

STADT GOTHA

STÄDTEBAULICHER RAHMENPLAN „MOHRENQUARTIER“

FORTSCHREIBUNG 2009



Stand: 20.08.2009

Auftraggeber:

Stadtverwaltung Gotha
Hauptmarkt 1
99867 Gotha
Tel. 03621 / 222-0

Verfasser:

quaas_stadtplaner
Dipl.-Ing. Ingo Quaas, Freier Stadtplaner
Schillerstraße 20
99423 Weimar
Tel. 03643 / 494921

INHALTSVERZEICHNIS

3	Anlass und Ziel der Fortschreibung
4	Bestandserfassung, Analyse
4	Werte und Potentiale
5	Mängel und Konflikte
7	Städtebaulicher Rahmenplan
7	Erläuterung der Situation
7	Entwicklungskonzept Grünflächen
12	Entwicklungskonzept Bauflächen
14	Zeitliche Umsetzung
16	Fazit

ANLASS UND ZIEL DER FORTSCHREIBUNG

Zur Entwicklung und Sanierung der Altstadt von Gotha ist die gesamte Innenstadt 1992 als Sanierungsgebiet „Altstadt Gotha“ ausgewiesen worden. Im Rahmen der Altstadtsanierung wurde im Jahr 1993 der Städtebauliche Rahmenplan „Altstadt Gotha“ erstellt. 1999 wurde das Sanierungsgebiet um den Bereich „Mohrenberg und Friedrichstraße“ erweitert. Der 2002 aufgestellte Städtebauliche Rahmenplan umfasste damit auch den nun zu untersuchenden Bereich „Mohrenquartier“.

Das Teilgebiet „Mohrenquartier“ des Städtebaulichen Rahmenplans „Altstadt Gotha“ befindet sich direkt östlich der historischen Altstadt. Es umfasst das Gebiet beiderseits des Mühlgrabenwegs einschließlich Flächen der Gotthardtstraße, Kastanienallee und Arnoldiplatz sowie das Gebiet beiderseits der Mohrenstraße einschließlich Flächen des Hersdorfplatzes und der Huttenstraße. Das Plangebiet umfasst ca. 11,3 ha.

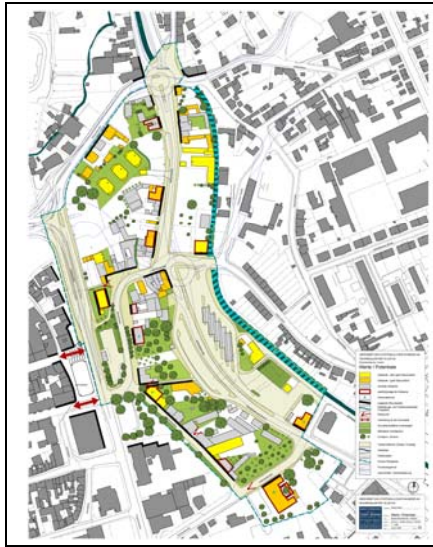
Im Städtebaulichen Rahmenplan von 2002 festgeschriebenes Ziel für den Teilbereich „Mohrenquartier“ war eine städtebauliche Neuordnung auf Grund des geplanten Ausbaus der B247 und der Anbindung der Gartenstraße aus westlicher Richtung an den Mohrenberg. Ziel war die Erhaltung der noch überwiegend geschlossenen städtebaulich-räumlichen Struktur durch Sicherung der vorhandenen Bausubstanz und Ergänzung durch neue Bebauung sowie die Ausbildung eines Grünzuges entlang der Verkehrsstrassen.

Aufgrund der allgemeinen demografischen Entwicklung und dem damit einhergehenden rückläufigen Bedarf an Wohnbauflächen wurde in dem 2006 aufgestellten Flächennutzungsplan für die Stadt Gotha bereits der gesamte Bereich beidseitig des Mühlgrabenwegs und der Mohrenstraße als Grünfläche ausgewiesen.

Mit der inzwischen erfolgten Konkretisierung der Verkehrskonzeption sowie aufgrund der sichtbaren Entwicklungstrends im Planbereich ist eine Überarbeitung der langfristigen, städtebaulichen Zielsetzungen für den Bereich „Mohrenquartier“ erforderlich.

Grundlage für die Überarbeitung des Rahmenplanes ist die vorliegende Verkehrsplanung „Verkehrsknoten Mohrenstraße bis Hersdorfplatz und TWSE/Bus Verknüpfung Arnoldiplatz“ der ITS Ingenieurgesellschaft mbH Gotha von 2008.

BESTANDSERFASSUNG ANALYSE



Werte und Potentiale

Werte und Potentiale

Das Teilgebiet „Mohrenquartier“ bildet die östliche Begrenzung der historischen Altstadt und ist im Bereich des Arnoldiplatzes direkt an die Fußgängerzonen der Gothaer Innenstadt angeschlossen.

Mit der im Rahmen des Integrierten Verkehrsentwicklungskonzeptes für die Stadt Gotha 2005 festgesetzten Herausnahme des Arnoldiplatzes aus dem Straßennetz und der Qualifizierung als ÖPNV-Terminal für Regionalbus, Stadtbus und Straßenbahn kann die Anbindung des Gebietes an die Innenstadt noch verbessert werden.

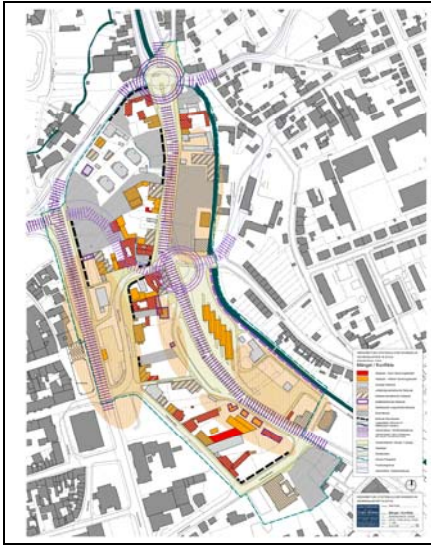
Aufgrund der topografischen Situation öffnen sich teilweise interessante Blickachsen über die Tallage.

Am östlichen Rand wird das Gebiet durch den Flutgraben begrenzt. Dieser ist Teil der Biotopachse Boxberg, Ratsrinne, Flutgraben, Wilder Graben. Mit der im Flächennutzungsplan der Stadt Gotha vorgesehenen Umwandlung der Tallage in einen die Stadt von Nord nach Süd querenden Grünzug kann diese vervollständigt werden und es öffnen sich hier vielfältige Gestaltungs- und Nutzungsmöglichkeiten.

Im Bereich zwischen Mohrenstraße und Hersdorfstraße sind noch Reste des alten Mühlgrabens zu erkennen. Mit der Umwandlung der Tallage in einen Grünzug bietet sich hier die Chance, den historischen Verlauf des Mühlgrabens wieder erlebbar zu machen und das Element Wasser in die Grünraumplanung zu integrieren.

Teile der Bausubstanz im Gebiet „Mohrenquartier“ befinden sich in gutem bis sehr gutem Zustand. Es sind fünf Gebäude als Denkmale ausgewiesen (Arnoldiplatz 1, Kastanienallee 6, Gotthardtstraße 8 und 9, Mohrenstraße 27a). Einzelne Gebäude prägen durch ihre Kubatur und Gestaltung das Stadtbild. Punktuelle Sanierungsmaßnahmen haben dazu beigetragen, den Gesamteindruck des Gebietes zumindest partiell zu verbessern. Mit der Sanierung des Knevelshauses (Huttenstraße 2) hat die historisch bedeutsame Achse Bahnhof – Friedrichstraße – Huttenstraße eine Aufwertung bis hinter den Arnoldiplatz erhalten.

In Teilen der Kastanienallee, des Arnoldiplatzes und der Hersdorfstraße sind noch Raumkanten erlebbar, die die Innenstadt gegen die historisch eher unbesiedelten Flächen entlang des Flutgrabens abgrenzen. Die zur Tallage hin liegenden privaten Gärten werden diese Bebauung auf und lassen hier auch zukünftig eine Wohnnutzung möglich erscheinen.



Mängel und Konflikte

Mängel und Konflikte

Seit der Aufnahme des „Mohrenquartiers“ in das Sanierungsgebiet „Altstadt Gotha“ 1999 und der Aufstellung des städtebaulichen Rahmenplanes 2002 konnte im Gebiet keine sichtbare Aufwertung erreicht werden. Ursache hierfür ist der insgesamt desolate Zustand des Gebietes in Verbindung mit der hohen Verkehrsbelastung der Mohrenstraße und des Mühlgrabenwegs. Die gewachsene Struktur einer Verflechtung von Wohnen, Gewerbe und Handwerk ist in weiten Teilen nicht mehr vorhanden. Die allgemeine, wirtschaftliche Situation sowie die negative demografische Entwicklung in den Städten haben diese Entwicklung noch unterstützt.

Der gesamte Planbereich ist durch flächenhaften Gebäudeleerstand sowie einem hohen Anteil an Gebäuden in einem mittlerem bis schlechtem Gebäudezustand gekennzeichnet. Seit der Aufstellung des Rahmenplanes 2002 ist eine deutliche Verschlechterung der Bausubstanz und der Abgang mehrerer Gebäude zu verzeichnen. Selbst Gebäude in gutem Bauzustand sind von Leerstand betroffen, da die Gesamtfunktionalität des Gebietes gestört ist.

Die historischen, städtebaulichen Raumkanten sind durch Baulücken und Brachflächen in weiten Bereichen nicht mehr zu erkennen. Vor allem beidseitig des Mühlgrabenwegs und der Mohrenstraße sind die städtebaulichen Räume ungefasst und durch gestalterisch unzulängliche Gewerbestrukturen zersiedelt.

Auch am Arnoldiplatz gibt es durch fehlende Raumkanten und die Verkehrsbelastung entlang der Friedrichstraße und der Huttenstraße erhebliche, städtebauliche Mängel.

Entlang der Verkehrsachsen Mühlgrabenweg-Mohrenstraße-Hersdorfplatz sowie Friedrichstraße-Arnoldiplatz-Hersdorfstraße-Hersdorfplatz ist durch das große Verkehrsaufkommen eine hohe Belastung der angrenzenden Flächen zu verzeichnen. Mit dem im Rahmen des Integrierten Verkehrsentwicklungskonzeptes für die Stadt Gotha 2005 festgesetzten Ausbaus der Ost-West-Achse in der Verlängerung der Gartenstraße und der Anlage zweier Kreisverkehrsplätze an den Knotenpunkten Hersdorfplatz und Mohrenstraße/Mühlgrabenweg wird diese zukünftig weiter ansteigen. Der hierfür ebenfalls erforderliche Abriss weiterer Gebäude wird die ohnehin zerfallenden städtebauliche Strukturen zusätzlich aufweichen.

Durch seine Lage östlich des Mühlgrabenweges ist der Busbahnhof von der Innenstadt und den dort vorhandenen (und geplanten) ÖPNV-Umsteigemöglichkeiten räumlich abgetrennt. Die grundlegenden Funktionen eines Aufenthaltsbereiches werden nur unzureichend erfüllt. Mit

seinen großzügig bemessenen Fahr-, Halte- und Parkflächen werden große Bereiche der Talaue versiegelt.

Der das Gebiet im Osten begrenzende Flutgraben ist sehr tief eingeschnitten und somit als Aufenthaltsraum nicht erlebbar. Es gibt keine Anbindung an die angrenzenden, teilweise öffentlich genutzten Räume.

**STÄDTEBAULICHER RAHMEN-
PLAN Erläuterung der Situation**

Die im Rahmenplan von 2002 beschriebenen städtebaulichen und funktionellen Mängel im Gebiet „Mohrenquartier“ konnten in den zurückliegenden Jahren nicht behoben werden. Durch weiteren Verlust von Bausubstanz, die veränderte demografische Situation in den Städten allgemein und die weiter steigenden Prognosezahlen für das zu erwartende Verkehrsaufkommen hat sich die Situation eher noch verschlechtert.

Die zur Verkehrsentslastung der Gothaer Innenstadt vorgesehene Ost-West-Verbindung der Gartenstraße zur Friemarstraße sowie der in diesem Zuge geplanten Verkehrskreisel am Mohren und am Hersdorfplatz greifen signifikant in die vorhandene städtebauliche Struktur ein. Der Durchbruch von der Huttenstraße zur Mohrenstraße führt mit seiner der Topografie geschuldeten verschwenkten Lage zu einem großflächigen Auflösen der Baustrukturen.

Ziel der zukünftigen Entwicklung ist es, die im Flächennutzungsplan und im Stadtentwicklungskonzept für die Gesamtstadt vorgesehene Verknüpfung der Grünachsen im Stadtgebiet zu realisieren. Gleichzeitig muss der Innenstadtkern eine räumliche Begrenzung erhalten, die die städtebauliche Struktur in diesem Bereich festigt und ein Ausfransen in die offene und von Verkehrsbauten dominierte Tallage verhindert.

Entwicklungskonzept Grünflächen

Die vorgesehene Verkehrslösung lässt sich aufgrund ihrer Dimensionen nicht problemlos in eine innerstädtische Stadtstruktur integrieren.

Selbst die Umnutzung der direkt angrenzenden Flächen als Grünflächen kann nur als „Notlösung“ angesehen werden. Die von den Verkehrsstrassen ausgehenden Belastungen werden auch hier die Nutzungsmöglichkeiten einschränken. Es ist davon auszugehen, dass keine intensive Nutzung der Freiflächen durch die Bevölkerung erfolgen wird.

Gleichzeitig wird der Raum beidseitig der Verkehrsstrassen von unzähligen Autofahrern als Teil der Stadt wahrgenommen werden. Dem ist in der Gestaltung ebenso Rechnung zu tragen.

Um die Dimension der Verkehrsanlagen optisch nicht zusätzlich zu vergrößern, sollten innerhalb der angrenzenden Grünflächen Fuß- oder Radwege nicht direkt an den Straßenraum anschließen, sondern straßenbegleitend in einiger Entfernung geführt werden. Sowohl Wiesenflächen als auch Baumpflanzungen sollten direkt bis an den Straßenraum herangezogen werden. In möglichst vielen Bereichen sollten Baumpflanzungen die Straßenzüge begleiten.

Pflanzvorschlag (1):
 Berberis pyracontha „Anatolia“ (Berberitze)



Leitbild Entwicklung Grünflächen

Große Flächen des sich von Nord nach Süd erstreckenden Grünzuges werden von den beiden Kreisverkehrsanlagen eingenommen. Diese sollten als eigenständige, städtebauliche Elemente definiert und gestaltet werden, die den Grünzug weniger zerschneiden, als durch ihre Kubatur verbinden. Eine klare, dreidimensionale Gestaltung unter Einbeziehung der sie begleitenden Wege und eine einheitliche Bepflanzung (1) kann beispielsweise von den Gruppen Fußgänger und Autofahrer gleichwertig erlebt werden. Bei der Gestaltung sollte sowohl am Herdorfplatz als auch am Mohrenberg auf die historischen Bezüge eingegangen werden.

Aus der Analyse und Bewertung der derzeitigen städtebaulichen und funktionellen Situation des Gebietes „Mohrenquartier“ und der im integrierten Verkehrsentwicklungskonzept geplanten Verkehrslösung ergeben sich für den großzügigen, zukünftig jedoch von den Verkehrsstrassen zerschnittenen Grünzug vier unterschiedliche Quadranten, für die jeweils differenzierte Strategien für die weitere Entwicklung festzusetzen sind:

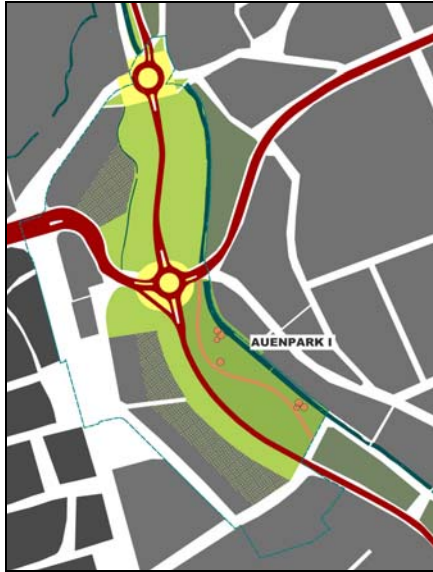
„Auenpark I“ - westlich des Mühlgrabenwegs, südlich des Mohrenkreisels

„Streifenwald“ - östlich des Mühlgrabenwegs, südlich des Mohrenkreisels

„Auenpark II“ - westlich der Mohrenstraße, nördlich des Mohrenkreisels

„Zeitgaleriewald“ - östlich der Mohrenstraße, nördlich des Mohrenkreisels.

Die Entwicklungsstrategien für die einzelnen Teilbereiche werden im Folgenden detailliert erläutert.



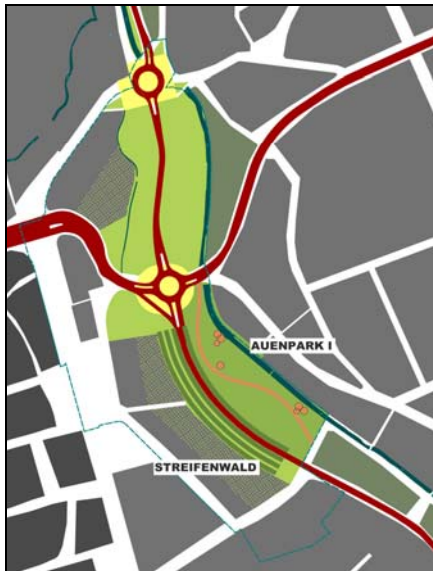
Leitbild Entwicklung Grünflächen
„Auenpark I“

Auenpark I

Mit dem Ausbau des Bereiches Arnoldiplatz - Huttenstraße als ÖPNV-Terminal für Regionalbus, Stadtbus und Straßenbahn kann der derzeitige Standort des Busbahnhofes am Mühlgrabenweg aufgegeben werden. Bis auf einzelne Grundstücke steht damit die zusammenhängende Fläche bis zum Flutgraben für eine Umgestaltung als Grünfläche zur Verfügung. Eine landschaftsparkähnliche Gestaltung mit offenen Wiesenflächen und einzelnen Baumgruppen unterstützt den Charakter einer Bachaue. In Teilen kann der Uferbereich des Flutgrabens geöffnet werden und in die Freiflächengestaltung einbezogen werden. Zurückgesetzt von der Straße kann ein Fuß- und Radweg parallel zum Mühlgrabenweg geführt werden. Zusätzlich können Funktionselemente wie der Bachlauf oder (zeitlich begrenzt) die Bäckerei durch ein lockeres Wegesystem verbunden werden.

Es wird empfohlen, die vorhandene Tragkonstruktion des jetzigen Busbahnhofes als Zeitzeugnis zumindest in Teilen zu erhalten und zu integrieren.

Verbleibende Gebäude können mittel- und langfristig bestehen bleiben, ohne den Flächencharakter zu beeinträchtigen. Ziel ist letztendlich jedoch ein vollständiger Rückbau der Bebauung.



Leitbild Entwicklung Grünflächen
„Streifenwald“

Streifenwald

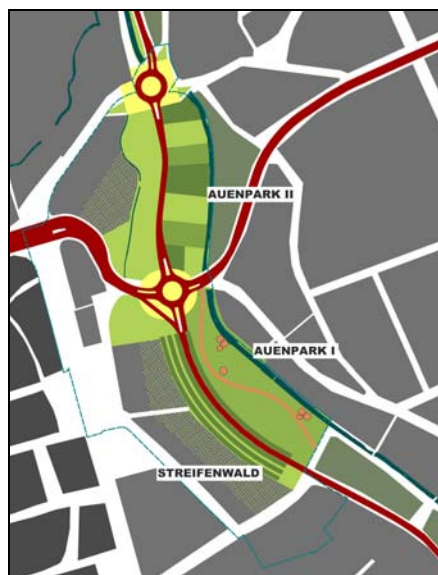
Die Bebauung der östlichen Seite des Arnoldiplatzes und der Kastanienallee bildet den Abschluss der historischen Stadtkernstruktur und öffnet sich dann mit großzügigen privaten Grundstücken zur Tallage. Die Westseite des Mühlgrabenwegs ist jedoch geprägt von ungeordneter und teilweise leerstehender Bausubstanz, die den Rand der gewachsenen Struktur der privaten Grundstücksflächen großteils zerstört. Hier sollte die teilweise noch vorhandene gewerbliche Nutzung zugunsten einer klaren Struktur der privaten Gärten aufgegeben werden. Die östlichen Grundstücksgrenzen der Grundstücke Arnoldiplatz und Kastanienallee müssen in Teilen neu geordnet werden, um einen klaren Abschluss der Verkehrsstrasse zu erreichen.

Um diese Flächen städtebaulich zu fassen und die Grundstücke trotz der Nähe der Verkehrsstrassen aufzuwerten, muss hier ein starkes, lineares Element platziert werden, das eine deutliche Raumzäsur schafft.

Eine vierreihige Allee großkroniger Bäume (2), die den Mühlgrabenweg beidseitig fasst, bildet hier eine deutliche Raumkante. Parallel der Straße bietet sie außerdem Raum für einen von der Straße zurückgesetzten Fußweg und einen öffentlichen Parkbereich mit großzügigen Stellplätzen. Dieser ist über die Ordonnanz-

Pflanzvorschlag (2):
Acer platanoides „Cleveland“ (Spitzahorn)

gasse und eine zweite Verbindung am nördlichen Ende des Arnoldiplatzes an die Gothaer Innenstadt angeschlossen.



Leitbild Entwicklung Grünflächen
„Auenpark II“

Pflanzvorschlag (3):
Betula utilis „Doorenbos“
(Weißrindige Himalaja-
Birke)

Pflanzvorschlag (4):
Malus floribunda (Zierap-
fel)

Pflanzvorschlag (5):
Tilia cordata (Winterlinde)

Auenpark II

Das Gebiet um den „Mohren“ bis hin zum Hersdorfplatz war schon früh eine Erweiterung der mittelalterlichen Stadt, was sich auch an der kleinteiligen Grundstücksaufteilung zeigt. Seit der Aufstellung des Rahmenplanes 2002 sind in dem Bereich beidseitig der Mohrenstraße zahlreiche weitere Gebäude abgerissen worden. Die 2002 noch erkennbare städtebauliche Struktur ist heute nahezu vollständig aufgelöst. Andererseits sind einige Gebäude hier in gutem und sehr gutem Bauzustand, sodass eine Nutzung noch über einen längeren Zeitraum möglich und zu erwarten ist.

Entsprechend dem Flächennutzungsplan und dem Stadtentwicklungskonzept für die Gesamtstadt soll auch der Bereich zwischen Mohrenstraße und Flutgraben in den die Stadt von Nord nach Süd querenden Grünzug einbezogen werden. Aufgrund der in diesem Teilbereich jedoch noch mittel- und vermutlich auch langfristig verbleibenden Bebauung können immer nur die freiwerdenden Bereiche umgestaltet werden. Dieses „stückweise“ Vorgehen bietet die Chance, die historisch gewachsene, kleinteilige Struktur mit den sich zum Flutgraben hin aufreihenden Grundstücksflächen zu erhalten und auch zukünftig erlebbar zu machen. So können die heute bereits brachliegenden und die jeweils zukünftig freiwerdenden Flächen in verschiedenen Übergangsphasen mit unterschiedlichen Grünstrukturen gestaltet werden. Durch einen gezielten Wechsel zwischen dichter (3) und offener (4) Bepflanzung oder der Nutzung unterschiedlicher Baumarten kann hier eine erlebbare Struktur geschaffen werden. Auf der Grundstücksfläche des ehemaligen „Mohren“ als Teil der Geschichte Gothas sollte ein städtebauliches Element an die historische Lage des Gebäudes erinnern. Der ehemalige Saal kann beispielsweise als „Baumsaal“ (5) nachgebildet werden.

Der parallel der Mohrenstraße verlaufende Fuß- und Radweg kann in Teilen weit von der Straße zurückgesetzt werden und einzelne Aufenthaltsbereiche verbinden.

Verbleibende Gebäude können mittel- und langfristig in die Struktur integriert werden, ohne den Gesamtcharakter zu beeinträchtigen. Hier sind provisorisch noch Fußwege und Erschließungen vorzusehen, die mit der Herausnahme der Bebauung entfallen. Ziel ist letztendlich ein vollständiger Rückbau der Bebauung.

Aufgrund der topografischen Situation ist auch der sich östlich des Flutgrabens an das Bear-

beitungsgebiet anschließende Hang zwischen Flutgraben, Friemarstraße und Mauerstraße langfristig eher nicht als Baufläche zu halten. Sukzessive kann hier der Grünzug durch eine Waldfläche arrondiert werden.



Leitbild Entwicklung Grünflächen „Zeitgaleriewald“

Pflanzvorschlag (6):
Acer platanoides „Faasen`s Black“ (Rotlaubiger Spitzahorn)

Zeitgaleriewald

Die Bebauung der Huttenstraße und der Hersdorfstraße bildet die Einfassung für den historischen Stadtkern. Um die locker strukturierte Rückseite dieser Bebauung zu stabilisieren ist, ähnlich wie im Bereich „Streifenwald“, ein starkes, lineares Element erforderlich.

Wie im Bereich „Auenpark II“ sollen die gewachsenen Grundstücksstrukturen als Teil der historischen Stadtstruktur sichtbar belassen werden. Um dies zu erreichen, können zurückgesetzt vom Straßenraum entlang der historischen Bauflucht die vorhandenen Brachflächen mit einer dichten Struktur rotlaubiger Bäume (6) bepflanzt werden, die aufgrund ihrer bewusst gewählten Laubfarbe die ehemalige Bebauung versinnbildlichen. Bei jedem Freiwerden weiterer Flächen wird die Struktur ergänzt.

Durch die zeitlich versetzte Pflanzung entsteht eine einheitliche Raumkante, die jedoch durch das unterschiedliche Alter der Bäume die ehemaligen Grundstücke noch erkennen lässt. Durch die Verlängerung dieser Struktur über den Neuen Mohrenberg hinaus entsteht in Verbindung mit der Bebauung am Arnoldiplatz und an der Kastanienallee eine starke, städtebauliche Raumkante, die den neuen Grünzug im Bereich der Tallage in ganzer Länge zur Innenstadt hin begrenzt.

Die noch mittel- und langfristig verbleibenden Gebäude können in diese Struktur des „Zeitgaleriewaldes“ sinnvoll integriert werden. Der Rad- und Fußweg parallel der Mohrenstraße sollte zurückgesetzt entlang der ehemaligen Bebauungslinie geführt werden. Ein Wiesestreifen schafft die Distanz zur Straßenfläche und der kleinteiligen Flächenstruktur des gegenüberliegenden Bereichs „Auenpark II“.



Leitbild Entwicklung Bauflächen

Entwicklungskonzept Bauflächen

Die Bevölkerungsvorausberechnung des Thüringer Landesamtes für Statistik weist für die Stadt Gotha für die kommenden Jahre einen weiteren Bevölkerungsverlust aus. Mit den sinkenden Bevölkerungszahlen und der prognostizierten Verkleinerung der Haushaltsgrößen sinkt die Anzahl des insgesamt benötigten Wohnraums. Im Stadtentwicklungskonzept und im Flächennutzungsplan der Stadt Gotha ist es daher vorgesehen, die Bebauung der Tallage im Bereich Mühlgrabenweg und Mohrenstraße zugunsten eines die Stadt von Nord nach Süd durchquerenden Grünzuges sukzessive aufzugeben.

Demgegenüber ist es jedoch zwingend erforderlich, die im Westen des Plangebietes liegende Bebauung als Begrenzung der Innenstadtbebauung zu erhalten und als starke Raumkante zu stabilisieren.

Dabei werden für die einzelnen Straßenbereiche folgende Entwicklungsstrategien festgesetzt:

Hersdorfstraße

Entsprechend der vorliegenden Verkehrsplanung wird die Hersdorfstraße zukünftig durch die neue Verbindung Gartenstraße - Mohrenberg - Friemarstraße entlastet. Die Straßenbahn erhält einen zweigleisigen Ausbau. Es wird eine gemeinsame Nutzung der zur Verfügung stehenden Fahrbahn durch MIV und ÖPNV vorgesehen. Die vorhandene, direkt an der Straßenflucht liegende Bebauung an der Ostseite der Hersdorfstraße sollte zwingend erhalten werden. Mit der Reduzierung der Verkehrsbelastung sollte versucht werden, die vorhandene Bebauung mit Wohnungsbauten oder auch Büro- oder Gewerbeflächen zu ergänzen, um den städtischen Charakter des Straßenzuges als Verlängerung der Achse Bahnhof - Friedrichstraße - Huttenstraße zu sichern.

Die hinter der Bebauung der Hersdorfstraße anschließende, derzeit gut akzeptierte Wohnbebauung (Mohrenstraße 25c-e) kann durch eine Ausweisung der angrenzenden Flächen bis zum „Zeitgaleriewald“ als private Mietergärten weiter aufgewertet werden.

Huttenstraße

Mit der Verlängerung der Gartenstraße und der verschwenkten Führung zur Mohrenstraße wird die Bebauung im Bereich der Huttenstraße von der Bebauung an der Hersdorfstraße komplett abgetrennt. Da sie jedoch Bestandteil der Achse Bahnhof - Friedrichstraße - Huttenstraße ist, ist es wichtig, die räumliche Begrenzung der Innenstadt nicht zu unterbrechen. Mit der Sanierung des Knevelshauses ist hier ein wichtiger Schritt gemacht worden. Nördlich davon sollte die Bauungskante durch eine großflächige Gebäudestruktur, ähnlich der repräsentativen

tiven Gebäudekomplexe an der Friedrichstraße, ergänzt werden. Mit der Nutzung der Huttenstraße als Teil des geplanten ÖPNV-Terminals und der Anordnung verschiedener Abfahrts- und Ankunftssteige entsteht hier ein intensiv genutzter Bereich, der die Ansiedlung beispielsweise einer öffentlichen Nutzung durchaus attraktiv machen könnte.

Die Bebauung der östlichen Seite der Huttenstraße ist von der Straßenkante zurückgesetzt. Diese Typik der Achse Bahnhof - Friedrichstraße - Huttenstraße sollte erhalten und, beispielsweise durch eine deutliche Grundstücksbegrenzung unterstützt werden.

Arnoldiplatz

Der Arnoldiplatz stellt eine großflächige Aufweitung der historischen Straßenachse Bahnhof - Friedrichstraße dar. Dieser städtebauliche Raum muss durch starke Raumkanten gefasst werden, um erlebbar zu werden und ein ungeordnetes „Zerfließen“ der Baustruktur zu verhindern. Die östliche Bebauung des Arnoldiplatzes bildet den räumlichen Abschluss der Innenstadtbebauung. Hier ist die Erhaltung und Ergänzung der Bebauung wichtig und unbedingt zu unterstützen. Möglich ist an dieser Stelle sowohl die Integration von Wohnbebauung als auch die eines Parkhauses mit Anschluss an den Mühlgrabenweg. Zusätzlich sollte die Fassung der Raumkanten durch die Anpflanzung einer kräftigen Baumreihe unterstützt werden. Durch die Gestaltung der Platzfläche mit einer homogenen Pflasterung mit möglichst wenigen Trennelementen kann die Platzwirkung noch verstärkt werden.

Entsprechend der vorliegenden Verkehrsplanung soll der Arnoldiplatz in enger Verbindung zum ÖPNV-Terminal am Bahnhof zum zentrumsnahen Umsteigeplatz zwischen Stadtbus, Regionalbus, Straßenbahn und Waldbahn entwickelt werden. Mit den Zu- und Ausfahrten und den erforderlichen Bereitstellungsflächen für den Busverkehr wird die Platzfläche verkehrstechnisch intensiv genutzt werden. Andererseits ist sie mit den Ankunfts-, Abfahrts- und Umsteigemöglichkeiten, der direkten fußläufigen Anbindung an die Innenstadt, den Querungsmöglichkeiten und der Verbindung zu den Parkflächen am Mühlgrabenweg auch wichtiger Aufenthaltsraum für Fußgänger. Die vorgeschlagene, großflächig homogene Gestaltung der Fläche unterstützt eine gleichberechtigte Nutzung.

Kastanienallee

Die Bebauung der Kastanienallee bildet trotz teilweise erheblicher Mängel in der Bausubstanz die letzte vollständige Raumkante im Plangebiet. Das deutet, trotz der Mängel, auf eine gute Akzeptanz als Wohnbaufläche hin. Da die vor der Kastanienallee liegende Bebauung der Friedrichstraße mit ihrer offenen Struktur

keine deutliche Fassung der Innenstadtbebauung darstellen kann, sollte die Bebauung der Kastanienallee zwingend erhalten bzw. ergänzt werden. Unterstützend sollten durch entsprechende Pflanzungen Lücken in der namensgebenden „Kastanienallee“ geschlossen werden.

Gotthardtstraße

Das Gebäude Gotthardtstraße 8 nimmt mit seiner räumlichen Einordnung eine Sonderstellung ein. Es sollte aber aufgrund seiner Kubatur und Gestaltung erhalten und wieder einer Nutzung zugeführt werden. Die angrenzenden Brachflächen bis zum Mühlgrabenweg sollten entweder dem Grundstück zugeordnet und als private Grünfläche genutzt werden oder als öffentliche Grünfläche Teil der geplanten, die Stadt von Nord nach Süd durchziehenden Biotopachse werden.

Zeitliche Umsetzung

Die weitere Entwicklung des Gebietes „Mohrenquartier“ wird entscheidend von der Umsetzung der vorliegende Verkehrsplanung „Verkehrsknoten Mohrenstraße bis Hersdorfplatz und TWSB/Bus Verknüpfung Arnoldiplatz“ bestimmt werden. Die Durchführung der Verkehrsbaumaßnahmen soll nach vorliegender Planung in folgenden Abschnitten erfolgen:

1. Bauabschnitt - Brückenbauwerk Hersdorfplatz (2009/2010)
2. Bauabschnitt - Mohrenkreisel, Friemarar Straße bis Anbindung Knotenpunkt Friemarar Straße / Oststraße einschl. Brückenbauwerk Hoher Sand (2011)
3. Bauabschnitt - Hersdorfkreisel, Nelkenberg, Langensalzaer Straße, Mohrenstraße, Hersdorfstraße, Heutalsweg (2013/2014)
4. Bauabschnitt - Neuer Mohrenberg, Alter Mohrenberg, Huttenplatz, ÖPNV-Terminal Arnoldiplatz / Huttenstraße (2015/2016)

Aufgrund der neuen Straßenführung im Bereich des Neuen Mohrenbergs und der Dimensionierung der beiden Kreisverkehrsanlagen wird es im Zuge der Verkehrsbaumaßnahmen erforderlich, weitere Gebäude abzubrechen.

Damit und mit heute bereits brachliegenden Bereichen stehen Flächen zur Verfügung, die entsprechend der Entwicklungskonzepte für das Gebiet „Mohrenquartier“ in Grünflächen umgestaltet werden sollen.

Auf der anderen Seite werden in den vorab beschriebenen Quadranten der Tallage mittel- und auch langfristig einzelne Gebäude bestehen bleiben, die eine gute Bausubstanz und eine

bleiben, die eine gute Bausubstanz und eine sinnvolle Nutzung aufweisen. Der heutige Busbahnhof am Mühlgrabenweg kann letztendlich erst mit dem im 4. Bauabschnitt vorgesehenen Ausbau des ÖPNV-Terminals am Arnoldiplatz / Huttenstraße zurückgebaut werden.



Gestaltplan - Übergangsphase

Der derzeit bereits desolate Gesamteindruck des Gebietes macht es erforderlich, die Umgestaltung des Gebietes zumindest in Teilen bereits vor der Umsetzung der einzelnen Bauabschnitte der Verkehrsbaumaßnahmen zu beginnen. Mit einem weiteren Rückbau nicht mehr haltbarer Bausubstanz und der Gestaltung derzeitiger Brachflächen als Freiräume entsprechend des entwickelten Gestaltplanes ist es möglich, den Gesamteindruck des Gebietes auch mit der Realisierung von Teilmaßnahmen nachhaltig zu erhöhen.

Folgende Maßnahmen können kurz- und mittelfristig realisiert werden:

Bereich Auenpark I

- Rückbau Bereich südlicher Busbahnhof - Anlage Grünflächen, Baumpflanzungen
- Anpflanzung der Baumreihe (Streifenwald)

Bereich Streifenwald

- im Bereich des Mühlgrabenwegs Erwerb von Grundstücken, Flurstücksneuordnung
- Anpflanzung der Baumreihen parallel dem Mühlgrabenweg (Streifenwald)
- Grundstückserwerb Mohrenstraße 4, Abriss der Gebäude, Herstellung der öffentlichen Grünfläche mit der fußläufigen Verbindung Mühlgrabenweg-Arnoldiplatz, Bepflanzung (Zeitgaleriewald)

Bereich Auenpark II

- Pflanzung des „Baumsaaes“ im Bereich des ehemaligen Saaes des „Mohren“, Grundstück Mohrenstraße 18a, Neuordnung der Zufahrt Grundstück Mohrenstraße 18
- Pflanzung eines „Baumdickichts“, Grundstück Mohrenstraße 18a, Neuordnung von Zufahrt und Parkfläche für das Gebäude Mohrenstraße 18b
- Pflanzung eines „Baumdickichts“, Grundstück Mohrenstraße 22 bis 26, sobald die Eigentumsfrage geklärt ist
- Abriss des Gebäudes Mohrenstraße 36, offene Gestaltung der Grundstücke Mohrenstraße 30 bis 36, sobald die Eigentumsfrage geklärt ist; in Teilen Anlegen der zukünftigen Wege

Bereich Zeitgaleriewald

- Bepflanzung der Grundstücke Mohrenstraße 5 und 7, sobald die Eigentumsfrage geklärt ist
- Abriss des Gebäudes Mohrenstraße 15, Bepflanzung der Grundstücke Mohrenstraße 11 bis 17
- Bepflanzung der Grundstücke Mohrenstraße



Gestaltplan - Endphase

- 25,25b und 27, sobald die Eigentumsfrage geklärt ist
- Bepflanzung des Grundstückes Mohrenstraße 29, sobald die Eigentumsfrage geklärt ist
 - Rekultivierung des Mühlgrabens im Bereich Mohrenstraße 25b und 27 und Weiterführung bis zum zukünftigen Hersdorfkreisel; in Teilen Anlegen der zukünftigen Wege
 - Flurstücksneuordnung im Bereich der möglichen neuen Bebauung Hersdorfstraße

Durch die sukzessive Herausnahme nicht mehr benötigter Bebauung, die qualitätvolle Umgestaltung und Umnutzung der freiwerdenden Flächen und die intensive Nutzung der verbleibenden Bebauungsflächen kann sich langfristig eine stabile Gebietsstruktur entwickeln.

Fazit

Der Rückzug baulicher Nutzungen und die damit verbundene Abwanderung der Bewohner aus dem wenig lebenswertem Umfeld des Mohrenquartiers birgt Risiken - wie Leerstand und Verfall - aber auch Chancen. Die größte Chance davon ist, dem hier geplanten Grünzug entlang des Flutgrabens in absehbarer Zeit Gestalt und Funktion verleihen zu können. Die Schwierigkeit dabei ist die hohe und partiell noch zunehmende Belastung des Quartiers durch den Straßenverkehr in Verbindung mit der hier stadträumlich nicht integrierten neuen Verkehrsstrasse. Zugleich sind hochfrequentierte Straßen immer aber wichtige Wahrnehmungslinien in der Stadt und damit von besonderer stadtimageprägender Bedeutung. Eine weitere Schwierigkeit ergibt sich durch den beschränkten und in jedem Fall zeitlich gestaffelten Zugriff auf die für die Entwicklung des Grünzuges notwendigen Flächen.

Es galt daher eine Konzeption zu entwickeln, die zum einen geeignet ist, die neue Verkehrsstrasse und die großen Kreisverkehre in den grünen Stadtraum zu integrieren und die robust genug ist, auch lange währende Übergangsphasen mit deutlichen Aufwertungseffekten zu überstehen. Die Lösung heißt letztlich „Städtebau mit Bäumen“. Über weite Strecken treten Bäume als raumbildende Elemente nach und nach an die Stelle der Häuser. Sukzessiv, aber systematisch wächst eine neue grüne Raumstruktur mit klaren Konturen und einem spannungsvollem Wechsel von offenen und geschlossenen Räumen. Sind die Bäume einmal an ihrem Standort verwurzelt, braucht es eigentlich nur noch Zeit und dafür wiederum ist es von Vorteil, wenn sie so bald wie möglich gepflanzt werden.