Ziele der AG sind:

- die Wiederentdeckung oder Weiterentwicklung der Kasseler Altstadt zum Ausgangspunkt für einen städtebaulichen Transformationsprozess für die Kasseler Innenstadt zu machen.

- die Brüche in der Stadtstruktur, die durch die autogerechte Wiederaufbauplanung entstanden sind, durch neue kreative Planungen zu beheben, u.a. durch Rückbau der Kurt-Schumacher-Straße.

- das Gebiet der ehemaligen Kasseler Altstadt, insbesondere das Gebiet zwischen Entenanger und Pferdemarkt, das als ehemaliges Stadtzentrum nicht mehr erfahrbar ist, wieder ins Bewusstsein der Stadtgesellschaft zu bringen, ohne zu den traditionellen Mitteln von Abriss und Restaurierung zu greifen (wie z.B. in Frankfurt).

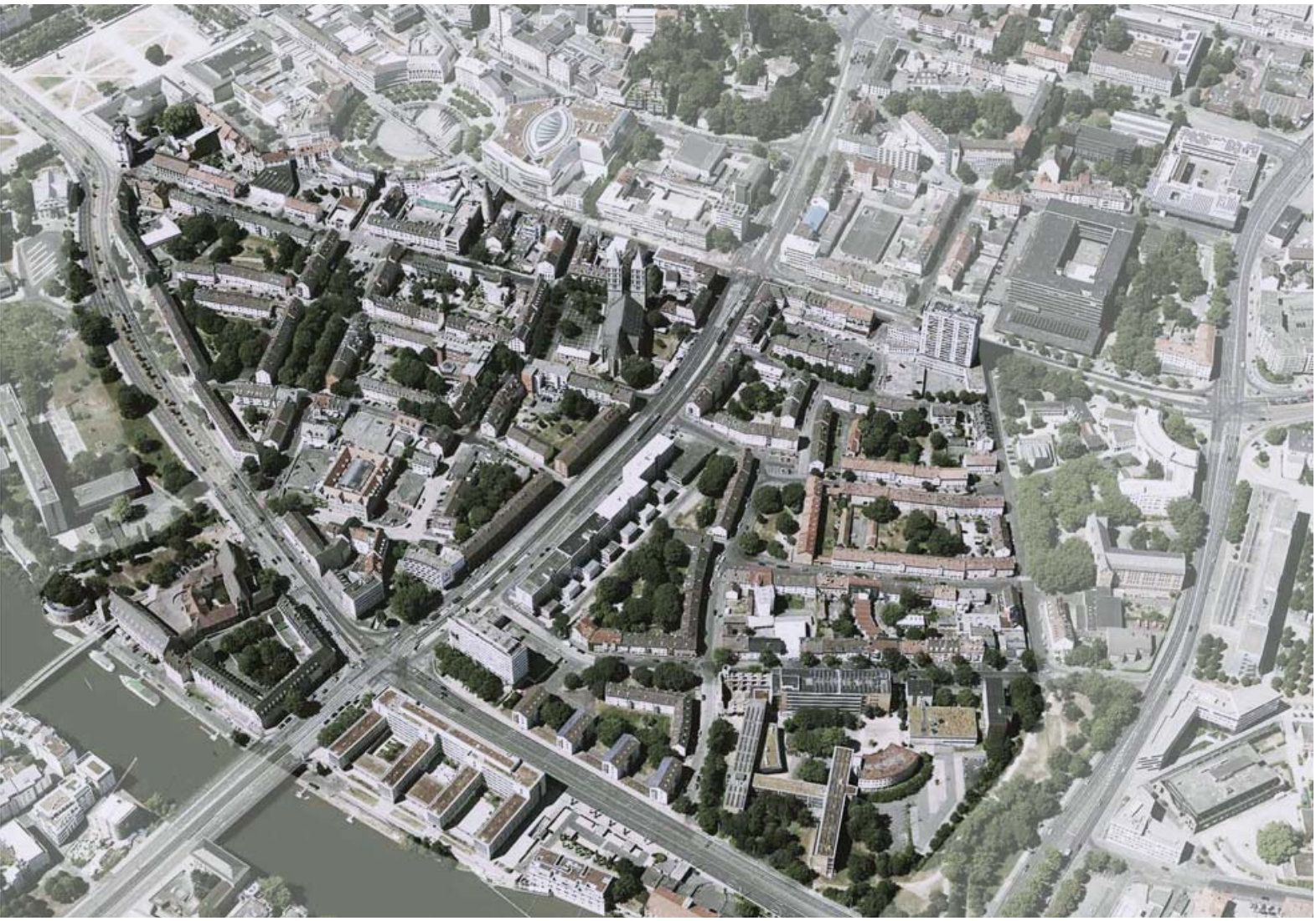
Fassung Broschüre November 2018

Mitglieder der Arbeitsgruppe:
René Winkler, rene.winkler99@gmx.de, Tel.: 0172- 6804102
Holger Möller, moeller@bas-kassel.com, 0171- 6416011
Ingrid Lübke, luebke.i@uni-kassel.de, 0160-90949340
Mario Lang, lang@os-2steps.de, 0177- 3682602
Heiko Griesel, heigrie8@gmail.com, 0160- 4805625
Hans Brinckmann, brinckmann@uni-kassel.de, 0561- 63539
Sebastian Bleisch, bleisch@online.de, 0160-8472039

Transformation
der Altstadt

Kassel

Zur Weiterentwicklung
der Kasseler Moderne



Analyse, Bestandsaufnahme:

A. Die ehemalige Altstadt ist als solche nicht mehr wahrnehmbar. Weder die Gebäude noch der Stadtraum lassen den Eindruck zu, dass sich hier mal der Altstadtbereich befunden hat.

B. Die wenigen historischen Gebäude stehen weitgehend isoliert im Stadtraum und lassen keine Gesamtwirkung zu. (siehe auch Charta für Baukultur Kassel).

C. Der Wiederaufbau (3+ Dach) wirkt für den Kernstadtbereich zu niedrig. Klassisch wäre 4+ Dach eventuell mit Höhenakzenten.

D. Die Aufteilung der Grundstücke nach deren Zerstörung im 2. Weltkrieg zu Gunsten von Wohnungsgesellschaften führte zu Monostrukturen, die im Erscheinungsbild eher dem Siedlungsbau in der Peripherie gleichen und folglich den ehemaligen Altstadt- bzw. Kernstadtbereich abwerten.

E. Aufgrund von Bauträgerinteressen und schneller Wiederaufbauphase in den 50er Jahren sind hier architektonisch wenig qualitätvolle Gebäude entstanden. Es gibt andererseits in Kassel sehr gelungene Beispiele für die 50er-Jahre Architektur. (Im ehemaligen Altstadtbereich hingegen sieht man davon wenig)

F. Städtebaulicher Wiederaufbau fand hier im Widerspruch zur topographischen Gegebenheit statt. Die Topographie wurde insbesondere beim Entenanger unzureichend berücksichtigt, denn der Platz fällt sehr stark ab, ohne dass dagegen bauliche oder freiraumplanerische Maßnahmen getroffen wurden. Die Gebäude verlaufen mit dem Hang, was dazu führt, dass der Platz nicht als Ganzes erfahrbar ist. Beim Friedrichsplatz gelang es, mit dem Fridericianum einen Hauptschwerpunkt und am auslaufenden Platz einen weiteren Hochpunkt mit der Elisabethkirche zu bilden.

G. Teilweise sind im Altstadtbereich Hinterhofbebauungen zu finden, die an wichtige öffentliche Bereiche grenzen; so vor dem Haupteingang der Martinskirche, wo die anderen Gebäude allerdings ihren Hauptbezug zur unteren Königsstraße haben.

H. Autos nehmen zu viel Raum ein und betonen den Eindruck, dass der ehemalige Altstadtbereich zur Stärkung des Konsums in der Königsstraße dienen sollte (Parkplatzproblematik). Es scheint kaum eine „A“-Lage zu sein.

I. Der ehemalige Altstadtbereich ist nicht mehr als Einheit erfahrbar, sondern durch die rigoros autogerechte Politik in zwei Gebiete zerteilt. Die Kurt-Schumacher-Straße produziert zwei Stadträume, die wenig Qualität aufweisen und dazwischen nur einen diffus dahinlaufenden Raum vom Stern bis zum Unterneustädter Platz hinterlassen.

J. Die beiden Nachkriegsplatzstrukturen (Entenanger/Pferdemarkt) wirken als Fremdkörper in den mit reichlich Innenhof-Grün durchsetzten Quartieren. Das hiesige Verhältnis von Freifläche zu bebauter Fläche ist Kernbereichs-untypisch.

K. Es ermangelt einer Identität im ursprünglichen Altstadtbereich. Zwar sind Teilerlebnisbereiche (Entenanger, Martinskirche, Marstall, Renthof, Pferdemarkt, etc.) entstanden, die aber nicht zusammen wirken, sondern zu einer Splitterstruktur führten.

L. Historische Gebäude wurden stiefmütterlich behandelt bzw. deren Wert ignoriert:

- Druselturm: Tiefgaragenzufahrt, Lager Restaurant
- Markthalle: Parkpalette, offener Stadtraum an der Westseite
- Martinskirche: Einbindung nach Norden und Westen weggenommen
- Garnisionskirche: wurde lange Zeit dem Verfall Preis gegeben

These:

Das Gebiet rund um die Kurt-Schumacher-Straße – vom Altmarkt bis zum Stern einerseits und vom Pferdemarktquartier bis zum Entenangerquartier andererseits – ist als Experimentierfeld für eine neue Sicht auf die Weiterentwicklung der Kasseler Innenstadt besonders geeignet, weil

1. es über viele versteckte, aber wenig beachtete Relikte alter Gebäudeteile verfügt (Fotoserie ist vorhanden),

2. in diesem Gebiet mit dem Marstall, der alten Brüderkirche und dem Renthof (jetzt Hotel) auch ein Stück historischer Bausubstanz in neuen Funktionen erlebbar ist,

3. die Martinskirche – wegen ihrer Bedeutung überhaupt und der gelungenen Wiederaufbauarchitektur (hervorragendes Beispiel für „Gotik modern interpretiert“) – einen wichtigen städtebaulichen Akzent darstellt, ihre Umgebung jedoch dringend saniert, neu interpretiert und aufgewertet werden muss,

4. die Kurt-Schumacher-Straße als negatives Beispiel für die autogerechte Stadtideologie der Wiederaufbauplanung dringend der Korrektur, d.h. des Rückbaus bedarf, um das Pferdemarktquartier wieder mit dem Stadtzentrum zu verknüpfen und den Höhenunterschied erlebbar zu machen,

5. der funktionale und städtebauliche Zusammenhang zwischen UNI und Pferdemarktquartier (mit Synagoge), sowie wichtigen Schulen einerseits und der Kasseler City andererseits dringend der Verbesserung bedarf.

6. ein Teil der Grundstücke und Gebäude im Besitz oder der Nutzung (Hansahaus) von öffentlichen Institutionen oder Wohnungsbaugesellschaften ist.

Kurt-Schumacher-Straße „Blick nach Südosten“

Kurt-Schumacher-Straße „Blick nach Nordwesten“

Die vermisste Atlstadt

Kassel um 1880

„Altes“ Rathaus vor 1831

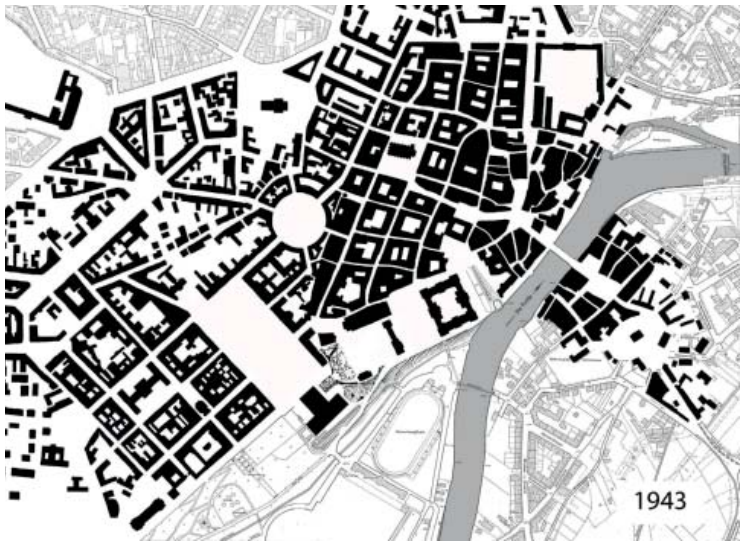
Mittelgasse

altes Schloß

Leitidee:

Ausgangspunkt ist das Bedürfnis vieler Menschen nach einem urbanen Ort mit einem hohen Maß an Identifikation mit der Stadt. Hierzu sind neue oder alte stadträumliche Qualitäten zu entwickeln, die sich mit einer hochwertigen Architektur verbinden müssen.

Die sogenannte Kasseler Moderne – eine Wiederaufbauphase mit dem damals konsensfähigen Prinzip einer „autogerechten Stadt“ – bedarf einer kritischen Reflexion. Die materiellen und funktionalen Notwendigkeiten aus dieser Zeit sind dabei auch auf gegenwärtige Planungsoptionen zu beziehen.



Einweihung „neuer“ Altmarkt, 1957

Kleine Stadtgeschichte

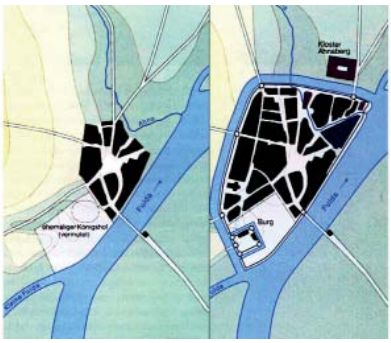
Kassel kann auf eine sehr bewegte Stadtgeschichte zurückblicken, die sich von anderen vergleichbaren Städten deutlich unterscheidet. Zwei Besonderheiten leiteten die Entwicklung der Stadt ein.

Dies ist zum einen die Begebenheit, dass sich hier zwei Handelswege kreuzten und sich somit schon früh (vor dem 9. Jhd.) eine Ansiedlung ergab.

Zum anderen entstand hier, von den Karolingern errichtet, ein Königshof, der urkundlich 913 erwähnt wurde. Es wird vermutet, dass die ideale Lage zum Fluss entscheidend für die Wahl für diesen Ort gewesen ist.

Als dann dem Ort das Marktrecht 1189 verliehen wurde und 1277 die Stadt zur Residenzstadt erkoren war, entwickelte sich der Ort zu einer prächtigen Stadt an der Fulda.

10. Jhd.



13. Jhd.

Mittelpunkt und Herz der Stadt war lange Zeit der Altmarkt, der sich als Dreh- und Angelpunkt darstellte. Er war die Konstante im Stadtraum und hatte in ähnlicher Ausprägung bis 1943 Bestand.

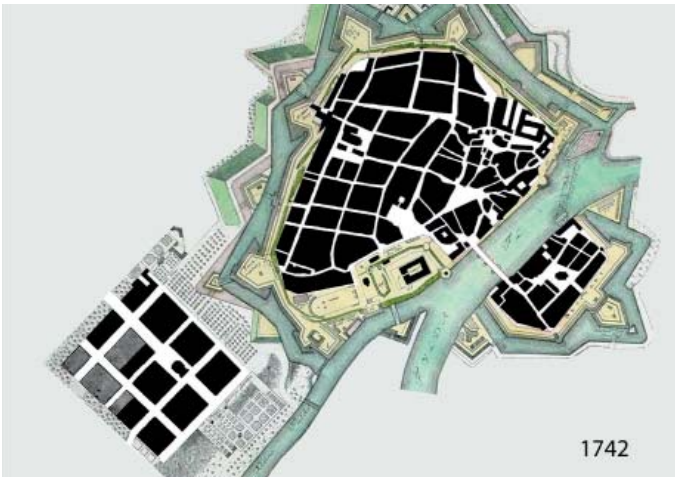
Auffällig ist, wie sich die Stadt ausgebreitet hat. Dabei spielte der Altmarkt die zentrale Rolle, da der Ort sich halbkreisförmig um den Altmarkt ausweitete – anders als das Fürstenschloss, welches nicht den Mittelpunkt des Ortes bildete und sich sogar lange Zeit durch eine eigene Befestigung mit hohen Mauern von der Stadt abgrenzte.

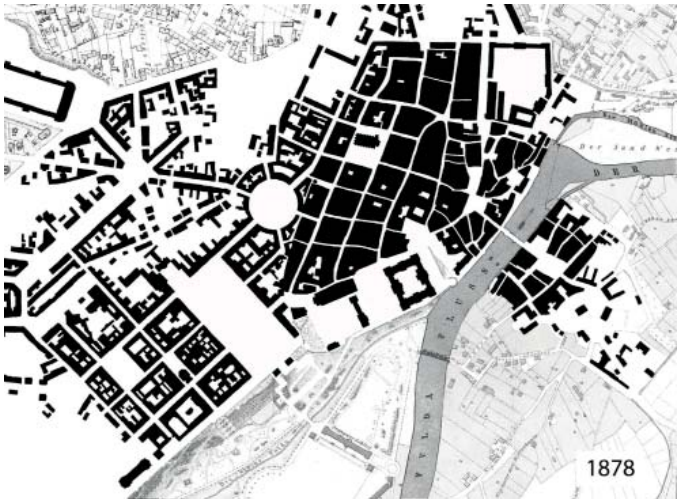
Als im 17. Jhd. die Stadt Kassel aufgrund der stark steigenden Einwohnerzahlen „aus allen Fugen zu geraten“ schien, erfolgte eine Ausweitung in orthogonaler Ordnung auf dem freien Feld nach Süden und nach Westen. Die westliche Erweiterung, Oberneustadt genannt, war zunächst als eigenständiger Stadtteil zu erleben, weil dieser außerhalb der Stadtmauern errichtet war. Als die Befestigungsanlage bedeutungslos wurde, verschmolz man die Stadtgebiete und so entstanden der Friedrichsplatz und der Königsplatz.

Mit der Ausweitung der Stadt außerhalb der Stadtmauern wurde schnell klar, dass die zentral ausgerichtete Innenstadt ein Durchqueren in Ost-Westrichtung und ein Umrunden der Kernstadt unmöglich macht. Mit dem Freiheiter Durchbruch versuchte man in den 1930er Jahren die Probleme auszuräumen, was aber die Altstadtstruktur zerschnitt und eine städtebauliche Wunde hinterließ, die nur bedingt geheilt wurde.

Eine anderer Anlass war, dass Eigentümer der Altstadthäuser in den angenehmeren Westen zogen und die Altstadt für die Immobilienspekulation frei machten, was dazu führte, dass die Altstadt zunehmend verdichtet wurde und als „Slum“ endete. Zwar versuchte die Stadt Kassel in den 20er und 30er Jahren mit Sozialprogrammen die Innenhöfe auszulichten, aber es folgte 1943 die Kriegszerstörung und hinterließ eine neu überplanbare Fläche.

14. Jhd.





Heute

15 Anregungen zur Transformation der Altstadt Kassel:

1. Städtebauliche Verbindung wieder herstellen
Schon vor ihrer Zerstörung hatte die Altstadt zwei Schwerpunkte, die jedoch durch die zusammenhängend bebauten Altstadtgassen eng miteinander verbunden waren. Das städtebauliche Konzept des Wiederaufbaus schuf demgegenüber zwei Quartiere ohne direkte Straßen- oder Wegeverbindungen. Die beiderseitige Bebauung der Kurt-Schumacher-Straße wie auch deren Eingriff in die Topographie akzentuiert die städtebauliche Trennung: die Straße nimmt nur das Gefälle nach Nordwesten Richtung Lutherplatz auf, während sie das Gefälle zum Pferdemarkt hin einebnet und damit einen Abhang von ca. 6 m zum Hanseatenweg, einen absolut unwirtlichen Teil der Innenstadt, erzeugt.

2. Mögliche weitere Verbindungen
Um die beiden Quartiere wieder besser miteinander zu verbinden und damit auch einen Durchgang zum Holländischen Platz/Universität herzustellen, ist es wichtig, die Kurt-Schumacher-Straße an mehreren Stellen überqueren zu können. Zum einen sollten Übergänge beiderseits der Martinskirche – Oberste Gasse/Schäfergasse und Mittelgasse – die Quartiere verbinden, zum anderen sollte die Randbebauung im Bereich Graben und Wildemannsgasse beiderseitig (GWG-Zeilen und Hansahaus) wie auch der Hanseatenweg durchlässig gemacht werden.

3. Kurt-Schumacher-Straße räumlich reduzieren
Die Kurt-Schumacher-Straße war geplant als Teil des Innenstadtringes und als Verbindung zwischen Fuldabrücke und Hauptbahnhof. Diese Straßenplanung nahm die Überlegungen aus der Vorkriegszeit, die zu dem so genannten Freiheiter Durchbruch geführt hatten, wieder auf. Während dieser enge Altstadtgassen vorsichtig aufweitete, schuf die Nachkriegsplanung eine überbreite Straße mit 4 Fahrspuren, Doppelgleis und Parkstreifen.

Die beiderseitige Bebauung, die zum Teil noch hinter die Straßenflucht zurück springt, ist in Relation zur Straßenbreite niedrig und verstärkt damit den Eindruck einer vorstädtischen Verkehrsschneise, die nicht erkennen lässt, wo man die Innenstadt betritt. So sind Maßnahmen notwendig und auch möglich, die besser erkennbar machen, dass mit der Fuldabrücke die Innenstadt beginnt. Mit einfachen, eher optisch wirksamen Veränderungen der Fahr- und Fußwege, wie Reduzierung auf je eine Fahrspur, Bäume mit Alleecharakter und weiterem etwa nach dem Beispiel der Friedrich-Ebert-Straße, sollte begonnen werden.

Folgen können dann leichte Bauten am Straßenrand oder auch zur Einhegung der Martinskirche. Längerfristig geht es um eine neue Straßenrandbebauung, wie etwa eine Vergrößerung der Haustiefe der GWG-Häuser und eine bauliche Änderung des Hansahauses, um so die überbreite Straße zu verengen und als städtischen Raum überhaupt erst nutzbar zu machen. Die leeren Geschäftslokale sprechen eine deutliche Sprache.

4. Hochpunkt als Abschluss der Sichtachse
Der Bebauungsplan für die Altstadt sah zunächst vor, die Kurt-Schumacher-Straße leicht nach Nordost versetzt von der Fuldabrücke aus zu führen. Dies hätte den schneisenartigen Eindruck, den die Straße heute macht, vermieden. Sinnvoll wäre auch gewesen, die Straße mit dem Finanzamt als Torgebäude an der tieferliegenden Seite und mit dem Neubau an Stelle des Stadtbades auf der anderen Seite zu fassen. Solche Chancen zur Korrektur der Fehler des ersten Wiederaufbaus wurden in den letzten Jahren von der Stadt vertan. Wichtig aber bleibt, zumindest am Altmarkt den Stadteingang besser zu akzentuieren.

5. Einrahmen der Martinskirche
Heute steht die Martinskirche sozusagen nackt an der Kurt-Schumacher-Straße, während sie früher zu dieser Seite Anbauten hatte. Diese Bebauung sollte im Interesse des Kirchbauwerks wie dem der Straße wiederhergestellt werden.

6. Platzräumliche Modifikation Pferdemarkt
Wie man der alltäglichen Nutzung entnehmen kann, hat der Platz nur geringe Qualitäten als Aufenthaltsraum; dessen Verhältnis von Platzgröße und Randbebauung ist ungünstig und die Fläche wenig gestaltet.
Ein Gebäude auf der südöstlichen Seite in Verlängerung der Kastenalsgasse könnte die städtebauliche Situation verbessern und zugleich zur Verdichtung des sehr locker bebauten Quartiers beitragen.

7. Herstellen einer Vorderseite
Am Platz vor der Martinskirche wenden die gegenüberstehenden Gebäude der Kirchenfassade ihren Rücken zu und wenden so diesem wichtigen Bauwerk nicht gerecht. Der Platz, auch gegenüber dem Seiteneingang, muss insgesamt dem wichtigsten Kirchenbau der Stadt (entsprechend) angemessen gestaltet werden. Der Parkplatz mit Toilette ist eine Geste der Missachtung.

8. Sicht- bzw. Verbindungsachse vom Druselturm zum Marstall
Die geschlossene Bebauung entlang der Obersten Gasse, der Mittelgasse und des Grabens sollte für Fußgänger vom Druselturm bis zum Marstall durchlässiger werden, um etwas von der Vielfalt und Kleinteiligkeit der Altstadt zurück zu gewinnen. Denn trotz der beim Wiederaufbau eigentlich angestrebten gegliederten und aufgelockerten Stadt dominieren geschlossene Baublöcke, deren große Innenhöfe erfahrbar und auch nutzbar gemacht werden sollten.

9. Baulücke schließen mit Blickmöglichkeit zum Marstall
An die Stelle der alten Lutherkirche ist eine Fläche getreten, die teils als Außenmarkt, meist aber als Parkplatz dient und den Marstall bis zum Obergeschoss versinken lässt, weil das Gefälle zum Verschwinden gebracht worden ist. Der Platz sollte wieder – mit einem breiten Zugang zum Marstall – durch ein Gebäude am Graben geschlossen werden. Wenn die dann verbleibenden Außenmarktflächen nicht reichen sollten, kann die Fläche auf der Südseite des Marstalls belebt werden.

10. Hinterfragen: Entenanger, Topographie, stadträumliche Wirkung
Der Entenanger sollte damals – entsprechend dem Pferdemarkt – das städtische Zentrum des auf der südwestlichen Seite der Kurt-Schumacher-Straße neu geschaffenen Quartiers bilden. Deswegen hatte man die frühere Entengasse zu einem länglichen Platz aufgeweitet. Heute wird der Platz, der ein starkes Gefälle aufweist, durch kleinteiligen Einzelhandel und Gaststätten auf beiden Längsseiten gut belebt, was unbedingt zu stärken ist. Seine Innenfläche ist zwar begrünt, aber nur Parkraum ohne Aufenthaltsqualität. Das ursprünglich zur Schließung des Platzes zur Obersten Gasse geplante Gebäude ist noch zu bauen, wobei auch die Garnisonskirche ein Gegenüber bekäme. Als städtischer Platz braucht der Entenanger eine umfassende Neugestaltung. Dabei wäre auch zu prüfen, ob sich der Entenanger für eine Bebauung mit Wohnhäusern auf kleinen Parzellen bei gewerblicher Nutzung der Erdgeschosse eignen würde.

11. Marstallplatz wieder erlebbar herstellen
Platz und Bauwerk, die früher durch die Neigung der Fläche und durch das Pfarrhaus neben dem Marstall interessant waren, sind durch den Garagenbau mit waagerechter Oberfläche, die auch als Parkraum dient, um ihre Wirkung gebracht. Die neue Nutzung des Renthofs sollte Anlass sein, das Erdgeschoss des Marstalls wieder sichtbar zu machen, den Platz mit seiner interessanten Topographie neu zu konzipieren, das Erdgeschoss des Marstalls mit den ursprünglichen Portalen wieder sichtbar zu machen und somit insgesamt den Durchgang zum Fluss sowie zur Unterneustadt attraktiver zu gestalten.

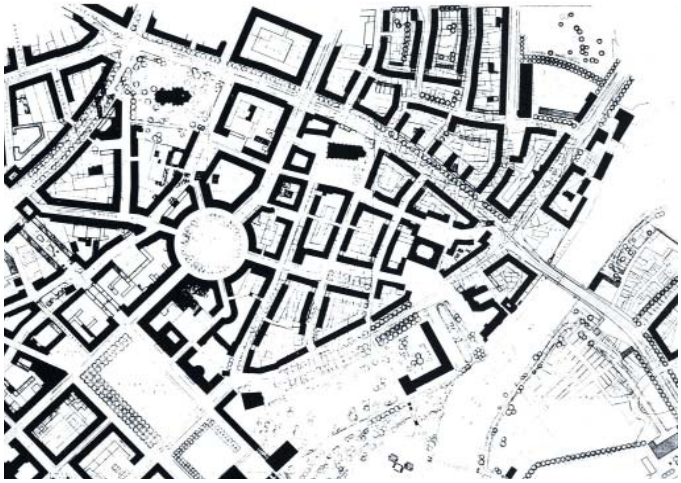
12. Durchlässigkeit der Blöcke
Zwischen Entenanger und Steinweg ist die geschlossene Bebauung entlang der Obersten Gasse, der Mittelgasse und des Grabens für Fußgänger durchlässiger zu gestalten, um die kleinteiligeren Strukturen der Altstadt durch attraktive Wegeverbindungen zu beleben. Damit wären auch neue Nutzungen der großen Innenflächen der Blöcke – etwa für innovative Produktion in der Stadt – möglich.

13. Blöcke schließen, klare Stadträume bilden
Wo sich Lücken in der Blockrandbebauung finden, sind diese zu schließen, sowohl um die städtische Struktur zu stärken, als auch um die für einen Innenstadtbereich sehr lockere Bebauung zu verdichten und damit die Zahl der Innenstadtbewohner nicht noch weiter absinken zu lassen. Die Durchgängigkeit der großen Blöcke sollte dabei nicht verbaut, sondern verbessert werden.

14. Mögliche Erweiterung Regierungspräsidium
Eine Straßenrandbebauung auf der Ostseite des Steinwegs (vor dem Regierungspräsidium, neuerdings „Am Alten Stadtschloss“) hatte schon im 20. Jhd. der erste Preis des Wettbewerbs um die Erweiterung des Regierungspräsidiums (RP) vorgeschlagen. Das RP-Gebäude nutzt die Fläche nicht aus, verstellt aber den Durchblick zur Aue und in die weitere Landschaft. Dadurch verbleibt entlang des Steinwegs eine kaum genutzte innerstädtische Freifläche, die zur Verdichtung der Innenstadt bebaut werden sollte, als Bürohaus, als Hotel, als Wohngebäude.

15. Mögliche Abschlussbebauung
Der ehemals bis zum Auehang bebaute Friedrichsplatz hat heute im Südosten zur Aue hin keinen dem Platz entsprechenden Abschluss: dem Steinweg fehlt ein akzentuierter Platzeingang, das Ottoneum sitzt in einer Versenkung, das Theater hat einen geduckten Eingang statt einer Fassade und die documenta-Halle scheint gefährdet, den Abhang hinunter zu rutschen. Durch ein Eckbauwerk am Steinweg könnte dem Fridericianum ein Pendant gegeben und der Platz stabilisiert werden.

Überlagerung der Karten 1943 und heute



Bebauungsplan 1951

Eine Vision:

1. alte Raumkanten Martinsplatz
2. Pferdemarkt räumlich bearbeiten
3. alte Raumkanten Brink
4. neuer Altstadtmarkt
5. Blickachse zum Zeughaus
6. alter Töpfenmarkt (annähernd)
7. Hochpunkte / Akzente am Altmarkt
8. alter Straßenverlauf Wildemannsgasse
9. alter Straßenverlauf Graben

Bei der Auseinandersetzung mit dem ehemaligen Altstadtareal wurde schnell klar, dass es sich um ein komplexes Thema handelt, welches breit diskutiert werden muss. Den Impuls dafür gab eine Untersuchung von städtebaulichen Möglichkeiten. Daraus ist die hier oben dargestellte Vision entwickelt worden, die aufzeigen soll, welche Verbesserungen man erzielen könnte.

Dabei wurde besonderer Wert darauf gelegt, möglichst viele historische Bezüge bzw. alte Stadträume/Raumkanten wieder her zu stellen. Die Verlängerung des Grabens und der Wildemannsgasse in Richtung Nordosten führt das ehemalige Altstadtareal wieder zusammen: die Altstadt-Trennungswirkung der Kurt-Schumacher-Straße wird dadurch aufgehoben bzw. beseitigt.

Einfluss haben die städtebaulichen Ansätze aus dem Mittelalter bekommen. Neben den Blickbezügen und Blickachsen drängte sich die Frage auf, wie mit den Geländeversprüngen im Areal umzugehen ist, die bis zu 6 m tendieren. Es wurde bemerkt, dass in vergleichbaren Situationen die Straßenzüge im Mittelalter einen gebogenen Verlauf bekamen: so zu beobachten am nördlichen Ende des alten Straßenzugs Graben. Offensichtlich wurde auf diese Weise ein Schluchtencharakter vermieden. Deshalb wurde in hiesiger Vision der Straßenverlauf der künftigen Kurt-Schumacher-Straße stärker gebogen.

Dies war uns ein wichtiges Thema und ist ein entscheidender Punkt für den Umgang mit dem ehemaligen Kernstadtbereich. Da sich der aktuelle „Stadtraum“ vom Stern zum Unterneustädter Kirchplatz als „Abraum“ darstellt, besteht dringender Handlungsbedarf. Die breite Schneise – von manchem als „innere Stadtautobahn“ bezeichnet – braucht dringend eine stadträumliche Aufwertung.

Auch der verloren gegangene Altmarkt verdient eine Aufwertung, denn jener zentrale historische Platz ist leider vollkommen dem Verkehr zum Opfer gefallen. So ist es denkbar, einen neuen Altmarkt an ähnlicher Stelle wie der des „alten Rathauses“ mit neuem Zentrumscharakter zu kreieren.

Aufgrund geänderter Verkehrsführungen ließen sich – in Anlehnung zum ehemaligen EAM-Gebäude am oberen Anfang der Treppenstraße – städtebauliche Hochpunkte am „neuen Altmarkt“ setzen, um den Stadtraum zu binden.

Die vorliegende Vision wurde frei von den aktuellen Besitzverhältnissen entwickelt, um aufzuzeigen, wie weit sich städtebaulich gehen ließe.

nächste Schritte:

Das Projekt „Die Transformation der Altstadt Kassels als Weiterentwicklung der Kasseler Moderne“ ist in einen Prozess einzubetten, der mit weiteren Projekten der Stadtentwicklung und deren Trägern vernetzt ist, der öffentliche und private Initiativen miteinander verbindet und der darüber hinaus die einzelnen Veränderungsschritte in eine konsekutive Verwirklichung eines auf lange Sicht angelegten städtebaulichen Konzeptes einordnet.

Das Projekt versteht sich als Beitrag zu wichtigen Entwicklungen und Ereignissen Kassels und nimmt die damit verbundenen Diskussionen auf, konkretisiert diese und bezieht sie mit der Kurt-Schumacher-Straße auf ein räumlich und inhaltlich genauer umschriebenes Thema. Hierzu gehören:

75 Jahre Wiederaufbau der Stadt

In diesem Jahre 2018 jährt sich zum 75. Mal die Katastrophe der Stadt Kassel. Wenn die Kasseler Bevölkerung sich an den Oktober 1943 erinnert, dann überschlägt sie zugleich ein Dreiviertel-Jahrhundert Wiederaufbau ihrer zerstörten Stadt: neben die Erinnerung an die Zerstörung tritt die Erinnerung an die gewaltige Leistung des Aufbaus. An diesem Aufbau weiterzuarbeiten, die damaligen Konzepte zu verstehen, neu zu überdenken, zu korrigieren und auf die heutigen Bedürfnisse der Stadtbevölkerung auszurichten, das bedeutet: „Weiterentwicklung der Kasseler Moderne“.

Charta für Baukultur Kassel

Die Überlegungen zur Kurt-Schumacher-Straße konkretisieren beispielhaft die aus der intensiven städtebaulichen Diskussion hervorgegangene „Charta für Baukultur Kassel“, denn eines derer Ziele heißt:
„Die Trennwirkung großer Straßen aufzuheben. Stadträume sollen verbinden, nicht trennen. Dafür gestalten wir im Bereich der Innenstadt die großen Straßenräume so, dass sie den vielfältigen Nutzungsansprüchen genügen und ihre angemessene Bedeutung für Stadtleben und Stadtbild erhalten.“

Kulturkonzeption für Kassel

Die öffentlichen Diskussionen zur Entwicklung einer Kulturkonzeption Kassels weisen immer wieder darauf hin, dass Baukultur und kulturelle Stadtentwicklung sich gegenseitig bedingen und ergänzen. Das hiesige Projekt zur „Weiterentwicklung der Kasseler Moderne“ sollte daher als wichtiger Baustein in die Kulturkonzeption aufgenommen und als Beitrag zur ihrer Konkretisierung verstanden werden.

Planungswerkstatt als erster Schritt

Eine Planungswerkstatt in jenem Rahmen wird alsbald unter der Regie des Planungsdezernats der Stadt Kassel veranstaltet werden. Diese wird alle an der Transformation der Altstadt Kassels Interessierten zusammen führen und

- stellt die Grundzüge der bisher vorgelegten Konzepte für den Bereich zwischen Entenanger und Pferdemarkt vor,

- analysiert die städtebaulichen Defizite und Spielräume dieser Quartiere,

- entwickelt daraus Ziele für die Umgestaltung der Kurt-Schumacher-Straße und der angrenzenden Bereiche und

- formuliert somit erste Schritte zu einer konkreten städtebaulichen Konzeption, etwa durch die Beschreibung der Aufgaben eines Stadtplanungswettbewerbs Kassels zur Kurt-Schumacher-Straße.

Die Kurt-Schumacher-Straße für die Stadt zurück gewinnen

Mit dem Umbau der Friedrich-Ebert-Straße hat die Stadt gezeigt, wie sich ein Stadtraum neugestalten lässt, wie er neue Aufenthaltsqualität gewinnen kann und wie sich auch dadurch die Geschäftswelt beleben lässt. Ein vergleichbar erfolgreicher Umbau der Kurt-Schumacher-Straße ist demgegenüber vielleicht ein etwas schwierigerer oder langwierigerer Prozess. Aber es würde sich ebenso lohnen, denn die Notwendigkeit einer städtebaulichen Erneuerung leuchtet jedem Nutzer dieser Straße sofort ein. Ein innovatives Konzept für die Kurt-Schumacher-Straße sollte daher ein zentrales Projekt der Stadterneuerung Kassels werden.

Die „Ideen der Moderne“ mit der aufgelockerten und gegliederten Bebauung sowie der Dominanz des Verkehrs sind an dieser Straße besonders deutlich ablesbar: mit ihrer Überbreite und ihrer niedrigen Randbebauung bietet sie heute einen unattraktiven Zugang zur Stadt und stellt selbst keinen lebendigen Stadtraum dar.

Seinerzeit sollte die Kurt-Schumacher-Straße ein altes Problem der Stadt lösen, nämlich die Verbindung von Osten über die Ende des 18. Jahrhunderts gebaute Fuldabrücke und den Altmarkt zur Innenstadt und zum Hauptbahnhof vereinfachen. Die Wiederaufbauplanung erstellte mit dieser Straße einen Teil des neuen Innenstadtrings.

Wie jüngste Verkehrszählungen aber belegen, hat die Kurt-Schumacher-Straße inzwischen ihre Funktion als Erschließungsstraße für die Innenstadt und als Ringstraße großenteils eingebüßt, weil:

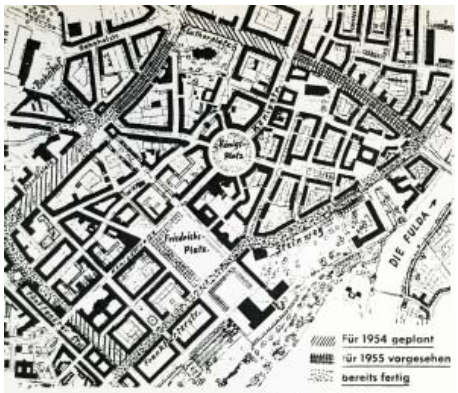
1. die Verkehrsbedeutung des alten Kopf-Hauptbahnhofs wegen des neuen Durchgangsbahnhofs in Wilhelmshöhe und durch die Verlagerung des Güterverkehrs geringer geworden ist,

2. das Quartier um Marstall und Entenanger von der Kurt-Schumacher-Straße stadteinwärts nicht erreichbar ist und deshalb die Zufahrt über den Steinweg gesucht wird,

3. sowohl der Stern wie auch der Lutherplatz als Bremse wirken, die die Nutzung unattraktiv machen, und folglich Steinweg und Weserstraße/ Kurt-Wolters-Straße bevorzugt werden. Die Belastung durch Fahrzeuge entspricht heute in etwa jener der Friedrich-Ebert-Straße, die den Rückbau gut verkraftet hat.

Eine ganze Reihe von Planern hat sich bereits mit der Kurt-Schumacher-Straße beschäftigt und interessante Vorschläge für die Verbesserung der städtebaulichen Situation vorgelegt. Beispiele bieten auch Städte, die ihre in der Nachkriegszeit geschaffenen überbreiten Verkehrsschneisen zurück gebaut oder gar neu überbaut haben.

Die heutige Randbebauung der Kurt-Schumacher-Straße ist an vielen Stellen erneuerungsbedürftig und bietet somit auf mittlere Sicht Chancen für städtebauliche Erneuerung. Also erscheint es ratsam, ein Konzept zu erarbeiten, das schrittweise umsetzbar sein muss und der Stadt erlauben würde, jeden sich über die Jahre ergebenden Spielraum konsequent und zielbewusst hierfür zu nutzen.



Kasseler Zeitung
13.02.1954