

6 SWOT-ANALYSE

6.1 SWOT

Das folgende Kapitel beinhaltet die nach Handlungsfeldern aufgeteilte SWOT-Analyse, in der die Erkenntnisse der Bestandsanalyse gegenübergestellt werden. SWOT ist ein englisches Akronym für Strengths (Stärken), Weaknesses (Schwächen), Opportunities (Chancen) und Threats (Risiken) und ist ein Instrument der strategischen Planung. Aus der SWOT lassen sich die Defizite und Potentiale des Untersuchungsgebietes herausfiltern, aus denen wiederum die Maßnahmen generiert werden.

In der SWOT-Analyse wurden folgende Handlungsfelder (HF) behandelt:

- HF 1 Soziale und kulturelle Einrichtungen, Bildung, Sport und Freizeit
- HF 2 Freiraum, öffentliche Plätze und Parks
- HF 3 Nahmobilität und Verkehr
- HF 4 Städtebauliche Entwicklung und Wohnen

HANDLUNGSFELD 1 – SOZIALE UND KULTURELLE EINRICHTUNGEN, BILDUNG, SPORT UND FREIZEIT

GÖTTINGER BOGEN				
Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken	
<p>Der Göttinger Bogen ist Standort für zentrale öffentliche Einrichtungen wie Grundschule, Stadtbibliothek, Förderschule und Soziale Förderstätten, Kreisverkehrspunkt.</p> <p>Es gibt verschiedene Bezugspunkte zwischen den Einrichtungen – z.B. bieten die Sozialen Förderstätten in der Mende-Schule Teilhabassistenz an.</p> <p>In der Grimmelbergstraße ist ein Spielplatz mit Picknickbänken, der als Treffpunkt genutzt wird.</p> <p>Im tiefer gelegenen Bereich der Heidau sind mit den städtischen Kleingärten Flächenreserven für öffentliche Freiräume vorhanden.</p>	<p>Es gibt weder ein räumliches noch ein funktionales Quartierszentrum.</p> <p>Die Bewohnerschaft ist sehr heterogen: zwischen den „Alteingesessenen“ der Einfamilienhäuser und den „Zugezogenen“ in den Siedlungshäusern bestehen wenig Berührungspunkte.</p> <p>Bei der Mieterschaft der ehemaligen Bahnsiedlung gibt es Bedarf an Beratungsangeboten.</p> <p>Der alte Sportplatz auf dem Grundschulgelände ist nicht als solcher nutzbar, da das Schulgelände umzäunt ist.</p> <p>Die Erreichbarkeit der Biberkampfbahn vom Göttinger Bogen aus ist schlecht.</p> <p>Es gibt zu wenig Bewegungsangebote für die Kinder und Jugendlichen des Quartiers.</p> <p>Der Spielplatz Grimmelbergstraße ist in die Jahre gekommen, es fehlen Spielgeräte.</p> <p>Durch die steigenden Geburtenzahlen der letzten Jahre fehlt in Bebra eine Kindertagesstätte, die Grundschule muss fünfzigig ausgebaut werden.</p> <p>Alle drei Einrichtungen (Mende-Schule, Grimm-Schule, Soziale Förderstätten) haben derzeit ein Platzproblem und kurzfristigen Erweiterungsbedarf. Die Einrichtungen sind räumlich nicht vernetzt. Für die Erweiterung zur Ganztagschule fehlt eine Mensa.</p>	<p>Mit der Schaffung einer neuen räumlichen und funktionalen Quartiersmitte könnten die quartiersprägenden Einrichtungen als Impulsgeber genutzt werden.</p> <p>Schaffung eines Familienzentrums in Zusammenarbeit aller sozialen Einrichtungen des Quartiers – durch eine gemeinsame Planung der jeweiligen notwendigen Erweiterungen der Einrichtungen können Synergieeffekte genutzt werden.</p> <p>Schaffung von Räumlichkeiten für einen gemeinsamen Mittagstisch für alle sozialen Einrichtungen im Göttinger Bogen.</p> <p>Mende-Schule: Zusätzliche Räume für die Teilhabassistenz</p> <p>Soziale Förderstätten: Zusätzliche Räumlichkeiten für den Berufsbildungsbereich</p> <p>Grundschule: Auslagerung der Stadtbibliothek in eigene Räumlichkeiten</p> <p>Angebote zur Stärkung der Identifikation mit dem Quartier für alle Bevölkerungsschichten: Zusammenarbeit mit Sportvereinen, Stärkung von Netzwerken (Vereine, Eisenbahnerfest), Beratungsangebote, Kurse, Geschichtswerkstatt o.ä.</p> <p>Schaffung von Treffpunkten im Öffentlichen Raum: (Teil) Öffnung des Schulgeländes der Grimm-Schule zur Bewegungsförderung für alle Quartierskinder.</p> <p>Erweiterung des Spielplatzes an der Grimmelbergstraße zum Quartierspark unter Einbezug der überdimensionierten Straßenflächen.</p> <p>Verbesserung der Bewegungs- und Spielangebote für Kinder und Jugendliche entlang des vorhandenen Grünzuges der Bebra</p> <p>Nutzungsweiterung und –aufwertung auf dem Heidau-Gelände mit Gemeinschaftsflächen wie Grillhütte, Kinderbauernhof, internationalem Garten, Jugendwäldchen etc.</p> <p>Schaffung eines Spielplatzes mit behindertengerechten Spielgeräten für alle Generationen z.B. am Eingang der Mende-Anlage</p>	<p>Bei Beibehaltung der Situation kann die Identifikation mit dem Quartier und der Stadt Bebra auf keine neue Stufe gehoben werden.</p> <p>Ohne städtische Angebote kann die heterogene Bevölkerung des Quartiers nicht zusammenwachsen</p> <p>Die Spannungen zwischen den Bewohner*innen können anwachsen, wenn keine Möglichkeiten geboten werden, bei denen Gemeinsamkeit gelebt wird.</p> <p>Das gesamte Gelände von Mende- und Grimm-Schule zwischen Fröbelweg und Luisenstraße gehört dem Landkreis Hersfeld-Rotenburg – wenn hier keine gemeinsame Basis gefunden werden kann, wird es keine Veränderung im Quartier geben, da es keine weiteren Flächenoptionen gibt – außer beim Gewerbegebiet an der Grimmelbergstraße.</p>	

BEBRA NORD-WEST

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
<p>Im AWO-Altenwohnheim ist ein für die ganze Kernstadt zuständiger Quartiersmanager tätig, der vor Ort in der offenen Seniorenarbeit tätig ist.</p> <p>Es gibt Ansätze einer Zusammenarbeit mit dem Jugendzentrum und verschiedenen Kindergärten. Im Sommer findet ein Fest der Vereine auf dem Park am Altenwohnheim statt.</p> <p>Im Altenwohnheim existiert ein öffentliches Café, das aber nicht als solches bekannt ist.</p>	<p>Weder der Eingang zum Altenwohnheim noch zum Park sind barrierefrei und einladend. Der Bereich wird als privat und als nicht für die Öffentlichkeit zugänglich empfunden.</p> <p>Das Gelände selbst liegt abseits und ist von der Kasseler Straße aus schwer einsehbar – dies steht dem Ziel der Öffnung nach außen im Weg. Verkehrlich sind die Bewohner*innen des Wohnheimes sprichwörtlich abgehängt. Die Überquerung der Kreuzung ist für mobilitätseingeschränkte Personen schwierig.</p> <p>Der Freiraum bietet zu wenig Aufenthaltsmöglichkeiten, auch fehlt ein barrierefreier Rundweg.</p> <p>Es gibt Vorbehalte gegen den Park, da er bis in die 1960er Jahre ein Friedhof war.</p> <p>Die Angebote, bei denen Senior*innen in die Schule oder Schüler*innen in das Seniorenheim kommen sollten, wurden bislang schlecht angenommen.</p>	<p>Durchlässige und einladende Gestaltung der Eingangssituation zum Park-Gelände.</p> <p>Attraktivierung des öffentlichen Parks (Wege und Aufenthalts). Herstellung eines rundlaufenden Spazierweges und Schaffung verschiedener öffentlicher Aufenthaltsmöglichkeiten (auch für andere Gruppen z.B. für Besuche der Kindergärten).</p> <p>Barrierefreier Umbau des Kreuzungsbereiches Kasse-ler-, Marie-Juchasz-, Rotenburger Straße, Bornweg, um die Möglichkeiten zur Teilhabe zu verbessern.</p> <p>Umorganisation des Cafébereichs der AWO – Umbau/Anbau/Öffnung nach Innen und Außen um die Nachbarschaften zu stärken.</p> <p>Barrierefreie Umgestaltung des Eingangsbereiches des Gebäudes zum Park hin.</p> <p>Angebote zur Identifikation mit dem Quartier: z.B. Aufarbeitung der Geschichte des Ortes (Friedhof, historisches Dorf) und Herstellung von Bezügen – Erinnerungspfad, Dorfspazierweg, Informationsstellen o.ä.</p> <p>Prüfung der Etablierung einer Begegnungsstätte an einem zentralen Ort in der Stadt (interkulturelle Begegnungsstätte, Generationentreffpunkt), an dem offene Angebote vor allem für die Senior*innen der Stadt gemacht werden können. Hier könnte beispielsweise ein Leerstand in der oberen Nürnberger Straße genutzt werden.</p>	<p>Bei Beibehaltung der Situation bleibt die Isolation der alten Menschen im Stadtteil bestehen, generationenübergreifende Angebote werden schwerer angenommen, wenn keine baulichen Anpassungen erfolgen.</p>

RATHAUSQUARTIER

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
<p>Es gibt in der Innenstadt viele Wohlfahrtsverbände (Diakonie, Caritas, AWO, Malteser Werke). Im Diakonischen Zentrum arbeiten alleine bei der Tafel 80 freiwillige Helfer*innen.</p>	<p>Die Zusammenarbeit zwischen den Wohlfahrtsverbänden könnte intensiviert – Synergien genutzt werden (Tafel, Kleiderausgabe, Flüchtlingshilfe, Freiwilligenarbeit). Die Kulturinitiative „Kulturzug“ musste aus dem alten Rathaus ausziehen – ohne Fördermittel (ursprünglich „Hessen vernetzt“) scheint sie nicht überlebensfähig zu sein. Es fehlt eine inhaltliche Verbindung zwischen Rathaus und Bahnhof. Es gibt Schwierigkeiten, Menschen für feste Ehrenämter zu gewinnen – durch Überalterung in den Vereinen bestehen Nachwuchsprobleme. Das Diakonische Zentrum, in dem die Kleiderkammer, die Tafel, ein Café und Beratungsdienste untergebracht sind, erfüllt derzeit nicht die baulichen (Feuerschutz, Sicherheit, Fluchtwege) und funktionalen Erfordernisse (Platzmangel, Verteilung über mehrere Stockwerke). Es besteht akuter Handlungsbedarf, damit das Zentrum weiterhin betrieben werden kann.</p>	<p>Bessere Vermarktung der Stadt als Wohn-, Arbeits- und Bildungs- und Kulturstandort. Ausbau der Angebote für betreutes und barrierefreies Wohnen in der Innenstadt. Öffentliches behindertengerechtes WC 24 Stunden / 7 Tage lang geöffnet Rathausmarkt als Mitte der Stadt: Verstärkte Nutzung des Bereiches um das Rathaus als Markt- und Veranstaltungsort und als Treffpunkt. Stärkung lokaler Kulturinitiativen (Kulturzug) z.B. Verortung im leerstehenden Inselgebäude des Bahnhofes oder in leerstehenden Gebäuden der oberen Nürnberger Straße und Stärkung des Bezugs zwischen Innenstadt/Rathaus und Bahnhof. Bereitstellung von leer stehenden Objekten für Künstler und Kulturschaffende, temporäre oder dauerhafte Nutzungen für Ausstellungen oder Werkstätten mit Kursangebot. Prüfung der Etablierung einer Begegnungsstätte an einem zentralen Ort in der Stadt (interkulturelle Begegnungsstätte, Generationentreffpunkt), an dem offene Angebote vor allem für die Senior*innen der Stadt gemacht werden können. Hier könnte beispielsweise ein Leerstand in der oberen Nürnberger Straße genutzt werden. Schaffung einer hauptamtlichen Stelle zur Koordination von Freiwilligenarbeit – Vernetzung der vorhandenen Initiativen und Vereine. Umbau und Erweiterung des Diakonischen Zentrums.</p>	<p>Wenn kulturelles und soziales Leben nur vom Ehrenamt lebt, kann keine Kontinuität gewährleistet werden. Das Diakonische Zentrum liegt nicht im Untersuchungsgebiet (Erweiterung notwendig).</p>

HANDLUNGSFELD 2 – FREIRAUM, ÖFFENTLICHE PLÄTZE UND PARKS

BEBRA UND GRÜNZUG AN DER BEBRA

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
<p>Eine wichtige Grünverbindung, die die Stadt im Norden beeinflusst, ist die Grün- und Freiraumstruktur entlang des Wasserlaufes der Bebra.</p> <p>Diese ist 10km lang und verläuft ab der Comberger Höhe durch Rautenhausen und Asmushausen, quert die August-Wilhelm-Mende-Anlage, führt 2 mal unter der Bahnlinie des Göttinger Bogens hindurch, um dann in annähernd historischem Verlauf den alten Dorfkern zu streifen. Schließlich unterquert sie auf Höhe von Biberkampfbahn und Kläranlage die B27 und mündet auf Höhe des Naturschutzgebietes Forbachsee in die Fulda.</p> <p>Der Bebra-Bach war Namensgeber für das spätere Dorf: Biberaho bedeutet das Dorf am Biberfluss (aus Biberaho wurde erst Bibera und dann Bebra).</p>	<p>Der Bebra-Bach ist z.T. verrohrt, bzw. im Betonprofil kanalisiert, durch Mauern eingefasst und nicht zugänglich.</p> <p>Die historischen Bezüge zwischen Bebra-Bach und historischem Ortskern sind durch die Straßenführung verloren gegangen.</p> <p>Der derzeitige bachbegleitende Fußweg ist durch Geländeversprünge gekennzeichnet und vielfach unterbrochen. Er wird mit mehreren teilweise sehr niedrigen Unterführungen unter der Lindenallee und den Bahnschienen hindurchgeführt bzw. überquert teilweise mit Brückenbauten die Bebra.</p> <p>Der gesamte Bereich des Bachlaufes zwischen Lindenallee und Göttinger Bogen wirkt nicht sehr einladend und wird weder der Gewässerführung, noch der Funktion des Wegesystems gerecht.</p> <p>Das Freibad als wichtiges Naherholungs- und Freizeitangebot ist für Menschen, die im Göttinger Bogen leben und für Nutzer der Waldhessenroute nach Sontra (R16) von Norden her nicht direkt zugänglich.</p>	<p>Aufwertung des Wasserlaufes der Bebra durch naturnahe Gestaltung und Schaffung von Zugangsmöglichkeiten – auch im historischen Ortskern.</p> <p>Optimierung und Aufwertung der bachbegleitenden Wegeführung für Fuss- und Radverkehr nebst Wegeleitsystem.</p> <p>Sicherung und Aufwertung der Wegeverbindungen zwischen Göttinger Straße und Gilfershäuser Straße.</p> <p>Pflege- und Entwicklungskonzept für die Flächen entlang der Wegeverbindungen mit ergänzenden standortgerechten Pflanzungen.</p> <p>Verbesserung der Gliederung der Wiesenflächen durch Baumpflanzungen (Obstbäume, Solitäre, 200 Bäume für Bebra), Blühstreifen und ggfs. Selbsterntegärten.</p> <p>Verbesserung der Aufenthaltsfunktion des Grünzuges (Sitzbänke, Spiel- und Sportmöglichkeiten)</p> <p>Ausbau eines kleinen Platzes an der Bebra „Am Steg“ und des denkmalgeschützten Parks am „Alten Rathaus“ (Bitzenhofpark) als grüne Trittsteine und grüne Eingangstore von der Innenstadt ins Quartier.</p>	<p>Bei Beibehaltung der Situation kann sich die unattraktive Lage des Göttinger Bogens für zu Fuss gehende und Radfahrende weiter negativ auf das Image des Stadtteils auswirken.</p> <p>Bei Beibehaltung der Situation der ungestalteten Räume und unzureichenden Wege zum Göttinger Bogen hin, bleibt das Problem der Isolation und der Nichtwertschätzung dieses Stadtteils bestehen.</p> <p>Auch im ehemaligen nordwestlichen Dorfkern, unter dem die Bebra verrohrt ist, kann es ohne Wohnumfeldverbesserungen zu einer weiteren Abwärtsspirale und Leerfallen weiterer Gebäude kommen.</p>

AUGUST-WILHELM-MENDE-ANLAGE

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
<p>Die A.W.-Mende-Anlage ist Teil des Grünzuges der Bebra und ein wichtiges Kaltluftentstehungsgebiet</p>	<p>Innerhalb des Parkes tritt die Bebra nicht in Erscheinung, sondern verläuft am Rande der Kreisstraße K72 in der Art eines Entwässerungsgrabens.</p> <p>Der Teich in der Mitte des Parks ist nicht zugänglich.</p> <p>Die Wege verlaufen eindimensional in Ost-West-Richtung und sind nicht als Rundwege eingerichtet.</p> <p>Es gibt keine Spiel- oder Sportangebote.</p> <p>Autolose Familien aus dem Göttinger Bogen, deren Kinder in die städtische Kita Tabalugaland gehen, nutzen den Weg durch die Mende-Anlage zum Bünberg - dieser ist steil, schlecht beleuchtet und im weiteren Verlauf nicht barrierefrei ausgestaltet.</p> <p>Bei Starkregen wird die Bebra durch den Überlauf der überlasteten Kanalisation des Quartiers Bünberg verschmutzt.</p>	<p>Aufwertung der öffentlichen Grünfläche mit Möblierung (Picknickplätze), Bepflanzung, Wegeführung, Spiel- und Bewegungsmöglichkeiten.</p> <p>Verbesserung des ökologischen Stellenwertes der Bebra und des Sees, Förderung der Biodiversität (Mäandern, Flachwasserbereiche), Ausbau der Gewässer als außerschulischer Lernort.</p> <p>Verbesserung der Zugangsmöglichkeiten zum See und zur Bebra unter besonderer Berücksichtigung der Zielgruppen aus dem Göttinger Bogen (rollstuhl- und kindergerecht).</p> <p>Am Kreuzungspunkt zwischen den Quartieren Bünberg und Göttinger Bogen bietet sich der Bau eines inklusiven Spielplatzes an, der von den Mitarbeiter*innen der Sozialen Förderstätten und den Schüler*innen der Mende-Schule und Grimm-Schule leicht erreichbar wäre. Voraussetzung ist ein barrierefreier Ausbau der Zuwegung von Luisenstraße und Göttinger Straße.</p> <p>Barrierefreier Ausbau des Fußweges durch die Mende-Anlage bis zur Straße „Am Bünberg“ - in diesem Zuge Erneuerung der Kanalisation und des Regenwasserüberlaufes aus dem Bünberg.</p>	<p>Bei Beibehaltung der Situation bleibt das Potential dieses Teils des Grünzuges untergenutzt.</p>

QUERSPANGE ZWISCHEN BEBRA UND GILFERSHÄUSER STRASSE

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
<p>Es gibt zwischen dem Göttinger Bogen und dem Hauptbahnhof öffentliche Flächen, in denen Wege verlaufen bzw. über die eine Verbindung über Wege möglich wäre.</p>	<p>Die Flächen waren in der Vergangenheit offensichtlich Obstgärten oder Kleingärten, die aufgelassen und von der Stadt aufgekauft wurden.</p> <p>Sie haben seitdem keine Neugestaltung erfahren, sind ungliedert und bestenfalls mit Rasen bepflanzt. Es gibt keine Aufenthaltsmöglichkeiten oder Sitzgelegenheiten.</p> <p>Die Wege sind nur als Fußwege zugelassen und in einem schlechten Zustand (tw. Schotter). Für mobilitäts eingeschränkte Menschen sind sie auch wegen der Steigung nicht begehbar.</p>	<p>Die Flächen sollten als grüne Querspange aufgewertet werden und durch eine verbesserte Wegeführung und Bepflanzung als sichtbare Verbindung zwischen Göttinger Bogen und Bahnhof bzw. Innenstadt ausgebaut werden.</p> <p>Mit der Pflanzung von Obstbäumen und Blünstreifen kann gleichzeitig zur Erhöhung der Biodiversität und zur Attraktivierung der Wegeverbindung beigetragen werden.</p> <p>Eine Verbesserung der Aufenthalts- und Freizeitmöglichkeiten sowie die Bestückung mit Müllbehältern und Beleuchtung sollte - auch um einen Imagewandel zu unterstützen - vorgenommen werden.</p>	<p>In der Vergangenheit wurden vorhandene Müllbehälter wegen ihres Missbrauchs zur Privatmüllentsorgung abgebaut, andere Infrastrukturen fielen teilweise dem Vandalismus zum Opfer.</p> <p>Hier muss in der Zukunft das Quartiersmanagement seine Aufgabe sehen.</p>

GRÜNFLÄCHE AM ANGER MIT DER SOLZ

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
<p>Der „Anger“ ist wegen seines älteren Baumbestandes, des vorhandenen Spielplatzes, den Rasenflächen, Wegen und Plätzen eine wichtige innerstädtische Freifläche.</p>	<p>Die Freifläche Am Anger ist mit einer Reihe von Spielgeräten für kleinere Kinder ausgestattet, aber einige Bereiche sind in die Jahre gekommen.</p> <p>Das bestehende Potenzial der Solz als gestalterisches Element und Spielort wird nicht ausgeschöpft.</p> <p>Die Aufenthaltsfunktion ist eingeschränkt. Es besteht Gestaltungsbedarf.</p> <p>Die einrahmenden Parkplätze schränken die fussläufige Zuwegung ein, die Wegeführung und die Eingänge zur Freifläche sind nicht mit der Innenstadt verbunden.</p>	<p>Aufwertung der Freifläche (Sitzmöglichkeiten, Bepflanzung, Nutzungsmöglichkeiten), Entwicklungs- und Pflegekonzept des Baumbestandes.</p> <p>Überarbeitung des Wegekonzeptes, Attraktivierung der Eingangssituationen, Anbindung an die Innenstadt und die Untere Nürnberger Straße. Überarbeitung der Stellplatzsituation.</p> <p>Einbindung der Solz als gestalterisches Element und als Spielort, Verbesserung der Zugänglichkeit: Renaturierung zumindest von Teilen der Solz.</p> <p>Eventuell lässt sich die Cafe/Bar an der Nürnberger Straße 68, unter der die Solz hindurchfließt, in ein gestalterisches Konzept einbinden (Biergarten).</p>	<p>Aktuell etablierte Nutzungen und angrenzende private Grundstücke stehen einer Umgestaltung entgegen.</p>

FREIFLÄCHEN DER BRÜDER-GRIMM GRUNDSCHULE

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
<p>Mit dem Schulstandort der Grundschule befindet sich eine für die Gesamtstadt wichtige Nutzung mit umfangreichen öffentlichen Flächen im Stadtteil Göttinger Bogen.</p> <p>Es sind große Flächen vorhanden, die ein großes Nutzungspotential für die Schüler*innen allgemein und die Kinder im Stadtteil im Besonderen darstellen.</p> <p>Im südlichen Bereich befindet sich der durch einen Zaun abgetrennte, Kreisschulverkehrsgarten.</p> <p>Südlich des Schulgebäudes besteht ein neuwertiger eingegrünter Spielplatz.</p>	<p>Ein Teil des vorgelagerten Schulumfeldes ist für den ruhenden Verkehr und als Bushaltestelle ausgelegt, was sich negativ auf die Aufenthaltsqualität auswirkt.</p> <p>Die Zwischen-Flächen sind ungestaltet und weder bespielbar, noch als Stadtteilplatz erkennbar.</p> <p>Der Schulhof hinter dem Gebäude ist als Feuerwehrezufahrt zu einem großen Anteil versiegelt und für die Kinder nur eingeschränkt nutzbar. Die großen asphaltierten Flächen wirken als Wärmeinseln und beeinflussen das Kleinklima negativ. Die sommerliche Hitzeabstrahlung auf das Schulgebäude wirkt sich negativ auf Lernverhalten und Wohlbefinden von Schüler*innen und Lehrer*innen aus.</p> <p>Die hinteren Freiflächen der Schule werden als Sportplatz genutzt und bestehen zum größten Teil nur aus Wiese.</p>	<p>Ein integrierter Ansatz versteht die Grundschule, die Förderschule und die Sozialen Förderstätten als quartiersprägende Einrichtungen, die als Kern eines neuen Quartierszentrums mit ansprechenden öffentlichen Freiflächen Impulse für das gesamte Quartier setzen.</p> <p>Modernisierung und energetische Sanierung der Schulgebäude.</p> <p>Neugestaltung und Entsiegelung des Schulhofes (3000qm) und des gesamten hinteren Schulumfeldes (9000qm), Ausgestaltung eines Quartiersplatzes im Vorbereich an der Luisenstraße.</p> <p>Erhöhung der Durchlässigkeit für die Öffentlichkeit, insbesondere für die Kinder des Quartiers – mindestens Teilöffnung der Schulflächen im Rahmen der Einrichtung eines Quartiers- und Familienzentrums.</p> <p>Neuordnung der Bushalte- und Parkplatzsituation vor und hinter dem Schulgebäude unter Einbindung in ein Gesamtkonzept (Kiss-and-ride Parkplätze, Attraktivierung des Schulweges, Betreuung durch Schülerlotsen u.a.)</p>	<p>Wenn die Identifikation der Bewohner*innen mit ihrem Quartier gestärkt werden soll, wird dieses Ziel nur unvollständig erreicht werden, sofern keine sichtbaren Maßnahmen am zentralen Ort des Quartiers vorgenommen werden.</p> <p>Es besteht ein Zielkonflikt zwischen dem Flächenanspruch eines neuen Quartierszentrums und dem der Bewegungsbedürfnisse der Schüler*innen für beide benachbarten Schulen.</p>

SPIELPLATZ GRIMMELSBERGSTRASSE			
Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
<p>Großer eingegrünter öffentlicher Spielplatz (9000qm) am äußersten Rand des Göttinger Bogens – vorwiegend für Kleinkinder.</p> <p>Alter Baumbestand, kein störender Lärm von seiten der Bahn, da die Lärmschutzwände 2018 erneuert wurden.</p> <p>Der Spielplatz ist auch überregional beliebt und wird gerne von größeren Gruppen (Schule, Kindergarten) genutzt.</p>	<p>Die Aufenthaltsqualität ist eingeschränkt. Die verschiedenen Spielbereiche stehen bezugslos nebeneinander, die Zwischenflächen haben keine Funktion. Die Wege sind teilweise überwuchert, bzw. weisen schlechte Oberflächen auf. Es existiert nur ein Zugang und es gibt nur wenige barrierefrei zu erreichende Sitzgelegenheiten für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen.</p> <p>Die benachbarte Grimmelsbergstraße ist voll asphaltiert und bildet mit ihrem überdimensionierten Querschnitt eine Wärmeinsel (3000qm).</p> <p>In dieser hintersten Ecke des Göttinger Bogens wird neben den Wertstoffbehältern regelmäßig Sperrmüll abgeladen, was zum schlechten Bild und Image des Quartiers beiträgt.</p>	<p>Neuordnung des gesamten Areals unter Einbezug des öffentlichen Raumes des Sackgassenbereiches der Grimmelsbergstraße – Ausbildung zu einem kleinen Stadtpark für alle Generationen.</p> <p>Neuordnung von Parkplätzen und Wertstoffbehältern und begleitende Müllaktionen.</p> <p>Anlage von durchgrünten Aufenthaltszonen (z.B. Picknickbereich, Spielbereich für Kleinkinder, Bolzplatz für größere Kinder, Rollerparcours, barrierefrei zu erreichende Sitzbänke, Spazierwege, die mit dem Quartier verknüpft sind).</p> <p>Abgleich mit der bestehenden Spielplatzkonzeption.</p>	<p>Je attraktiver öffentliche Räume sind, desto stärker der Nutzungsdruck – dadurch kann es wiederum zu Konflikten mit den Anwohner*innen kommen – dies könnte aber durch ein Quartiersmanagement abgepuffert werden.</p>

WESTTEIL GÖTTINGER BOGEN-HEIDAU			
Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
<p>Der Bereich Heidau ist unterteilt in städtische Kleingartenparzellen, privates Grabeland, eine bewirtschaftete Feldflur und ein birkenbewachsenes Brachland.</p> <p>Zwischen Umspannwerk und privatem Grabeland befindet sich eine Tennisanlage.</p> <p>Die Kleingärten im südwestlichen tiefergelegenen Bereich des Göttinger Bogens stellen eine wichtige Freiraum- und Freizeitznutzung dar und bieten Naherholungspotential.</p>	<p>Die städtischen Parzellen liegen teilweise unter einer Stromtrasse, was wegen der starken elektrischen und magnetischen Wechselfelder gesundheitsschädlich ist.</p> <p>Die Eingangssituation zu den Kleingärten wirkt abweisend. Die Bereiche sind wenig durchlässig.</p> <p>Insgesamt ergibt sich ein Eindruck der Unternutzung und Überalterung. Die Wege sind teilweise zugewachsen. An zentralen Punkten sammeln sich Sperrmüll, es gibt Vandalismus, soziale Kontrolle ist nicht möglich.</p> <p>Durch das hierdurch hervorgerufene Gefühl der Unsicherheit entsteht am Fuße der einzigen westlichen Erschließung des Göttinger Bogens ein weiterer Angstraum für Quartiersbewohner*innen, die sich zu Fuß oder mit dem Rad in ihr Quartier begeben wollen.</p> <p>Die Anbindung für Rad und Fuß ist nicht gut, der Gehweg der Heidaustraße ist zu schmal für beide Nutzungen. Auf der Straße werden Radfahrende, die wegen der Steigung langsam fahren, als Hindernis empfunden. Der Tunnel ist zu dunkel und ohne Schutzzone für Fußgänger*innen.</p>	<p>Neuordnung des städtischen Kleingartengebietes und der Wegeführung – direkt unter der Stromtrasse sollten keine Kleingärten mehr angelegt werden.</p> <p>Gemeinschaftsflächen, wie ein Spiel- und Grillplatz oder ein Gemeinschaftsgarten (Internationaler Garten) wären wünschenswert, um gemeinschaftliche Aktionen zu fördern und um die soziale Kontrolle zu verbessern.</p> <p>Ein differenziertes Angebot für unterschiedliche Nutzergruppen wäre denkbar und sollte mit diesen zusammen entwickelt werden (z.B. Kinderbauernhof, Skaterbahn Fahrrad-Crossstrecke für Jugendliche).</p>	<p>Bei Beibehaltung der Situation droht eine weitere Verwahrlosung einzelner Gärten, was sich auf die übrigen Freiflächen negativ auswirken kann. Zugewachsene, un gepflegte Wege generieren Angsträume, was die Nutzbarkeit der Freiflächen weiter einschränkt.</p>

WOHNUNGSNAHE FREIFLÄCHEN AM GÖTTINGER BOGEN

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
<p>Zwischen den Wohnhäusern der Siedlungen der 50er/60er Jahre im Göttinger Bogen existiert ein großes Angebot von wohnungsnahen Freiflächen.</p>	<p>In einigen Bereichen stellen die Freiflächen nur un-gegliederte Abstandsflächen dar, die mit den - für die 50er/60er Jahre typischen - Wäscheleinen belegt sind. Auf dem Gelände der Siedlung gibt es keine Aufenthaltsmöglichkeiten oder Wege für die Bewohner*innen und ihre Kinder. Die Tatsache, dass die Bewohner*innen mancherorts im Sommer improvisierte Sitzplätze „auf der grünen Wiese“ angelegt haben, lässt darauf schließen, dass das Bedürfnis nach Terrassen oder Außensitzplätzen besteht.</p> <p>Es fehlen wohnortnahe geschützte Spielbereiche für die Kleinkinder der Bewohnerschaft.</p> <p>Die Standorte der Müllbehälter sind nicht eindeutig zugeordnet. Sie sind nicht eingehaust, die Müllplätze werden oftmals zum Abstellen von Sperrmüll mißbraucht. Dies trägt zum „ungepflegten“ Bild des Quartiers bei.</p>	<p>Die Identifizierung der Bewohner*innen mit ihrem Quartier verbessert sich durch ein angenehmes Wohnumfeld, das im besten Fall von den Bewohner*innen selbst mitgestaltet wurde. Eine Aufwertung des Wohnumfeldes wirkt sich auch attraktivitätssteigernd auf das ganze Quartier aus.</p> <p>Die Freiflächen zwischen den Gebäuden der „alten Eisenbahnsiedlung“ sind so groß, dass hier auch die Anlage von Mietergärten oder anderen Kleingartenformen denkbar wäre. Der Bedarf sollte mit einer qualitätsvollen Bewohnerbeteiligung eruiert werden. In Absprache mit der Wohnungsgesellschaft sollten Außensitzplätze für die Bewohner*innen geschaffen werden.</p> <p>Die Außenwirkung der Müllstandorte kann durch eindeutige Zuordnung, Verkleinerung der Müllstellplätze, die Wahl geeigneter Standorte und Einhausung und ggfs Bepflanzung der Müllstandorte positiv verändert werden. Eine Begleitung durch das Quartiersmanagement mit Maßnahmen zum Thema „Mülltrennung“ erscheint sinnvoll.</p> <p>Teile der Flächen stellen Potentialflächen für Nachverdichtung dar. Auch sollte die Stellplatzsituation der Siedlung überprüft werden, ggfs. müssen weitere Stellplätze auf den privaten Flächen der Siedlung geschaffen werden, um die Durchgängigkeit der Straße „Im Göttinger Bogen“ zu gewährleisten.</p>	<p>Aufwertung kann durch Mieterhöhung zu einem Verdrängungsprozess führen.</p> <p>Nachverdichtung ohne Qualitätssteigerung des Freiraumes kann sich negativ auf das Quartier auswirken.</p> <p>Die Flächen befinden sich in privater Hand, deren Aufwertung ist nur in enger Zusammenarbeit mit der Wohnungsgesellschaft möglich.</p>

STADTEINGANG NORD			
Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
<p>Am Lindenplatz ist das eigentliche Zentrum des alten Dorfes mit Kirche und dem auf einer Anhöhe liegenden historischen Gerichtsplatz.</p> <p>Nördlich dieses alten Zentrums wurde im 20. Jhd. durch die Rolle Bebras als Eisenbahnkreuz und Logistikzentrum am Rande zur DDR das stadträumliche Gefüge zugunsten einer „zeitgemäßen“ Verkehrsanlage aufgegeben.</p>	<p>Im Übergang von der Nürnberger Straße zur Kasseler Straße besteht eine stadträumlich ungeordnete, von überdimensionierten Verkehrsanlagen, Parkplätzen und leer stehenden Objekten dominierte Situation.</p> <p>Die überdimensionierte Straße wirkt als räumliche Trennung, Fuß- und Radverkehr werden durch eine Unterführung geleitet. Aufgrund fehlender Raumkanten entstand eine diffuse städtebauliche Situation und ein von Asphalt dominierter Unort.</p> <p>Der Lindenplatz ist nur über eine Treppenanlage erreichbar – dies stellt für mobilitätseingeschränkte Menschen auf dem Weg zwischen der Nordwestlichen Kernstadt und dem Ortskern / Rathaus eine Barriere dar.</p> <p>Der Park am Ort des historischen Bitzenhofes („Altes Rathaus“) steht unter Denkmalschutz, seine Gestaltung wird diesem besonderen Ort in keiner Weise gerecht. Es gibt keine Aufenthaltsmöglichkeiten für die Anwohner*innen. Die Fußwege enden auf der Fahrbahn der Karlstraße und finden keine fußgänger-gerechte sichere Fortsetzung. Die stark frequentierte Fußgängerverbindung aus der Richtung des historischen Ortskerns zum Weg „Am Steg“ in die Richtung der Lindenallee und den Handelseinrichtungen am Knaresboroughplatz ist nicht adäquat gestaltet (z.B. Überweg).</p>	<p>Die Kasseler Straße war bis zum Bau der Ortsumgehung Bundesstraße und vom Durchgangsverkehr stark belastet. Jetzt ist die Größe und das Ausmass dieser Verkehrsanlagen nutzlos geworden und es besteht die Chance, hier eine Stadtreparatur vorzunehmen.</p> <p>Es gibt bereits Planungen für den sogenannten Stadt- eingang Nord, in denen der Bach Bebra wieder an die Oberfläche geholt und als Grünes Band aufgewertet werden soll. Die Straße soll wieder auf das Maß einer innerstädtischen Straße verkleinert und damit die Trennung der beiden Straßenseiten der Kasseler Straße aufgehoben werden. Neue Raumkanten sollen geschaffen werden, um hier einen neuen (alten) Ortseingang zu definieren. Teilweise erfolgen Neubauten, da manche Gebäude abgängig und seit Jahren leerstehend sind, teilweise soll die Aufwertung und Restaurierung alter Gebäude erfolgen, die für die Ortsidentität wichtig sind.</p> <p>Nivellierung der Treppenanlagen zum Lindenplatz zur besseren Erreichbarkeit der Innenstadt per Fuß und Rad in Nord-Süd-Richtung.</p> <p>Revitalisierung und denkmalformale Attraktivierung des Parks am Alten Rathaus, dem historischen Bitzenhof. Verbesserung des Wegenetzes für zu Fussgehende in der Karlstraße und in Richtung „Am Steg“.</p>	<p>Bei Beibehaltung der Situation droht weiterer Bedeutungs- und Identitätsverlust der alten Ortsmitte, weiterer Leerstand wegen der Unwirtlichkeit des Ortes wird zu Teilabrissen führen und damit werden die alten Raumkanten des Dorfes weiter verlorengehen.</p>

INNENSTADT			
Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
<p>Durch die bisherigen Maßnahmen des Stadtbauaus wurde der Straßenraum der mittleren Nürnberger Straße aufgewertet.</p>	<p>Es bestehen Defizite in der Aufenthaltsqualität der öffentlichen Räume, z.B. beim Rathausmarkt und im Bereich der Amalienstraße.</p> <p>Besonders im Bereich des Rathauses fehlen Angebote für Freiluftgastronomie und Sitzgelegenheiten.</p> <p>Die Stadteingänge sind nicht angemessen markiert und gestaltet.</p>	<p>Erhöhung der Aufenthaltsqualität des Rathausmarktes durch funktionale Umgestaltung.</p> <p>Fortführung der Sanierung der Fußgängerzone (Haupt- geschäftsstraße) im Bereich der oberen und unteren Nürnberger Straße.</p>	<p>Solange Ausstattung und Zustand der Fußgängerzone nicht an heutige Ansprüche angepasst werden, droht weiterer Leerstand von Ladenlokalen.</p> <p>Solange es keine Freiluftgastronomie und angemessene Sitzgelegenheiten gibt, wird es keine lebendige Innenstadt geben.</p>

STADTPARK AM AWO-WOHNHEIM

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
<p>Im Stadtpark gibt es schöne große Bäume, die im Sommer Schatten spenden.</p> <p>Im Altenwohnheim existiert ein öffentliches Café, das nur nicht als solches bekannt ist.</p>	<p>Weder der Eingang zum Park noch zum Altenwohnheim sind barrierefrei und einladend. Der Bereich wirkt privat und nicht für die Öffentlichkeit zugänglich.</p> <p>Eine Trafostation steht prominent im „Eingangsbereich“ und wirkt als Barriere.</p> <p>Das Gelände selbst liegt abseits und ist von der Kasse-ler Straße aus schwer einsehbar – dies steht dem Ziel der Öffnung nach außen im Weg.</p> <p>Verkehrlich sind die Bewohner*innen des Wohnheimes sprichwörtlich abgehängt. Die Überquerungssituation ist nicht an die Bedürfnisse von mobilitätseingeschränkten Menschen angepasst.</p> <p>Der Freiraum bietet zuwenig Aufenthaltsmöglichkeiten, auch fehlt ein barrierefreier Rundweg.</p> <p>Es gibt Vorbehalte gegen den Park, da er aus dem alten Friedhof (1865 – 1923) entstanden ist. Das Potential der erhöhten Lage mit Aussicht auf den historischen Ortskern wird nicht genutzt.</p>	<p>Die Freifläche ist ausreichend groß, um einen rundlaufenden Spazierweg aufzunehmen und verschiedene Aufenthaltsmöglichkeiten zu schaffen (auch für andere Generationengruppen z.B. für Besuche der Kindergärten).</p> <p>Durchlässige und einladende Gestaltung der Eingangssituation zum Park.</p> <p>Attraktivierung des öffentlichen Parks (Wege und Aufenthalt, Spielbereiche).</p> <p>AWO-Treffpunkt für Alt und Jung. ausbauen, Umoreorganisation Cafébereich – Umbau/Anbau/Öffnung nach Außen/ Nachbarschaften stärken</p> <p>Aufarbeitung der Geschichte des Ortes (Friedhof, historisches Dorf) und Herstellung von Bezügen, z.B. durch Erinnerungspfad, Dorfspazierweg, Informationsstellen o.ä. (Beispiel: Band der Erinnerung am „alten städtischen Friedhof“ Fulda).</p> <p>Im Zuge der anstehenden Umplanung der Kreuzung Kassel- / Rotenburger Straße sollte eine integrative Planung die Aufwertung der Eingangssituation zum Stadtpark und die Fußverbindung in die Innenstadt aufnehmen.</p>	<p>Bei einer reinen ingenieurtechnischen Umgestaltung der Kreuzung wird sich an der isolierten Lage des Parks und des AWO-Wohnheimes nichts ändern.</p>

HANDLUNGSFELD 3 – NAHMOBILITÄT UND VERKEHR

RATHAUSQUARTIER OBERE NÜRNBERGER STRASSE / AMALIENSTRASSE

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
<p>Das Rathaus liegt im Zentrum der Stadt Bebra. Im Umkreis von 300m sind sowohl der aufgewertete Bahnhof als auch das neue Einkaufszentrum bei und das historische Dorfszentrum erreichbar.</p> <p>Durch den Bau der Südspange konnte der Durchgangsverkehr im Bereich der Haupteinkaufsstraße reduziert werden.</p> <p>Durch die bisherigen Umbaumaßnahmen wurde der Straßenraum der mittleren Nürnberger Straße aufgewertet.</p>	<p>Der tiefergelegene Rathausmarkt ist nur durch mehrere Treppenanlagen erreichbar, er ist nicht barrierefrei. Die Oberfläche des kleinteiligen Porphyrfusters birgt Stolperfallen, viele Steine sind verschoben oder brüchig.</p> <p>Die Parkmöglichkeiten für Mobilitätseingeschränkte sind nicht in der Nähe, der für sie relevanten Eingänge (Aufzug Ärztehaus Amalienstraße, Eingang Rathaus).</p> <p>Der rückwärtige Bereich des Rathauses mit Einfahrt zur Tiefgarage hat neben gestalterischen auch funktionale Defizite. Dies betrifft v.a. die Erschließung für den Fuß- und Radverkehr.</p> <p>Die Verbindung zum benachbarten historischen Ortskern ist nicht erkennbar. Die fußläufige Verbindung zwischen Rathaus bzw. Nürnberger Straße und Lindentallee über den Parkplatz des tegut-Marktes ist schlecht.</p> <p>Abgängige Straßenräume, insbesondere im Kreuzungsbereich Kasseler- und Nürnberger Straße. Die Stadteingänge sind nicht angemessen markiert und gestaltet.</p> <p>Es besteht eine schlechte Anbindung für Fußgänger*innen zwischen Innenstadt und den umgebenden Quartieren und Grünräumen.</p>	<p>Barrierefreie Gestaltung des Rathausmarktes.</p> <p>Neuordnung der rückwärtigen Erschließung des Rathauses (Tiefgarage, Fuß- und Radwege).</p> <p>Stärkung der Verbindung für Fuß- und Radverkehr zwischen Rathaus und historischem Zentrum.</p> <p>Smartes Parkplatzmanagement und Wegeleitsystem in der Innenstadt.</p> <p>Erhöhung der Aufenthaltsqualität der Straßenräume durch funktionale Umgestaltung: Neugestaltung Stadteingang Nord und Süd.</p> <p>Fortführung der Sanierung der Hauptgeschäftsstraße im Bereich der oberen Nürnberger Straße.</p> <p>Aufwertung der Wegeverknüpfung zwischen Rathaus und Lindentallee über den tegut-Parkplatz.</p> <p>Attraktivitätssteigerung durch Aufwertung und Vernetzung von Wegebeziehungen im Sinne einer Stadt der kurzen Wege.</p>	<p>Bei Beibehaltung der Situation kann für die Bewohner*innen der Seniorenwohnheime der Innenstadt die Teilhabe am öffentlichen Leben nicht flächendeckend gewährleistet werden.</p> <p>Um die Innenstadt zukunftsfit zu machen, muss ein Fokus auf der Attraktivierung des öffentlichen Raumes liegen.</p> <p>Wenn dieser keine qualitativollen Verbindungen für Fuß und Rad beinhaltet, kann die ortsansässige Bevölkerung nur unzureichend eingebunden werden.</p> <p>Solange Ausstattung und Zustand der Fußgängerzone nicht an heutige Ansprüche angepasst werden, droht weiterer Leerstand von Ladenlokalen.</p>

LINDENALLEE

Stärken

Die Lindenallee stellt als Teil des überörtlichen Verkehrsnetzes das innerörtliche Verbindungsstück zwischen K72 und K53 dar und erschließt von Norden her den neu geschaffenen innerstädtischen Versorgungsbereich um das be1.

Schwächen

Der Straßenquerschnitt der Lindenallee ist für den MIV überdimensioniert, gleichzeitig unterschreitet er an vielen Stellen das Mindestmaß für Fußwege. Vor dem Hintergrund des relativ hohen Schwerverkehrsanteils besteht hier keine fußgängerfreundliche Situation. Die breiten Vorzonen und Anlieferungsflächen von tegut auf der Westseite und dem Dänischem Bettenlager auf der Ostseite verbreitern den Straßenraum zusätzlich. Die Überquerung dieser langgezogenen Aus- und Einfahrtsbereiche stellen für Fußgänger*innen eine zusätzliche Herausforderung dar. Die Gebäude sind nicht gut in die Umgebung eingebunden und bilden keine Raumkante. Dadurch wirkt die Straße wie eine untergeordnete Straße in einem Gewerbegebiet und nicht wie eine innerstädtische zentrumsnahe Erschließung.

Die fußläufige Verbindung zwischen Lindenallee und Nürnberger Straße über den Parkplatz des tegut-Marktes ist schlecht. Außerdem ist die fußläufige Verbindung neben der kath. Kita zur Gilfershäuser Straße hin nicht barrierefrei und in schlechtem baulichen Zustand.

Die Unterführung unter der Lindenallee ist zu niedrig und nicht für Räder zugelassen.

Chancen

Um die Lindenallee als Tor zum neuen Einkaufs- und Dienstleistungsbereich um das be1 zu entwickeln, sollte auch das Umfeld der gewerblichen Nutzungen (Dän. Bettenlager, tegut) umgestaltet werden. Auf der gesamten Länge ist der Rückbau des Straßenquerschnittes notwendig, der sich an den notwendigen Maßen für Fußgängerbereiche orientiert.

Für eine Aufwertung der Lindenallee bietet sich die Fassung des Straßenraumes durch die Neubeplantzung mit 6 - 8 Linden an (200 Bäume für Bebra).

Die Verbesserung der Situation für Zufussgehende ist anzustreben durch:

- Sanierung des Fußweges mit Treppe zur Gilfershäuser Straße hin (neben dem kath. Kindergarten), mit Beschildeungskonzept für wichtige Fußwegeverbindungen.
- Schaffung einer fußläufigen Verbindung zwischen dem tegut-Markt und dem be1 zum Beispiel über den Parkplatz der Sparkasse, zur sinnvollen Vernetzung der Handelseinrichtungen.
- Schaffung einer barrierefreien und qualitativollen Verbindung zwischen der Lindenallee und der oberen Nürnberger Straße und dem Rathausbereich
- Gestaltung Wegeverbindung und Grünflächen „Am Steg“

Risiken

Bei Beibehaltung der Situation droht bei Nutzungsänderungen, z.B. am jetzigen tegut-Markt eine weitere Verschlechterung der Situation für Fußgänger. Dies kann eine weitere Abkopplung der oberen Nürnberger Straße und des Rathausquartiers mit daraus resultierendem Downgrading zur Folge haben.

Die Bemühungen, mit dem be1 eine neue attraktive Mitte für Bebra zu schaffen, werden bei Nichtbeachtung einer Vernetzung in Bezug auf die Nahmobilität nur teilweise wirksam.

KASSELER- UND ROTENBURGER STRASSE

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
<p>Westlich des Göttinger Bogens, an der Stelle, an der die Heidastraße durch den Tunnel kommt und auf die Kasseler Straße trifft, befindet sich die Anschlussstelle zwischen B27 und B 83. An dieser Stelle endet die B 83. Die West-Umgehung der B27 führt weiter in Richtung Süden und trifft nach etwa 15 km bei Bad Hersfeld auf die A 4, über deren weiteren Verlauf die A 7 erreicht wird.</p> <p>Durch den Bau der Umgehungsstraße sollte seinerzeit der Durchgangsverkehr aus Bebra herausgehalten werden und die Stränge Kasseler- und Rotenburger Straße entlastet werden.</p>	<p>Das Ziel, den Durchgangsverkehr am Nord-Knoten aus der Stadt Bebra herauszuhalten konnte bislang nicht erreicht werden. Die Kasseler- und die Rotenburger Straße sind gleichermaßen weiterhin überproportional belastet durch:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schwerlastverkehr • Lärmbelastung • zu hohes Tempo – gemessen am Straßenquerschnitt • geringen Wohnwert und niedrigen Wiederverkaufswert nach Generationenwechsel • teilweise jahrelange Leerstände <p>Besonderer Handlungsbedarf besteht bei der Kreuzung Kasseler-, Rotenburger-, Marie-Juchacz-Straße und Bornweg. Diese stellt vor allem für die Bewohner*innen des Pflege- und Altenwohnheimes der AWO eine große Barriere dar.</p> <p>Die Überquerbarkeit der Rotenburger Straße ist von der Straße am Bahndamm aus nicht gewährleistet, da es keine Fußgängerampel gibt. Im Kreuzungs-bereich der Lindenallee besteht daher Neuordnungsbedarf.</p> <p>Die Bushaltestellen sind nicht barrierefrei</p> <p>Zwischen dem Seniorenwohnheim und dem Rathaus fehlt eine barrierefreie Fußwegeverbindung.</p>	<p>Um die Kasseler- und Rotenburger Straße dauerhaft für den Durchgangsverkehr unattraktiv zu machen, sollte über eine Temporeduzierung nachgedacht werden. Diese kann sich positiv auf den Wohn- und Wiederverkaufswert auswirken.</p> <p>Auch die Überquerbarkeit erhöht sich auf der ganzen We gelänge, die isolierte Lage von Marie-Juchacz-Straße und „am Bahndamm“ wird aufgehoben, die Benutzbarkeit durch andere Verkehrsteilnehmer*innen (Rad und Fuß) verbessert sich. Mit der Aufwertung des Stadteingangs Nord ergibt sich für die Kasseler Straße auch im oberen Bereich bereits die Notwendigkeit einer Verkehrsberuhigung. Ausserdem wird vom (historischen) Kreuzungspunkt auf der Höhe der Blick auf das „Dorf“ eine Aufwertung erfahren, was zur allgemeinen Identitätsbildung beitragen kann.</p> <p>Der vor allem für mobilitätseingeschränkte Menschen schwer überwindbare Kreuzungsbereich von Kasseler-/ Rotenburger Straße sollte mit Querungs-möglichkeiten und breiten Gehwegen grundlegend neu und barrierefrei organisiert werden. Dabei sollte die Vorfläche zum Park am Altenwohnheim in den Kreuzungsbau einbezogen und als öffentliches Eingangstor aufgewertet werden.</p> <p>Bau von barrierefreien Bushaltestellen.</p>	<p>Wenn keine Maßnahmen zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs und hier vor allem des Schwerlastverkehrs ergriffen werden, wird der Bereich der Kasseler- und Rotenburger Straße einer weiteren Wertminderung sowohl des ideellen Wohnwertes, als auch des nominalen Wiederverkaufswertes, unterliegen.</p>

STADTEINGANG NORD KASSELER – UND NÜRNBERGER STRASSE

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
Die Planungen bezüglich einer Neuordnung des Stadteingangs Nord befinden sich im Entwurfsstadium.	Am Übergang von der Kasseler- zur Nürnberger Straße ist als Überbleibsel der ehemaligen Bundesstraße ein – mittlerweile funktionsloser – überdimensionierter Knotenpunkt mit Fußgängerunterführung übriggeblieben. Dieser generiert eine große Trennwirkung innerhalb des historischen dörflichen Gefüges. Zwischen „Am Steg“ bis zum Hessischen Hof gibt es keinen durchgängigen Fussweg, hier besteht insgesamt eine schwierige Situation für Fußgänger. Die Wege aus dem Bitzenpark (Altes Rathaus) enden direkt auf der Fahrspur.	Rückbau der gesamten Kasseler Straße, Reduzierung des Querschnittes auf innerstädtische Maßstäbe – Aufhebung der Trennwirkung und Wiederherstellung alter Wegeverbindungen – z.B. entlang der Bebra. Stadtrenatur, Wiederherstellung von historischen Bezügen, Schaffung von Raumkanten, Rückbau und städtebauliche Aufwertung des Bereiches nördlich des Lindenplatzes.	Bei Beibehaltung der Situation bleibt die Trennungswirkung des Ortes bestehen und die Situation für Fuß- und Radverkehr kann nicht signifikant verbessert werden.

GÖTTINGER BOGEN

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
Der Göttinger Bogen wird durch seine abgeschiedene Lage weniger vom Durchgangsverkehr als vom Ziel- und Quellverkehr belastet.	Vor der Jakob-Grimm-Grundschule kommt es durch den starken Schüler-Bring- und Holverkehr regelmäßig zu Verkehrschaos. Die Luisenstraße als einzige Zufahrt zum Stadtteil bildet vor der Grundschule mit Lehrer- und Elternparkplätzen sowie Busschleife eine Engstelle für das ganze Quartier. In der ehemaligen Eisenbahnersiedlung gibt es keine gebäudebezogenen Stellplätze. Die Folge ist, dass die Straßen „Im Göttinger Bogen“, Neue Straße, Akazienweg teilweise kaum passierbar sind, da sie beidseitig mit PKW zugestellt sind. Die Verbindung vom Göttinger Bogen nach Westen über die Heidaustraße und den Tunnel ist suboptimal, da hier kein fußgänger- und radgerechter Weg durch den Tunnel existiert. Die Bundesstraße westlich des Tunnels Richtung Biberkampfbahn ist für Fuß und Rad nicht überquerbar, die Fahrbahndecke ist in schlechtem Zustand. Der Schwerlastverkehr zu den Gewerbebetrieben an der Grimmelsbergstraße ist unverträglich mit der schwierigen Erschließungssituation des Göttinger Bogens. Im Umfeld der Sozialen Förderstätten ist die Situation für Fußgänger*innen verbesserungswürdig.	Neuordnung des Parkverkehrs vor der Grundschule in Verbindung mit Platzierung der Bushaltestelle und der Gestaltung eines öffentlichen Quartiersplatzes „Luisenplatz“ Regulierung der Stellplätze in der Straße „Im Göttinger Bogen“ – Neubau von Stellplätzen auf den privaten Grundstücken in Verbindung mit Einhausung der Müllplätze. Verbesserung der Situation für Fuß- und Radverkehr entlang der unteren Heidaustraße und durch den westlichen Tunnel, Verbesserung der Sicherheit im Tunnel für Fuß- und Radverkehr. Neuordnung der Kreuzungssituation an der B83, Gewährleistung einer Querungsmöglichkeit für Fuß- und Radverkehr über die Kasseler Straße Verbesserung der Sicherheit für die Fußgänger*innen entlang der Fröbelstraße (Soziale Förderstätten) und der Luisenstraße. Querung über die Luisenstraße an der Einmündung Göttinger Straße. Langfristige Auslagerung der Gewerbebetriebe in der Grimmelsbergstraße aufgrund der schwierigen Erschließungssituation.	Bei Beibehaltung der derzeitigen Situation bleibt ein Teil der Bewohnerschaft des Göttinger Bogens benachteiligt, nämlich die Menschen, die sich zu Fuß oder mit dem Rad fortbewegen. Für sie bleibt das Quartier ein abgehangener Bereich der Stadt.

GÖTTINGER STRASSE

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
<p>Die Göttinger Straße verbindet den Göttinger Bogen mit der Innenstadt.</p> <p>Hessenmobil plant die bauliche Erneuerung von Teilen der Göttinger Straße.</p>	<p>Die Erschließung des Göttinger Bogens erfolgt mit der Göttinger Straße durch zwei Tunnel. Der MIV wird aufgrund des geringen Querschnittes ampelgesteuert im Einrichtungsverkehr geführt. Die MIV-Tunnel sind für Fußgänger*innen gesperrt, Radfahrer werden mit dem PKW-Verkehr geführt. Dies ist in Anbetracht der Länge der Tunnel eine unangenehme und gefährliche Situation für Radfahrer*innen.</p> <p>Die separaten Fußgängertunnel haben eine nicht durchgängige Oberfläche, sind schlecht beleuchtet und stellen Angsträume dar. Außerdem ist die fußläufige Verbindung sowohl in die Richtung des Göttinger Bogens als auch in Richtung Gilfershäuser Straße schlecht ausgebildet (fehlende Querungsmöglichkeiten, lange Ampelwartezeiten, Drängelgitter).</p> <p>An der Göttinger Straße besteht das Gewerbe eines bundesweit agierenden Autohandels, dessen Kundschaft den Stadtteil durch den Parkdruck stark belastet.</p> <p>Von der Seite des Göttinger Bogens aus gibt es keine fußläufige Erschließung in das Biberbad.</p>	<p>Aufhebung der verkehrlichen Isolation des Göttinger Bogens und des Hinterlandes der Gilfershäuser Straße durch signifikante Verbesserungen im Erschließungsnetz für die Nahmobilität.</p> <p>Ausbau einer qualitativ hochwertigen, gut beschildderten und beleuchteten Fuß- und Radwegeverbindung entlang der Bebra als Verbindung zwischen dem abgehangten Quartier Göttinger Bogen.</p> <p>Ausbau eines qualitativ hochwertigen Fuß- und Radweges als Querverbindung zwischen Göttinger Bogen und Gilfershäuser Straße bzw. Bahnhof.</p> <p>Verbesserung bzw. Neubau von Querungen für Fuß- und Radverkehr über die Göttinger Straße</p> <p>Schaffung von barrierefreien Wegeverbindungen von der Bebra bis zur Göttinger Straße</p> <p>Öffnung des alten Eingangs zum Biberbad von Norden her prüfen.</p>	<p>Bei Beibehaltung der derzeitigen Situation bleibt ein Teil der Bewohnerschaft des Göttinger Bogens benachteiligt, nämlich die Menschen, die sich zu Fuß oder mit dem Rad fortbewegen. Für sie bleibt das Quartier ein abgehangener Bereich der Stadt.</p>

RADVERKEHR

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
<p>Es gibt verschiedene übergeordnete Radwege, die im Umfeld der Stadt Bebra verlaufen:</p> <p>Der Radweg R1 wird entlang der Fulda geführt und verläuft durch den Bebraer Stadtteil Breitenbach.</p> <p>Der R16 (Waldhessenroute) von Sontra kommend, wird über die B27 und die Göttinger Straße in die Karlstraße geführt.</p> <p>Der R15 von Ronshausen über Weiterode kommend, verbindet sich auf Höhe der Breitenbacher Seen mit dem R1.</p> <p>Der Hessische Radfernweg R1 (Fulda-Radweg) führt über 250 km von den Höhen der Rhön entlang der Fulda bis Bad Karlshafen an der Weser.</p>	<p>Keiner der überörtlichen Radwege wird auf einem qualifizierten Radwegenetz in die Stadt Bebra hinein geführt. Fast im gesamten Untersuchungsgebiet wird auch der innerörtliche Radverkehr im Mischverkehr geführt und zwar sowohl auf Nebenstraßen als auch auf Hauptverkehrsstraßen.</p> <p>Nur an der Straße „An der Bebra“ existiert ein kurzes Stück eines innerörtlichen separaten Radweges.</p> <p>Das Befahren der Fußwege entlang der Bebra und in der Mende-Anlage ist untersagt. Dies bedeutet, dass Radfahrer*innen, die in den Göttinger Bogen wollen, im unbeleuchteten Tunnel der Göttinger Straße mit dem PKW-Verkehr fahren müssen.</p> <p>Das Befahren von Einbahnstraßen in Gegenrichtung ist nicht erlaubt (z.B. Nürnberger Straße).</p>	<p>Ausbau einer Verbindung vom Fuldaradweg aus nach Bebra hinein, der sowohl die Breitenbacher Seen als auch den historischen Stadtkern, den innerstädtischen Versorgungsbereich und den Bahnhof Bebra miteinander verbindet.</p> <p>Vernetzung des innerörtlichen Fuß- und Radwegenetzes mit den übergeordneten Radwegeführungen unter Berücksichtigung fahrradaffiner Angebote (Rastplätze, E-Bike-Station, Bett&Bike-Unterkünfte).</p> <p>Beschilderungskonzept sowie Infopunkte.</p>	<p>Um die Innenstadt zukunftsfähig zu machen, muss ein Fokus auf der Attraktivierung des öffentlichen Raumes liegen. Wenn dieser keine qualitativollen Verbindungen für Fuß und Rad beinhaltet, kann die ortsansässige Bewohnerschaft nur unzureichend eingebunden werden.</p>

ÖFFENTLICHER NAHVERKEHR

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
<p>Der Untersuchungsbereich wird von 6 Buslinien angegliedert, die mit ihren Haltestellen bei einem Einzugsbereich von 300m den größten Teil der Kernstadt abdecken.</p> <p>Die Verbindung vom Göttinger Bogen aus zum Versorgungszentrum der Innenstadt und zum Bahnhof ist gewährleistet (Bustakt halbstündlich)</p>	<p>Der Zustand der Bushaltestellen am Göttinger Bogen und im Nordwestlichen Bereich (z.B. Altenheim) ist zum Teil sehr schlecht, es gibt weder Wartehäuschen noch Sitzgelegenheiten. Barrierefreiheit ist nicht gewährleistet.</p> <p>Beim Zugrundelegen eines Erschließungsradius von 150m beispielsweise für mobilitätseingeschränkte Menschen sind manche Orte nicht mehr abgedeckt.</p> <p>Besonders auffällig ist dabei die schlechte Anbindung des Bereiches beidseits der Göttinger Straße sowie des ehemaligen Dorfkerns westlich der Nürnberger Straße.</p> <p>Der Fahrplan der Stadtbusse ist teilweise nicht auf die Taktung der Regiotrams ausgerichtet</p>	<p>Ein zusätzlicher Bushalt in der Göttinger Straße sollte in Verbindung mit einem direkten Fußweg zwischen Giflershäuser Straße und dem Göttinger Bogen geprüft werden.</p> <p>Die Standorte und nähere Ausformung der Haltepunkte innerhalb des Göttinger Bogens könnten insgesamt optimiert werden (Schulstandort – Spielplatz)</p> <p>Die teilweise unzureichende Busanbindung für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen muss durch bessere Fuß- und Radwegeinfrastruktur ausgeglichen werden (Abkürzungen und Schleichwege)</p> <p>Bau von barrierefreien Bushaltestellen – z.B. im Zuge des Umbaus der Rotenburger Straße und flächendeckend im Göttinger Bogen</p> <p>Optimierung der Anbindung an die Regiotram</p> <p>Prüfung der Einführung eines Bürgerbusses nach dem Vorbild von Alsfeld oder Hünfeld.</p>	<p>Bei Beibehaltung der Situation ist von einer unzureichenden Abdeckung des öffentlichen Nahverkehrs auszugehen, bei der vor allem alte und mobilitätseingeschränkte Menschen abgehängt werden.</p>

HANDLUNGSFELD 4 – STÄDTEBAULICHE ENTWICKLUNG UND WOHNEN

RATHAUSMARKT

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
<p>Das Rathaus liegt im Zentrum der Stadt Bebra. Im Umkreis von 300m sind sowohl der aufgewertete Bahnhof als auch das neue Einkaufszentrum bei und das historische Dorfkernzentrum erreichbar.</p> <p>Die räumliche Verbindung zwischen Innenstadt und Bahnhof wurde im Zuge der Stadtumbaumaßnahmen verbessert, der Vorbereich des Bahnhofes wurde neu geordnet und barrierefrei umgestaltet, eine fußläufige Grünspange zur unteren Nürnberger Straße angelegt.</p>	<p>Auf dem Rathausmarkt gibt es zu wenig Aufenthaltsqualität.</p> <p>Der tiefergelegene Rathausmarkt ist nur durch mehrere Treppenanlagen erreichbar, er ist nicht barrierefrei. Die Oberfläche des kleinteiligen Porphyrfasters birgt Stolperfallen, viele Steine sind verschoben oder brüchig.</p> <p>Der Platz eignet sich nur bedingt für größere Veranstaltungen, weil die Fläche in verschiedene kleinteilige Ebenen unterteilt ist.</p> <p>Besonders im Bereich des Rathauses fehlen Angebote für Freiluftgastronomie und Sitzmöglichkeiten.</p> <p>Der rückwärtige Bereich mit Einfahrt zur Tiefgarage weist funktionale und gestalterische Defizite auf.</p> <p>Die fußläufige Verbindung zum alten Ortskern ist schlecht.</p> <p>Es besteht eine schlechte Anbindung für Fußgänger*innen zwischen der Innenstadt und den umgebenden Quartieren und Grünräumen.</p>	<p>Ausbau des Rathausmarktes und der angrenzenden Bereiche (obere Nürnberger Straße) als zentraler Treffpunkt / Öffentliches behindertengerechtes WC 24 Stunden / 7 Tage lang geöffnet.</p> <p>Barrierefreie Gestaltung des Rathausmarktes.</p> <p>Rathausmarkt als Mitte der Stadt: verstärkte Nutzung des Bereiches um das Rathaus als Markt- und Veranstaltungsort.</p> <p>Umgestaltung des Rathausmarktes und stadträumliche und funktionale Anbindung an die Nürnberger Straße.</p> <p>Gestalterische und funktionale Überarbeitung des rückwärtigen Bereiches des Rathauses sowie Aufwertung der Wegeverbindung für Fuß und Rad zwischen Rathaus, Pfarrstraße und Lindenplatz.</p> <p>Attraktivitätssteigerung durch Aufwertung und Vernetzung von Wegebeziehungen im Sinne einer Stadt Lindenallee.</p> <p>Stärkung des Bezugs zwischen Innenstadt/Rathaus und Bahnhof.</p> <p>Bereitstellung von leer stehenden Objekten für Künstler und Kulturschaffende, temporäre oder dauerhafte Nutzungen für Ausstellungen oder Werkstätten mit Kursangebot.</p>	<p>Unattraktive Straßen, Plätze und Freiflächen befördern in bestimmten Bereichen ein generelles „Downgrading“</p> <p>Bei Beibehaltung der Situation kann für die Bewohner*innen der Seniorenwohneime der Innenstadt die Teilhabe am öffentlichen Leben nicht gewährleistet werden.</p> <p>Um die Innenstadt zukunftsfähig zu machen, muss ein Fokus auf der Attraktivierung des öffentlichen Raumes liegen.</p> <p>Wenn dieser keine qualitativollen Verbindungen für Fuß und Rad beinhaltet, kann die ortsansässige Bevölkerung nur unzureichend eingebunden werden.</p> <p>Solange Ausstattung und Zustand der Fußgängerzone nicht an heutige Ansprüche angepasst werden, droht weiterer Leerstand von Ladenlokalen.</p>

OBERE NÜRNBERGER STRASSE

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
<p>Der überwiegende Teil der Gebäude weist zumindest in den oberen Geschossen Wohnraum auf.</p> <p>Durch den Bau der Südspange konnte der Durchgangsverkehr im Bereich der Haupteinkaufsstraße reduziert werden.</p> <p>Durch die bisherigen Umbaumaßnahmen wurde der Straßenraum der mittleren Nürnberger Straße aufgewertet</p>	<p>Angesichts des zu erwartenden weiteren demografischen Wandels ist ein Defizit bei den Wohnangeboten für Senior-^{er}innen, aber auch für Menschen mit körperlichen Beeinträchtigungen festzustellen (barrierearme Wohnungen, betreutes Wohnen).</p> <p>Ein anderes Defizit liegt in den kulturellen Angeboten und bei Angeboten für Jugendliche insbesondere im Gastronomie- und Freizeitbereich.</p> <p>Die größeren Läden im bei stellen eine Konkurrenz zu alteingesessenen Läden in der oberen Nürnberger Straße dar.</p> <p>Folge sind wachsende Leerstände und nichtadäquate Nutzungen, wie Spielhallen.</p> <p>Die Stadteingänge sind nicht angemessen markiert und gestaltet.</p> <p>Die fußläufige Verbindung zwischen Rathaus bzw. Nürnberger Straße und Lindenallee über den Parkplatz des tegut-Marktes ist schlecht.</p> <p>Abgängige Straßenräume, insbesondere im Kreuzungsbereich Kasseler- und Nürnberger Straße.</p>	<p>Wenn sich eine 1A-Lage zur C-Lage verändert, weil die Nachfrage rückläufig ist, sollte man über eine Veränderung der innerstädtischen Zonierungsgrenzen nachdenken. Ggfs. sollte die Geschäftszone verkleinert und konzentriert werden.</p> <p>Dort, wo auch mit Unterstützung längerfristig keine gewerbliche Nutzung mehr realistisch ist, könnte der Umbau der Erdgeschossladenzonen zu barrierefreiem Wohnraum erfolgen.</p> <p>Neugestaltung des Straßenraumes der oberen Nürnberger Straße.</p> <p>Fortführung der Sanierung der Hauptgeschäftsstraße im Bereich der oberen und unteren Nürnberger Straße.</p> <p>Die Neuordnung von einzelnen Bereichen sowie bauliche Impulsprojekte mit dem Ziel der Etablierung weiterer Arbeitsmöglichkeiten im Kernbereich, könnte zur Aufwertung und Stabilisierung beitragen.</p> <p>Einrichtung eines Leerstandsmanagements als Vermittler zwischen Eigentümern, engagierten Bürgern und Stadtverwaltung (EFRE)</p>	<p>Leerstände bei Wohnungen befördern ein schlechtes Image der Innenstadt als Wohnstandort.</p> <p>Mangelhafte Instandhaltung gefährdet den Gebäudebestand und schädigt das Stadtbild.</p> <p>Verschleppte Modernisierung mindert die Qualität des Angebotes an Wohn- und Gewerbeflächen.</p> <p>Unattraktive Straßen, Plätze und Freiflächen befördern in bestimmten Bereichen ein generelles „Downgrading“</p> <p>Solange Ausstattung und Zustand der Fußgängerzone nicht an heutige Ansprüche angepasst werden, droht weiterer Leerstand von Ladenlokalen.</p> <p>Solange es keine Freiluftgastronomie und angemessene Sitzgelegenheiten gibt, wird es keine lebendige Innenstadt geben.</p>

AMALIENSTRASSE

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
<p>Amalienstraße und -platz haben gute stadträumliche Qualitäten in der Art einer kleinräumlichen Piazza</p>	<p>Die Amalienstraße dient nur der rückwärtigen Erschließung der Ladenzeile Nürnberger Straße vorwiegend als Ladezone</p> <p>Parkende PKW schränken die Nutzungsmöglichkeit des Bereiches ein.</p> <p>Es gibt zu wenig Aufenthaltsqualität.</p> <p>Die Parkmöglichkeiten für Mobilitätsingeschränkte sind nicht in der Nähe, der für sie relevanten Eingänge (Aufzug Ärztehaus Amalienstraße, Eingang Rathaus).</p>	<p>Attraktivierung der Hof- und Platzsituation Amalienstraße.</p>	<p>Unattraktive Straßen, Plätze und Freiflächen befördern in bestimmten Bereichen ein generelles „Downgrading“</p>

LINDENPLATZ, STADTEINGANG NORD

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
<p>Am Lindenplatz ist das eigentliche Zentrum des alten Dorfes mit Kirche und Gerichtsplatz auf einer Anhöhe. Im Bereich des Kirchkranzes besteht eine hohe städtebauliche Qualität.</p> <p>Der Bereich wurde in der Denkmaltopografie aus siedlungsgeschichtlichen Gründen als Gesamtanlage ausgewiesen.</p> <p>Ab 1866 entwickelte sich das ehemalige Dorf durch den Ausbau als Eisenbahnknoten zu einer Eisenbahnerstadt (Bau der Friedrich -Wilhelm-Nordbahn 1849).</p> <p>Dadurch verschob sich das Zentrum des dörflichen Gefüges in Richtung des Bahnhofs und der Gleisanlagen. Nördlich des alten Zentrums wurde im 20 Jhd. durch die Rolle Bebras als Eisenbahndrehkreuz und Logistikzentrum am Rande zur DDR das stadträumliche Gefüge zugunsten einer „zeitgemäßen“ Verkehrsanlage aufgegeben .</p>	<p>Durch die Entwicklung zum Eisenbahnknotenpunkt wurde der Bau größerer verkehrlicher Infrastrukturen notwendig, die Teile des alten stadträumlichen Gefüges überformten.</p> <p>Die von Norden auf den Lindenplatz zulaufende Kasseler Straße wurde zur überquerungsfreien Bundesstraße ausgebaut. Die Bebra wurde überbaut und für die Fußgänger wurden Unterführungen gebaut.</p> <p>Heute, wo dieses Verkehrssystem durch den Bau einer Umgehung der B27 im Westen funktionslos geworden ist, bildet es eine stadträumlich ungeordnete Situation. Die überdimensionierten Verkehrsanlagen stellen in der alten Ortsmitte eine starke räumliche Barriere dar.</p> <p>Der räumliche Bezug zur Ortsgeschichte und die Identifikation mit dem historischen Ortszentrum sind gestört.</p> <p>Der Gebäudeleerstand in diesem Bereich ist sehr hoch. Die Altstadt wird als solche nicht wahrgenommen und geschätzt.</p> <p>Die Einmündungsbereiche und Gebäudevorbereiche der Mühlenstraße, Karlstraße und die dem Lindenplatz vorgelagerte platzartige Fläche weisen funktionstechnische und freiraumspezifische Defizite auf.</p>	<p>Ein Ziel der Stadtumbaumaßnahmen kann die Wiederherstellung einer Orts-Identität durch städtebaulich angemessene Neubebauung und Raumbildung mit angemessenem Nutzungsmix sein.</p> <p>Durch die Verminderung der Straßenquerschnitte und den Rückbau der Kasseler Straße wird deren Trennwirkung aufgehoben. Die Schaffung neuer Raumkanten soll einen neuen Ortseingang schaffen und gleichzeitig Bezug auf den alten Eingang nehmen.</p> <p>Der Bachlauf wird aufgewertet, indem er wieder an die Oberfläche geholt und sichtbar gemacht wird. Eingebettet in einen attraktiven linearen Freiraum mit einem Wegesystem entlang des Baches bildet sich ein grünes Band, das der Ortsmitte eine neue Aufenthaltsqualität bringen soll.</p> <p>Stadtreparatur, Wiederherstellung von historischen Bezügen, Schaffung von Raumkanten, Rückbau und städtebauliche Aufwertung des Bereiches nördlich des Lindenplatzes.</p>	<p>Bei einer Beibehaltung der Situation ist die Gefahr einer weiteren Verschlechterung der Leerstandssituation wahrscheinlich. Da sich der Bereich in unmittelbarer Nähe zum Rathaus und dem historischen Zentrum befindet, könnten auch für diese Bereiche negative Folgeaktionen und ein Imageverlust entstehen.</p>

GÖTTINGER BOGEN

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
<p>Im gesamten Gebiet besteht eine gute Mischung zwischen Wohnungseigentum und Mietwohnungen. Der Wohnwert im Quartier wurde durch den Bau neuer Lärmschutzwände erhöht. Es gibt wenig Störung durch Gewerbebetriebe oder Durchgangsverkehr.</p> <p>Zwischen den Wohngebäuden sind große Flächenreserven vorhanden.</p> <p>Der Göttinger Bogen ist Standort für zentrale öffentliche Einrichtungen wie Grundschule, Stadtbibliothek, Förderschule und Soziale Förderstätten.</p>	<p>Der Bereich „Göttinger Bogen“ liegt völlig isoliert innerhalb der Bahnschleife des Schienenstrangs in Richtung Göttingen.</p> <p>Es gibt von der Innenstadt aus nur eine Haupterschließungsstraße – vor allem die schlechte Anbindung für Fuß- und Radverkehr trägt zum Bild des abgehängten Stadtteils bei.</p> <p>Es gibt kein räumliches und funktionales Quartierszentrum.</p> <p>Bei vielen Wohngebäuden der 50er und 60er Jahre besteht Sanierungsstau – dies betrifft vor allem die ehemaligen Bestände der Bahn AG im Bereich Heidaustraße bis „Im Göttinger Bogen“. Durch den Sanierungsstau sind langfristige Wohnungsleerstände zu verzeichnen.</p> <p>Der Stadtbereich hat ein schlechtes Image – auch begründet durch die Zeichen äußerer Verwahrlosung (Müllplätze, Sperrmüllansammlungen, schlechte Gebäudesubstanz) vor allem im Bereich Heidaustraße bis „Im Göttinger Bogen“.</p> <p>Zwischen den „Wohnblöcken“ bestehen sehr große ungenutzte Freiflächen.</p>	<p>Wenn die Gebäude saniert werden, steigt die Nachfrage nach den Wohnungen.</p> <p>Dies wirkt sich positiv auf die Leerstandsbilanz aus.</p> <p>Maßnahmen zur Wohnumfeldverbesserung und zur Verbesserung der Nahmobilität machen den Göttinger Bogen zu einem interessanten Wohnstandort für junge Familien (Nähe zur Grundschule, viel Grünflächen, ruhige Lage).</p> <p>Die quartiersprägenden Einrichtungen von Grundschule und sozialen Förderstätten könnten als Impulsgeber für eine neue Quartiersmitte genutzt werden.</p> <p>Das Flächenpotential zwischen den Gebäuden könnte sich – bei einer Aufwertung des Gebietes – zur Nachverdichtung von Wohnungen eignen.</p>	<p>Bei gleichbleibender Vernachlässigung des Wohnfeldes und der Gebäudesubstanz ist eine zunehmende Entleerung der Mietwohnbestände zu befürchten.</p> <p>Durch zunehmende Leerstände droht – vor allem im nördlichen Bereich – ein weiteres downgrading des Quartiers.</p> <p>Leerstände als Folge des demografischen Wandels und der fehlenden wohnungsnahen Versorgungseinrichtungen sind denkbar.</p> <p>Eine durch die Wohnungsbaugesellschaft initiierte Aufwertung kann zu einem Verdrängungsprozess führen.</p> <p>Nachverdichtung ohne Qualitätssteigerung des Freiraumes kann sich negativ auf das Quartier auswirken.</p> <p>Die Flächen befinden sich in privater Hand, daher ist deren Aufwertung städtischerseits nicht steuerbar.</p>

LINDENALLEE

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
<p>Die Lindenallee stellt als Teil des überörtlichen Verkehrsnetzes das innerörtliche Verbindungsstück zwischen K72 und K53 dar und erschließt von Norden her den neu geschaffenen innerstädtischen Versorgungsbereich um das bei.</p>	<p>Der Straßenschnitt der Lindenallee ist für den MIV überdimensioniert, gleichzeitig unterschreitet er an vielen Stellen das Mindestmaß für Fußwege. Vor dem Hintergrund des relativ hohen Schwerlastverkehrsanteils besteht hier keine fußgängerfreundliche Situation.</p> <p>Die breiten Vorzonen und Anlieferungsflächen von tegut auf der Westseite und dem Dänischem Bettenlager auf der Ostseite verbreitern den Straßenraum zusätzlich. Die Überquerung dieser langgezogenen Aus- und Einfahrtsbereiche stellen für Fußgänger*innen eine zusätzliche Herausforderung dar.</p> <p>Die Gebäude sind nicht gut in die Umgebung eingebunden und bilden keine Raumkante. Dadurch wirkt die Straße wie eine untergeordnete Straße in einem Gewerbegebiet und nicht wie eine innerstädtische zentrumsnahe Erschließung.</p>	<p>Um die Lindenallee als Tor zum neuen Einkaufs- und Dienstleistungsbereich um das bei zu entwickeln, sollte auch das Umfeld der gewerblichen Nutzungen (Dän. Bettenlager, tegut) umgestaltet werden. Auf der gesamten Länge ist der Rückbau des Straßenschnittes notwendig, der sich an den notwendigen Maßen für Fußgängerbereiche orientiert.</p> <p>Für eine Aufwertung der Lindenallee bietet sich die Fassung des Straßenraumes nach historischem Vorbild durch die Neubepflanzung mit mehreren Linden an (200 Bäume für Bebra).</p>	<p>Bei Beibehaltung der Situation droht bei Nutzungsänderungen, z.B. am jetzigen tegut-Markt eine weitere Verschlechterung der Situation für Fußgänger. Dies kann eine weitere Abkopplung der oberen Nürnberger Straße und des Rathausquartiers mit daraus resultierendem Downgrading zur Folge haben.</p> <p>Die Bemühungen, mit dem bei eine neue attraktive Mitte für Bebra zu schaffen, werden bei Nichtbeachtung einer Vernetzung im Sektor Nahmobilität ins Leere verlaufen.</p>

KASSELER STRASSE KREUZUNG ROTENBURGER STRASSE

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
<p>Der Kreuzungsbereich von Kasseler Straße, Rotenburger Straße, Bornweg, Marie-Juchacz-Straße ist Teil der historischen Ortserschließung des ehemaligen Dorfes Bebra. Dies war ein siedlungsgeschichtlich wichtiger Ort.</p> <p>Hier ist der höchstgelegene Platz, von dem aus man einen guten Überblick über die Stadt Bebra, bzw. den historischen Kern hat.</p>	<p>Entlang der Kasseler Straße und am Eingang zur Stadt sind mehrere prominente Leerstände zu verzeichnen: das ehemalige Berufsbildungswerk des DGB, das Jugendzentrum, das ehemalige spanische Zentrum, eine ehemalige Tankstelle an der Ecke Rotenburger Straße.</p> <p>Die isolierte Lage des Pflege- und Altenwohnheimes der AWO am höchsten Punkt der Stadt (schlechte fussläufige Erreichbarkeit) in einer Sackgasse (keine Spazierwege) und am Rand der Bahnstrecke ist suboptimal.</p> <p>Die Erschließung des nächstliegenden Geländes des Stadtparks sowie des Gebäudes selbst und die fußläufige Anbindung an die Innenstadt sind schlecht und nicht barrierefrei ausgestaltet.</p> <p>Die Stadteingänge sind nicht angemessen markiert und gestaltet.</p>	<p>Sanierung und Umnutzung der großen Leerstände der Kasseler Straße.</p> <p>Sanierung und barrierefreier Umbau des Eingangsbereiches des AWO-Wohnheims.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der für mobilitätsingeschränkte Menschen schwer überwindbare Kreuzungsbereich von Kasseler- / Rotenburger Straße sollte mit Querungsmöglichkeiten und breiten Gehwegen grundlegend neu und barrierefrei organisiert werden. • Es wäre sinnvoll, die Vorfläche zum Park am Altenwohnheim in den Kreuzungsumbau einzubeziehen und diese als öffentliches Eingangstor aufzuwerten. • Mit der Aufwertung des Stadteingangs Nord, wird auch dieser Blick auf das „Dorf“ eine Aufwertung erfahren, was zur Identitätsbildung beitragen kann. • Die Neuordnung von einzelnen Bereichen sowie bauliche Impulsprojekte mit dem Ziel der Etablierung weiterer Arbeitsmöglichkeiten im Kernbereich, könnte zur Aufwertung und Stabilisierung beitragen. • Einrichtung eines Leerstandsmanagements als Vermittler zwischen Eigentümern, engagierten Bürgern und Stadtverwaltung (EFRE) 	<p>Die vorhandene räumliche Situation wirkt konträrproduktiv zu den Integrationsbemühungen des Quartiersmanagers der AWO.</p> <p>Wenn die geplante Öffnung des Parks und der Altenwohnanlage für alle Generationen und Bürger*innen des Stadtteils nicht durch bauliche Maßnahmen flankiert wird, kann keine große Wirkung entfaltet werden.</p> <p>Die Leerstände der oberen Kasseler Straße entwickeln eine negative Sogwirkung für den gesamten Bereich, die zu einer weiteren Abwertung – auch des AWO-Wohnheimes und des Parks führen könnte.</p>