verkehre

Die B62 umschließt halbkreisförmig die Altstadt von Alsfeld und erschließt sie gleichzeitig über Hersfelder-, Landgraf-Hermann-, Luther- und Marburger Straße. Die Zuflüsse aus westlicher Richtung von Marburg und Stadtallendorf (B62), von Norden aus Richtung Schwalmstadt und von Süden aus Richtung Lauterbach (B254) führen auf diesen Straßenzug. Das Verkehrsaufkommen rund um die Altstadt in Schellengasse und Alicestraße ist dementsprechend hoch und die Aufenthaltsqualität in diesen Straßenzügen stark beeinträchtigt. Vor allem in den Abend- und Nachtstunden ist der LKW-Anteil aufgrund des Zuflusses aus Richtung Marburg auf der B62 hoch. Dadurch ist die nächtliche Lärmbelastung der Wohnbebauung am Rande der Altstadt erheblich. Außerdem stellen diese beiden Straßen eine Trennlinie zwischen der historischen Kernstadt und den nördlich hiervon gelegenen

Stadtbereichen dar. Der Ludwigsplatz, als wichtigste ampelgeregelte Kreuzung Alsfelds, wird täglich von 35.000 Fahrzeugen genutzt und ist mit Abbiegespuren in großen LKW-Schleppkurven "verkehrsgerecht" ausgebaut. In dieser Form stellt er am Eingang zur alten Stadt – an der Stelle des historischen Obertors – eine starke Zäsur dar.



LKW Verkehr am Ludwigsplatz



Verkehre in und um den Altstadtkern



5.3.2 Lärm- und Schadstoffbelastung

Die Stadt Alsfeld und ihre Stadtteile sind – gemessen an ihrer relativ geringen Größe – überdurchschnittlich stark vom Verkehr belastet. Laut Lärmaktionsplan Hessen sind vor allem die Kernstadt und die Stadtteile Altenburg und Eifa vom Umgebungslärm betroffen. Hierbei sind die Belastungskennziffern an den innerstädtischen Durchgangsstraßen sogar deutlich höher als die Belastung der Wohnbebauung an der A5.

Entlang der B49 ist die Lärmbelastung höher, da die Anzahl der belasteten Haushalte größer ist, als an der B62. Auf der B62 wiederum ist der LKW-Anteil durch den Zufluss aus Richtung Marburg besonders in den Abend- und Nachtstunden für die hohen Lärmkennziffern in der Alsfelder Innenstadt verantwortlich. Im Nachgang zur Lärmaktionsplanung der 2.Stufe wird hier über geeignete Lärmminderungsmaßnahmen diskutiert werden müssen.

Generalverkehrsplan - geplante Maßnahmen

Nachdem der Lärmaktionsplan des Landes Hessen den Kommunen neue Instrumente zur Lärm-Reduzierung an die Hand gegeben hat, wurde im September 2016 innerhalb der regierungsbildenden Fraktionen CDU und UWA erstmalig über die Einführung einer nächtlichen Geschwindigkeitsbeschränkung beraten. Außerdem sollen laut eines Zeitungsartikels im Haushalt 2018 Mittel für die Erstellung eines Generalverkehrsplanes eingestellt werden.

5.3.3 Wieviele Verkehr verträgt die Altstadt

In seiner Funktion als Mittelzentrum zieht Alsfeld und vor allem seine Altstadt selbst, unterschiedliche Zielverkehre aus dem Umland an. Menschen aus den Stadtteilen kommen in die Stadt, um die Geschäfte und Läden in den Altstadtstraßen zu nutzen und um die öffentlichen Einrichtungen wie Kreisamt, Rathaus, Bürgerbüro und Stadtbibliothek zu besuchen. Für diese Zielverkehre stehen momentan rund 400 teils kostenpflichtige, teils kostenfreie Abstell-Möglichkeiten zur Verfügung (siehe hierzu die detaillierte Auflistung in Abschnitt 5.3.7). Die Bereitstellung dieser Stellplätze in der Altstadt führt, auch wegen der vielen Einbahnstraßen, zu massivem Park-Suchverkehr innerhalb der Altstadt.

Rahmenplanung von 1967

Bei der vorbereitenden Untersuchung zu der Rahmenplanung wurde 1967 eine Verkehrszählung durchgeführt, die ergab, dass ein erheblicher Teil der Verkehre von und in das südliche Umland in die engen Gassen der Altstadt abzweigte. Der Altstadtkern war seinerzeit in allen Richtungen durch den KFZ-Verkehr befahrbar und wurde laut Gonsior "gern als Durchgangsweg genutzt" (Quelle: Georg Gonsior, Die Sanierung des historischen Altstadtkernes von Alsfeld, Dissertation, 1971).

Parkplätze 1967

In 1966 standen in der Altstadt 110 öffentliche Parkplätze und 5 Parkplätze für Omnibusse (!) zur Verfügung. Es wurden 718 Haushalte mit 1.972 Einwohnern gezählt, auf die 242 PKW angemeldet waren – in der Altstadt war damals ein Drittel der Haushalte im Besitz eines Kraftfahrzeuges. Umgerechnet kamen demnach in der Altstadt 123 PKW auf 1000 EW, heute geht das Umwelt-Bundesamt von 548 PKW pro 1000 EW aus (https://www.umweltbundesamt.de/daten/private-haushalte-konsum/mobilitaet-privaterhaushalte#textpart-2).

In den 60er Jahren war die gesamte Altstadt für den Autoverkehr frei. Auf dem folgenden Plan ist die Verkehrsführung des Jahres 1967 zu sehen. Der Autoverkehr floss durch sämtliche Altstadtgassen, in vielen Straßen war sogar Zweirichtungsverkehr möglich, nur Enggasse und Pfarrgasse waren vom PKW-Verkehr ausgenommen.

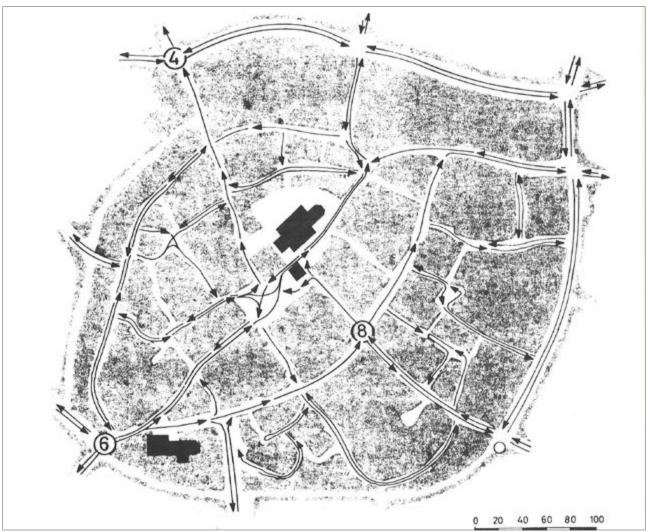


Fußgängerzone wird ausgewiesen

Gonsior bezeichnete die damalige Situation wegen des fließenden Verkehrs und der Stellplatzsituation als "für den Fußgänger unwirtlich" und schlussfolgerte, dass die Verkehrsfrage als vorrangig zu behandeln sei. Als Konsequenz aus den gewonnenen Erkenntnissen wurden in der Folge Obergasse und Mainzer Gasse zur Fußgängerzone umgewidmet. Trotzdem scheint die Stadt heute wieder vor densel-

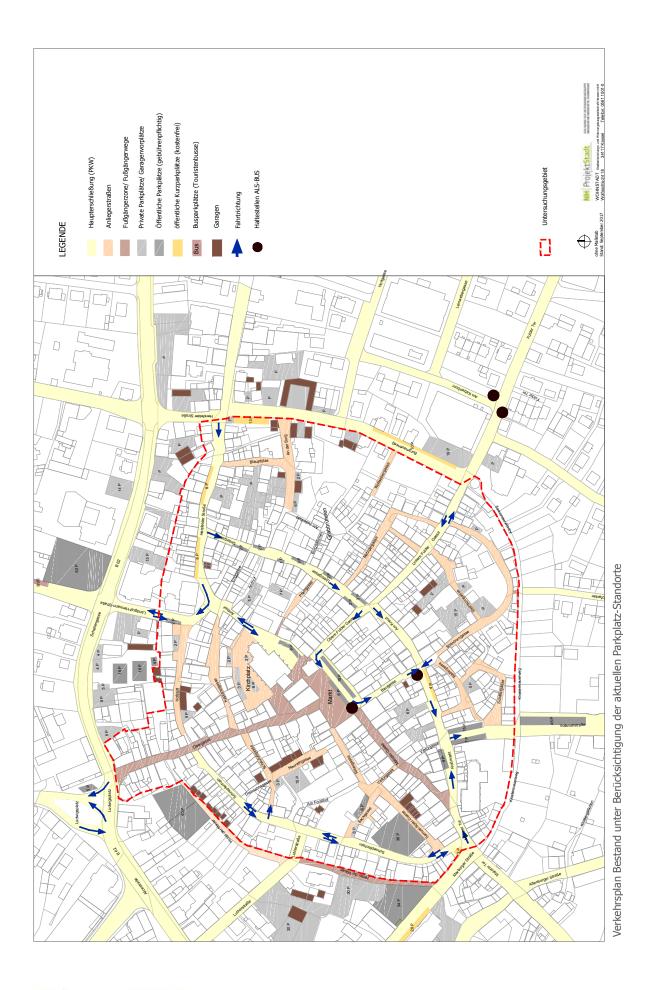
ben Problemen wie in den 70er Jahren zu stehen,

dass nämlich das Strassennetz der Altstadt den relativ starken Verkehrsströmen nicht gewachsen ist. 1971 schrieb Gonsior in seiner Dissertation: "Eine vollkommene Lösung erscheint aus Rücksichtnahme gegenüber der mittelalterlichen Stadtstruktur nahezu ausgeschlossen". Ein Satz, der auch heute seine Gültigkeit nicht verloren hat und der die Politik und die Bürger dazu aufruft, um Lösungen zu ringen, die das Erscheinungsbild der Altstadt in den Mittelpunkt stellen.



Situation 1967, KFZ-Verkehr im Altstadtkern







5.3.4 Übergeordneter öffentlicher Nahverkehr

Bahn

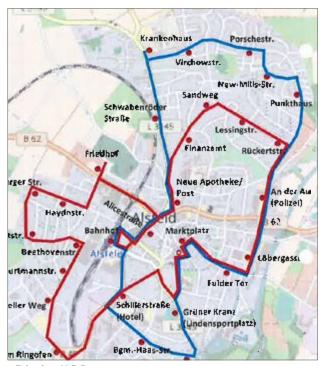
Westlich der Altstadt befindet sich der Bahnhof der Stadt, der ausschließlich von Regionalbahnen angefahren wird. Die RB 45 fährt stündlich bzw. im Schülerverkehr halbstündlich die Städte Wetzlar (45 min Fahrtzeit), Gießen (1 Std), Fulda (45 min) und Limburg (2 ¼ Std) an und ist Teil des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV). Über Gießen und Fulda besteht Anschluss an IC und ICE-Züge Richtung Marburg, Kassel und Frankfurt - eine Fahrt nach Frankfurt dauert sowohl über Gießen als auch über Fulda von Alsfeld aus 2 Stunden.

Flixbus

Laut Homepage der Stadtverwaltung halten - bedingt durch die günstige Lage an der Autobahn - überregionale Fernbusse am Alsfelder Bahnhof und ergänzen dadurch das Fernreiseangebot der Stadt (flixbus fährt in 1:20h 1 bis 2mal täglich bis Frankfurt Hbf).

Öffentliche Busse in Alsfeld

Zwischen Alsfeld und seinen 16 Stadtteilen wird die Erschließung durch 8 überörtliche Buslinien der Verkehrsgesellschaft Oberhessen mbH (vgo) übernommen. Der Betrieb der Stadtbuslinie VB-10, die die Kernstadt angesteuert hatte, wurde hingegen im Jahr 2016 wegen des Defizitbetriebes durch die vgo eingestellt.



Fahrplan ALS-Bus

Modellprojekt ALS-Bus

Diese Linie wird seit dem 16.12.2016 unter dem Namen ALS mit einem Kleinbus als städtische Dienstleistung betrieben. Innerhalb einer Stunde findet ein zweifacher Umlauf statt, bei dem die jeweils zentralen Punkte Bahnhof, Marktplatz sowie weitere Kernstadtbereiche angefahren werden. Die Fahrtroute des ALS ist als Ein-Richtungsfahrt ausgerichtet, da die Einbahnstraßen in der Kernstadt wenig Spielraum lassen, daher bedient der Bus im Stundenrhythmus zwei verschiedene Routen (im Plan als rote und blaue Linie dargestellt). Die eine führt weiter nach Norden bis zum städtischen Krankenhaus, die andere bedient den Westen der Kernstadt mit dem Friedhof.

Andienungslücken

Im Fahrplan besteht während der Mittagszeit an Werktagen zwischen 12 und 14 Uhr eine Andienungslücke und die Wochenendandienung endet am Samstag um 14 Uhr mit Geschäftsschluss. Die vgo hat den Fahrplan des Stadtbusses ALS ausgearbeitet und mit dem Zugfahrplan abgestimmt. Eine subventionierte Fahrt kostet 1€, dieser niedrige Preis soll als Aguisitionsmaßnahme die Bevölkerung zur Nutzung stimulieren. Zwischen 2016 und November 2018 wird der Bus mit einem jährlichen städtischen Zuschuss von 110.000 € vorerst als Modellprojekt betrieben. Bisher werden die Erwartungen der Stadtverwaltung erfüllt, monatlich nutzen zwischen 1200 und 1400 Bürger den "ALS". Die Hauptnutzer sind weiblich und zwischen 60 und 90 Jahre alt, viele schwerbehinderte, aber auch immer mehr jüngere Menschen nutzen das Angebot.



ALS-Bus



5.3.5 Nahmobilität

Fußverkehr - Stadt der kurzen Wege

Die kompakte mittelalterliche Stadtstruktur der Altstadt von Alsfeld bietet bereits beste Voraussetzungen für eine "Stadt der kurzen Wege". Der Durchmesser des Stadtkernes beträgt 500 m, ist also zu Fuß in 5 min durchquerbar. Auch sind unzählige Gassen durch minimale Querschnitte stellenweise tatsächlich nur fußläufig nutzbar (Enggasse, Vietorgasse, Am Judenbad). Außerdem sind bereits viele Bereiche nur den Anwohnern vorbehalten, wie die Blaupfütze, Badergasse, Kaplaneigasse u.a.) Diese Qualität gilt es zu erhalten und hervorzuheben, damit nicht nur die Touristen, sondern auch die Bewohner die unverwechselbare historische Struktur ihrer Stadt genießen können.

Straßenräume

Durch die allgemeine gesellschaftliche Ausrichtung auf die Erfordernisse des Autoverkehrs sind diese Qualitäten in den vergangenen Jahren ins Hintertreffen geraten. Der spannungsreiche Wechsel von engen Gassen und weiten Plätzen ist durch parkende PKW nicht erlebbar, es gibt kaum Bänke zum Verweilen, da jeder freie Platz in einen Parkplatz verwandelt wurde. Teilweise führt das wilde Parken dazu, dass Menschen, die auf den Rollator angewiesen sind, nicht ihr Haus verlassen können, weil die Haustüre zugeparkt wurde (wie in der Untergasse beobachtet).

Mensch als Massstab

Die Altstadt von Alsfeld wurde nicht für den PKW-Verkehr konzipiert, sondern ist historisch in der Dimensionierung ihrer Gassen, Straßen und Plätze auf eine fussläufige Erschließung - allenfalls auf Fuhrwerke und Pferdewagen - ausgerichtet. Dieser ihr eigenen Stadtstruktur entsprechend, sollte die Altstadt mit einem anderen Maßstab behandelt werden und aus der Sicht des Fußgängers betrachtet und geplant werden. Nur so wird Alsfeld dem hohen denkmalpflegerischen Anspruch gerecht, der sich nicht nur auf die Erhaltung einzelner Fachwerkhäuser beziehen darf, sondern der auch die Erhaltung der einzigartigen Stadtstruktur und mittelalterlichen Massstäblichkeit umfasst.



Hindernis für Kinderwagen und Rollstuhlfahrer



steile Baugasse



Barrierefreiheit - Design für Alle

Zusätzlich zu dieser Rückbesinnung auf den kleinteiligen Maßstab der Stadtstruktur wird es notwendig sein, im engen Rahmen, den eine mittelalterliche Struktur setzt, für mehr Barrierefreiheit zu sorgen. Der Begriff der Barrierefreiheit bezieht sich auf die Zugänglichkeit von Infrastrukturen, von Angeboten und Dienstleistungen für Menschen mit körperlichen, sensorischen oder mentalen Behinderungen. Dies gilt also gleichermaßen für Menschen mit dauerhaften körperlichen und anderen Behinderungen, als auch für Menschen, die aufgrund ihres Alters in ihrer Wahrnehmungs- und Bewegungsfähigkeit eingeschränkt sind. Ebenso fallen Menschen mit temporären Mobilitätseinschränkungen darunter, wie Menschen die mit Kleinkindern, Kinderwagen oder Gepäck unterwegs sind, oder Menschen, die aufgrund einer Verletzung zeitweilig eingeschränkt sind. Zugänglichkeit macht Städte attraktiv für Bewohner, Touristen und Firmen gleichermaßen, deshalb ist eine Anwendung der Prinzipien des "Designs für Alle" allgemein erstrebenswert. Eine barrierefreie Umwelt ist für 10% der Bevölkerung unentbehrlich (Behinderte), für 40% ist sie notwendig (temporär und altersbedingt Eingeschränkte) und für 100% der Bevölkerung ist sie komfortabel und bedeutet einen Zugewinn an Lebensqualität.



Am Roßmarkt: hier passt kein Rollator vorbei

Oberflächengestaltung und Denkmalschutz

In Alsfeld bezieht sich dieser Begriff zum Ersten auf die Oberflächenbeschaffenheit, vor allem in der Fußgängerzone und hier besonders auf dem Marktplatz. Hier bildet das grobe Basaltpflaster große Fugen, ist durch Ausbesserungsmaßnahmen unregelmäßig und buckelig geworden und durch jahrzehntelangen Gebrauch rutschig geworden. Zum Zweiten wirkt sich die topografische Lage teilweise negativ auf die Mobilität von Menschen aus, die auf Rollator und Rollstuhl angewiesen sind. So wurde bei dem Stadtspaziergang darauf hingewiesen, dass viele Fußgängerbereiche - beispielsweise um den Marktplatz herum - ein starkes Gefälle aufweisen und dadurch für diese Personengruppen nur eingeschränkt nutzbar sind. Außerdem sind einige Straßen so steil, dass der Vorschlag formuliert wurde, dass an den Seiten ein Handlauf installiert werden sollte (Baugasse, Obere Fulder Gasse, Pfarrgasse). Durch das vergleichsweise starke Verkehrsaufkommen in der Altstadt bekommt zum Dritten der Aspekt der Sicherheit für Fußgänger eine hohe Relevanz: Oft kann die notwendige Breite für störungsfreies Befahren mit Rollator oder Rollstuhl (Din 18040.1) nicht eingehalten werden. Wenn dann keine klaren Abgrenzungen zugunsten der Fußgänger bestehen, sind am Ende die schwächsten Verkehrsteilnehmer die Leidtragenden.



Schnepfenhain Begegnungsverkehr auf dem Fußweg



Übergeordnetes Radwegenetz

Alsfeld ist in ein Netz von überörtlichen Radrouten eingebunden, die allesamt durch den historischen Stadtkern, respektive über den Marktplatz geführt werden. Es sind dies die Hessischen Radfernwege R2, R4 und R11. Zusätzlich gibt es einige lokale Radrouten, die streckenweise mit den Radfernwegen identisch sind, wie die Antriftseetour, die Burgentour, die Eifatour, die Waldhessenroute, der Schwalm-Radweg und die MTB Marathon-Tour. In den letzten Jahren wurde die Ausschilderung der überregionalen Radwege und die Planung von Radtouren im Internet mit Hilfe des "Radroutenplaners Hessen" kontinuierlich verbessert.

Radtourismus und -infrastruktur

Außerdem wurde durch Zusatztafeln zu den Sehenswürdigkeiten am Weg die Attraktivität für das Freizeitradfahren deutlich erhöht. Weitere Impulse zur Verbesserung der Radwege in der Region und einer besseren Vermarktung des Angebots verspricht sich die Stadt von der neu gegründeten Touristischen Arbeitsgemeinschaft (TAG) "Rund um Alsfeld" mit den Nachbarkommunen. Trotzdem besteht im Bereich der Fahrradinfrastruktur innerhalb der Altstadt noch Nachholbedarf. Da die Ausstattung der Radtouristen immer hochwertiger und teurer wird, besteht das Bedürfnis, diese sicher zu verwahren.

fehlende Radinfrastruktur

Es fehlen abschließbare trockene Unterbringungsmöglichkeiten, in denen auch das Gepäck sicher verwahrt werden kann, dies könnte dem Ort zu einem Standortvorteil verhelfen. Auch die Außenwirkung und Werbung für Radtouristen sind nicht optimiert, so ist beispielsweise nur auf den Karten von "openstreetmap" ein Hinweis auf die Pedelec-Aufladestation vor dem Bürgerbüro am Marktplatz zu finden, nicht aber auf der städtischen Homepage.

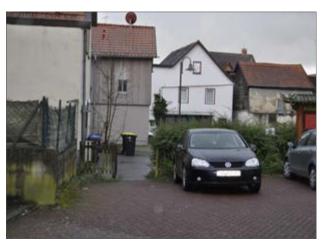
Alltagsverkehr mit dem Rad

Für den Fahrrad-Alltagsverkehr kann die Einordnung durch den ADFC Fahrradklimatest 2016 (Allgemeiner Deutscher Fahrradclub) herangezogen werden. Für die Erhebung und Bewertung der Fahrradinfrastruktur wird hierfür gezielt ein möglichst breiter Kreis an Gelegenheits- und Vielradfahrern befragt. Hessenweit landete die Stadt Alsfeld auf dem viertletzten Platz (46 von 49) und bundesweit auf Platz 318 von 364. Besondere Kritik galt hierbei den Themen Abstellanlagen und Beschilderung, der Beachtung von Radfahrerinteressen bei der Kreuzung Ludwigsplatz/

Alicestraße und allgemein im Zusammenhang mit Baustellen. Schwierig gestaltet sich für Radfahrer die Überquerung der Bundesstraße 62. Obschon fast jede Kreuzung ampelgeregelt ist, fehlen dort jeweils gesonderte Fahrradaufstellmöglichkeiten und Radwegefurten.

Einbahnstraßen und Netzlücken

Da die Altstadt zu einem großen Teil aus Einbahnstraßen besteht, stehen für Radfahrer nur eingeschränkte Alltagsrouten zur Verfügung. Vor allem der Ludwigsplatz und der Eingang in die Obergasse stellen eine Netzlücke in der Nord-Süd-Querung der Altstadt dar. Besonders problematische Kreuzungsbereiche befinden sich am nördlichen Eingang zur Stadt, am Ludwigsplatz und am westlichen Eingang Marburger Straße / Mainzer Tor. Auch sind die Einzelhandelseinrichtungen, die sich in einem Radius von 500m vom Marktplatz aus gesehen befinden, für Fahrradfahrer suboptimal angebunden.



Schleichweg zum Fuß- und Radweg "Hinter der Mauer"



Inoffizieller Durchgang



Abstellanlagen

Zurzeit stehen in der Altstadt ca. 15 öffentliche Radabstellplätze zur Verfügung – diese sind auf dem Marktplatz und vor dem Bürgerbüro zu finden, ebenso in der Oberen Fulder Gasse und am Mainzer Tor. An den Eingängen zur Altstadt und in den Geschäftszonen sind eindeutig zu wenig Radabstellplätze für Alltagsradler vorhanden.

Fußgängerzone und Radfahren?

Ein weiteres Problem, aus der Sicht von Radfahrern, stellt die Fußgängerzone dar. Da stellenweise in Obergasse und Mainzer Gasse die Durchgänge wegen der Bewirtungsbetriebe sehr schmal sind, ist eine Befahrung der Zone mit dem Rad verboten und tatsächlich auch problematisch. Es sind keine Querungsmöglichkeiten vorgesehen. Das heißt, dass Radfahrer, die die Fußgängerzone z.B. auf Höhe von Hofstatt/Schnepfenhain und Vietorgasse überqueren wollen, vom Rad absteigen müssen. Um die Obergasse zu umgehen, nutzen manche Radfahrer inoffizielle Schleichwege über den Parkplatz Mauergasse.

Generalverkehrsplan

Auf den Alltagsverkehr der Alsfelder Radfahrer wird in Zukunft ein stärkerer Fokus gelegt werden müssen. Ein Alltags-Radwegeplan sollte Bestandteil eines künftigen Generalverkehrsplanes sein. Hierfür sollte auch die ringförmige Erschließung entlang des Mauerringes einbezogen und der bestehende Weg für Fuß/Rad-Begegnungsverkehr ausgebaut werden. Auch die Anschlüsse an aus der Altstadt wegführende Straßen sollte gewährleistet werden (Schwabenröder Straße, Lutherstraße, Marburger Straße, Fulder Tor).

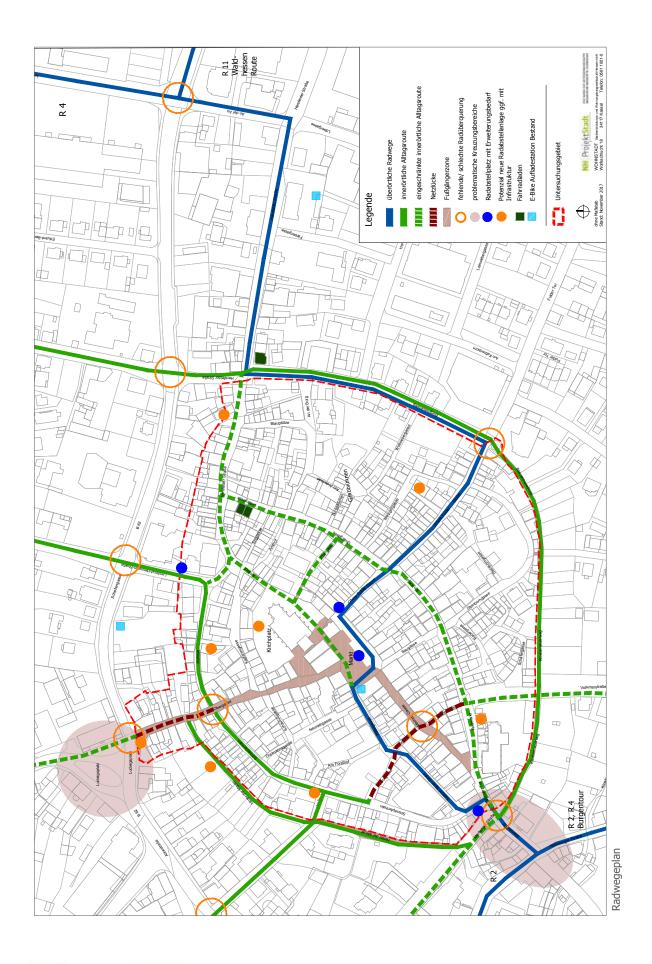
Verbesserung der Rad-Infrastruktur

Zur Verbesserung der Rad-Infrastruktur wäre auch eine öffentliche Fahrradgarage in einem leerstehenden Fachwerkhaus oder Nebengebäude denkbar. Dafür wären z.B. Gebäude, wie die alte Schmiede Hersfelder Straße 32 oder die Nebengebäude vom Gebäude Hofstatt 7 an der Kaplaneigasse oder die leerstehende Scheune an der Metzgergasse geeignet. Weitere Infrastrukturmaßnahmen für Radfahrer sind vorstellbar, wie z.B. sogenannte Mobilitätsstationen, die analog zu Tankstellen für PKW-Fahrer, Flickzeugautomat und Druckluft-Pumpvorrichtung für Radfahrer vorhalten. Eine Kooperation mit den vorhandenen Zweiradläden wäre denkbar und wünschenswert. Auch ein Bett & Bike Angebot gibt es bisher nicht.

5.3.6 E-Mobilität, Car-Sharing

Die Stadt kann beim Thema moderne Mobilität auf den vorhandenen guten Ansätzen aufbauen und diese weiterentwickeln. So ist Alsfeld die einzige Stadt im Umkreis von 70km (bis Bad Nauheim), die ein Car-Sharing-Angebot vorzuweisen hat (Volkmarstraße stadtmobil.de"). Außerdem ist an einem zentralem Ort an der Außenfassade des Bürgerbüros eine Aufladestation für Pedelecs installiert. Sowohl in der Schellengasse 13 (Parkplatz Rossmann/ Tedi) als auch beim Kreishaus in der Hersfelder Straße 57 steht je eine E-Aufladestation für Bike und Auto (ovag Energie) zur Verfügung. Am unmittelbaren Rand zur Altstadt zwischen Marburger Straße und "Am Lieden" betreibt die VR-Bank Hessenland eG ein eigenes Solar-Carport mit Direkt-Ladestation für zwei Fahrzeuge. Diese sind allerdings schlecht zugänglich und auch nicht öffentlichkeitswirksam platziert.







5.3.7 Stellplatzsituation

Anwohner - Bürger - Touristen

In der Alsfelder Innenstadt teilen sich momentan 4 verschiedene Nutzergruppen ein begrenztes Stellplatzangebot. Bei den Nutzern handelt es sich neben den Anwohnern und den in der Altstadt Beschäftigten, um die Bürger aus den Ortsteilen, die Einkäufe bzw. Behördengänge zu erledigen haben und um auswärtige Touristen. Einerseits ist es, besonders auch für die vielen Einzelhändler, wichtig, den Pkw Verkehr an die Altstadt heran zu führen, andererseits stellen der daraus entstehende Park-Suchverkehr und die parkenden Fahrzeuge eine Einschränkung der öffentlichen Freiräume dar. Gleichzeitig kann in der kleinteiligen mittelalterlichen Stadtstruktur niemals ein ausreichendes Platzangebot für die PKW geschaffen werden, ohne die Struktur, die eigentlich erhalten werden sollte, zu zerstören, wie das Beispiel des Parkdeckbaus (Schnepfenhain) zeigt.

Parkplätze mit Mängeln

Darüber hinaus weisen viele der bestehenden Parkplätze funktionale und gestalterische Mängel oder auch Sanierungsbedarf auf. Auch sind die aktuellen Parkplätze für die Touristenbusse (Stadthalle und Landgraf Herrmann Straße) entweder zu weit von der Altstadt entfernt, oder aber nicht mit der notwendigen Infrastruktur ausgestattet (Toiletten etc.). Für Übernachtungsgäste fehlen des Weiteren Dauerparkplätze in der Altstadt. Nur ein gutes Parkplatzangebot außerhalb der historischen Altstadt, das mit sinnvollen Fusswegen eine Verknüpfung in die Altstadt herstellt,

wird dem derzeitigen Parkraummangel entgegen wirken können. Dazu gehört zwingend ein verständliches und eindeutiges Leit- und Informationssystem, das alle Medien bedient, die auch von den modernen Autofahrern genutzt werden (städtische homepage, Beschilderung, Navigationssysteme).

Gebührenordnung und Zonierung

Im Bereich der Alsfelder Altstadt stehen 325 kostenpflichtige öffentliche Stellplätze und 66 kostenfreie öffentliche Stellplätze zur Verfügung. Die von den Autofahrern zu zahlenden Gebühren sind sehr moderat, so ist auf den meisten Stellplätzen die erste halbe Stunde gebührenfrei, so dass eine Stunde 50 Cent kostet. Zum Vergleich: in der Kasseler Innenstadt kostet die erste halbe Stunde 1,-€, 1 Stunde 2,-€ und 2 Stunden 4,-€. Darüber hinaus ist das Parken in der Altstadt von Samstag 13:00 Uhr bis Montag 09:00 Uhr und wochentags zwischen 18:00 Uhr und 09:00 Uhr gebührenfrei. Der Zusammenschluss der Innenstadtkaufleute wirbt unter "erlebnis.alsfeld.de" außerdem dafür, dass sich Kunden Ihre Parkgebühren in den Innenstadtgeschäften auf ihren Einkauf anrechnen lassen können. Das derzeitige Parksystem animiert die Bürger eher dazu, mit dem PKW in die Altstadt hereinzukommen, anstatt die Besucher außerhalb des Altstadtringes abzufangen und damit innerörtlichen Park-Suchverkehr zu vermeiden. Die Gebührenordnung teilt den Untersuchungsbereich in 3 Zonen ein. Dabei stellt das Gebiet der gesamten Altstadt die Zone I dar, der Parkplatz Schellengasse (kath. Kirche) bildet die Zone II und der Wohnmobilplatz in der Kolpingstraße die Zone III.

Zone I	(Altstadt)	
die ersten 30 Minuten	kostenfrei	mit Parkscheibe
danach bis 30 Minuten	0,30 €	
bis 60 Minuten	0,50 €	
bis 90 Minuten	0,80 €	
bis 120 Minuten	1,00 €	
Zone II	(Schellengasse)	
pro 60 Minuten	0,50 €	
Zone III	(Wohnmobilplatz)	
pro Tag (24 Stunden)	5,00 €	



Mögliche Regelungen der Stellplatzsatzung

Laut HBO können die Gemeinden durch Satzung regeln, dass bei Errichtung, Änderung oder Nutzungsänderung baulicher Anlagen, bei denen ein Zu- oder Abgangsverkehr mittels Kraftfahrzeug oder Fahrrad zu erwarten ist, Stellplätze oder Garagen und Abstellplätze für Fahrräder hergestellt werden müssen. Sie können auch bestimmen, dass an Stelle der Stellplätze oder Garagen ein Geldbetrag an die Gemeinde zu zahlen ist, wenn die Herstellung notwendiger Stellplätze oder Garagen nicht möglich oder aus städtebaulichen Gründen untersagt wurde. Der dort eingenommene Geldbetrag ist für die Herstellung zusätzlicher oder für die Unterhaltung bestehender Parkeinrichtungen bzw. für investive Maßnahmen des ÖPNV und/oder des Fahrradverkehrs zu verwenden. Für die Stadt Alsfeld existiert eine derartige Stellplatz- und Ablösesatzung seit 1995 (zuletzt geändert mit Beschluss vom 12.12.2001).

Ablöse von Stellplätzen

Die Regelung der Ablösebeträge in §5 unterscheidet in 4 Zonen, nämlich in die Kernstadt Alsfeld, den Stadtteil Altenburg und die übrigen Stadtteile. Allerdings wird die Altstadt nicht gesondert behandelt, obwohl sie sich wesentlich in Art und Maß ihrer baulichen Nutzung und der überbauten Grundstücksfläche von der übrigen Kernstadt unterscheidet. Dabei hätte die Gemeinde die Möglichkeit hier eine Unterscheidung vorzunehmen. Die Hessische Bauordnung (§44 (1) Abs.5) erlaubt den Gemeinden die Einschränkung oder Untersagung der Herstellung von notwendigen oder nicht notwendigen Garagen oder Stellplätzen, soweit Gründe des Verkehrs oder städtebauliche Gründe dies erfordern. Städtebauliche Gründe liegen - laut Erlass zur HBO 2002 (Hess. Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung) dann vor, wenn beispielsweise städtebauliche Missstände beseitigt werden sollen. Hier kommen u.a. die Gestaltung des Ortsbildes und die Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege in Betracht (siehe §1, Abs.5, Satz2, BauGB). Auch von der Möglichkeit, eine Herstellungspflicht für Abstellplätze für Fahrräder zu regeln, macht die bestehende Stellplatzsatzung keinen Gebrauch.

Exkurs: Beispiel Stadt Langen

In der Stadt Langen / Landkreis Offenbach mit 37.000 Einwohnern wird derzeit eine neue Stellplatzsatzung vorbereitet, mit dem Ziel, dass vor allem im Gebiet der dichter bebauten Innenstadt weniger Stellplätze als in der übrigen Stadt nachgewiesen werden müssen. Da in der Regel in dicht bebauten Gebieten keine zusätzlichen Parkplätze geschaffen werden können, waren bisher Nutzungsänderungen nur unter Ablösung von Stellplätzen möglich. Dies führt u.U. wegen der hohen Ablösesummen (mehrere 10.000 €) zum Scheitern eines Vorhabens, kann also letztendlich den Leerstand in der Innenstadt befördern.

Förderung einer nachhaltigen Mobilität

Als weiteres Ziel der Novellierung der Satzung in Langen soll der Trend zu einer nachhaltigen Mobilität – ganz im Sinne eines beschlossenen Klimaschutzkonzeptes - ausgebaut und unterstützt werden: Unternehmen, die beispielsweise durch ein Mobilitätskonzept (Jobtickets, Fahrradangebot, Carsharing-Angebot) einen geringeren Stellplatz-Bedarf nachweisen, sollen teilweise von der Stellplatzpflicht befreit werden. Außerdem soll die Elektromobilität gefördert werden, indem in der neuen Satzung bei Bauvorhaben, Stromanschlüsse zum Laden von E-Autos und –Fahrrädern vorgeschrieben sind.

Im Sinne des Klima-Aktionsplanes sollte auch in Alsfeld über eine Änderung und Ausdifferenzierung der Stellplatzsatzung für die Altstadt nachgedacht werden.



Anwohner-Parkvignette

Verschiedene Straßen und Gassen der historischen Altstadt sind für den allgemeinen Verkehr gesperrt und nur für Anwohner und Anlieferverkehr zugelassen. Außerdem wurden in der Vergangenheit in vielen Hinter- und Innenhöfen Garagen für die Anwohner gebaut und Freiflächen versiegelt und zu Stellplätzen umgewandelt. Anwohner können im Bürgerbüro gegen eine Jahresgebühr von 15,-€ eine Anwohnervignette erwerben, die im Auto sichtbar angebracht sein sollte. Für das Anwohnerparken gibt es außer in der Sackgasse wenig abmarkierte Stellplätze. So entsteht mancherorts der Eindruck wilden Parkens, wie beispielsweise am oberen Kirchplatz, An der Burg und in der Hofstatt.

gasse/kath. Kirche und Volkmarstraße). Auch hier ist wichtig zu erwähnen, dass allein im laufenden Jahr 110 Parkausweise für Gewerbetreibende vergeben wurden, das heißt, dass bereits 1/3 der vorhandenen Sammelstellplätze (siehe S. 85) allein von Gewerbetreibenden und ihren Angestellten in Anspruch genommen werden. Trotz der Bemühungen der Stadt, ihren Bürgern und Besuchern ausreichend Abstellflächen für ihre Fahrzeuge zur Verfügung zu stellen, bleibt das grundlegende Problem bestehen, nämlich dass innerhalb der ausgewiesenen Untersuchungsgebietsgrenzen zu wenig freie Flächen vorhanden sind, um alle Fahrzeugbesitzer zufrieden zu stellen.



Badergasse

321 Vignette - 119 Parkplätze

Tatsächlich standen laut Auskunft der Ortspolizeibehörde für 2017 nur 119 offizielle Anwohnerparkplätze 321 ausgegebenen Anwohnervignetten gegenüber. Das bedeutet, dass generell nur 37% der Vignettenbesitzer die Chance auf einen Parkplatz haben, während 63% ihre Fahrzeuge an ungünstigen Orten abstellen müssen und dadurch Aufenthaltsbereiche zustellen. Konflikte sind so vorprogrammiert. Für die Geschäftsinhaber und deren Beschäftigte stehen ebenfalls viele Garagen und Privatparkplätze in der historischen Stadt zur Verfügung, die im Rahmen der Sanierung der 70er Jahre gebaut wurden. Auch das Unterdeck der Parkgarage Schnepfenhain ist in privater Hand. Gewerbetreibende zahlen 75,-€ für einen Parkausweis, auf dem bis zu 3 Kennzeichen vermerkt sein können, auch örtliche Sozial- und Krankendienste erhalten einen Parkausweis für die Altstadt und können dann ihre Fahrzeuge auf den Sammelplätzen abstellen (Hinter der Mauer, Tedi/Rossmann, Schellen-



Schnepfenhain

Hauptthema der Planungswerkstatt

Die Tatsache, dass die Teilnehmer der Planungswerkstatt am 18.11.2017 das Thema "Stellplätze" bei allen 4 Arbeitsgruppen bzw. Handlungsfeldern auf die Agenda setzten, lässt den Rückschluss zu, dass das Thema allen Menschen "unter den Nägeln brennt".

Man wird wegen des Platzmangels auch in Zukunft nicht allen Interessen gerecht werden können, es wird aber notwendig sein, ein Parkraumkonzept zu erstellen, das realistisch mit den vorhandenen Ressourcen umgeht und gleichzeitig die Frage der Aufenthaltsqualität und der Baukultur im Sinne des Denkmalschutzes in den Vordergrund stellt. Dabei wird es notwendig sein, das Parken in der Altstadt zu beschränken und dafür eine für alle Bürger nachvollziehbare Prioritätenliste aufzustellen. Gleichzeitig wird es notwendig sein, außerhalb der Grenzen des denkmalgeschützten Altstadtbereiches für attraktive, sichere und leicht erreichbare Stellplätze zu sorgen.



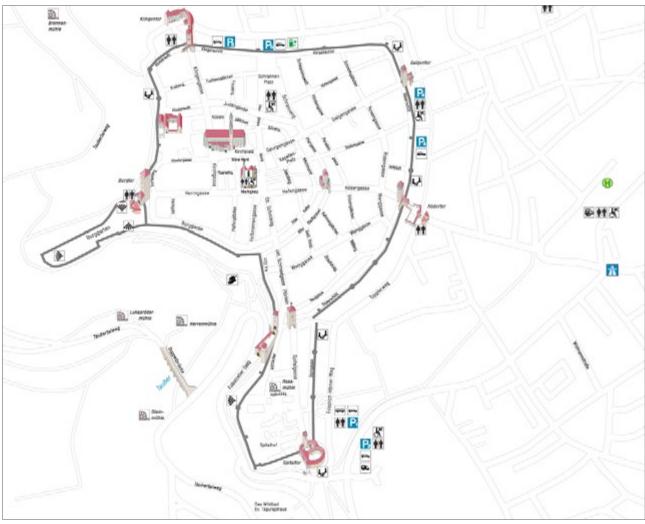
Exkurs: Rothenburg ob der Tauber

Für einen Vergleich lässt sich hier der Ort Rothenburg ob der Tauber heranziehen, dessen Altstadt einen Durchmesser von 750m hat (Alsfeld 500m). Für den Ort wurde im Jahr 2012 ein Parkraumkonzept erstellt, dessen Analyse verschiedene Defizite herausstellte, die auch auf Alsfeld zutreffen. Darunter wurden u.a. "bis in den letzten Winkel zugeparkte Straßenräume, unübersichtliche Parkregelungen, hoher Park-Such-Verkehr und der Missbrauch der Parkscheibenregelung" genannt. Das Maßnahmenkonzept sah folgendermaßen aus: Einheitlichkeit und Übersichtlichkeit der Parkregelungen zur Reduzierung des Park-Such-Verkehrs, Verbesserung der Situation der Einwohner durch Verringerung der Konkurrenzsituation zu anderen Nachfragegruppen, Erhöhung der Parkchancen für Gäste und Besucher durch Reduzierung der allgemeinen Parkraumauslastung, Steigerung der Attraktivität der Altstadt für wiederkehrende Besucher

durch attraktive Parkraumangebote, angemessene Stellplatzangebote für Berufs- und Ausbildungspendler außerhalb der Altstadt.

Zusätzliche Quartiersgaragen

Dies sollte u.a. durch die Schaffung von zusätzlichen Quartiersgaragen innerhalb der Altstadt geschehen und durch die Erweiterung der öffentlichen Parkierungsanlagen außerhalb der Altstadt. Rothenburg verfügt mittlerweile über 5 Großraumparkplätze (P1 − P5), die außerhalb der Altstadt liegen − für diese Großraumparkplätze kann eine Parkdauerkarte erworben werden (Pro Jahr 30,-€). Für alle anderen Fahrzeugbesitzer liegt die Parkgebühr der Großparkplätze niedriger als die für die Tages-Besucherparkplätze, die innerhalb der Altstadt liegen. Bewohner mit Bewohnerausweis können auf allen Bewohnerparkplätzen und auf allen Tagesbesucherparkplätzen kostenfrei parken.



Parkplatzplan Rothenburg ob der Tauber (Quelle: Internetseite der Stadt Rothenburg)



Touristenbusse

Touristen kommen nach Auskunft des Tourismusbüros vorwiegend mit dem eigenen PKW oder mit Reisebussen als geschlossene Gesellschaft nach Alsfeld. 2016 hat das Tourismusbüro rund 50.000 Ankünfte und rund 82.000 Übernachtungen aufgezeichnet. Für Touristengruppen, die mit Reisebussen Städtereisen unternehmen, stehen in der Landgraf-Hermannstraße neben dem Parkplatz Schellengasse 2 Busparkplätze (3 Gehminuten bis zum Marktplatz) und an der Stadthalle in der Jahnstraße stehen 3 Busparkplätze zur Verfügung (ca. 8 Gehminuten bis zum Marktplatz). Da anzunehmen ist, dass vor allem ältere Bürger die Angebote von Busreiseunternehmen in die Altstadt von Alsfeld nutzen und deren Laufkondition zwar innerhalb der Altstadt, aber nicht für längere Strecken genügen mag, wäre ein Aus- und Zustiegsplatz für Touristenbusse in unmittelbarer Nähe des Zentrums sinnvoll. Abgesehen davon wird an keinem der beiden Standorte die nötige Infrastruktur wie beispielsweise eine Toilettenanlage angeboten.

Der Busreisetourismus stellt im Moment ein wachsendes Segment dar, das die Stadt nur dann abgreifen kann, wenn die entsprechende Infrastruktur bereitsteht. Ein geräumiger Platz mit guter fußläufiger Anbindung an die Altstadt und wettergeschütztem Wartebereich mit Toilettenanlagen könnte als Eigenwerbung für die Stadt dienen. Denkbar wäre die Entwicklung des leerstehenden Grundstücks "Im Grund" hinter dem Hotel Krone. In Verbindung mit einer Aufwertung des Hotels und der Aufenthaltsqualität des Ludwigsplatzes könnte dies zu weiteren Synergieeffekten führen.

Parkleitsystem

Das Park-Leitsystem der Stadt Alsfeld existiert nur auf der übergeordneten Ebene. Die grobe Orientierung des Besuchers nach Abfahrt von der Autobahn ist gewährleistet. Eine weitere Differenzierung bei der Annäherung an die Stadt bleibt indes aus. Auf der Webseite der Stadt Alsfeld ist für auswärtige Besucher kein Übersichtsplan eingestellt, auf dem eine Orientierung zu den Parkmöglichkeiten geboten wird.

Die Beschilderung an den Einfallsstraßen und die Namen auf den Straßenschildern stimmen teilweise nicht mit der Beschilderung am konkreten Parkplatz überein: Während die städtische Homepage den Parkplatz "katholischer Bahnhof" anspricht, ist eigentlich der Parkplatz "katholische Kirche" gemeint, zu dem aber die Bundesstraßen-Beschilderung mit dem Schild "Parkplatz Historische Altstadt" führt. Vor

Ort angekommen, wird dann derselbe Platz auf dem Parkplatzschild mit "Parkplatz Schellengasse" bezeichnet.

Die kommunalen Parkplätze sind nur teilweise beschildert, sodass der Wiedererkennungswert niedrig ist und Touristen nicht gelenkt werden, sondern sich individuell in der Kernstadt einen Platz suchen. In Kombination mit der innerörtlichen Einbahnstraßenregelung führt dies zu einem vermeidbaren Park-Suchverkehr. Für auswärtige Besucher fehlen eindeutige Regelungen wie Sammelparkplätze mit eindeutiger Beschilderung, namentliche Zuordnung auf frühzeitig platzierten Informationstafeln, sowie eindeutige Fußwegebeschilderung. Auch auf der städtischen Webseite tauchen diese Elemente nicht auf, ebensowenig existiert ein leicht lesbarer Übersichtsplan.

Zu einem schlüssigen Parkleitsystem gehört auch die Regelung des Fußgängerverkehrs. Die Nahmobilitätsstrategie für Hessen (Mobiles Hessen 2020, Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung) beschreibt dies so: "Gehen ist die Basis jeglicher Mobilität. Alle Wege – auch die mit Auto, ÖPNV oder Rad zurückgelegten Wege – beginnen und enden als Fußweg. Diese wichtige Stellung findet häufig nicht die entsprechende Bedeutung bei der Planung, Finanzierung und politischen / gesellschaftlichen Unterstützung." Zu Fuß Gehende sind besonders "Umwegesensibel", wie mancherorts an Trampelpfaden ersichtlich ist. Im nebenstehenden Bild sieht man den Parkplatz Schellengasse (bzw. Katholischer Bahnhof oder katholische Kirche), von dem ein Trampelpfad den direkten Weg zur, in die Altstadt



Parkleitsystem an der B 62





Erschließung des Parkplatzes Schellengasse durch Trampelpfade

führenden, Ampelanlage nachzeichnet. Anstelle einer Sitzbank an der meistbefahrenen Straße Alsfelds wäre hier ein breiter direkter barrierefreier Zugang zwischen Parkplatz und Ampel sinnvoll.

Exkurs: Beispiel Monschau

Der Ort Monschau in der Eifel (13.000 EW - 2 Mio Tagesbesucher) nutzt bei seinem Parkleitsystem digitale Unterstützung. Hier zeigen dynamische Parkwegweiser an, wieviele Stellplätze auf dem jeweiligen Platz noch frei sind, damit die Gäste ohne langes Suchen einen freien Parkplatz finden. In dem Ort, der in Größe und Ausrichtung teilweise mit Alsfeld vergleichbar ist, darf nur in die Altstadt fahren, wer im Besitz einer Monschau-Karte ist. Für die übrigen Besucher der Altstadt werden in einem Ring um den Kern eindeutig identifizierbare Parkplätze angebo-

ten, von denen aus gut beschilderte Fußwege zu den historischen Attraktionen, Geschäften und Lokalen führen. Die Monschau-Karte bekommen nur die Altstadt-Bewohner, Gewerbetreibende, Besitzer oder Mieter von Garagen und privaten Stellplätzen und Beschäftigte innerhalb der Altstadt, Mitglieder der Kirchengemeinden der Altstadt, Taxen, Verund Entsorgungsbetriebe, Post, Notdienste, Handwerker, Anlieferer und sonstige Berechtigte mit nachgewiesenem Bedarf wie z.B. Gehbehinderte und Hotelgäste. (Siehe: http://www.monschau.de/de/besuchen/anreise-parken).

Die Beispiele der Städte Monschau und Rothenburg ob der Tauber sind hier als Best Practise-Beispiele aufgeführt. Ob und wie diese auf Alsfeld übertragbar sind, könnte beispielsweise bei einer Exkursion von Stadtrat und Planungsamt vor Ort geprüft werden.



5.3.8 Übergeordnete Parkplatzflächen

Parkplatzangebot:

- Die mittelalterliche dichte Bebauungsstruktur der Altstadt lässt nicht viel Raum für Parkplätze
- es gibt gefühlt zu wenig Parkplätze in der Innenstadt,
- trotzdem wollen Anwohner, Touristen und Stadtteilbewohner mit dem PKW in der Innenstadt parken

Folgen:

- Missbrauch der Parkscheibenregelung
- Parken auf Plätzen und Freiräumen
- Zuparken von Eingängen
- Park-Such-Verkehr
- Behinderung von Fußgängern

Alternativen

- es gibt nur wenige Alternativ-Parkplätze außerhalb der "Stadtmauern"
- es gibt kein Parkleitsystem, das die Touristen aus der Innenstadt heraushält
- der Ortsunkundige wird nicht geführt, sondern sucht sich seinen Weg selber

Konsequenzen:

- Neubau von Parkraum in angemessener Fusswegeentfernung außerhalb der Kernstadt
- Neubau von Parkplätzen für Anwohner außerhalb der Kernstadt
- Abbau von Parkplätzen an den wichtigsten Plätzen und Freiräumen in der Kernstadt
- Verknüpfung von Parkplätzen in weiterer Entfernung mit dem vorhandenen ALS-Bus
- Busparkplatz für Touristenbusse in angemessener Fusswegeentfernung mit Einrichtung von Infrastruktur (Toiletten, Unterstand, Sitzmöglichkeiten, Warteraum)
- Kooperation bei bereits vorhandenen Firmenparkplätzen in (tegut, Herkules, Euronics)

Park & Ride in Alsfeld

Momentan können Besucher der Stadt Alsfeld, die beispielsweise ihr Auto beim tegut-Parkplatz An der Au parken, mit dem ALS-Bus innerhalb von 3 Minuten auf den Marktplatz gelangen. Für den Rückweg müssen Besucher allerdings, wegen der Ein-Richtungs-Führung des Stadtbusses, eine halbe Stunde einrechnen, bis sie wieder am Parkplatz angelangt sind. Der Bus fährt darüber hinaus an Samstagen nur bis 14 Uhr und sonntags überhaupt nicht. Außerdem

besteht an Werktagen zwischen 12 und 14 Uhr eine Andienungslücke von 2 Stunden. Bislang ist der ALS-Bus in erster Linie auf die einheimische Bevölkerung und nicht auf Touristen zugeschnitten, die vor allem am Wochenende nach Alsfeld kommen. Im Zusammenhang mit dem Angebot des "Stadtbusses (ALS), der Fahrgäste für das Entgelt von 1 € pro Fahrt zum Marktplatz bringt, wären weitere Parkplätze entlang dessen Fahrtroute interessant (An der Au, Löbergasse). Von hier aus könnte dann der ALS-Bus als Park & Ride-Zubringer genutzt werden. In diesem Zusammenhang sollte eine andere auf diese Parkplätze zugeschnittene Route geprüft werden, außerdem würde sich eine Einbindung des Wohnmobilparkplatzes in dieses Konzept anbieten.

Exkurs: Beispiel Bergpark

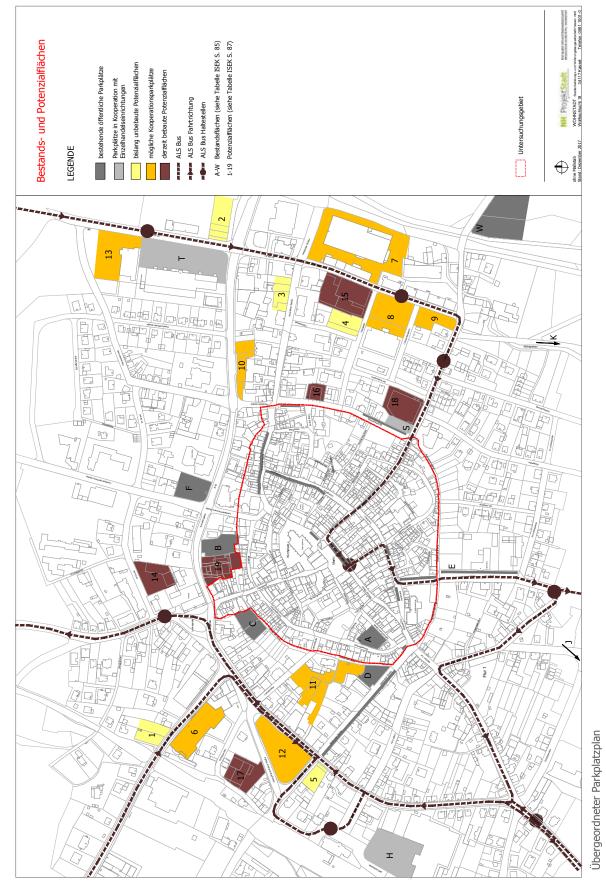
Der Bergpark Wilhelmshöhe ist ein wichtiges touristisches Ziel der Stadt Kassel und wird besonders zu Zeiten der Wasserspiele (Mittwochs, Sonn- und Feiertags) im Sommerhalbjahr von vielen Touristen aufgesucht. Um Engpässe zu Zeiten der Wasserspiele oder während großer Festveranstaltungen zu vermeiden und um den Bergpark vor Wild-Parkern zu schützen, gibt es drei am Rande des Parks liegende Groß-Parkplätze. Dort wird an Wasserspieltagen eine Tages-Parkgebühr erhoben. Mit dem Parkschein können zusätzlich zum Fahrzeugfahrer bis zu sechs weitere Personen den Bergparkbus nutzen, der innerhalb des Parkes verschiedene Attraktionen ansteuert. Parkplatznutzer erhalten außerdem bei einem Besuch von Herkules, Schloss Wilhelmshöhe, Weißensteinflügel oder Löwenburg zwei Eintrittskarten zum Preis von einer (siehe:http://www.museum-kassel.de/de/ museen-schloesser-parks/unesco-welterbebergpark-wilhelmshoehe/anreise). So stellen die Parkplätze in der Kombination mit dem Bus- und Museumsticket für Besucher einen Mehrwert dar und helfen gleichzeitig, den Besucherstrom noch vor dem Bergpark abzufangen und zu lenken. Ein ähnliches Verfahren wäre auch in Alsfeld im Zusammenhang mit dem ALS-Bus denkbar, sofern die Linienführung und Fahrplangestaltung auch an die Bedürfnisse von Besuchern angepasst würden. Eine Übertragbarkeit auf den ALS-Bus sollte überprüft werden.



Parkplätze Radius 200m bis 350m	Zone	Stellplätze	Kostenpflichtig	max.Parkdauer	
Laufdauer zu Fuß bis Marktplatz 2 - 4 min					
		•			
Sammelstellplätze	I				
Parkdeck Schnepfenhain	I	36	ja - ½ Stunde frei	2 Std	Α
Hofstatt/Schellengasse/Tedi, Rossmann	I	36	ja - ½ Stunde frei	2 Std	В
Hinter der Mauer/Grubegarten	I	40	ja - ½ Stunde frei	2 Std	С
Marburger Straße/Parkplatz am Kino	I	34	ja - ½ Stunde frei	3 Std	D
Volkmarstraße	I	67	ja - ½ Stunde frei	5 Std	Е
Schellengasse/Katholische Kirche	II	62	ja - ½ Stunde frei	5 Std	F
Einzelstellplätze					
Marktplatz	I	21	ja - ½ Stunde frei	2 Std	
Roßmarkt	I	5	ja - ½ Stunde frei	2 Std	
Verlauf Untergasse	I	16	ja - ½ Stunde frei		
südlicher Kirchplatz	I	8	ja - ½ Stunde frei		
kostenpflichtige öffentliche Stellplätze		325			
Kurzzeitparkplätze					
Hersfelder Straße Hausnr. 24-30		8	2 h Parkscheibe		
Hersfelder Straße Hausnr. 2-16		8	1 h Parkscheibe		<u> </u>
Mainzer Tor		3	10 min frei		
Am Kreuz		4	20 min frei		
freie Parkplätze					
Burgmauerweg/Hersfelder Straße		13	kostenfrei		
Verlauf Burgmauerweg/Fuldergasse		10	kostenfrei		
Längsparker Marburger Straße		20	kostenfrei		
kostenfreie öffentliche Stellplätze		66			
Busparkplätze Schellengasse		2 Busse	kostenfrei		

öffentl. Stellplätze/Kooperationsparkplätze	Radius 600m – 800m		
Laufdauer zu Fuss bis Marktplatz 7- 10 min			
Kooperation Sanitätshaus Burgmauerweg	19 Stellplätze	kostenfrei	S
Kooperation Herkulesmarkt am Bahnhof	120 Stellplätze	kostenfrei	Н
Kooperation Tegut Parkplatz An der Au	160 Stellplätze	kostenfrei	Т
Stadthallenparkplatz Jahnstraße	200 Stellplätze	kostenfrei	J
Gross-Sporthalle an der Bleiche	80 Stellplätze	kostenfrei	К
im Umkreis von 800m sind vorhanden:	579 kostenfreie Stellplätze		
Stadthalle Busstellplätze	3 Busplätze	kostenfrei	
Wohnmobilstellplatz Kolpingstraße	60 PKW Stellplätze	Zone III 5€ pro Tag	W
Wohnmobilstellplatz Kolpingstraße	45 Wohnmobil Plätze	Zone III 5€ pro Tag	W







Potentialflächen für Sammelparkplätze		
bislang unbebaute Flächen		
Georg Dietrich-Bücking-Straße	ca. 60 – 80 Stellplätze	1
Schellengasse/An der Au	ca. 40 Stellplätze	2
Hersfelder Straße 52 - 54	ca. 20 Stellplätze	3
Färbergasse	ca. 40 Stellplätze	4
Ecke Marburger Straße / Alicestraße	ca. 20 Stellplätze	5
mögliche Kooperationsparkplätze	I	
Herkules Edeka Georg-Dietrich-Bücking Straße	derzeit 120 private Stellplätze	6
AEZ Rewe Löbergasse	derzeit 120 private Stellplätze	7
Euronics Löbergasse	derzeit 135 private Stellplätze	8
Bildungswerk der Hess.Wirtschaft, Löbergasse	derzeit 50 private Stellplätze	9
Getränkemarkt Logo, Richter + Frenzel Schellengasse	derzeit 30 private Stellplätze	10
Sparkasse Oberhessen Alice-und Lutherstraße	derzeit 83 private Stellplätze	11
Parkplatz Casino Carree, Alicestraße	derzeit 80 private Stellplätze	12
Aldi An der Au	derzeit 85 private Stellplätze	13
derzeit bebaute Potentialflächen	bei Aufstockung Verdoppelung	
Leerstand Grundstück Im Grund	ca. 40 Stellplätze / 4-5 Busplätze	14
ehemalige Weberei Keck	ca. 150 Stellplätze	15
Garagenhof Burgmauerweg 11 a	ca. 20 Stellplätze	16
Gewerbeleerstand Georg Martin Kober Straße	ca. 60 Stellplätze	17
Gewerbestandort Untere Fuldergasse/Am Katzenborn	ca. 60 Stellplätze	18
Gewerbefläche tedi/Rossmann	ca. 60 Stellplätze	19

5.4 Nutzungsstruktur und Bedeutung des Einzelhandels

Wohnen

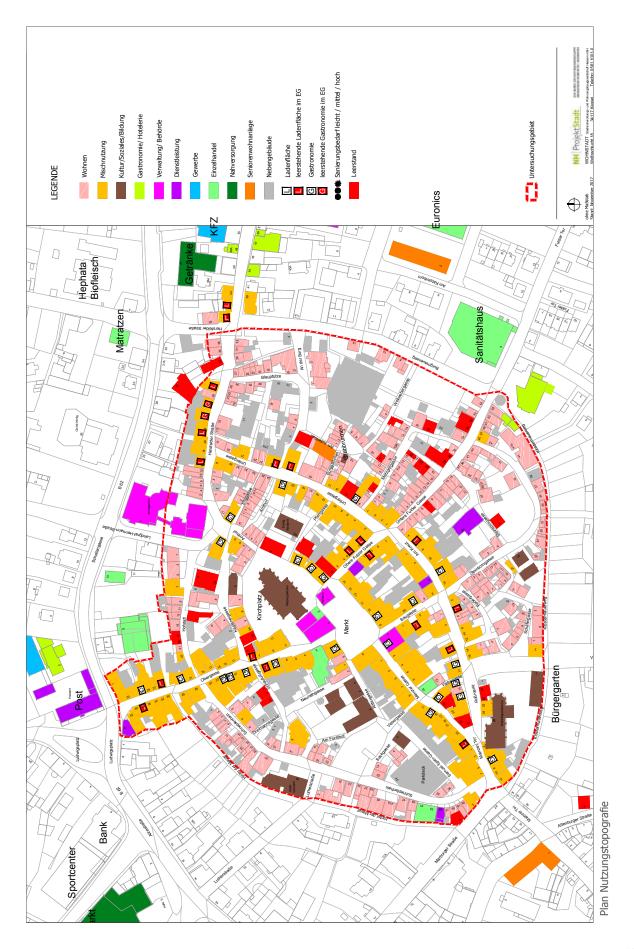
Im südlichen Drittel der Altstadt herrscht reine Wohnnutzung vor, ebenso wie im nördlichen Streifen entlang der Straße Schnepfenhain. 30 % der Bewohner der Altstadt wohnt in den Straßenzügen von Hersfelder Straße, Untergasse und Schnepfenhain.

Mischnutzung

Die historischen Hauptachsen sind geprägt von Mischnutzung. Dies sind in Nord-Süd-Richtung die Obergasse, Obere Fulder Gasse, Baugasse und in Ost-West-Richtung das Mainzer Tor, Mainzer Gasse, Amthof, Hersfelder Straße sowie Roßmarkt, Am Kreuz, Untergasse. Insgesamt verteilen sich innerhalb dieser Mischnutzungszone 25 Gastronomiebetriebe. In der A-Lage von Obergasse, Markt und Mainzer Gasse/Mainzer Tor befinden sich 12 Textil/Hut-Geschäfte, 3 Schuh-Geschäfte, 5 Optiker- und Hörgerätemechaniker, 4 Friseure, je 2 Banken, Reisebüros, Buchlä-

den, Geschenkeläden, Uhren-und Schmuckläden, Blumenläden, Fotogeschäfte, Apotheken und Mobilfunkanbieter, außerdem jeweils 1 Kosmetik-, Tabak-, Schneider-, Parfüm-, Sport-, Versicherungs-, Antiquitätenladen und eine Krankenkassenverwaltung. Es gibt 3 Metzgereien, 7 Bäcker/Konditoreien/Cafes, 5 Restaurants/Kneipen und 1 Bioladen. Am Markt befinden sich außerdem öffentliche Nutzungen, wie das Bürgerbüro, die Touristinfo, das technische Rathaus und die Stadtverwaltung, sowie das repräsentative Rathaus. Die Versorgung für den täglichen Bedarf ist nur in Bezug auf Backwaren, Wurst und Fleisch innerhalb des Altstadtkerns möglich, die großen Nahversorger sind erst in den 600m bis 800m entfernten Straßen "An der Aue" (tegut, Rewe), bzw. "Georg-Dietrich-Bücking-Straße" (Herkulesmarkt) zu finden. Im unmittelbaren Randbereich der Altstadt werden derzeit zwei Altenwohnzentren neu gebaut (Am Katzenborn, Am Lieden).









Marktplatz



Mainzer Gasse



Obergasse



Untergasse

Ladenleerstände

Es wurden insgesamt 17 Ladenleerstände kartiert, davon in der Obergasse 4, in der Oberen Fuldergasse 3, in Untergasse/Am Kreuz/Roßmarkt 5 und in der Hersfelder Strasse 3 – in der Mainzer Gasse fällt ein Ladenleerstand mit dem gegenüberliegenden Komplettleerstand an prominenter Stelle besonders ins Auge – hier soll aber im März 2018 wieder ein Ladengeschäft einziehen.

In der direkten Umgebung zur Kernstadt sind einige Gewerbebrachen bzw. untergenutzte Gewerbeimmobilien zu verzeichnen. Dazu gehört das Gelände am Schützenrain und der ehemalige Fahrzeug-Bereich der Telekom an der Straße "Im Grund", untergenutzt ist das Grundstück der ehemaligen Weberei Keck an der Löbergasse und das dahinterliegende Grundstück an der Färbergasse.

Defizite

Insgesamt lässt sich sagen, dass sich die hohe Zahl der Ladenleerstände negativ auf die Altstadtatmosphäre niederschlägt. Auch sind die in den 70er Jahren nicht fachwerkgerecht gestalteten Schaufenster als negativ anzusehen. Allgemein ist bei einem Großteil der Ladengeschäfte die Außenpräsentation als mangelhaft zu bezeichnen (Reparaturbedarf, Beleuchtung, Schaufensterdesign). Die geringen Grö-Ben der Ladeneinheiten (30 - 40 qm) sind dabei Teil der Ursache, da derartig kleine Verkaufsflächen nicht auskömmlich sind. Für Filialen verschiedener Ketten sind die Ladeneinheiten sowieso zu klein. Bei inhabergeführten Läden ist die Kundenbetreuung in mehrgeschossigen Gebäuden auch oft nicht wirtschaftlich abbildbar. So haben die Ladenbesitzer in der Folge mit dem Problem fehlender Nachfolger zu kämpfen. Außerdem sind viele der Ladeneingänge nicht barrierefrei.





Gewerbebrache Schützenrain



Gewerbebrache im Grund



Erdgeschoss ohne Fachwerk



unattraktive Vorzone





Schilderwald in der Obergasse

Stadteigenes Förderprogramm "Mietfreies Startquartal"

Die Stadt Alsfeld hat außerdem ein kleines, eigenes Förderprogramm zur Reduzierung der Leerstände aufgelegt. Ziel ist es, einen neuen Nutzer in der schwierigen Startphase zu unterstützen und ein längerfristiges Mietverhältnis zu etablieren. Dafür teilen sich die Stadt und die Eigentümer in den ersten drei Monaten die Miete. Weitere Vorteile für die Händler sind mit den örtlichen Kreditinstituten abgestimmte vergünstigte Konditionen bei Kautionssparbüchern, Kautionsversicherungen und Kautionsbürgschaften. Zudem werden den Händlern kostenlose Anfangsmitgliedschaften im Verkehrsverein und eine Teilnahme an der Online-Werbedachmarke "Erlebnis-Alsfeld" sowie kostenlose Anzeigenpakete in den örtlichen Offline und Online-Medien angeboten.

Existenzgründungen - aktuell unzureichende Förderung

Dennoch ist nach Aussage der Wirtschaftsförderung eine weitergehende finanzielle Förderung von Existenzgründungen notwendig, weil Alsfeld hessenweit gesehen eher als "C-Lage" zu bezeichnen ist (siehe Einordnung in die GRW-Förderkulisse). Da insbesondere die leer stehenden Ladenimmobilien "in die Jahre gekommen sind", schwierige Grundrisszuschnitte und Größen aufweisen und häufig von einen erheblichen Sanierungsstau betroffen sind, gibt es in der Regel einen erhöhten Investitionsbedarf. Dieser ist oft, gerade in der Anfangsphase, ohne Unterstützung kaum zu bewältigen.





Handlungsfeld 1 Historische Bausubstanz & Stadtgestalt



6.1 Historische Bausubstanz und Stadtgestalt

Die als Gesamtanlage denkmalgeschützte Altstadtbebauung der Stadt Alsfeld stellt in ihrer Geschlossenheit und mit der großen Zahl bedeutender Einzelkulturdenkmale das primäre Handlungsfeld im Förderprogramm Städtebaulicher Denkmalschutz dar.

Aufgrund des festgestellten umfangreichen Sanierungsbedarfs, der sich mit leichtem und mittlerem Sanierungsbedarf über das Untersuchungsgebiet verteilt, aber auch mit der Konzentration von schwerwiegenden Schäden und Leerständen in den Bereichen Metzgergasse / Untere Fulder Gasse, Amthof, Kaplaneigasse und Kirchplatz, gilt es - über die Förderung von Sanierungsmaßnahmen hinaus - besondere Impulse zur Vermarktung von Objekten zu setzen. Der Erhalt, die Sanierung und die Entwicklung der historischen Bausubstanz sowie die Stärkung der Altstadt als Wohn- und Einzelhandelsstandort sollen dabei im Fokus stehen.

Bei der Sanierung von Objekten kommt dabei der fach- und materialgerechten Ausführung eine besondere Bedeutung zu. In einigen Fällen kann auch der Rückbau von Nebengebäuden oder nicht mehr sanierungsfähigen Objekten zielführend sein, um anstelle dessen altstadtgerechte Ersatzbauten sinnvoll zu integrieren. Hierbei muss auf die Abstimmung der Bauten in Bezug auf die historische Bebauungsstruktur sowie auf eine gestalterische Orientierung an den umliegenden Fachwerkbauten geachtet werden.

Die Förderung der Denkmalpflege und auch das von der Stadt aufgelegte Förderprogramm der letzten Jahre richtete sich schwerpunktmäßig auf die Sanierung der Gebäudehülle (Dach, Fenster, Fachwerksanierung). Pro Jahr wurden zwischen 20 und 30 Anträge gestellt. Hoher Sanierungs- und Modernisierungsbedarf wird von den Denkmalpflegern und auch von den Beteiligten des Fachbereichs Bauen und Liegenschaften neben weiterem Bedarf zur Sanierung der Gebäudehülle, aktuell insbesondere im Bereich der Modernisierung von Bädern, Leitungen und Heizungsinstallation sowie im Innenausbau gesehen. Diese Maßnahmen wurden aus den bisher zur Verfügung gestellten Mitteln nicht bzw. nur eingeschränkt gefördert. Viele der bislang angemeldeten Maßnahmen bewegten sich dabei häufig in einer Größenordnung um 80.000 € Investitionskosten. Das Gros der künftigen Maßnahmen wird sich aus Sicht der Beteiligten ebenfalls in dieser Größenordnung bewegen. Daher sollen differenzierte Fördermodule aufgebaut werden, die je nach Investitionsvolumen und Zielrichtung greifen und sich bei einer Trennung von Gewerken ergänzen können. Neben großen Einzelmaßnahmen wird der Hauptbedarf im Rahmen eines Anreizprogrammes gesehen, ggf. ergänzt durch das Städtische Förderprogramm und Mittel der Denkmalpflege.

Bei besonders problematischen privaten Gebäuden (Leerstand, hoher Sanierungsbedarf) soll durch gezielte Kontaktaufnahme zu den privaten Eigentümern, verbunden mit dem Angebot, ein "Exposé" zu erstellen, eine Vermarktung und Sanierung der Objekte befördert werden. Grundlagenerhebung, Aufmaß und überschlägige Ermittlung der Kosten einer grundhaften Sanierung würden durch die Denkmalpflege getragen, eine ergänzende Kalkulation des Innenausbaus und die grafische Darstellung von einem beauftragten Architekten ergänzt. Vervollständigt durch die Ermittlung eines vorläufigen Kostenerstattungs-Betrages (KE-Betrag) durch das Sanierungsmanagement könnten so Anreize für Interessenten zu einer Revitalisierung ausgewählter Einzelobjekte geschaffen werden.

Darüber hinaus weisen auch einige der öffentlichen Gebäude, die gleichzeitig wichtige Einzelkulturdenkmale sind, wie das Hochzeitshaus, das Märchenhaus, und das Minnigerodehaus Sanierungsbedarf auf.

Ein wichtiger Baustein im Gesamtprozess ist die Kooperation mit der Denkmalpflege und der gemeinsame Aufbau praxisnaher Informationsangebote, wie z.B.: die Etablierung von Sanierungssprechstunden, die Vermittlung "Guter Beispiele" über die Internetseite der Stadt und ggf. durch die Sanierung und Ausstattung eines "Musterhauses". Das Objekt "Schreinerei" Kaplaneigasse 10 wurde hierfür ins Auge gefasst. Hiermit sollen wichtige Themen zur fachgerechten Sanierung und energetischen Ertüchtigung von Fachwerkgebäuden konkret vermittelt werden. Außerdem könnte eine "Fachwerk APP", basierend auf dem Beispiel von Wanfried und Treffurt (Bürgergruppe Wanfried) zur Vermarktung von Gebäuden genutzt werden.



Öffentlichkeitsarbeit zur fachgerechten Sanierung – Gute Beispiele

Um Schäden bei künftigen Sanierungen zu vermeiden, kommt einer guten Öffentlichkeitsarbeit, die grundlegende Hinweise auf eine fachgerechte Sanierung vermittelt, große Bedeutung zu. Denn mit fachgerechter Innendämmung, Dämmung von Decken sowie mit dem Einbau von an den Dämmstandard der Wände angepassten Fenstern können wesentliche Verbesserungen erreicht werden. Weiterhin sind Einsparungen durch moderne Heizungssysteme und ggf. durch Solarthermie und Fotovoltaik möglich, letztere wäre aber objektbezogen mit der Denkmalpflege abzustimmen. Neben der Vermittlung bautechnischer Lösungen und "Guter Beispiele" sollen die Gestaltungs- und Werbesatzung erneuert werden. In welcher Form dies umgesetzt werden kann, soll im weiteren Verfahren entwickelt werden.

Ziele:

- Sicherung und Erhalt der historischen Bausubstanz durch Modernisierung und Instandsetzung
- Läden sollen aufgewertet und im Fall von Leerständen neuen Nutzungen zugeführt werden
- durch Zwischenerwerb längerfristige Sicherung und Nutzung ermöglichen
- Schaffung von qualitätvollen und barrierefreien Wohnangeboten (EG) in der Altstadt
- Entwicklung zukunftsfähiger Nutzungsmöglichkeiten für Problembereiche
- Aufbau eines Informations- und Beratungsangebote

Projekte

- B1 Überarbeitung der Ortsbausatzung Integration einer Gestaltungssatzung
- B2 Machbarkeitsstudie Stadtmauersanierung
- B3 Machbarkeitsstudie Minnigerodehaus, Bestandsaufnahme, Prüfung Anbau, Außenbereich
- B4 Konzeptstudien/ Exposées für besondere Objekte
- B5 Einrichtung / Miete eines Sanierungsbüros
- B6 Grunderwerb Grundstück und Parkplatz Rossmann/ Tedi
- B7 Grunderwerb Grundstück Fulder Tor 4 (Sanitätshaus)
- B8 Zwischenerwerb von Objekten (z.B. Metzgergasse 18, Metzgergasse 17, Untere Fuldergasse 28-30 Rossmarkt 18/20, Kirchplatz 10)
- B9 Ordnungsmaßnahme Rückbau Rossmarkt 18/20
- B10 Einzelprojektförderung großer Sanierungsmaßnahmen privat (z.B.Markt 15, Kirchplatz 10; Untere Fuldergasse 28/30; Metzger gasse 17; Metzgergasse 18 Schaufussgasse 5,7,9; und weitere ...)
- B11 Sanierung und Ausstattung eines "Muster hauses"
- B12 Hochzeitshaus, Markt 7/ Mainzergasse 2
- B13 Märchenhaus Sackgasse 2
- B14 Minnigerodehaus und Neurath-Scheune (Regionalmuseum 2. BA)
- B15 Rathaus
- B16 Weinhaus
- B17 Einzelobjekt Sanierung Leonhardsturm
- B18 städtisches Anreizprogramm (Richtlinie Fachwerkstadt Alsfeld)
- B19 Anreizprogramm im Rahmen des städtebaulichen Denkmalschutzes Teilbereich: Sanierung und Modernisierung im Gebäudeinnenbereich



Untergasse



Rossmarkt 18/20



Zusammenfassende SWOT-Analyse zu 6.1

	Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
historische Bausubstanz und Stadtgestalt	Die großflächige, weitgehend zusammenhängend bebaute und erhaltene historische Stadtstruktur mit einer Reihe besonderer Einzel- objekte und städtebaulich bedeutsamer Bereiche hat einen hohen kulturellen und geschichtlichen Stellenwert. (Modellstadt des Denkmalschutzes)	Einzelne Bereiche sind aufgrund großflächiger Rückbaumaßnahmen und nicht gut integrierter Neubaumaßnahmen (Rossmann, Tedi, An der Burg, Parkhaus Schnepfenhain) als städtebauliche Mißstände zu bezeichnen, bzw. sind durch massiven Sanierungsbedarf (Metzgergasse, Mainzer Gasse, Amthof, Kaplaneigasse) und Mängel im Wohnumfeld (Neurathgasse, Samuel-Spier-Gasse) geprägt. Besonders problematisch sind Einzelobjekte, die leer stehen und hohen Sanierungsbedarf aufweisen außerdem besteht keine Sanierungsbereitschaft der aktuellen Eigentümer.	Der Erhalt der einzigartigen Baustruktur kann durch Förderung von Instandsetzungs- und Modernisierungsmaßnahmen sowie durch Maßnahmen zur Aufwertung des Wohnumfeldes (Rückbau von Nebengebäuden, Entsiegelung und Begrünung von Innenhöfen) unterstützt werden. (Anreizprogramme, Einzelmaß- nahmen, städtisches Förder- programm, Denkmalpflege) Ggf. sollten vorbereitende Bestandsaufnahmen und Konzeptstudien sowie die Ermittlung einer möglichen Fördersumme für die Anwerbung neuer Eigentümer eingesetzt werden.	Die aktuellen Eigentümer müssen sich zu einer Kooperation bereit erklären. Insbesondere bei größeren Maßnahmen sind umfangreiche Vorbereitung und Vorgaben zu beachten.
Gemeinbedarfs- einrichtungen in Kultur- denkmalen	Es gibt eine Reihe hochwertiger, historisch bedeutsamer Einzelkulturdenkmale (z.B. Rathaus, Hochzeitshaus) und besonders genutzte Einzelobjekte (z.B. Märchenhaus, Neurathhaus und Minningerodehaus, Weinhaus), die als Gemeinbedarfseinrichtungen bzw. touristisch genutzt werden.	Es besteht umfangreicher Instandsetzungs- und Modernisierungsbedarf.	Durch die Förderung von Sanierungsmaßnahmen soll die längerfristige Nutzung gesichert und inbesondere der wirtschaftlich für die Stadt bedeutsame Tourismus unterstützt werden.	
Wohnen in der historischen Altstadt	13,8 % der Gesamtbevölkerung leben in der historischen Alstadt. Aufgrund der sehr kompakten Baustruktur ist hier der mit Abstand dichteste Bereich der Stadt Alsfeld.		Durch die Bereitstellung unter- schiedlicher Förderangebote (städtische Förderrichtlinie, Pauschalförderung nach RiLiSE 9.9.4 Absatz 2, sowie Einzel- projektförderung im Rahmen des städtebaulichen Denkmalschutzes) könnte eine gewisse Bandbreite von niederschwelligen Anreizen bis hin zu größerer finanzieller Unterstützung bei besonderem Bedarf angeboten werden. Neben den Aspekten der energetischen Sanierung und Instandsetzung sollten auch Modernisierungs- maßnahmen (Heizung, Bäder, Leitungsnetz und Innenausbau) in Bezug zur inhaltlichen Ausformulierung einer "Förderrichtlinie" zur Pauschal- förderung Berücksichtigung finden. Auch das Thema Rückbau von Nebengebäuden, Entsiegelung und Begrünung von Innenhöfen und Garagenanlagen wären sinnvolle Maßnahmen. Damit könnte das Wohnen in der Altstadt längerfristig attraktiv gestaltet werden.	Koordination und Abgrenzung der einzelnen Förderschienen stellen eine Herausforderung dar.



	Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
Metzgergasse: Bereich mit Handlungs- bedarf und Entwicklungs- potential	Die Metzgergasse ist einer der ältesten Bereiche der Stadt. Hier gibt es eine Reihe bedeutender Einzeldenkmale (z.B. Synagoge).	Die Metzgergasse ist gekennzeichnet durch Gebäude mit hohem Sanierungsbedarf. Außerdem herrscht eine schwierige Eigentümerstruktur vor. Einige Objekte sind zudem durch Brandschäden besonders beschädigt.	Entwicklungsansätze in die	gefunden werden. Deshalb sollte
Stadtmauer, Leonhardsturm und Grüngürtel	Teile der mittelalterlichen Stadtbefestigung - Stadtmauer Klostermauerweg und Leonhardsturm sowie Teile des denkmalgeschützten "Grüngürtels" sind noch vorhanden. Dies ist ein geschichtlich und städtebaulich bedeutsamer und touristisch wichtiger Teil der historischen Stadt.	Die Mauer im Bereich des Klostermauerweges hat erheblichen Sanierungsbedarf. Der Leonhardsturm ist nicht zugänglich und weist auch Sanierungsbedarf auf. Der Weg auf Höhe des Augustinereremitenklosters weist funktionale und gestalterische Defizite auf. Angrenzende Gärten sind z.T. brach gefallen.	Mit Sanierung der Mauer und Entwicklung der im Umfeld des ehemaligen Klosters vorhandenen Freiräume und Gärten, kann dieses historisch und touristisch wichtige Refugium für die Freiraumversorgung der dicht bebauten Altstadt aufgewertet werden.	Es muss ein zusammenhängendes Förderkonzept (Denkmalpflege / städtischer Denkmalschutz) entwickelt werden, damit die umfangreichen Maßnahmen ineinander greifen. Ob die brach gefallenen Gärten für die Entwicklung öffentlicher Grün- flächen von der Stadt erworben werden können, ist zu prüfen. Eine Alternative wäre, daß diese von privaten Eigentümern aus der Stadt angepachtet würden.
Läden und Gastronomie	In der Altstadt besteht ein interessantes Laden- und Gastronomieangebot. In einem Großteil der Straßen ist Mischnutzung vorherrschend.	Leerstehende Laden- und Gewerbeeinheiten sind über das Gebiet verteilt, mit Schwerpunkten in der Obergasse, Schaufussgasse, Fulder Gasse, Untergasse und Hersfelder Straße.	Sanierung und Umbau ermöglichen ggf. Neunutzungen. Falls die Zuschnitte für die Einrichtung von barrierefreiem Wohnraum geeignet sind, wäre dies eine weitere Option für leerstehende Ladenlokale im Erdgeschoss.	Die Nachfragesituation ist unklar, ggf. ist dauerhaft keine Wiederbelebung der leerstehenden Läden möglich. Umnutzung als Alternative - es gibt keine Daten zur Nachfrage nach barrierefreiem Wohnraum in den Erdgeschosszonen.
Tourismus	Es besteht Bedarf an Unterkunfts- möglichkeiten in der Altstadt. Diese stellen Optionen für touristische Nutzungen dar.	Das Angebot an Unterkunfts- möglichkeiten ist in den letzten Jahren eher geringer geworden, es werden mehr Anfragen an das Tourist Center herangetragen, als Unterkunftsmöglichkeiten zur Verfügung gestellt werden können.	Anforderungen z.B. Nachfrage nach Ferienwohnungen) könnten Leerstandsobjekte in diesem Sinne	Es ist unsicher, ob Akteure gefunden werden können, die die finanziellen Grundlagen haben und bereit sind, ein solches Angebot längerfristig anzubieten.





Handlungsfeld 2 Öffentlicher Freiraum & Stadtgrün



6.2. Öffentlicher Freiraum und Stadtgrün

Die historische Altstadt Alsfelds besitzt markante öffentliche Platzstrukturen mit dem Marktplatz und dem Kirchplatz, sowie weitere platzartige Erweiterungen in Straßenräumen, wie in der Kaplaneigasse, am Mainzer Tor, am Rossmarkt, am Kreuz und Am Grabbrunnen. Insbesondere der Markt- und Kirchplatz und die Kaplaneigasse weisen funktionale und gestalterische Mängel auf und werden ihrer wichtigen Funktion im Stadtgefüge nur unzureichend gerecht. Weitere Nutzungseinschränkungen entstehen durch den Ruhenden Verkehr, der aktuell den Kirchplatz dominiert und auch den süd-westlichen Bereich des Marktplatzes einnimmt. Attraktive Aufenthalts- und Sitzmöglichkeiten fehlen auch in anderen Bereichen.

Grünflächenpotenziale gibt es nur wenige in der dicht bebauten Altstadt, wie z.B. den Spielplatz und die Grünfläche Ecke Schnepfenhain/Sackgasse. Die größten Potentiale befinden sich hinter dem ehemaligen Stadtmauerverlauf, insbesondere im Süden der Altstadt entlang des Klostermauerweges, wo grö-Bere zusammenhängende Bereiche erhalten sind, die überwiegend als private Gärten genutzt werden. Eine Ausnahme ist der "Bürgergarten" an der Ecke Klostermauerweg / Volkmarstraße, der vom Freiwilligenzentrum als öffentlicher Garten gestaltet wurde und im hinteren Bereich als Schulgarten genutzt wird. Weitere wichtige Potenziale sind die Grünflächen und der Innenhof am ehemaligen Augustinereremitenkloster, diese sind aktuell allerdings kaum nutzbar. Weitere Entwicklungsmöglichkeiten finden sich im Bereich der Grün - und Spielflächen um den ehemaligen Burgberg zwischen An der Burg/Am Judenbad und Wollwebergasse. Der bestehende Bolzplatz wird rege genutzt, seine Umzäunung ist etwas in die Jahre gekommen. Der Burgberg selbst, mit dem Bereich um den Grabbrunnen ältester Bereich der Stadt und mit interessantem Ausblick zum letzten erhaltenen Turm der Stadtbefestigung, liegt versteckt und wird von den Betreibern des Bürgergartens genutzt, die gerade den wenig öffentlichen Charakter schätzen. Der unterhalb angrenzende Spielplatz ist verwaist und wenig attraktiv. Auf die unter der dortigen Grünfläche schlummernden Grundmauern der Jüdischen Bäder gibt es keinen Hinweis. Hier gibt es Potenziale, die ohne bestehende Nutzungen einzuschränken, in Zukunft weiter entwickelt werden können. Ein Aspekt, der durch die Bestandsaufnahme zum Vorschein kam, aber auch im Rahmen der Bürgerbeteiligung aufgenommen wurde, ist das historische

Wasserversorgungssystem, das durch private und öffentliche Brunnen sowie Wasserführungen durch Straßen und über Plätze ehemals die Stadt prägte. Wo und in welcher Form dies bei Umgestaltungen integriert oder Besuchern vermittelt werden kann, soll im weiteren Verlauf der Maßnahme und ggf. bei der Umsetzung von Einzelprojekten aufgegriffen werden.

Ein weiterer wichtiger Aspekt sind die Innenhöfe. Viele von Ihnen sind überbaut und versiegelt, Begrünung gibt es kaum. Entsiegelung und Begrünung könnten daher Förderaspekte im Rahmen eines Anreizprogrammes sein.

Abschließend seien noch die Stadteingänge zur Altstadt genannt, die aktuell einer Sichtbarmachung und Aufwertung bedürfen.

Ziele

- Erhalt und angemessene Entwicklung der bestehenden Plätze, Grün- und Freiflächenstrukturen unter Berücksichtigung bestehender Nutzungen
- Aufwertung der Aufenthalts- und Nutzungsqualitäten bei öffentlichen Plätzen und Grünflächen
- Schaffung weitestgehend barrierefreier, für alle nutzbarer öffentlicher Stadträume
- Herausarbeitung historischer Bezüge an hierfür geeigneten Orten (z.B. historisches Wasserversorgungssystem, Jüdisches Leben - Mikwe; Stadtgründung am Burgberg)
- Aufwertung der Stadteingänge durch freiraumplanerische Maßnahmen und künstlerische Interventionen
- Aufwertung der privaten Freiraumsituationen in den Innenhöfen durch Rückbau von Nebengebäuden, Entsiegelung und Begrünung (z.B. Dachbegrünung von Garagen, Fassadenbegrünung, Gärten)



Projekte

- C1 Wettbewerb Stadteingangskunst
- C2 Neugestaltung Marktplatz
- C3 Neugestaltung Kirchplatz
- C4 Neugestaltung Platz Kaplaneigasse
- Ludwigplatz als Stadteingang: C5
 - verkehrliche Neuordnung und gestalterische Aufwertung
- C6 gestalterische Aufwertung Fulder Tor als Stadteingang
- Kunstwerke (Stadteingangskunst) C7
- C8 Garten/ Park Minnigerodehaus
- C9 Gestaltung Klosterinnenhof als öffentlicher Veranstaltungsort
- C10 Aufwertung der Aufenthaltsqualität der Freifläche der Dreifaltigkeitskirche (An der Volkmarstraße)
- C11 Aufwertung des Spielbereiches und der Freifläche unterhalb des "Burgbergs", Vernetzung Wegeerschließung
- Aufwertung Bolzplatz Burgmauerweg C12
- C13 Anreizprogramm im Rahmen des städtebaulichen Denkmalschutzes: Teilbereich Wohnumfeldverbesserung, private Begrünungsmaßnahmen, Rückbau von Nebengebäuden



Mülltonnen im öffentlichen Raum



Aufenthaltsqualität am Marktplatz



Private Freiflächen im dichten Altstadtbereich



Öffentliche Freifläche am Kloster

Zusammenfassende SWOT-Analyse zu 6.2

	Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
Grün- und Freiflächen	Es gibt verschiedene, kleinere und größere öffentliche und private Grün- und Freiflächen im Gebiet der dicht bebauten historischen Kernstadt bzw. an deren Rand. z.B. private Gärten Hinter der Mauer, Stadtgarten Klostermauerweg, Klosterhof und Klostergarten, Spielplatz und Grünfläche Schnepfenhain, Garten und Hof des Regionalmuseums.	Grabbrunnen, Garten Regionalmuseum) es gibt kaum Sitzmöglichkeiten und Aufenthalts- bereiche. Öffentliche Wege wurden	Die Sicherung, Erschließung und Nutzbarmachung von bereits bestehenden Grün- und Erholungs- potenzialen im dichten Altstadt- gebiet erhöht die Wohnqualität durch Aufwertung des Wohn- umfeldes. Dort wo es möglich ist, könnten durch Rückbau im privaten Bereich neue Flächen geschaffen werden.	In der Vergangenheit waren einige Bereiche öffentlich zugänglich und auch mit Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsbereichen ausgestattet. Diese wurden bewußt abgebaut (Klosterinnenhof) bzw. es wurden Bereiche abgeschlossen, um Vandalismus und nicht gewollte Nutzungen (Trinkerszene) zu unterbinden. Eine Öffnung dieser Bereiche wird kritisch gesehen. Es gilt, Wege zu finden, diese wieder nutzbar zu machen.
Wasser	Eine Besonderheit ist die historische Wasserversorgung der Stadt Alsfeld. Es gab über 200 private und ca. 40 öffentliche Brunnen, sowie Teiche zur Speicherung von Wasser und offene Wasserführungen.	Raum nur wenig präsent. Nur einzelne Brunnenstandorte, die man eher zufällig findet, verweisen noch hierauf, viele sind aber verschüttet. Auch die ursprüngliche Speicherung von Wasser im Bereich des Ludwigsplatzes sowie die	führungen, weitere Brunnen, Mikwe	Vielfältige Abstimmungen sind dazu nötig. Wichtige Nutzungen (Fussgängerzone und Außengastronomie Obergasse) sollten hierdurch nicht eingeschränkt werden und nur tatsächlich hierfür geeignete Bereiche mit dem Thema besetzt werden.
Parkplätze	Es gibt ein vielfältiges Parkplatz- angebot öffentlicher und privater Parkplätze in und um die Altstadt - diese sind z.T. grün gestaltet (z.B. Parkplatz Hinter der Mauer).	Auf der anderen Seite sind viele der Parkplätze weiträumig versiegelt und wie das Parkdeck Schnepfenhain nahezu ohne Begrünung. Außerdem lassen die gestalterische Einbindung und fussläufige Durchlässigkeit zu wünschen übrig.	Gestalterische Aufwertung der Stellplatzanlagen zur Erhöhung der Wohnumfeldqualität und Verbesserung des Klimas in der Altstadt durch Begrünungs- maßnahmen.	Schwierige Einflußmöglichkeiten aufgrund der Eigentumssituation (z.B. Parkplatz Neurathgasse).
Stadtplätze	Marktplatz, Kirchplatz, der Platz am Mainzer Tor, der Roßmarkt und der Grabbrunnenplatz sind zentrale öffentliche Freiräume mit begrenzender historisch bedeutsamer Bebauung. Auch Quartiersplätze, wie im Bereich Kaplaneigasse, Steinborngasse, Am Kreuz, am Judenbad haben ihren ganz besonderen Reiz.	gestalterische Defizite auf. Es gibt nur wenige oft unattraktive Aufenthaltsbereiche (Sitzmöglichkeiten), wesentliche Teile (insbesondere beim Kirchplatz und bei der Südkante Marktplatz)	Da in vielen Bereichen die Sanierung von Kanal- und Wassernetz anstehen, könnten - wenn offene Bauweisen erforderlich sind - auch Oberflächen und Ausstattung erneuert werden. Von Besuchern und Einwohnern, die häufig den älteren Bevölkerungsgruppen angehören, wird das Thema Barrierefreiheit immer häufiger an die Stadt herangetragen. Durch eine barrierefreie Umgestaltung und die Verbesserung der Aufenthaltsqualität würden so auch Nutzungsmöglichkeiten für Bürger und Besucher verbessert werden.	Eine grundlegende Diskussion über das Parkplatzangebot auf den öffentlichen Plätzen sollte geführt werden, bietet jedoch Koflikt- potenzial. Auch die Abstimmung der Materialwahl in Bezug auf das Thema Barrierefreiheit wird im Hinblick auf denkmalrelevante Aspekte nicht einfach werden.



Handlungsfeld 3 Verkehr & Mobilität



6.3 Verkehr und Mobilität

Als wichtige Haupterschließung trennt die B62 das Nördliche Altstadtgebiet von den späteren Stadterweiterungen ab und erschließt gleichzeitig die Altstadt über die Marburger Straße, die Lutherstraße, die Landgraf Herrmann Straße und die Hersfelder Straße für den Autoverkehr.

Hierüber werden auch die wichtigen Parkplätze außerhalb der Altstadt an der Schellengasse (Tedi und katholische Kirche) und der Parkplatz Marburger Straße sowie innerhalb der Altstadt das Parkdeck am Schnepfenrain und die Parkplätze am Kirchplatz, Marktplatz, Rossmarkt, Burgmauerweg und Untergasse erschlossen.

Einerseits ist es wichtig, den Pkw Verkehr an die Altstadt heran und besonders auch für die vielen Einzelhändler in die Altstadt hinein zu führen, andererseits stellen der daraus entstehende Park-Suchverkehr und die parkenden PKW's eine Einschränkung der öffentlichen Freiräume dar. Außerdem sind die aktuellen Parkplätze für die Touristenbusse (Stadthalle und Landgraf Herrmann Straße) entweder zu weit von der Altstadt entfernt, oder aber nicht mit der notwendigen Infrastruktur ausgestattet (Toiletten etc.). Die Frage, wer in der Altstadt parken darf und wie viele Parkplätze im öffentlichen Raum zur Verfügung zu stellen sind, wurden im Rahmen des ISEK Erstellung kontrovers diskutiert. Die Beteiligten waren sich darüber einig, dass das vorhandene Angebot nicht ausreichend ist und die bestehenden Parkplätze vielfach funktionale und gestalterische Mängel, Sanierungs- (Parkdeck Schnepfenhain) und Begrünungsbedarf aufweisen. Darüber hinaus besteht kein gutes Leit- und Informationssystem. Auch das Gutachten des Büros Oberscheid hat hier Handlungsbedarf herausgearbeitet. Denn nur mit einem guten Parkplatzangebot außerhalb der historischen Altstadt und mit sinnvollen Wegeverknüpfungen in die Altstadt kann ein ausreichendes und attraktives Parkraumangebot zur Verfügung gestellt werden.

Handlungsbedarf wird hier insbesondere beim Parkplatz Rossmann/Tedi gesehen. Neben dem Optimierungsbedarf hinsichtlich des Parkplatzangebotes gibt es städtebauliche Mängel (z.B. ist der Blick auf die Altstadt von eingeschossigem Gewerbebauten geprägt) und freiraumplanerische Mängel. Darüber hinaus ist die Fußwegeerschließung in die Altstadt in ihrer jetzigen Form unattraktiv. Ein Bereich mit Entwicklungsoptionen schließt sich an den öffentlichen Parkplatz Marburger Straße an. Großflächige Parkplatzbereiche, die im Besitz der Sparkasse Oberhessen sind, werden nur teilweise genutzt. Auch eine weitere Begrünung von Parkplätzen sollte ins Auge gefasst werden.

Für die Altstadt ist ein gut ausgebautes Fuß- und Radwegenetz ebenso wichtig. Hier sind insbesondere die zentralen Fußgängerzonen Obergasse – Marktplatz - Mainzer Gasse, wie auch die von außen in die Stadt geführten Fahrrad-Alltagsradrouten, sowie die überregionalen Radwegerouten (R2 und R4) von hoher Bedeutung. Neben einzelnen Lücken im Radwegenetz sind Mängel bei den Oberflächen in der Fußgängerzone und die fehlende Fahrradinfrastruktur (Fahrradabstellplätze, E-Ladesäulen) zu konstatieren. Insbesondere in der engen Obergasse gibt es Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern, da es keine eindeutigen Regelungen bzgl. der Nutzung durch Radler gibt. Schwierig sind auch die Querungsbereiche Marburger Straße, Lutherstraße, Ludwigsplatz, Landgraf Herrmann Straße und Hersfelder Straße, da hier zwar Ampelanlagen vorhanden sind, aber keine separate Führung des Radverkehrs vorgesehen ist (fehlende Fahrradfurt).

Ziele:

- Erstellung eines Parkraumentwicklungskonzeptes und Parkleitsystems mit dem Ziel der Neuordnung und Ausweitung des Parkplatzangebotes als integraler Bestandteil des Generalverkehrsplanes
- Integration eines Fahrradwegekonzeptes in den Generalverkehrsplan mit dem Ziel der Verbesserung des Radwegenetzes und der (touristischen) Radinfrastruktur insbesondere in Bezug auf die Verknüpfung zwischen Altstadt und umliegenden Stadtgebieten
- Integration von Fahrradinfrastruktur bei vorgesehenen Umgestaltungsmaßnahmen (Stadteingänge Obergasse, Marktplatz, Kirchplatz u.a.)
- Verbesserung der Fahrradwegeausweisung und der Querungsbereiche
- Aufwertung der Eingangssituationen zur Altstadt
- Verbesserung der fußläufigen Verknüpfung der Parkplätze mit der Altstadt
- Sanierung und Umgestaltung der Fußgängerzone im Hinblick auf eine weitestgehend barrierefreie Erschließung



Projekte:

- D1 Parkraumentwicklungskonzept und Parkleitsystem sowie Radinfrastrukturkonzept als Teil des Generalverkehrsplanes
- D2 Teilraumkonzept An der Burg, Erschließung Burgberg, Spielplatz, Mikwe
- D3 integrierter städtebaulicher und architektonischer Realisierungswettbewerb Rossmann/ Tedi und Neuordnung Parkplatz
- D4 Ordnungsmaßnahme Parkplatz und Gebäuderückbau Rossmann/Tedi
- D5 Neugestaltung Stadtmauerrundweg
- D6 Hinter der Mauer, zwischen Lutherstraße und Obergasse, Parkplatz
- D7 Straße Schnepfenhain zwischen Lutherstraße und Mainzer Tor
- D8 Sanierung der Fußgängerzone Mainzer Gasse
- D9 Sanierung der Fußgängerzone Obergasse
- D10 Straßenumbau Blaupfütze/ An der Burg
- D11 Sanierung und Begrünung Parkdeck Schnepfenhain
- D12 Neuordnung Parkplatz Neurathgasse (privat)
- D13 Optimierung Parkplatz Schellengasse (Begrünung, Fußweg, Ampel)
- D14 Bauliche Umsetzung Parkhaus- und Erschließungskonzept Rossmann/Tedi



wenig Platz für Fußgänger



Parkplatz Marburger Straße



Querung Ludwigsplatz - Obergasse



wildes Parken am Kirchplatz



Zusammenfassende SWOT-Analyse zu 6.3

	Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
überörtlicher Verkehr	Es besteht eine gute Anbindung an die Autobahn A5 über die B62 und B49 bzw. die Autobahnabfahrten Alsfeld Ost und Alsfeld West	Die B62 (Bereich Alicestraße, Ludwigsplatz, Schellengasse) - stellt eine starke Beeinträchtigung der angrenzenden Wohnbebauung der Altstadt durch Lärm- und Schadstoffeintrag dar. Schwierige Querungssituationen in den Kreuzungsbereichen, insbesondere am Ludwigsplatz, der mit täglich 35.000 Fahrzeugen die am stärksten belastete Kreuzung Alsfelds ist. Aber auch die Kreuzungsbereiche Lutherstraße, Landgraf-Hermann-Straße, Georg-Dietrich-Bücking-Straße, An der Au, Hersfelder Straße stellen trotz Ampelregelung für Fußgänger und Radfahrer schwierige Querungssituationen dar.	stellen und denkt über Maßnahmen nach, um die Belastungssituation für die Anwohner der B49 und B62 zu entschärfen (Flüsterasphalt, Tempo 30 nachts). Ein Maßnahmenbündel von Flüsterasphalt, Geschwindigkeits-	Eine Entlastung durch eine ursprünglich geplante Umgehung ist unrealistisch und eine reine Belagsanpassung unter Beibehaltung der Geschwindigkeit und gleichbleibend hohem Anteil an LKW Verkehr scheint nur wenig Besserung zu versprechen Ggf. könnte beim Ausbau der A49 Richtung Stadtallendorf eine Entlastung erreicht werden. Dieser Abschnitt wird jedoch erst 2025 realisiert. Eine Verlagerung kann zur Belastung anderer Bereiche führen. Die Verkehrsströme müssen daher sehr detailliert betrachtet werden.
innerörtlicher Verkehr Motorisierter Individual- verkehr (MIV)	Der Altstadtkern kann in weiten Teilen mit dem PKW angefahren werden, was für mobilitätseingeschränkte Menschen oder für den Transport von Waren für Einzelhandelsnutzungen wichtig ist. Beim Verkehr innerhalb des Altstadtkerns handelt es sich nicht um Durchgangsverkehr sondern überwiegend um Park-Such-Verkehr.	Der Autoverkehr in den engen Straßen führt an manchen Stellen zu Nutzungskonflikten zwischen dem Sicherheitsbedürfnis von Fußgängern und dem Wunsch, einen Abstellplatz in Zielnähe für das Fahrzeug zu finden.	Der Altstadtkern hat einen Durchmesser von weniger als 500 Metern, was einer Gehzeit von 5 Minuten entspricht, es handelt sich also sprichwörtlich um eine Stadt der kurzen Wege. Wenn mehr adäquate Parkplätze für die Nutzer der Altstadt außerhalb der Stadtmauern geschaffen werden könnten, würde die Altstadt als große verkehrsberuhigte Zone genutzt werden können. Die Einbindung des neuen ALS- Busses in eine Nahmobilitäts- strategie bietet sich an.	Die freie Benutzbarkeit des PKW ist bei vielen Menschen stark emotional besetzt. Auch ist die freie Erreichbarkeit jeder Örtlichkeit in der mobilitäts-orientierten Gesellschaft zum Gewohnheitsrecht geworden, das verteidigt wird. Die Vorteile einer Einschränkung der Befahrbarkeit der Altstadt müssen noch eingehend diskutiert werden (Begrünungspotential, Attraktivierung, Barrierefreiheit).
Öffentlicher Nahverkehr	Die Verbindung zwischen den Ortsteilen und der Kernstadt Alsfeld ist durch den RMV geregelt, der Kleinbus ALS wird als städtische Dienstleistung betrieben und dient der Vernetzung innerhalb der Kernstadt. Eine Busfahrt wird zu einem symbolischen Preis von 1 € angeboten und wird vor allem von älteren Menschen stark nachgefragt.	Durch die Enge in der Altstadt fährt der ALS nur im Einrichtungsverkehr, was zu Einschränkungen bei der Fahrtroute führt. Die Linie ist v.a. auf die Einkaufszeiten ausgerichtet und hat Mittags eine 2-stündige Andienungslücke und fährt am Samstag nur bis 14 Uhr.	so ausgebaut werden, dass ausserhalb der Altstadt liegende Parkplätze auf der Route liegen und es für Touristen attraktiv wird, den Bus als Shuttle-Bus zu benutzen.	Laufzeitende nicht weiter geführt, da es defizitär ist.
Fernbusse	Durch die gute Anbindung an das überörtliche Straßennetz wird Alsfeld trotz seiner geringen Größe von den großen Überlandbussen angefahren. Zentraler Haltepunkt ist der Bahnhof.	In die nächstgroßen Metropolen fahren die Busse in einer kürzeren Zeit als die Bahn, was langfristig zu einem Abbau des öffentlichen Angebotes führen kann.	Bei einer entsprechenden Einbindung der Fernbusverkehre in das System des öffentlichen Nahverkehrs könnten Synergieeffekte für Pendler in beide Richtungen möglich werden (v.a. Frankfurt - Alsfeld).	Angebot und Nachfrage richten, stellen sie keine feste Größe dar,



	Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
Parkdeck	Es gibt ein vielfältiges Parkplatz- angebot öffentlicher und privater Parkplätze in und um die Altstadt herum. Bei den meisten Parkplätzen sind die ersten 30 Minuten kostenfrei. Innerhalb des Altstadtrings bestehen 325 öffentliche kostenpflichtige Stellplätze, aber auch Kurzzeitparkplätze und kostenfreie Plätze	Eine Reihe der öffentlichen und privaten Stellplätze sind nur eingeschränkt (Schellengasse) bzw. gar nicht begrünt (Neurathgasse) und städtebaulich und freiraumplanerisch nicht gut eingebunden (Schellengasse, Neurathgasse, Garagen Burgmauerweg, Parkdeck Schnepfenhain). Es gibt Defizite bei der Beschilderung und Beggrünung, es fehlen Übersichtspläne und ein Parkleitsystem. Es besteht starker Park-Suchverkehr und hoher Parkdruck. Teilweise werden in den engen Straßen die Hauseingänge zugeparkt, Plätze und Freiräume werden zugeparkt, Fußgänger werden behindert.	im Rahmen eines Generalverkehrs-	Insbesondere die Entscheidungsfindung, was die öffentlichen Stellplätze auf Kirch- und Marktplatz betrifft, wird zu kritischen Diskussionen führen. Die Frage: Wer darf in der Altstadt parken und wer nicht, muss öffentlich diskutiert werden. Ein Abwägungsprozess wird nötig sein, der zu Kompromissen führen muss. In einigen Fällen könnte die Entscheidung gegen Parkplätze und für öffentliche Freiräume fallen, an anderer Stelle wird dem Wunsch nach der Erreichbarkeit der Geschäfte Rechnung getragen werden müssen. Die Frage der Attraktivität des Stadtkerns für Touristen wie auch für Einheimische wird diskutiert werden müssen. Auch eine Verbesserung der klimatischen Bedingungen des hochverdichteten Altstadtkerns durch Entsiegelung und Begrünung sollte dabei nicht außer Acht gelassen werden.
Schnepfenhain	Schnepfenhain wird öffentlich bewirtschaftet. Das Untergeschoss befindet sich in der Hand von 10 Eigentümern.	die angrenzenden Garagenanlagen fallen durch die städtebaulich problematische Situation negativ auf (große bauliche Lücke, fehlende Raumkanten, desolater Zustand der Pflasterung, kaum Begrünung).	angestrebten Sanierung des Parkdecks Schnepfenhain (2018) sollte ein Begrünungskonzept entwickelt werden, das ggf. die	einer Pergolakonstruktion könnte kritisch gesehen werden und ist mit der Denkmalpflege abzustimmen. Inwieweit die privaten Eigentümer zur Aufwertung bereit sind ist schwer abzuschätzen.
Anwohner- parkplätze	In der Altstadt gibt es Bereiche, in denen nur Anwohner parken dürfen.	Innerhalb der Altstadt stehen 119 offizielle Anwohnerparkplätze 321 ausgegebenen Anwohner-Vignetten gegenüber - das heißt, dass grundsätzlich zu wenig Parkplätze zur Verfügung stehen - viele private Freiflächen wurden deshalb auch zu Stellplätzen umfunktioniert.	und Besucher aus der Altstadt ausgelagert werden, bleiben für die Anwohner mehr Plätze und die privaten Freiflächen könnten wieder	persönlicher Stellplatz in Wohnungsnähe ist ein hoch emotionales Thema, bei dem es
Wohnmobil- stellplatz	Es gibt einen gut genutzten Wohnmobilparkplatz mit 45 Stellplätzen, auf dem auch PKW parken dürfen.	Für Tagesgäste sind die Parkgebühren im Verhältnis zu den Gebühren in der Altstadt zu hoch.	Der Platz liegt unweit der ALS- Buslinie und könnte daher als (Park & Ride) Platz genutzt werden	Bisher fehlt für Tagesbesucher ein Anreiz, auf dem Platz zu parken, der in 10 min Fussweg Entfernung von der Altstadt liegt.



	Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
Radverkehr	Die übergeordneten Radrouten R2, R4, R11 führen direkt über den Marktplatz und an wichtigen touristischen Punkten vorbei (Regionalmuseum, Märchenhaus).	Die Radinfrastruktur weist Mängel auf: Es gibt nur wenige Radabstell- möglichkeiten am Rande der Altstadt und in der Altstadt. Innerhalb der Altstadt werden keine Alltagsrouten für Radler angeboten. Für Rad-Touristen gibt es Nachholbedarf an Unterkünften mit entsprechendem Angeboten	Verbesserung der Infrastruktur für Radfahrer wäre durch die Integra- tion weiterer Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum - insbesondere an den Zugängen zur Altstadt (sowie ergänzend abschließbare Fahrradgaragen in leerstehenden Nebengebäuden) möglich. Auch wäre ein	Wegen der Enge der Altstadtgassen entstehen schon jetzt Konkurrenzsituationen zwischen Radlern und Fussgängern. Gerade der Zugang über die Obergasse wird jedoch von vielen einheimischen Radlern genutzt. Alternative Routen müssen
	Die Bereiche die als Fussgänger- zone ausgewiesen sind, werden gut angenommen. Zahlreiche Gastronomiebetriebe nutzen den Platz für Außen- gastronomie. Die Stadt wirkt in diesen Bereichen sehr lebendig.	Die Straßenbreiten sind vergleichs- weise gering. Es gibt Schäden im Belag und auch die Leitungs- systeme (Kanal und Wasser) haben Sanierungsbedarf. Die Barrierefreiheit ist aufgrund der Beläge und der topografischen Situation eingeschränkt.	Die rein fußläufig zu nutzenden Bereiche sollten ausgebaut und weitestgehend barrierefrei ausgestaltet werden (Marktplatz). Auch in anderen Bereichen sollten zugunsten des Platzes für Fußgänger und Radfahrer Parkplätze ausgelagert werden.	Eine Reduzierung von Parkplätzen wird zwangsläufig zu Konflikten führen. Die Anforderungen der Denkmalpflege nach denkmalgerechter Materialverwendung schränken die Auswahl geeigneter Pflasterbeläge ein. Es sollte frühzeitig eine Abstimmung erfolgen, um die verschiedenen Anforderungen zu integrieren und ein möglichst durchgängiges Gestaltungsbild zu erzielen (Gestaltungsleitfaden öffentlicher Raum).
Alternative Mobilitäts- formen	Es gibt erste Ansätze zur E- Mobilität (Angebot am Parkplatz Tedi/Rossmann, Bürgerbüro und VR-Bank Hessenland e.G.). Es gibt eine Car-Sharingstation in der Volkmarstraße, die auf eine relativ große Nutzergruppe schließen läßt, da Alsfeld die einzige Stadt mit einem entsprechenden Angebot im Umkreis von 70km ist.	Eine übergeordnete Konzeption ist aktuell nicht erkennbar. Informationen zu den Standorten sind schwer zu finden. E-Mobilität ist nicht Teil des Selbstverständnisses und der Außendarstellung des Ortes, sondern wird z.B. nur über das Netzwerk "Deutsche Fachwerkstraße" kommuniziert. Radfahrer erfahren nur über die virtuelle Karte von openstreet-map von der Existenz der Aufladestationen.		
Busstellplätze für Touristenbusse	Es gibt einen zentralen Parkplatz für Touristen-Busse an der Stadthalle, bei der auch Toiletten vorhanden sind. Außerdem werden an der Landgraf- Hermann-Straße neben dem Parkplatz Schellengasse 2 Busparkplätze vorgehalten.	Der Busparkplatz an der Stadthalle ist ca. 800m, also 7-10 Laufminuten vom Stadtkern entfernt. Die Busparkplätze an der Landgraf Herrmann Straße sind ohne Toiletten und sonstige Infrastruktur. Die Lage und Ausstattung sind nicht optimal, da viele ältere Menschen, die nicht so weite Strecken laufen können, das Angebot von Reisebussen nutzen. Am Bahnhof wird kein Platz für Touristenbusse vorgehalten.	Weitere Standorte für Busstellplätze sollten geprüft werden (Parkplatz Tedi, Ludwigsplatz, Bahnhof, Telekom-Gelände Im Grund). Die Anforderungen an die Infrastruktur sollten Berücksichtigung finden (öffentliche Toiletten). Zumindest sollte ein Haltepunkt eingerichtet werden, an dem die Touristen in Altstadtnähe entlassen und wieder eingesammelt werden können. Als "dauerhafter" Aufstellplatz könnte weiterhin der Platz an der Stadthalle fungieren. Auch das ehemalige Telekom-Grundstück "Im Grund" wäre von der Lage her ideal.	Altstadt" in der Schellengasse hätte

Handlungsfeld 4 Einzelhandel & Gewerbe



6.4 Einzelhandel und Gewerbe

Alsfeld lebt von seiner einzigartigen historischen Fachwerkbebauung und den gewerblichen Nutzungen in den Erdgeschosszonen aus den Bereichen Handel, Dienstleistung und Gastronomie, die nahezu die Hälfte der historischen Altstadt ausmachen. Der Charme der vielen kleinen, inhabergeführten Geschäfte in historischen Gebäuden schafft einen unverwechselbaren Charakter, der die Besonderheit des Einkaufsstandortes ausmacht. Bei Betrachtung des Umfeldes der Stadt Alsfeld ist dies ein Alleinstellungsmerkmal und als Chance für den Ausbau des Tourismus zu verstehen.

Bisher konnten sich die "klassischen Ladenketten" aufgrund der kleinen Flächenzuschnitte nicht etablieren. Auf der anderen Seite sind insgesamt 20 Leerstände kartiert und massiver Sanierungsbedarf ermittelt worden, sowohl in den 1A Lagen der Obergasse und Mainzer Gasse, als auch in den eher als 1B Lage geltenden Bereichen Untergasse, Am Kreuz, Roßmarkt und Hersfelder Straße.

Neben den kleinen Grundrissen, die heute häufig nur bedingt wirtschaftlich nutzbar sind, wurden ausserdem Missstände bei Schaufenstern, veralteter Warenpräsentation, Beleuchtung, Werbeanlagen und Aussenbestuhlung festgestellt. Außerdem wurden hohe Mietvorstellungen und fehlende Nachfolger im Rahmen des ISEK Prozesses als schwierige Rahmenbedingungen ermittelt. Um den Mehraufwand gegenüber "Standardeinzelhandelsgeschäften" in anderen Städten und dem Onlinehandel ein Stück weit auszugleichen und das innerstädtische Gewerbe längerfristig zu erhalten, ist eine Förderung unterschiedlicher Aspekte nötig.

Ziele:

- Erhalt und Aufwertung der gewerblichen Nutzungen (Förderung Anreizprogramm) sowie Schaffung von Anreizen für potenzielle Nachfolger
- Leerstände sollen mit neuen Geschäften gefüllt und Gründungen und Übernahmen unter-

Casino Carree

- stützt werden. Dabei soll auch die Aufwertung von Schaufensteranlagen, Ladenausstattung und technischer Ausstattung gefördert und die Anschaffung zeitgemäßer und der Innenstadt angemessener Außenmöblierung (Bestuhlung, Verkaufsmöbel) sowie ansprechender Werbeanlagen und Beleuchtung unterstützt werden (Lokale Ökonomie)
- Förderung von Multichannelmarketing und Multichannelhandel (Lokale Ökonomie)
- Beteiligung des Verkehrsvereins als Zusammenschluss der Gewerbetreibenden und der BID Initiative
- Aufwertung des Parkplatzangebotes zur Sicherung der gewerblichen Nutzungen in der Altstadt (vgl. Handlungsfeld Verkehr und Mobilität, Projekt D4)
- Attraktivierung der Verbindungsachen zwischen den umliegenden Angeboten und den in der Altstadt lokalisierten Läden insbesondere in Bezug auf Fußgänger und Radler
- dort, wo auch mit Unterstützung längerfristig keine gewerbliche Nutzung mehr realistisch ist, Umbau zu barrierefreiem Wohnraum im EG (Anreizprogramm)

Projekte:

- E1 Integriertes Einzelhandelsentwicklungskonzept +(ggf. mit Leerstandskataster und detaillierter Aufnahme der aktuellen Ladenund Gewerbeinfrastruktur)
- E2 Überarbeitung der Ortsbausatzung/ Integration einer Werbesatzung
- E3 Citymanagement "Kümmerer"
- E4 Ordnungsmaßnahme Rückbau Fulder Tor/ Burgmauerweg
- E5 Neubau Parkhaus Fulder Tor/ Burgmauerweg
- E6 Anreizprogramm im Rahmen des städtebaulichen Denkmalschutzes: Sanierung von gewerblichen Einheiten

Ergänzende Förderung EFRE: Lokale Ökonomie



nicht barrierefreie Zugänge Untergasse

Zusammenfassende SWOT-Analyse zu 6.4

	Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
Einzelhandel im Umfeld der Altstadt An der Au Löbergasse	Ein größeres Angebot an Waren für den täglichen, aber auch für den aperiodischen Bedarf findet sich im östlich der Altstadt gelegenen Gewerbegebiet An der Au (Aldi, Tegut, NKD, Gebrauchtmöbel, Autohändler) und an der sich anschließenden Löbergasse (Euronicx, Rewe, Sanitätshaus)	mit dem PKW ausgelegt, es gibt keine attraktiven Verbindungen zur Altstadt, um die hier gelegenen Gastronomie- und Einzelhandels-	verbindungen in die Altstadt verbessert und attraktiver gestaltet würden und ggf. an geeigneter Stelle ein ergänzendes Parkplatzangebot geschaffen würde (Hersfelder Straße, Hortgasse, Fulder Tor), könnte sich die	Aufgrund der aktuell vorliegenden Untersuchung und des Planungsstandes kann keine valide Einschätzung zu einer sinnvollen Ergänzung des Einzelhandelsangebotes getroffen werden.
Einzelhandel im Umfeld der Altstadt Georg-Dietrich- Bücking-Straße Casino Caree	Hier liegt ein weiterer großer Lebensmittelmarkt (Herkules) und das in 2017 eröffnete Casino Caree. Südlich davon liegt ein Baumarkt. Hiermit und mit den vorgenannten Angeboten sind innenstadtnah und in fußläufiger Entfernung wichtige Grundversorgungsangebote vorhanden.	die Läden oder Gastronomie in der Altstadt zu nutzen, konnte leider	folgendermaßen verbessert werden: die Vorfläche Alicestraße 3/5 wird neu geordnet und gestaltet. Die Fußgängerampel - Einmündung Ludwigsplatz - entfällt und wird mit der Ampel auf Höhe	Um die Strategie auf solide Füße zu stellen, sollte ein integriertes Einzelhandelskonzept erstellt
Einzelhandel als Nutzer von Altstadtimmo- bilien	In Alsfeld ist die Mischnutzung aus Wohnen, Einzelhandel und gewerblichen Nutzungen als Qualität der historischen, europäischen Stadt in weiten Teilen des Altstadtgebietes erhalten. Es gibt einen "Verkehrsverein", der die Gewerbetreibenden der Stadt repräsentiert. Aktuell kommt der BID Prozess und der Zusammenschluss von 20 Gewerbetreibenden hinzu, die die Rahmenbedingungen verbessern wollen.	veraltete Warenpräsentation,	Sanierungsbedingte Probleme könnten z.B. durch Förderung abgepuffert werden (im Rahmen einer Einzelmaßnahme, oder durch Pauschalförderung) und durch die Unterstützung der Stadt für Neunutzer (Mietzuschuss für die ersten 3 Monate) ergänzt werden. Gemeinsame Kampagnen und Maßnahmen zur Aufwertung des Umfeldes im Rahmen der BID Initiative (Straßen, Beleuchtung, Begrünung, Waren-präsentation) und ergänzende Förderung zur Existenzgründung (Lokale Ökonomie) können unterstützend wirken. Gestalterische Rahmenvorgaben sollten in einer neuen Gestaltungssatzung und Werbesatzung festgelegt werden.	Hierfür ist ständiger Austausch, die Benennung von Verantwortlichen und ein zielgerichtetes, umsetzungsorientiertes Vorgehen nötig. Neben den bereits bestehenden Herausforderungen können sich die Einzelhändler hierum nur bedingt kümmern. Ggf. wäre hierfür ein professioneller "Kümmerer" (Citymanagement) nötig.
Einzelhandel & Gastronomie im Zusammenhang mit Nahversorgung und Tourismus	Für Bürger und Touristen, die die Altstadt besuchen, ist das aktuell noch vorhandene vielfältige Angebot interessant. Einzelne gastronomische Einrichtungen werden gut besucht.	Viele Läden schließen in der Mittagszeit und auch Samstags- mittags, obwohl da zeitweise höhere Frequenzen als in der Woche zu verzeichnen sind.	Die Abstimmung flexiblerer Öffnungzeiten oder anderer Modelle wäre insbesondere aufgrund der neuen Zusammen- schlüsse möglich.	Die einzelnen Akteure haben eigene, individuelle Strukturen und Zeitmanagements aufgebaut und lassen sich oft nur schwer von anderen Ansätzen überzeugen. Auch hier könnte ein "neutraler Kümmerer" vielleicht mehr erreichen.

7. Fördergebiet

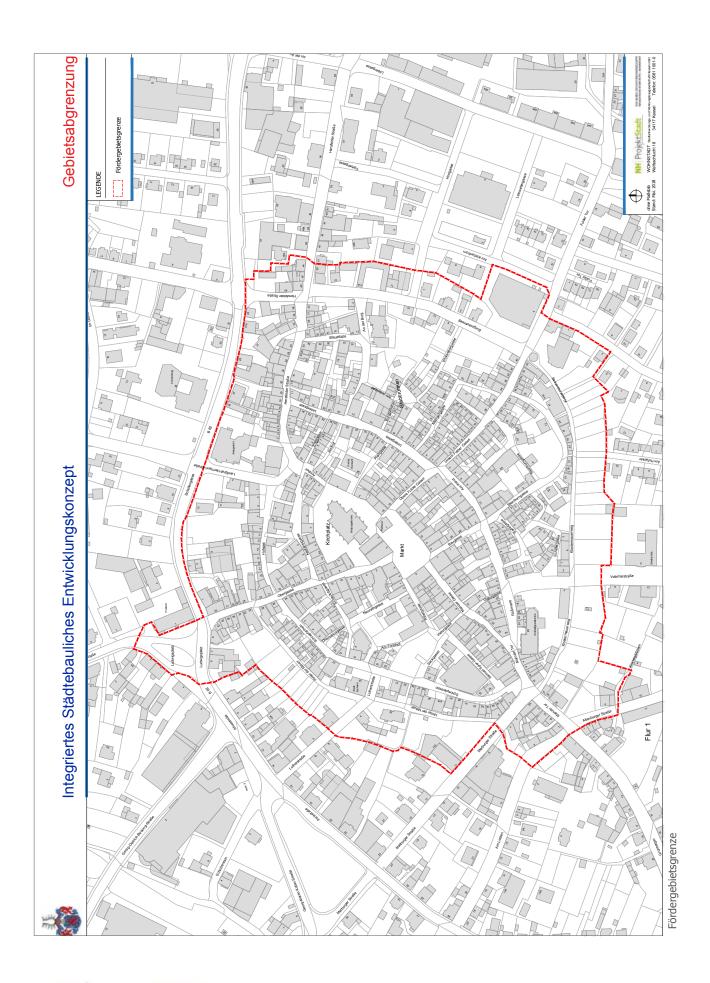
Darstellung des Fördergebietes und Begründung des Gebietszuschnittes

Das ursprüngliche Untersuchungsgebiet wurde während der Bestandsaufnahme etwas erweitert, da wichtige Bereiche mit Neuordnungsbedarf wie Parkplatzanlagen, gewerbliche Ansiedlungen und Einzelhandelsstandorte für die Altstadt relevant sind. Da sich für diese Bereiche Handlungsbedarfe ergeben haben, schlägt sich dies in der vorgeschlagenen Abgrenzung des Fördergebietes nieder.

Sanierungsgebiet

Im nächsten Schritt wäre zu prüfen, ob das Fördergebiet als Sanierungsgebiet ausgewiesen werden soll.







8. Leitbild Alsfeld

Im Jahr 2012 wurde in einem umfangreichen Prozess mit Bürgerbeteiligung ein Leitbild für die Stadt entwickelt, welches detaillierte Zielsetzungen für die folgenden Themenfelder beinhaltete:

- Image
- Bevölkerungsentwicklung
- Jugend
- Arbeit, Familie, Integration
- Bürgerschaftliches Engagement
- Kultur
- Nachhaltigkeit, Energie und Umwelt
- Wirtschaftsstandort

In der Präambel und den Zielsetzungen zu den einzelnen Themenfeldern wird sowohl die Bedeutung des historischen Erbes als auch die Herausforderung der Anpassung an das moderne Leben deutlich. Dies hat auch heute nicht an Relevanz verloren und aus diesem Grunde soll dieses Leitbild für das ISEK übernommen werden:

"Wir leben in einer liebens- und erhaltenswerten mittelalterlichen Stadt, um deren Kulisse uns jeder Besucher beneidet. 1975 wurde Alsfeld, gemeinsam mit Berlin, Rothenburg, Trier und Xanten, zur Europäischen Modellstadt für Denkmalschutz gekürt. Darauf sind wir stolz.

Unsere Stadt hat sich, unter Beibehaltung ihres historischen Charmes, zu einem lebendigen Mittelzentrum in gesunder, naturnaher Umgebung zwischen Vogelsberg und Schwalm entwickelt. Unser Leitbild soll für uns die nächsten 10 – 15 Jahre eine Orientierung geben. Wir wollen die Herausforderungen und Zielvorstellungen eines modernen Lebens in ein fruchtbares Wechsel- und Zusammenspiel mit unserem historischen Erbe bringen."

Dieses Leitbild stellt eine gute Basis für die Maßnahmen im Förderprogramm städtebaulicher Denkmalschutz dar.





9. Maßnahmenkonzept

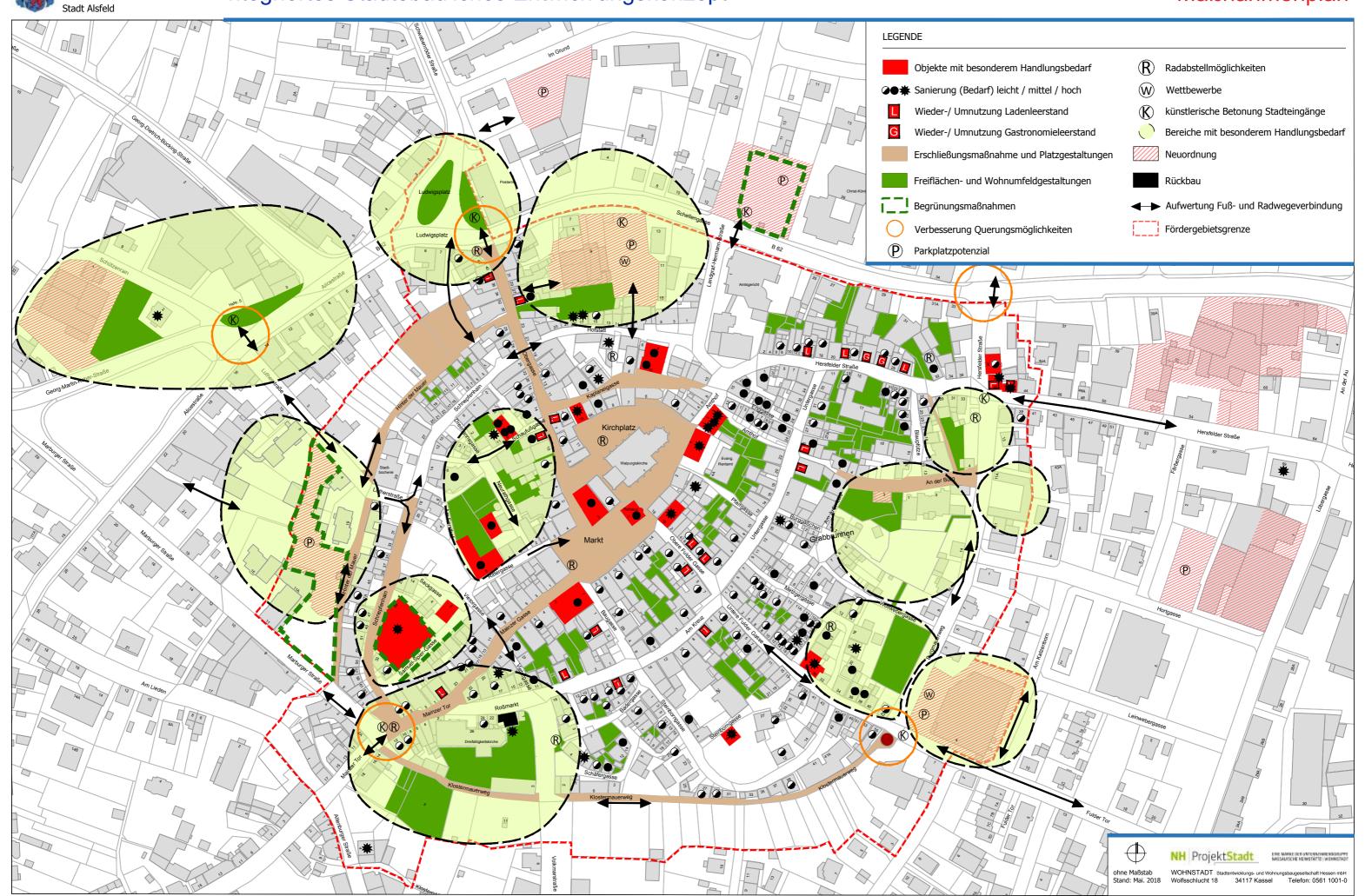
Im Maßnahmenkonzept sind Projekte aus den vier Handlungsfeldern zusammenfassend dargestellt und die Bereiche und Objekte mit besonderem Handlungsbedarf hervorgehoben.

Die Einzelprojekte sind in der Kosten- und Finanzierungsübersicht zusammengefasst und auf Projektblättern im Teil II genauer beschrieben.



Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept

Maßnahmenplan



Quellen

Arbeitsgemeinschaft Alemannia Judaica (Hrsg.) (2017): Alsfeld (Vogelsbergkreis) Jüdische Geschichte / Synagoge. In: http://www.alemannia-judaica.de/alsfeld_synagoge.

ANP Kassel (Hrsg.) (2009): Integriertes Handlungskonzept, Interkommunaler Zweckverband zwischen Vogelsberg und Schwalm-Alsfeld-Romrod-Antrifttal.

Allgemeiner Deutscher Fahrradclub (Hrsg.) (2016): ADFC Fahrradklimatest

ADFC, VCD, BUND (Hrsg.) (2017): Verbesserungen für den Radverkehr in Alsfeld – konzeptionelle Vorschläge. powerpoint-Vortrag.

Bertelsmannstiftung (Hrsg.) (2015): Demografiebericht.

Boris Hessen, Land Hessen (Hrsg.) (2017): Immobilienmarktbericht.

Dittmar, Heinrich; Jäkel, Herbert: (1988) Geschichte der Juden in Alsfeld.

eKom 21 Gießen (Hrsg.) (2015): Einwohnerstruktur der Stadt Alsfeld.

Fittkau, Dirk (2004): Beeinflussung regionaler Kaufkraftströme durch den Autobahnlückenschluß der A49 Kassel – Gießen. Universität Göttingen (Hrsg.). Dissertation.

Gall, Dehio (1955): Handbuch der deutschen Kunstdenkmäler nördliches Hessen.

Gonsior, Georg (1973): Die Sanierung des historischen Altstadtkerns von Alsfeld. Karl Krämer Verlag (Hrsg.).

Großmann, Ulrich; Hoppe, Katharina (1991): Dumont Reiseführer Nördliches Hessen.

Geschichts- und Museumsvereins Alsfeld (Hrsg.) (2017): Mitteilungen des Geschichts- und Museumsvereins Alsfeld. Jg. 116. Heft 1.

Hessenagentur (Hrsg.) (o.J.): Gemeindedatenblatt Alsfeld, St. (535001)

Hessisches Statistisches Landesamt (Hrsg.) (2016): Hessische Gemeindestatistik.

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung (Hrsg.) (2017): Nahmobilitätsstrategie für Hessen (Mobiles Hessen 2020).

Jäkel, Herbert (1997): Kleine illustrierte Geschichte der Stadt Alsfeld.

Landesamt für Denkmalpflege Hessen (Hrsg.) (2002): Denkmaltopografie BRD, Kulturdenkmäler in Hessen. Band Stadt Alsfeld.

Mende, Bruno (1991): Wanderführer Nordhessen und angrenzende Gebiete. Bernecker Verlag.

Nicolai, Matthias (2016): Alsfelder Stadtgeschichte, Jahrestage. Band 3.

Oberhessen-live.de (Hrsg.) (2015): Ludwigsplatz um 1903. In: http://www.oberhessen-live.de/2015/07/28/alte-fotos-nehmen-mit-auf-eine-zeitreise/.



Osthessen News (Hrsg.) (2018): ALSFELD - Tempo 30 für die Nachtruhe, CDU und UWA wollen nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung prüfen lassen. In: http://osthessen-news.de/n11539568/cdu-und-uwa-wollen-naechtliche-geschwindigkeitsbegrenzung-pruefen-lassen.html.

Oberscheid Retail Marketing (Hrsg.) (2017): Alsfeld - Chancenstudie zur langfristigen Revitalisierung der Innenstadt von Alsfeld erstellt von Oberscheid Retail Marketing für Städte und Gemeinden für den Magistrat der Stadt Alsfeld im Zeitraum von Juli – November 2017.

op-online.de (Hrsg): (2017): Zweiter Anlauf, um Stellplatzsatzung zu modernisieren, Alternativen zum Auto werden belohnt. In: https://www.op-online.de/region/langen/hemmschuh-handel-langen-beseitigen-8674362. html.

Regierungsbezirk Gießen (Hrsg.) (2016): Lärmaktionsplan Hessen. 2.Stufe.

Rothenburg ob der Tauber (Hrsg.) (2012): Parkraumkonzept. Novelle 2012, 3.Entwurf der GIVT Gesellschaft für Innovative Verkehrstechnologien mbH Berlin

Stadt Alsfeld (Hrsg.): (2012): Gebührenordnung zur Erhebung von Parkgebühren.

Stadt Alsfeld (Hrsg.): (2017): Alsfelder Bürgerinfo, Alsfelder Touristen-Info.

Stadt Alsfeld Einwohnermeldeamt (Hrsg.) (2018): Zahlen für den Altstadtkern, Übernachtungen, eigene Zusammenstellung.

Stadt Monschau (Hrsg): (2017): Anreise und Parken in Monschau. In: (http://www.monschau.de/de/besuchen/anreise-parken).

Stadt Kassel (Hrsg): (2017): Anreise Bergpark Wilhelmshöhe. In: http://www.museum-kassel.de/de/museen-schloesser-parks/unesco-welterbe-bergpark-wilhelmshoehe/anreise.

Umweltbundesamt (Hrsg): (2017): Mobilität privater Haushalte. In: http://www.umweltbundesamt.de/daten/private-haushalte-konsum/mobilitaet-privater-haushalte#textpart-2).

Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung (Hrsg.) (2017): Stadt statt Handel – Die Zukunft der Handelsstadt. PLANERIN – Mitgliederfachzeitschrift für Stadt-, Regional- und Landesplanung. Heft 6_17.

Karten und Abbildungen wurden zum größten Teil selbst erstellt oder aufgenommen. Bei externen Darstellungen ist die entsprechende Quelle direkt unter dem jeweiligen Plan oder der Abbildung angegeben.





