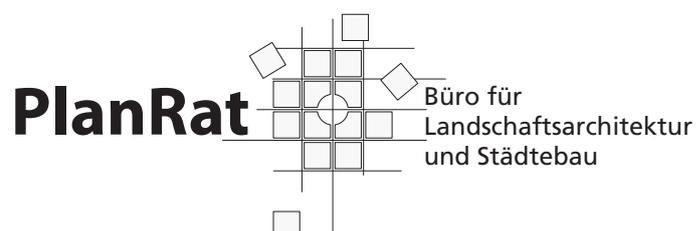


Stadt Bad Karlshafen



# Teilräumliches integriertes Handlungskonzept Bad Karlshafen

Fassung 2014



**Stadtbau +**  
Städtebau und Architektur



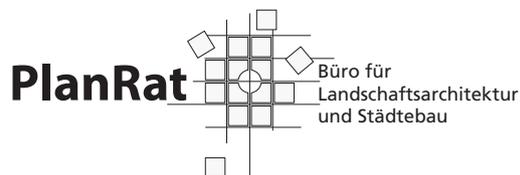
Stadt Bad Karlshafen

# Teilräumliches integriertes Handlungskonzept Bad Karlshafen

Fassung 2014

Auftraggeber  
**Stadt Bad Karlshafen**

Auftragnehmer



Sickingenstr.10  
34117 Kassel  
Fon: 05 61 / 77 07 97  
Fax: 05 61 / 77 07 95  
E-Mail: [greenservice@planrat.de](mailto:greenservice@planrat.de)  
[www.planrat.de](http://www.planrat.de)

in Zusammenarbeit mit

**Stadtbau +**  
**Städtebau und Architektur**

Fingerhutweg 14  
34128 Kassel  
Fon: 05 61 / 81 68 727  
Fax: 03 222 / 24 31 722  
E-Mail: [s.schlueter@stadtbauplus.de](mailto:s.schlueter@stadtbauplus.de)  
[www.stadtbauplus.de](http://www.stadtbauplus.de)



# Inhalt

<b>1</b>	<b>Einleitung</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>Funktion des teilräumlichen integrierten Handlungskonzepts</b>	<b>6</b>
<b>3</b>	<b>Kurzdarstellung der Stadt Bad Karlshafen</b>	<b>7</b>
3.1	Lage im Raum	7
3.2	Die barocke Planstadt	8
3.2.1	Geschichte und Stadtentwicklung	8
3.2.2	Historisches Gebäudeensemble	9
3.2.3	Freiräume in der historischen Altstadt	11
3.3	Bevölkerungsentwicklung	16
3.4	Wirtschaftsstruktur und Arbeitsmarkt	18
3.5	Nahversorgung und Infrastruktur	19
3.6	Tourismus und Kureinrichtungen	21
3.7	Verkehr	23
<b>4</b>	<b>Übergeordnete und vorausgegangene Planungen</b>	<b>26</b>
4.1	Regionalplan Nordhessen	26
4.2	Flächennutzungsplan	27
4.3	Denkmaltopographie	28
4.4	Einfache Stadterneuerung	29
4.5	Stadtmarketingkonzept	30
<b>5</b>	<b>Ziele des Förderprogramms „Städtebaulicher Denkmalschutz“ in Bad Karlshafen</b>	<b>31</b>
<b>6</b>	<b>Leitbild Bad Karlshafen</b>	<b>32</b>
<b>7</b>	<b>Festlegung des Fördergebietes</b>	<b>33</b>
<b>8</b>	<b>Handlungsfelder und Maßnahmen</b>	<b>34</b>
8.1	Handlungsfeld Durchführung der Fördermaßnahme	35
8.1.1	Maßnahme 1: Integriertes Handlungskonzept	35
8.1.2	Maßnahme 2: Steuerungsstruktur zum Förderprogramm	35
8.2	Handlungsfeld Schleusenöffnung/Hafenbelebung	38
8.2.1	Maßnahme 3: Vorstudie Schleusenöffnung/ Hafenbelebung	39

8.2.2	Maßnahme 4: Schleusenöffnung & Hafenbetrieb: Hafennutzung für Sportboote oder Kanuten	40
8.2.3	Maßnahme 4a: Stege im Hafenbecken: Zugang zum Wasser und Vorbereitung einer Nutzung des Hafenbeckens	42
8.2.4	Maßnahme 5: Belebung des Hafenbeckens	43
8.3	Handlungsfeld Aufwertung der Freiräume	46
8.3.1	<i>Maßnahme 6: Sanierung der Hafен- und Kanalmauern*</i>	47
8.3.2	Maßnahme 7a: Umgestaltung Hafenplatz und angrenzender Bereiche	47
8.3.3	Maßnahme 7b: Umgestaltung Hafenplatz und angrenzender Bereiche – Benennung der Promenade als Quai des Cévennes / Cevennenkai	50
8.3.4	Maßnahme 7c: Umgestaltung Hafenplatz und angrenzender Bereiche – Kanalstraßen	51
8.3.5	Maßnahme 7d: Umgestaltung Hafenplatz und angrenzender Bereiche – Parkraumkonzept	51
8.3.6	Maßnahme 8: Beleuchtungskonzept für die Altstadt, insbesondere Hafenplatz/Rathaus/Weserpromenade	52
8.3.7	Maßnahme 9: Umgestaltung der Gehwege innerhalb der historischen Altstadt	53
8.3.8	<i>Maßnahme 10: Umgestaltung der Weserstraße*</i>	54
8.3.9	Maßnahme 11: Verbindung Hafenplatz – Weser	56
8.3.10	Maßnahme 12: Kurpromenade aufwerten und erneuern	57
8.4	Handlungsfeld Gebäudeerhalt und Gebäudenutzung	59
8.4.1	Maßnahme 13: Ideenwettbewerbe zur Umnutzung von Altbauten	60
8.4.2	Maßnahme 14: Förderung modellhafter Sanierung und vorbildhafter Umnutzungen	61
8.4.3	Maßnahme 15: Beratung zu baulicher Instandsetzung und Modernisierung	61
8.4.4	Maßnahme 16: Verbesserung der Ladenlokale	62
8.4.5	Maßnahme 17: Rathaus – Modernisierung und erweiterte Nutzungskonzeption	63
8.4.6	Maßnahme 18: Umgestaltung Rathaus – Erdgeschoss als Museum für Hafен- & Stadtgeschichte	64
8.5	Handlungsfeld Inszenierung und Präsentation der Stadt mit ihrer Geschichte	66
8.5.1	Maßnahme 19: Altstadttrundgang	67
8.5.2	Maßnahme 20: Reihenhaushaus als Museum	68
8.5.3	<i>Maßnahme 21: Professionalisierung des Stadtmarketings*</i>	69
8.6	Maßnahmenplan	71

<b>9</b>	<b>Priorität und zeitliche Abfolge</b>	<b>72</b>
<b>10</b>	<b>Kosten- und Finanzierungsübersicht</b>	<b>74</b>
<b>11</b>	<b>Durchführungskonzept</b>	<b>76</b>
11.1	Erarbeitung und Umsetzung der Maßnahmen	76
11.2	Einbindung der Akteure und Bürger vor Ort	76
11.3	Stand der Umsetzung	78
<b>Anhang</b>		<b>79</b>

### Abbildungen

1	Übersichtsplan	7
2	Reihenhäuser in der Weserstraße und der Bergstraße	10
3	Ausschnitt aus dem Umrisskupferstich von Besemann um 1790	12
4	„Das Basin zu Carlshafen“, Aquarell, Besemann 1792	12
5	Hafenplatz mit Teufelsbrücke um 1860, Lithografie von R. Geissler	12
6	Hafenplatz um 1860, Ausschnitt aus einer Lithografie von R. Geissler	12
7	Hafenplatz mit landschaftsarchitektonischer Gestaltung um 1900	12
8	Hafenplatz, Blick vom Rathaus	13
9	Hafenplatz Rathauseite	13
10	Nordseite Hafenplatz	13
11	Invalidenstraße	13
12	Kurpromenade	14
13	Friedrichstraße	14
14	Bevölkerungsentwicklung 2000 bis 2012 im Regionalvergleich	16
15	Prognose der Bevölkerungsentwicklung bis 2030 im Regionalvergleich	17
16	Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten	19
17	Ausschnitt Regionalplan Nordhessen	26
18	Ausschnitt Flächennutzungsplan	27
19	Sachgesamtheit nach dem Denkmalschutz	28
20	Fördergebiet „Einfache Stadterneuerung“	29
21	Erhaltungsgebiet Bad Karlshafen	33
22	Modell eines Diemelschiffes	43
23	Fuldaschiffer bei Melsungen	43
24	Hafen von Münden, Lithografie 1830	44
25	Wanfrieder Schlagt um 1800 nach e. Aquarell v. Ernst Metz	44
26	Entwurfskonzept Hafenplatz (derzeitiger Abstimmungsstand)	48
27	Maßnahmenplan	71

28	Bürgerversammlung im Kursaal	77
29	Bürgerversammlung im Kursaal	77
30	Leerstand Ladenlokale; Begehung mit Herrn Bürgermeister Otto, 15.09.2014	79
31	Teilleerstand Wohnungen (gelb), Leerstand Häuser (grün); Begehung mit Herrn Bürgermeister Otto, 15.09.2014	80
32	Sanierungsbedarf, sehr groß (pink), groß (orange); Begehung mit Herrn Bürgermeister Otto, 15.09.2014	81

#### Tabellen

1	Bevölkerungsentwicklung 1995 bis 2013	16
2	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Wirtschaftszweigen im Jahr 2012	18
3	Anzahl der Übernachtungen im Jahr 2012	21
4	Durchschnittliche tägliche Verkehrsmengen (Jahresmittelwerte DTV)	23
5	Maßnahmen mit Prioritäten und zeitlicher Abfolge	73
6	Kosten- und Finanzierungsübersicht	74

# 1 Einleitung

Bad Karlshafen besitzt mit seinem barocken Stadtkern und mit dem Hafen als Zentrum der Stadt ein einmaliges historisches Erbe. Dieser Stadtteil Bad Karlshafens wurde als Hafen- und Handelsstadt während des Absolutismus im Namen des Landgrafen Carl zur Ansiedlung hugenottischer Glaubensflüchtlinge gegründet und steht als Sachgesamtheit unter Denkmalschutz. Für die Stadt stellt sich in den nächsten Jahren die herausragende Entwicklungsaufgabe, dieses historische Ensemble zu erhalten und als lebendiges Stadtzentrum zu revitalisieren und zu stärken.

Die Stadt hat mit großen Kur- und Rehabilitationseinrichtungen, mit einer attraktiven naturräumlichen Lage und mit kulturhistorisch interessanten Sehenswürdigkeiten in den beiden Stadtteilen, Bad Karlshafen und Helmarshausen, ein enormes Potenzial für den Tourismus. Ein Stadtmarketingkonzept aus den Jahren 2010-2011 sieht insbesondere Chancen im Ausbau als kulturtouristisches Reiseziel im Segment Kultur- und Kirchengeschichte. Dieses ökonomische Standbein soll in Zukunft gezielt gestärkt und ausgebaut werden, um den Erhalt der Bausubstanz zu sichern.

Die Stadt am nördlichen Rand Hessens ist jedoch stark vom demografischen Wandel betroffen. Sinkende Einwohnerzahlen und ein steigender Altersdurchschnitt sind bereits heute deutlich spürbar. Da die Stadt unter dem kommunalen Schuttschirm des Landes Hessen steht, besteht gleichzeitig wenig finanzieller Handlungsspielraum, um aus eigener Kraft positive Entwicklungen in Gang zu setzen.

In Gesprächen mit der Landesdenkmalpflege und dem hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung wurden die Möglichkeiten zur Unterstützung der anstehenden Stadtentwicklungsmaßnahmen durch Fördermittel diskutiert, woraufhin ein Antrag für die Aufnahme in das Bund-Länder-Programm „Städtebaulicher Denkmalschutz“ gestellt wurde. Die Aufnahme in das Programm erfolgte im Januar 2014.

Wesentliches Element der Stadtstruktur und des denkmalgeschützten Ensembles der Barockstadt stellt das im Zentrum der Stadt liegende Hafenbecken dar, welches derzeit aufgrund der Schleusenschließung keine Hafenfunktion mehr erfüllen kann. Als wichtigstes und chancenreiches Projekt der Stadtentwicklung wird deshalb eine Hafenöffnung und Hafenbelebung angesehen. Zu diesem Thema werden bereits Gespräche mit der Denkmalpflege und dem Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung geführt. Eine Vorstudie zur Hafenöffnung soll weitere Hinweise zur Machbarkeit der Maßnahme ermitteln. Ein erster Schritt zur Aufwertung und Belebung des historischen Stadtzentrums stellt in dem Zusammenhang auch die Umgestaltung der Freiräume um das Hafenbecken dar. Die Planung des Hafenplatzes wurde bereits 2013, in Folge der Sanierungsmaßnahmen an der denkmalgeschützten Hafenmauer durch das Land Hessen, begonnen.

Mit der Hafenöffnung und Umgestaltung der Freiräume sollen sich neue Impulse und Perspektiven für die Stadtentwicklung ergeben.

## 2 Funktion des teilräumlichen integrierten Handlungskonzepts

Das teilräumliche integrierte Handlungskonzept bildet den Handlungsleitfaden für die Umsetzung von Maßnahmen im Rahmen des Förderprogramms „Städtebaulicher Denkmalschutz“ in Bad Karlshafen. Das vorliegende Handlungskonzept ist eine Voraussetzung für die Aufnahme Bad Karlshafens in dieses Programm. Es bildet die Grundlage für die Festlegung des Fördergebietes und die Förderanträge von Einzelmaßnahmen. Die Inhalte des teilräumlichen integrierten Handlungskonzepts entsprechen den Vorgaben des Landes Hessen und werden bei Bedarf fortgeschrieben.

Die Inhalte des teilräumlichen integrierten Handlungskonzepts Bad Karlshafen wurden in mehreren Sitzungen der Lenkungsgruppe intensiv diskutiert und von der Stadtverordnetenversammlung am 15.12.2014 beschlossen.

### 3 Kurzdarstellung der Stadt Bad Karlshafen

#### 3.1 Lage im Raum

Die Kurstadt Bad Karlshafen liegt im äußersten Norden Hessens im Landkreis Kassel im Dreiländereck Hessen - Niedersachsen - Nordrhein-Westfalen. Die naturräumlichen Gegebenheiten werden durch die Lage im Weserbergland an den Flüssen Weser und Diemel geprägt. Die Stadtteile liegen überwiegend in den Flusstälern von Weser und Diemel zwischen dem Reinhardswald im Süden und dem Solling im Norden.

Die nächsten Oberzentren mit Entfernungen von knapp 50 km sind Kassel und Göttingen. Die nächstgelegenen Mittelzentren sind Beverungen im Westen (ca. 10 km) und Höxter im Norden (ca. 25 km).

Die beiden Stadtteile Bad Karlshafen und Helmarshausen waren bis 1972 eigenständige Kommunen.



Abbildung 1: Übersichtsplan<sup>1</sup>

1 Bad Karlshafen GmbH: Informationsbroschüre 2014

### Stärken/Chancen

- Bad Karlshafen liegt in einer naturräumlich reizvollen Lage.

### Schwächen/Risiken

- Abseitige Lage im Hinblick auf die Nähe von regionalen Zentren und Großstädten.
- Die Erreichbarkeit von den regionalen Oberzentren, wie z.B. Kassel, ist schwierig.
- Die abseitige Lage bedeutet ein geringes Potenzial zur Bindung junger Menschen an Bad Karlshafen als Wohnort.
- Besucher in eine „abseitige“ Lage zu locken, kann nur über besondere Besuchsanreize und besondere Marketinganstrengungen erreicht werden.

## 3.2 Die barocke Planstadt

### 3.2.1 Geschichte und Stadtentwicklung

Die Manufaktur- und Handelsstadt Sieburg wurde 1699 durch Landgraf Carl zu Hessen als Planstadt für die Aufnahme protestantischer Glaubensflüchtlinge aus Frankreich – den Hugenotten - gegründet. 1717 wurde sie zu Ehren des Landgrafen Carl in Carlshafen umbenannt.

Landgraf Carl als „early trendsetter“ einer integrierten regionalen Entwicklungsplanung erhoffte mit dem Bau der Hafensstadt und durch die Ansiedlung von Hugenotten einen wirtschaftlichen Aufschwung in dieser Region. Die Hugenotten brachten handwerkliche Kenntnisse aus Berufen wie Strumpfwirker, Handschuhmacher oder Hutmacher mit, die in Deutschland nahezu unbekannt waren.

Zudem wurde Karlshafen bewusst an der Mündung der Diemel in die Weser gegründet. Mit dem Ausbau der Diemel und einem Kanal bis zur Residenzstadt Kassel wollte der Landgraf das Stapelrecht in Hann. Münden umgehen. Dafür erhielt Karlshafen in der Stadtmitte einen Hafen, der über eine Schleuse an die Weser und über einen Kanal an die Diemel angebunden wurde. Der geplante Wasserweg nach Kassel konnte jedoch nur bis Hümme realisiert werden.

Karlshafen wurde als einzige deutsche Planstadt um einen Hafen als Mittelpunkt gegründet. Um den Wasserstand im Hafenbecken konstant halten zu können, wurde die Weserschleuse gebaut. Die Weserstraße (B 80) erhielt im Bereich der Schleuse zunächst eine Zugbrücke, später eine Drehbrücke. Der zunehmende Bedeutungsverlust des Hafens führte dazu, dass er seit 1933

nicht mehr genutzt wird. Heute versperrt eine massive Betonwand unter der Schleusenbrücke den Weg in die Schleuse. Für nicht ortskundige Besucher erschließt sich seitdem der Sinn des Hafenbeckens und damit auch der gesamten barocken Planstadt nicht mehr unmittelbar, das Hafenbecken wird teilweise für ein gestalterisches städtebauliches Element oder eine Teichanlage gehalten. Damit ist die in Deutschland einzigartige Stadanlage Karlshafens in ihrer früheren Funktion nicht mehr ohne weiteres wahrnehmbar.

Im Jahr 1730 wurden in Karlshafen Solequellen entdeckt, die bis 1835 mit Saline, Pumpwerk und drei Gradierwerken zur Salzgewinnung genutzt wurden. Nach dem Beitritt Hessens zum Zollverein mit Preußen wurde die Salzgewinnung zur Unterstützung der norddeutschen Salzstädte eingestellt. Danach wurde die Sole zu Heil- und Kurzwecken verwendet, bereits 1838 wurde das erste Badehaus errichtet. Die heilkräftige Sole wurde u.a. bei Asthma, Rheuma, Ischias und Bronchitis eingesetzt.

Ab den 1950er Jahren wurde das Heil- und Kurwesen in Karlshafen kontinuierlich entwickelt. 1955 erfolgte die Anerkennung als Sole-Heilbad, 1977 erhielt Karlshafen den Titel „Bad“. In den kommenden Jahren wurde ein Gradierwerk an der Weser rekonstruiert, im Jahr 2004 wurde die Weser-Therme eröffnet. Dafür wurde auch eine neue Solequelle erschlossen, deren Sole mit einem Salzgehalt von 23% auch im Kurzentrum und am Gradierwerk genutzt wird.

### 3.2.2 Historisches Gebäudeensemble

Die barocke Planstadt Karlshafen wurde mit einem symmetrischen rechteckigen Stadtgrundriss errichtet, in dessen Zentrum sich das Hafenbecken befindet (s. a. Abbildung 20, S. 29). Die Gebäude wurden im Stil des schlichten bürgerlichen Barocks auf dem streng symmetrischen Stadtgrundriss errichtet. Kennzeichnend ist die geschlossene Blockrand- bzw. Straßenrandbebauung mit gleichen Haustypen und wenigen Sonderbauten, die häufig in der Mitte von Bauzeilen, als Eck- oder Endhäuser eine besondere Lage aufweisen.

Das zweigeschossige traufständige Reihenhaus bildet den zentralen Haustyp, mit dem die Barockstadt zwischen 1699 und der Mitte des 18. Jh. in mehreren Phasen der Stadtentwicklung errichtet wurde. Durch die konstante Wiederholung des gleichen Bautyps in identischer Ausführung in einer Bauflucht entsteht der Eindruck eines zusammengehörigen Bauwerks, der durch die Sonderbauten, z.B. die Eckhäuser, verstärkt wird. Die mittigen Zwerchhäuser über den Eingängen bewirken eine Rhythmisierung der Bauzeilen.



Abbildung 2: Reihenhäuser in der Weserstraße und der Bergstraße

Die beiden parallel zum Hafenbecken verlaufenden Bauzeilen wurden in ihrer Mitte mit größeren, die Bauzeilen dominierenden Gebäuden außerhalb der Typenbildung versehen. In der Baureihe südlich des Hafenbeckens befindet sich das ehemalige Packhaus<sup>2</sup> (seit 1920 Rathaus), das aus der Flucht der Reihenhäuser tritt und diese in der Bauhöhe überragt. Das Packhaus orientiert sich mit seiner Fassadengestaltung, dem Walmdach und dem mittigen achteckigen Dachreiter mit Laterne an den typischen Merkmalen deutscher Barockschlösser. Die beiden Baublöcke nördlich und südlich des Hafenbeckens verfügen über große Blockinnenbereiche, die mit Hinterhäusern, Nebengebäuden sowie Handwerks- und Fabrikgebäuden bebaut wurden. Die Bebauung der Blockinnenbereiche erfolgte ohne einheitliche städtebauliche Planung und steht mit ihren kleinteiligen verschachtelten Strukturen im Gegensatz zu der symmetrischen Blockrandbebauung.

Die Gebäude der Blockrand- bzw. Straßenrandbebauung dienen heute überwiegend dem Wohnen. In den Bauzeilen entlang der Weserstraße und um das Hafenbecken befinden sich in vielen Erdgeschossen Einzelhandels-, Dienstleistungs- und Gastronomienutzungen. In mehreren Gebäuden der barocken Planstadt sind Hotels oder Pensionen angesiedelt.

Der Bauzustand der teilweise mehr als 300 Jahre alten Gebäude der Blockrand- bzw. Straßenrandbebauung kann von außen betrachtet als gut bis zufriedenstellend bezeichnet werden. Dies ist auch auf die einfache Stadterneuerung (vgl. 4.4 Einfache Stadterneuerung) in den Jahren 1985 bis 1998 zurückzuführen. In der damaligen Sanierungsmaßnahme wurde an 112 der 148 privaten Gebäude der Planstadt ein über die normale Bauunterhaltung hinausgehender Sanierungsbedarf ermittelt. Nur 68 Gebäude konnten innerhalb der damaligen Fördermaßnahme dann tatsächlich saniert werden.<sup>3</sup> Der Bauzustand im Inneren der Gebäude ist dementsprechend nach Aussagen von Mitgliedern der Lenkungsgruppe teilweise auch heute noch problematisch. In auffälligem Zustand sind aber nur zwei Gebäude der Altstadt. Zudem gibt es in der Carlstraße einige Gebäude in schlechtem Zustand, ansonsten wird

<sup>2</sup> Diente als Lagerhaus und Umschlagsplatz für die ankommenden Waren während des laufenden Hafenbetriebes am Hafenbecken.

<sup>3</sup> Fenner, Gerd u.a.: Landgraf Karl und die Gründung von Karlshafen 1699–1999. Kassel 1999, S. 134, 135

überwiegend ein mittlerer bis geringer Sanierungsbedarf gesehen.<sup>4</sup> Der Sanierungsbedarf geht oft mit Leerstand einher.

Ein umfangreicher Teil der Gebäude ist von Leerstand betroffen (s. Anhang Leerstandskartierung). Dabei sind viele Gebäude nicht vollständig ungenutzt, sondern meist einzelne bis mehrere Wohnungen noch vermietet. Zahlenangaben zum Leerstand sind aufgrund der Teilbelegung nur schwierig zu treffen, als Schätzung wird von ca. 40% Leerstand ausgegangen. Insbesondere in der Carlstraße betrifft der Leerstand aber auch einige komplette Gebäude.

Neben den Wohnräumen bleiben auch immer mehr Ladenlokale leer. Im Erscheinungsbild wird dies etwas abgemildert, da in einzelnen Gebäuden die Schaufenster durch angrenzende Geschäfte mitdekoriert werden oder da Schaufenster noch eingerichtet bleiben, während die dahinterliegenden Räumlichkeiten nur noch als Lager genutzt werden. Manche Ladenlokale werden nur noch zeitweise betrieben und haben beispielsweise nur noch einmal die Woche für den Kundenbetrieb geöffnet. Gründe für den Leerstand sind nur teilweise in einem schlechten Gebäudezustand zu sehen. Insbesondere die Ansprüche an modernen Wohnkomfort oder auch die Ansprüche, die an ein Wohnen im Eigenheim im ländlichen Raum gestellt werden sind nicht erfüllt. Probleme sind unter anderem die „schlecht“ geschnittenen Wohnungen (viele Durchgangszimmer) oder beispielsweise das Fehlen von Balkonen oder Gärten. Der grundsätzliche Bevölkerungsrückgang sowie auch ein wenig attraktives Umfeld mit einem sichtbaren „Abwärtstrend“ durch Ladenleerstände und kaum ansprechende öffentliche Freiräume tragen wahrscheinlich darüber hinaus dazu bei, dass die Altstadt als wenig attraktiver Wohnraum wahrgenommen wird.

### 3.2.3 Freiräume in der historischen Altstadt

Größter innerstädtischer Freiraum ist der Hafenplatz mit dem Hafenbecken im Zentrum. Erste Darstellungen des Hafenplatzes zeigen ihn zunächst als offene Fläche ohne Gestaltungselemente. Auf Lithografien aus dem Jahr 1860 erkennt man auf der Südseite ein mittiges Wiegehäuschen sowie zwei seitliche, überdachte Lagermöglichkeiten, die Nordseite verbleibt als leere Fläche. Der Hafenplatz wurde demnach zunächst durch die Hafennutzung geprägt und war funktional gestaltet. Wahrscheinlich wurden erst später mit zunehmendem Bedeutungsverlust des Hafens gestalterische Elemente eingebracht. So zeigt eine Ansichtskarte um 1900 entlang des Hafenbeckens eine landschaftliche Gestaltung mit geschwungenen Wegen, Rasenflächen und Baumbestand; es befinden sich nun keine Lagerhäuser mehr auf der Fläche. Das bereits 1729 erwähnte Wiegehäuschen stand bis 1929 vor dem Rathaus auf dem Hafenplatz<sup>5</sup>. Auf der gegenüberliegenden Nordseite bildet seit 1899 eine Skulptur zu Ehren des Stadtgründers den Mittelpunkt der Platzfläche.

<sup>4</sup> Begehung der Altstadt zur Leerstandskartierung und Gespräch zum Bauzustand mit Herrn Bürgermeister Otto, 15.09.2014

<sup>5</sup> Bohn, Robert: Karlshafen 1699 – 1999: Wirtschafts- und Sozialgeschichte der hessischen Planstadt aus der Barockzeit. Bad Karlshafen 2000, S. 61



Abbildung 3: Ausschnitt aus dem Umrisskupferstich von Besemann um 1790<sup>6</sup>

Abbildung 4: „Das Basin zu Carlshafen“, Aquarell, Besemann 1792<sup>7</sup>

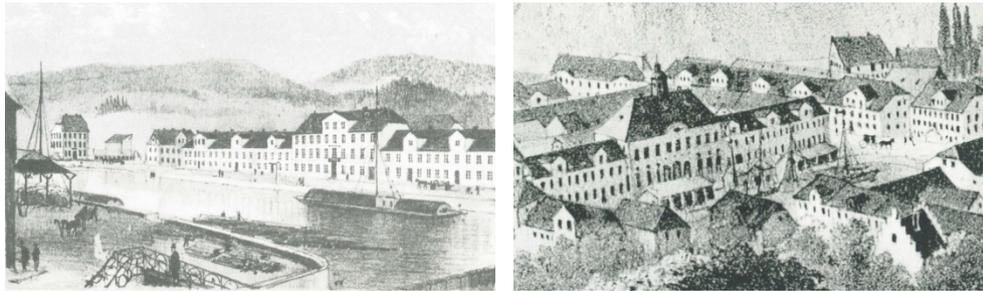


Abbildung 5 : Hafenplatz mit Teufelsbrücke um 1860, Lithografie von R. Geissler<sup>8</sup>

Abbildung 6: Hafenplatz um 1860, Ausschnitt aus einer Lithografie von R. Geissler<sup>9</sup>



Abbildung 7: Hafenplatz mit landschaftsarchitektonischer Gestaltung um 1900<sup>10</sup>

Heute wird die Platzfläche auf beiden Seiten des Hafenbeckens in zwei langgestreckte Teilbereiche gegliedert. Entlang der Hafenmauer befinden sich

6 Bohn, Robert: Karlshafen 1699 – 1999: Wirtschafts- und Sozialgeschichte der hessischen Planstadt aus der Barockzeit. Bad Karlshafen 2000, S.69

7 Fenner, Gerd u.a.: Landgraf Karl und die Gründung von Karlshafen 1699–1999. Kassel 1999, S. 43

8 Bohn, Robert: Karlshafen 1699 – 1999: Wirtschafts- und Sozialgeschichte der hessischen Planstadt aus der Barockzeit. Bad Karlshafen 2000, S. 56

9 Bohn, Robert: Karlshafen 1699 – 1999: Wirtschafts- und Sozialgeschichte der hessischen Planstadt aus der Barockzeit. Bad Karlshafen 2000, S.58

10 <http://www.zeno.org/Ansichtskarten/M/Bad+Karlshafen,+Hessen/Hafenplatz>, Abruf:26.09.2014

wassergebundene Flächen als Promenaden mit Lindenalleen, die Teilbereiche in Richtung der Häuserfronten sind gepflasterte Platz- und Wegeflächen, auf der Nordseite teils mit kleinen Vorgärten. Der Bereich nördlich des Hafenbeckens ist klar in einen Straßenbereich und in einen Promenadenbereich entlang des Hafenbeckens aufgeteilt, die Bereiche werden durch eine Hecke voneinander abgegrenzt. In Richtung Weserstraße geht die Promenade in eine kleine Stellplatzfläche über. Die gepflasterten Platzflächen auf der Südseite dienen in großen Teilen als Stellplatzfläche, in den Sommermonaten werden einige Bereiche aber auch durch die angrenzende Gastronomie genutzt.

Bis zur Sanierung der Hafenummauer durch das Land Hessen von 2013-2014 wurden die Treppenabgänge auf beiden Seiten des Hafenbeckens durch große Portalbäume zusätzlich zur Lindenallee gesäumt. Da diese zur Schädigung der Mauer führten, wurden sie auf der Südseite im Rahmen der Mauersanierung entfernt. Die Lindenalleen sind mittlerweile auf beiden Seiten lückenhaft und die Pflasterbeläge und Einfassungen beschädigt. Das funktionslose, durch eine Mauer von der Platzfläche abgeschirmte Hafenbecken bildet die leere, unbelebte Mitte der Platzanlage.



Abbildung 8: Hafenplatz, Blick vom Rathaus



Abbildung 9: Hafenplatz Rathauseite



Abbildung 10: Nordseite Hafenplatz



Abbildung 11: Invalidenstraße

Quer zum Hafenplatz durchzieht die Weserstraße als Bundesstraße den Altstadtkern. Die Straßenraumausbildung ist rein auf die Verkehrsfunktion ausgerichtet und nimmt auf Erscheinungsbild und Funktion eines Stadtkerns und Altstadtbereichs kaum Rücksicht. Die weiteren Straßenzüge in der Altstadt sind untergeordnete Erschließungsstraßen mit geringem Verkehrsaufkommen, aber stark durch den ruhenden Verkehr geprägt, und überwiegend funktional gestaltet. Der großzügige Straßenquerschnitt der Carl- und der Friedrichstraße ermöglicht im mittleren Bereich die Ausbildung eines schmalen Grünstrei-

fens. In der Friedrichstraße ist dieser als Aufenthaltsbereich mit Bänken ausgebildet, in der Carlstraße dominieren eher die Stellplatzflächen.

Ein weiterer bedeutsamer Freiraum am Rande der Altstadt ist die Kurpromenade entlang der Weser. Der breite Asphaltweg ist beliebt bei Radfahrern und Fußgängern und verbindet die Altstadt mit der Kureinrichtung und der Therme. Entlang der Kurpromenade befinden sich ein Minigolfplatz, der Anleger für Freizeitschiffe sowie, nördlich der Schleuse, mehrere Restaurants. Im Norden der Weserbrücke wird die Promenade dann von den Freiräumen der Kuranlage und des Kurhotels gesäumt. Das Ende der Kurpromenade wird durch die Einzäunung der Therme und das rekonstruierte Gradierwerk markiert.



Abbildung 12: Kurpromenade



Abbildung 13: Friedrichstraße

#### Stärken/Chancen

- Die Altstadt von BKH ist eine einzigartige barocke Planstadt mit Hafenbecken als Mittelpunkt. Sie hat eine interessante Geschichte als Hugenottenstadt.
- Als Kurstadt mit Soleheilbad sind Besuchsanreize vorhanden.
- Die historische Altstadt ist gut abgrenzbar, der Eintritt in die Altstadt kann gestalterisch-räumlich inszeniert werden.
- Es gab bereits eine Sanierungsmaßnahme in der einige der historischen Gebäude instand gesetzt werden konnten.

#### Schwächen/Risiken

- Mit dem verschlossenen, funktionslosen Hafenbecken ist die Geschichte der Stadt für „Laien“ nicht mehr ablesbar und der zentrale Punkt ein unbelebtes Element.
- Es besteht umfangreicher Leerstand.
- Die Menge der leer stehenden historischen Gebäude ist unter Umständen zu groß, als dass ein für alle passendes Nutzungskonzept entwickelt werden kann.
- Der Altbaubestand ist kostenintensiv im Erhalt.
- Die Grundrisse entsprechen nicht den modernen Wohnstandards.
- Ohne Modernisierung besteht eine geringe Wohnqualität in Altbauten, wodurch eine Abwanderung an den Stadtrand oder in Großstädte begünstigt wird.
- Die Blockinnenbereiche sind sehr verbaut, sie dienen damit nicht der Förderung der Wohnqualität.

- Die historischen Gebäude wirken trotz hohem Leerstand nicht verwahrlost und bieten zumindest von außen bisher noch ein attraktives Gesamtbild.
- Durch das historische Ambiente besitzt der Hafen in der Altstadt eine Einzigartigkeit, die modernen Anlagen fehlt.
- Der Ausbau des Rathauses genügt heutigen Anforderungen nicht mehr (z.B. Barrierefreiheit des Obergeschosses).
- Die Freiraumgestaltung ist überkommen und wenig qualitativ.
- Ein historischer Charme im Freiraum ist bislang nur an wenigen Stellen auszumachen.
- Durch eine sehr kleinteilige Außenraumgestaltung ist der historische Zusammenhang der Planstadt bislang schlecht ablesbar.
- Die Hafenmauer verbaut die Erlebbarkeit des Wassers.
- Die Weserstraße zerschneidet die Altstadt als breit ausgebildete Durchgangsstraße.
- Die Verbindung zwischen dem Hafenbecken und der Weser ist unattraktiv, da die Blickbeziehung durch Gebäude verstellt ist und durch die Überquerung der Weserstraße erschwert ist.
- Die Kurpromenade schöpft ihr Potenzial nicht aus; sie wirkt verstaubt und nutzt die Chancen der Lage am Wasser nicht optimal.

### 3.3 Bevölkerungsentwicklung

Die Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Kassel ist in den vergangenen Jahren sehr unterschiedlich verlaufen. Während in den Mittelzentren und den Umlandgemeinden von Kassel keine gravierenden Veränderungen der Einwohnerzahlen zu verzeichnen waren, sind die Kommunen in den ländlich geprägten Räumen vor allem im nördlichen Landkreis von teilweise starken Einwohnerverlusten betroffen. So hat Bad Karlshafen in den Jahren von 1995 bis 2013 nahezu 1.300 Einwohner verloren, was einem Bevölkerungsrückgang von 26,7% entspricht.

Derzeit wohnen in der Stadt Bad Karlshafen ca. 3.600 Menschen, davon 2.100 im Stadtteil Bad Karlshafen und 1.500 im Stadtteil Helmarshausen.

	Einwohner mit Hauptwohnsitz
Einwohner 31.12.1995	4.856
Einwohner 31.12.2000	4.427
Einwohner 31.12.2005	4.084
Einwohner 31.12.2010	3.794
Einwohner 31.12.2013	3.561
Veränderung 1995 –2013	- 1.295

Tabelle 1: Bevölkerungsentwicklung 1995 bis 2013<sup>11</sup>

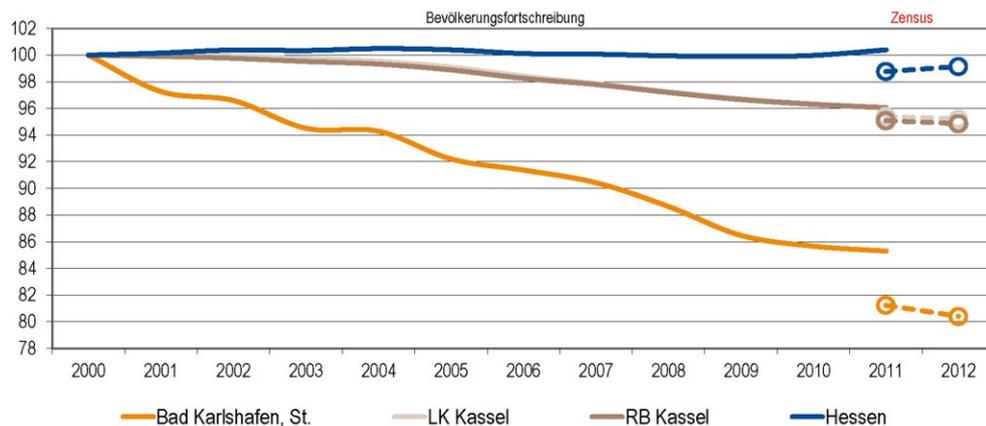


Abbildung 14: Bevölkerungsentwicklung 2000 bis 2012 im Regionalvergleich<sup>12</sup>

In den Jahren 2000 bis 2011 veränderte sich das Durchschnittsalter der Bevölkerung von 43,0 Jahre auf 46,1 Jahre. Für das Jahr 2020 wird ein Durchschnittsalter von 48,5 Jahren und für 2030 von 50,6 Jahren prognostiziert.<sup>13</sup>

11 Hessisches Statistisches Landesamt: <http://www.statistik-hessen.de/publikationen>, Abruf: 2014

12 Kommunale Bevölkerungsvorausschätzung der Hessen Agentur (2013)

Im Jahr 2011 betrug die Anzahl der Wohnungen in Bad Karlshafen 1.900, was einem Rückgang von 6,0 % gegenüber dem Jahr 2000 entspricht. Die durchschnittliche Wohnfläche je Einwohner betrug 52,7 m<sup>2</sup>, was einer Veränderung gegenüber dem Jahr 2000 um +26,1% entspricht.<sup>14</sup> Dies kann auch auf die Zunahme der Einpersonenhaushalte mit alten und hochbetagten Menschen zurückgeführt werden.

Die Prognose der Bevölkerungsentwicklung geht von einem weiteren Rückgang auf ca. 1.900 Einwohner im Jahr 2030 aus, was einer Abnahme von ca. 46 % gegenüber dem Stand vom 31.12.2013 entspricht.

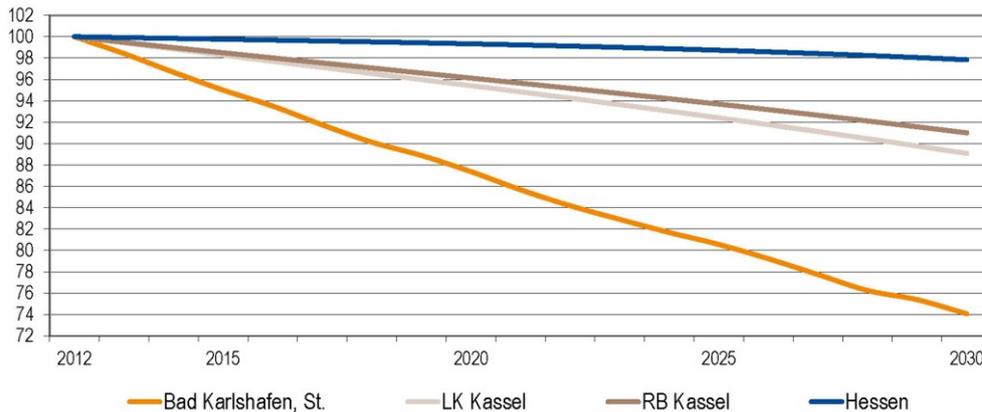


Abbildung 15: Prognose der Bevölkerungsentwicklung bis 2030 im Regionalvergleich<sup>15</sup>

#### Stärken/Chancen

- Der Tourismus kann die sinkenden Einwohnerzahlen in Sachen Gebäude- und Infrastrukturnutzung teilweise ausgleichen.

#### Schwächen/Risiken

- Der drastische Bevölkerungsrückgang wird sich laut Prognose fortsetzen.
- Die abseitige Lage der Stadt macht eine grundsätzliche Änderung der Bevölkerungsentwicklung schwierig.
- Mit einer schrumpfenden Bevölkerung wird der Erhalt der barocken Altstadt schwieriger.
- Der Altersdurchschnitt steigt.

13 Daten aus dem Gemeindedatenblatt Bad Karlshafen der Hessen Agentur (2013)

14 Ebenda

15 Kommunale Bevölkerungsvorausschätzung der Hessen Agentur (2013)

### 3.4 Wirtschaftsstruktur und Arbeitsmarkt

Die Wirtschaftsstruktur der Stadt Bad Karlshafen ist stark auf das Kurwesen und den Tourismus/die Naherholung ausgerichtet. Es sind nur wenige Betriebe des produzierenden Gewerbes ansässig, die meisten davon in dem Gewerbegebiet in Helmarshausen. Im Entwicklungskonzept „Hessische Heilbäder und Kurorte“ werden kaum Potenziale zur Ausweisung neuer Gewerbeflächen und kaum Entwicklungschancen im gewerblichen Bereich festgestellt. Entwicklungsmöglichkeiten werden daher ausschließlich im Bereich Tourismus und Vorsorge/Rehabilitation gesehen.<sup>16</sup>

Die Zuordnung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten der Stadt Bad Karlshafen nach Wirtschaftszweigen entspricht in etwa der des Regierungsbezirks Kassel. Im Vergleich beider Städte bestehen keine signifikanten Abweichungen. Die größte Differenz in einem Wirtschaftszweig („Sonstiges“) beläuft sich auf 3,9 Prozentpunkte.

Wirtschaftszweig	Bad Karshafen	Regierungsbezirk Kassel
produzierendes Gewerbe	36,3 %	33,3 %
Handel, Gastgewerbe und Verkehr	21,8 %	23,7 %
öffentliche und private Dienstleistungen	31,0 %	28,2 %
Sonstiges	11,0 %	14,9 %

**Tabelle 2: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Wirtschaftszweigen im Jahr 2012<sup>17</sup>**

Am 30.06.2012 betrug die Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Bad Karlshafen 1.084 (davon 73,5 % Vollzeitbeschäftigte) sowie 263 geringfügig Beschäftigte. Die Arbeitslosenquote entspricht etwa der des Landkreises Kassel und liegt damit unter dem hessischen Durchschnitt. Bad Karlshafen hat im Durchschnitt der letzten zehn Jahre einen relativ ausgeglichenen Pendlersaldo mit einem leichten Überhang von Auspendlern.

<sup>16</sup> Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (Hrsg.): Entwicklungskonzept Hessische Heilbäder und Kurorte, Teil 1: Situations- und Potenzialanalyse. Wiesbaden 2012. S.179.

<sup>17</sup> Daten aus dem Gemeindedatenblatt Bad Karlshafen der Hessen Agentur (2013)

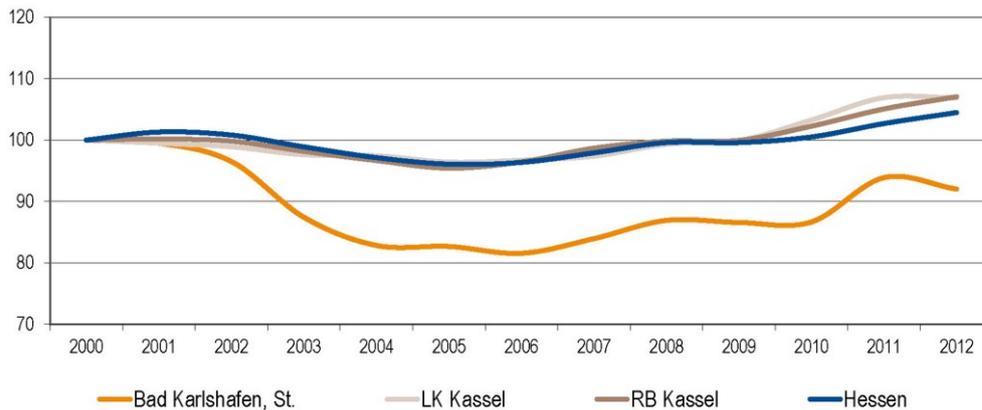


Abbildung 16: Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten<sup>18</sup>

### Stärken/Chancen

- Kur und Tourismus stellen ein beträchtliches Jobvolumen.
- Das Potenzial Tourismus ist noch nicht optimal ausgeschöpft: Andere Besuchergruppen können noch erschlossen werden und somit Wirtschaftspotential bieten.
- Die Stadt BKH ist für seinen Sandsteinabbau bekannt. Ggf. ergibt sich daraus eine kostengünstige Materialbeschaffung.

### Schwächen/Risiken

- Einseitiger Zuschnitt der Erwerbsquelle auf Kur und Tourismus.
- Es ist wenig erkennbar, welche Berufsfelder parallel dazu entwickelt werden könnten.
- Es gibt kaum Entwicklungschancen im gewerblichen Bereich.
- Bisher sind wenige Anreize für akademische Tätigkeiten vorhanden.
- Die historischen Innenstadtstrukturen von BKH sind für Betriebe mit größeren Raum/Flächenerfordernissen ein Hemmnis.

## 3.5 Nahversorgung und Infrastruktur

Bad Karlshafen verfügt im Vergleich zu Grundzentren ähnlicher Größe über ein umfangreiches Einzelhandels- und Dienstleistungsangebot, was auf das Heil- und Kurwesen sowie den Tourismus und die Naherholung zurückgeführt werden kann. Die Nahversorgung wird durch zwei Lebensmittelmärkte (Vollsortimenter), außerhalb des barocken Altstadtkerns auf der westlichen Seite der Weser gewährleistet und ergänzt durch mehrere kleine Einzelhandelsbetriebe vor allem in der Weserstraße, wobei letztere teilweise auf den Fremdenverkehr ausgerichtet sind.

<sup>18</sup> Kommunale Bevölkerungsvorausschätzung der Hessen Agentur (2013)

Auch das Dienstleistungsangebot muss für einen Ort von der Größe Bad Karlshafens als sehr gut bezeichnet werden: So befinden sich im Stadtteil Bad Karlshafen drei Geldinstitute, eine Postagentur, ein Rechtsanwalt und Notar, mehrere Steuerberater, ein Friseur, eine Fahrschule, ein Fitness-Studio, eine Tankstelle, Kfz-Werkstätten usw.. Im Stadtteil Bad Karlshafen besteht ebenfalls ein umfangreiches gastronomisches Angebot, vor allem in der Barockstadt. Hier befinden sich mehrere Hotels, Restaurants, Pizzerien, Cafés und Eisdielen. Das Angebot ist stark saisonal auf die Sommermonate ausgerichtet.

Die medizinische Versorgung ist auch aufgrund der Kureinrichtungen gewährleistet. Im Stadtteil Bad Karlshafen bieten drei Allgemeinmediziner, ein Zahnarzt und mehrere Fachärzte Sprechstunden an. Darüber hinaus gibt es Praxen für Ergotherapie, Logopädie und Krankengymnastik. In der Barockstadt sind zwei Apotheken ansässig.

Die öffentlichen Infrastruktureinrichtungen im Stadtteil Bad Karlshafen umfassen das Rathaus mit der Stadtverwaltung, einen Kindergarten, die Grundschule und Gesamtschule bis zur Klasse 10 mit der Sporthalle, die Musikschule sowie das Feuerwehrhaus. Im Stadtteil Bad Karlshafen befinden sich eine evangelische und eine katholische Kirche.

**Stärken/Chancen**

- Im Verhältnis zur Größe der Stadt gibt es ein recht umfassendes Nahversorgungs- und Gastronomieangebot.
- Kurgäste und Touristen ergänzen die Kaufkraft der Anwohner.

**Schwächen/Risiken**

- Mit schrumpfender Bevölkerung wird es schwieriger die Versorgungsinfrastruktur aufrecht zu halten.
- Die Kaufkraft durch den Tourismus ist nur saisonal vorhanden.
- Viele Angebote (Gastronomie und Geschäfte) im barocken Altstadt kern sind wenig attraktiv und wirken „verstaubt“.
- Ein verändertes Einkaufsverhalten mit verstärkter Verlagerung in die umliegenden größeren Zentren, wie z.B. Kassel<sup>19</sup> und auf das Einkaufszentrum auf der nördlichen Weserseite bedingt einen geringeren Bedarf an Geschäften in der Altstadt.
- Es sind Leerstände bei Läden und Geschäftsräumen vorhanden u.a. bedingt durch das veränderte Kaufverhalten.
- Treppenstufen an den Eingängen der Geschäftsräume hemmen die Einkaufsfunktion und erschweren einen behindertengerechten Zugang.

19 Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (Hrsg.): Entwicklungskonzept Hessische Heilbäder und Kurorte, Teil 1: Situations- und Potenzialanalyse. Wiesbaden 2012. S.179.

### 3.6 Tourismus und Kureinrichtungen

Bad Karlshafen ist als Soleheilbad und Helmarshausen als Luftkurort zertifiziert. Die Kureinrichtungen sind im Stadtteil Bad Karlshafen nördlich der Barockstadt an der Weser konzentriert. Hier sind entlang der Kurpromenade am Weserufer das Kurmittelhaus, die Reha-Klinik, das Kurhaus, das Grädierwerk, die Weser-Therme und das Hotel am Kurpark aufgereiht. Die heilkräftige Sole wird in den Einrichtungen des Kurzentrums bei verschiedenen Anwendungen eingesetzt.

Die Kureinrichtungen sowie der Tourismus und die Naherholung haben auch unter wirtschaftlichen Aspekten große Bedeutung für Bad Karlshafen. Dies zeigt ein Vergleich der Anzahl der Übernachtungen, in die die Kuraufenthalte eingerechnet sind. Kur, Tourismus und Naherholung tragen durch die von ihnen hervorgerufene Nachfrage auch wesentlich zu einer Sicherung der Nahversorgungs- und Infrastruktureinrichtungen bei.

	Bad Karshafen	Landkreis Kassel
Übernachtungen (Angaben in 1.000)	155,1	759,4
Tourismusintensität (Übern. je 1.000 Einw.)	43.551	3.242

**Tabelle 3: Anzahl der Übernachtungen im Jahr 2012<sup>20</sup>**

Die meisten Übernachtungen finden bisher in der Kureinrichtung, in der Jugendherberge und auf dem Campingplatz statt. Von 2010 bis 2011 wurde ein Stadtmarketingkonzept erarbeitet (siehe auch Punkt 4.5). Darin wurde als ein Ziel formuliert, die Umsätze aus Übernachtungen des touristischen Bereichs (nicht Kuraufenthalte) zu steigern, sowie den Qualitätstourismus zu fördern z.B. über die Klassifizierung von Hotels, Serviceschulungen etc.

Abgesehen von der Kureinrichtung profitieren Tourismus und Naherholung von der Lage im Weserbergland an Weser und Diemel. Bad Karlshafen ist in zahlreiche regionale und überregionale Rad- und Wanderwege eingebunden, die Wasserwege stellen reizvolle Kanurouten dar und auf der Weser werden in den Sommermonaten zudem Freizeitschifffahrten angeboten.

In dem Stadtmarketingkonzept wurde allerdings festgestellt, dass sowohl das Thema „Kur“ und die Themen „Rad- und Wanderurlaub“ sowie „Naturerlebnisraum“ keine Alleinstellungsmerkmale Bad Karlshafens in der Umgebung darstellen. Deshalb soll in Zukunft verstärkt die kulturhistorische Bedeutung herausgearbeitet werden, auch in Verbindung mit Helmarshausen.

Zur Erkundung der bau- und kulturgeschichtlichen Sehenswürdigkeiten in Bad Karlshafen und Helmarshausen werden Stadtführungen und Stadtrundfahrten angeboten, die über die Kur- und Touristik-Information im Rathaus buchbar sind.

<sup>20</sup> Daten aus dem Gemeindedatenblatt Bad Karlshafen der Hessen Agentur (2013)

Die Stadt ist außerdem Teil des Hugenotten- und Waldenserpfades, der 2013 als europäische Kulturroute ausgezeichnet wurde. In dem Baublock nördlich des Hafenbeckens, etwas versteckt im Hinterhof gelegen, befindet sich das Deutsche Hugenotten-Museum in einer ehemaligen Tabakfabrik, in dem Exponate zur Geschichte der Hugenotten in Frankreich und Deutschland gezeigt werden. Die Stadtgeschichte der Barockstadt wird im Museumskonzept nur marginal behandelt. Auch im Stadtraum selbst werden nur wenige Anreize geboten, die Geschichte der Stadt tiefgründig zu erfahren oder sich selbständig zu informieren.

### Stärken/Chancen

- Hohe Dichte an touristischen Anziehungspunkten, insbesondere in Kombination mit Helmarshausen: Therme, Gradierwerk, zwei historische Altstadtkerne, Weserschiffahrt, Hugenottenmuseum etc.
- Die Altstadt von BKH hat als einzige barocke Planstadt ein Hafenbecken als Mittelpunkt.
- BKH hat eine interessante Geschichte als Hugenottenstadt.
- Die Stadt ist als Teil des Hugenottenpfades in eine überregionale Struktur eingebunden, der Pfad bietet (bisher noch ungenutzte) Vermarktungschancen.
- Es gibt umfangreiche Kur-/Reha-Angebote.
- BKH ist in reizvolle Wasserwege, Fahrradstrecken sowie Wanderrouten eingebunden.
- Die attraktive Lage der Stadt am Wasser bietet Vermarktungsmöglichkeit für Events.
- Es gibt einen beliebten Campingplatz und eine Jugendherberge.
- Für eine Stadt dieser Größe gibt es ein großes Gastronomieangebot.
- Es besteht ein inhaltlicher Bezug zum Weltkulturerbe Bergpark Wilhelmshöhe.

### Schwächen/Risiken

- Die touristischen Anziehungspunkte der barocken Altstadt werden nicht ausreichend präsentiert und vermarktet bzw. die Präsentation ist nicht mehr auf der Höhe der Zeit.
- Vorhandene Potenziale und Anknüpfungspunkte werden nicht ausreichend aufgegriffen und in Szene gesetzt (z.B. die Stadt als Teil des Hugenotten- und Waldenserpfades).
- Die unterschiedlichen Anziehungspunkte werden sowohl thematisch als auch räumlich kaum verknüpft (z.B. Kureinrichtung und Altstadt, Hafenbecken und Anleger an der Weser, Helmarshausen und barocke Altstadt).
- BKH hat kein Nachtleben. Der touristische Reiz endet mit Sonnenuntergang („hochgeklappte Bürgersteige“).
- Übernachtungsangebote sind bislang überwiegend der Campingplatz und die Jugendherberge (neben den Kureinrichtungen); es gibt kein umfangreiches mittleres bis höherwertiges Übernachtungsangebot. Das Stadtmarketingkonzept (2010-2011) sieht hier eine Ausbaufähigkeit z.B. in der Hotelklassifizierung.

### 3.7 Verkehr

#### Klassifiziertes Straßennetz

Bad Karlshafen ist über die Bundesstraßen 80 und 83 an das klassifizierte Straßennetz angebunden. Die Bundesstraße 80 von Halle (Saale) endet in Bad Karlshafen mit ihrer Einmündung in die Bundesstraße 83, die von Bückeburg über Hameln und Kassel bis Bebra führt. Die Verkehrsbelastung der Bundesstraßen in Bad Karlshafen ist in der folgenden Tabelle dargestellt:

	DTV Gesamtverkehr	DTV Schwerverkehr	DTV Fahrräder
B 80 nordöstlich der Ortslage	1.541 Kfz	163 Kfz	0
B 83 zwischen den Stadtteilen	4.358 Kfz	183 Kfz	0
B 83 westlich der Ortslage	6.600 Kfz	323 Kfz	0

Tabelle 4: Durchschnittliche tägliche Verkehrsmengen (Jahresmittelwerte DTV)<sup>21</sup>

Die Anschlüsse an die Bundesautobahnen 7 und 44 sind in Entfernungen von 40 bis 50 km erreichbar.

#### Öffentlicher Personennahverkehr

In Bad Karlshafen verläuft am rechten Weserufer eine Bahnlinie als eingleisige nichtelektrifizierte Nebenstrecke zwischen Ottbergen (Nordrhein-Westfalen) und Göttingen (Niedersachsen). Der Bahnhof Bad Karlshafen wird von den Nahverkehrszügen in beide Fahrtrichtungen werktags im Stundentakt (mit einer Lücke zur Mittagszeit) bedient.

Der Personenverkehr auf der Carlsbahn über Hümme nach Kassel wurde im Jahr 1966 eingestellt und durch Linienbusse ersetzt. 1986 wurde die Bahnstrecke von Bad Karlshafen bis Hümme endgültig stillgelegt. Von Kassel bis Hümme fährt heute die RegioTram. Eine direkte Verbindung nach Kassel als wichtigem Oberzentrum für Bad Karlshafen besteht seither nicht mehr, die Busfahrt mit Umstieg in die Regiotram dauert meist mehr als 1 ½ Stunden.

Bad Karlshafen ist über mehrere Buslinien mit den umliegenden Ortschaften und Mittelzentren verbunden. Die Stadtteile Bad Karlshafen und Helmarshausen verfügen über je sieben Bushaltestellen.

21 Daten von Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement, Verkehrsmengenkarte für Hessen, Ausschnitt Kreis Kassel (Nord) Ausgabe 2010

### Radverkehr

Bad Karlshafen liegt an mehreren Radfernwegen und regionalen Radwegen, die für den Tourismus und die Naherholung von Bedeutung sind:

- D-Route 9 (Weser-Romantische Straße) von der Nordsee bis in das Allgäu
- Weserradweg (R 99) von Hann. Münden bis Cuxhaven
- Hessischer Radfernweg R1 (Fuldaradweg) von der Wasserkuppe bis Bad Karlshafen
- Hessischer Radfernweg R4 von Hirschhorn bis Bad Karlshafen
- Diemelradweg von Usseln bis Bad Karlshafen

### Schiffsverkehr

Auf der Weser werden von April bis Oktober Linien- und Ausflugsfahrten mit Weserschiffen flussauf- und -abwärts von verschiedenen Unternehmen angeboten. Die Schiffsanlegestellen in Bad Karlshafen liegen an der Weserpromenade am nordwestlichen Rand des Fördergebietes.

Nördlich der Therme bietet ein Bootshafen mit Slipanlage für Motorboote.

### Ruhender Verkehr (im Fördergebiet)

Flächen für den ruhenden Verkehr stehen im Fördergebiet nahezu ausschließlich in den Straßenräumen zur Verfügung. Die geschlossene Blockrandbebauung mit nur wenigen Durchfahrten in die teilweise dicht bebauten Blockinnenbereiche lässt die Anlage von Stellplätzen auf den Hausgrundstücken nicht zu. Der Vorteil dieser Situation besteht in relativ ruhigen, nicht vom Kfz-Verkehr verlärmten Blockinnenbereichen.

Entlang der meisten Straßen ist das Parken am Fahrbahnrand in Längsaufstellung zulässig. Die mit ca. 30 m sehr breiten Straßenräume der Carlstraße und der Friedrichstraße verfügen zusätzlich über zwei mittige Parkstreifen mit Schrägaufstellung. Auch die Fahrbahnränder am Hafenplatz werden in großen Teilen als Stellplatzfläche genutzt. An der Schlagd befinden sich südöstlich der Schiffsanlegestelle ein Parkplatz mit ca. 10 Stellplätzen und ein Busparkplatz. Im Fördergebiet erfolgt keine Parkraumbewirtschaftung. Ein großer öffentlicher Parkplatz befindet sich im Anschluss an das Fördergebiet nördlich der Therme.

### Stärken/Chancen

- Es ist eine Bahnlinie mit regelmäßig verkehrender Zugverbindung vorhanden.
- Die Weserschiffahrt ist ein reizvolles Angebot für den Tourismus.
- Zahlreiche (über-)regionale Radwege führen nach und über Bad Karlshafen.

### Schwächen/Risiken

- Der Zugverkehr bindet nicht an alle Zentren an (z.B. Kassel).
- Die Stadt BKH ist für Besucher nur schlecht mit dem ÖPNV erreichbar.
- Die Buslinien zum Erreichen der Oberzentren sind nur unregelmäßig getaktet bzw. haben lange Fahrtzeiten.

- Die Seitenstraßen sind nicht stark befahren und bieten Potenziale für eine Gestaltung, die weniger auf den Verkehr und mehr auf Aufenthaltsqualität ausgerichtet ist.
- Da der Stadtkern nicht sehr groß ist, bleiben die Wege auch bei einer Verlagerung von Parkierungsflächen in Randlagen kurz.
- Mittlerweile gibt es erprobte neuartige Mischverkehrskonzepte auch für hochfrequentierte Hauptstraßen; sie könnten auf der Weserstraße eine positive Wirkung entfalten.
- Zum Erreichen der Stadt insbesondere in den Abendstunden bleibt fast nur ein Rückgriff auf Pkw, was z.B. für Events von Bedeutung ist.
- Die Weserstraße zerschneidet den Altstadtbereich, insbesondere auch die Anbindung an die Weser.
- Es besteht eine Lärmbelastung im Ortskern durch die Bundesstraße.
- Die Dominanz der Stellplatzfunktion in allen Straßenräumen sowie auf der zentralen Platzfläche mindert die touristische Erlebbarkeit der historischen Freiflächen.
- Wahrscheinlich gibt es eine große Spanne zwischen geringem Bedarf an Anwohnerstellplätzen und Bedarfsspitzen an Besucherstellplätzen für Touristen z.B. bei Events.
- Das Hafenbecken ist durch Schließung der Schleuse seiner Funktion beraubt und zu einem unbelebten Element geworden.

## 4 Übergeordnete und vorausgegangene Planungen

### 4.1 Regionalplan Nordhessen

Der Stadt Bad Karlshafen wird im Regionalplan Nordhessen die Funktion eines Grundzentrums im ländlichen Raum des Regierungsbezirks Kassel zugewiesen. Unter Grundsatz 4 werden für den ländlichen Raum u. a. als Zielsetzungen aufgezählt.<sup>22</sup>:

- die Gewährleistung einer flächendeckenden Bedienung durch den öffentlichen Personennahverkehr,
- der Erhalt der land- und forstwirtschaftlichen Nutzung in ihrer ökonomischen, touristischen und ökologischen Funktion sowie
- die Sicherung und Weiterentwicklung der teilraumabhängigen Tourismus- und (Nah-) Erholungsangebote als ergänzende Erwerbsquellen.

Die nächsten Oberzentren mit Entfernungen von knapp 50 km sind Kassel und Göttingen. Die nächstgelegenen Mittelzentren sind Beverungen im Westen (ca. 10 km) und Höxter im Norden (ca. 25 km).

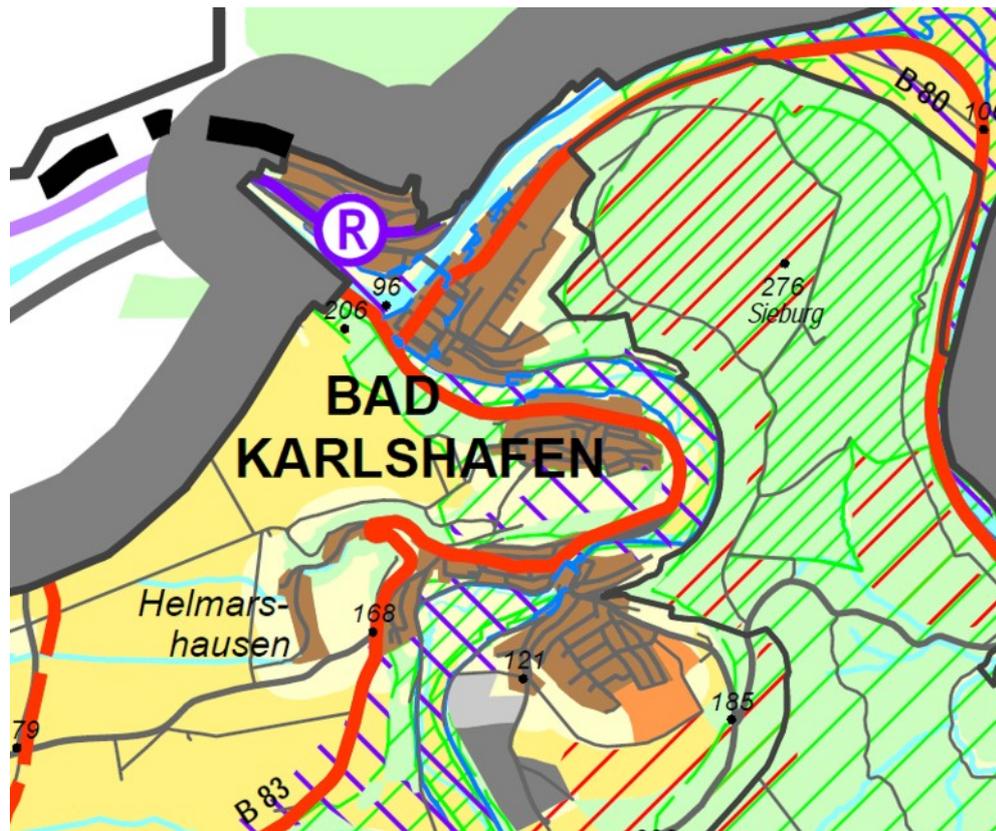


Abbildung 17: Ausschnitt Regionalplan Nordhessen

22 s. Regionalplan Nordhessen 2009, S. 22

## 4.2 Flächennutzungsplan

In dem gültigen Flächennutzungsplan aus dem Jahr 1978 sind die bebauten Flächen der Barockstadt als gemischte Bauflächen dargestellt. Das Hafenbecken, die Schleuse und der Kanal zur Diemel sind als Wasserflächen, die Uferbereiche an Weser und Diemel als Grünflächen eingetragen. Im Hafenbecken ist in einem Quadrat die Signatur KD (Kulturdenkmal) eingetragen, was für die gesamte Barockstadt gilt.



Abbildung 18: Ausschnitt Flächennutzungsplan

### 4.3 Denkmaltopographie

Die Altstadt Bad Karlshafens ist als Sachgesamtheit nach dem Hessischen Denkmalschutzgesetz geschützt, da sie „...zu den qualitativsten und am besten erhaltenen barocken Gründungsstädten des Absolutismus ...“<sup>23</sup> zählt. „Der strenge symmetrische Entwurf des Stadtgrundrisses charakterisiert Karlshafen als typische absolutistische Idealstadt. In der einheitlichen Ausführung der Bauten mit ihren vielfältigen Haustypen drückt sich der barocke Gestaltungswille aus, in dem, unabhängig von der Funktion des Gebäudes, nach äußerlicher Einheitlichkeit gestrebt wird.“<sup>24</sup> Damit besteht ein öffentliches Interesse an der Erhaltung des Kulturdenkmals Barockstadt Karlshafen.

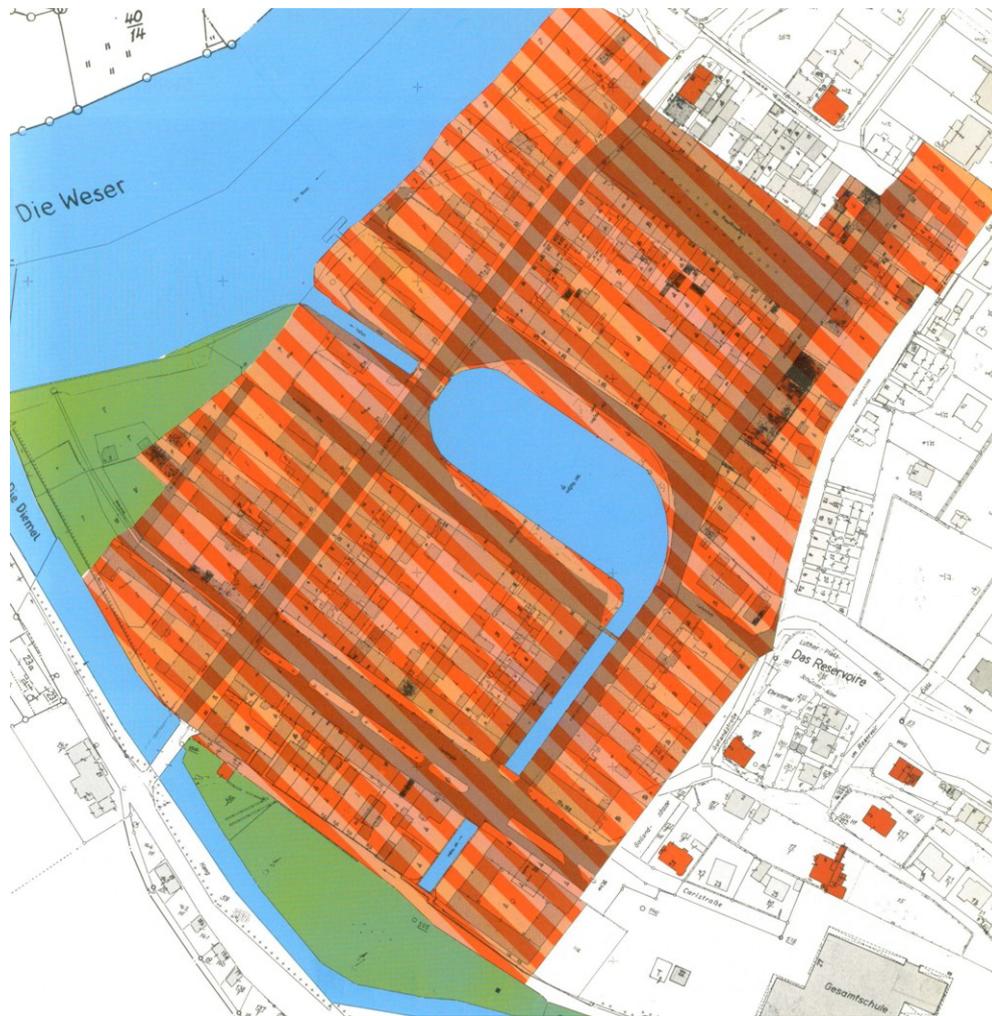


Abbildung 19: Sachgesamtheit nach dem Denkmalschutz<sup>25</sup>

23 Landesamt für Denkmalpflege Hessen (Hrsg.): Denkmaltopographie Bundesrepublik Deutschland. Kulturdenkmäler in Hessen. Kreis Kassel Teil I. Braunschweig / Wiesbaden 1988, S. 24

24 a.a.O.

25 Ebenda, S. 25

## 4.4 Einfache Stadterneuerung

Bad Karlshafen wurde im Jahr 1985 in das Förderprogramm „Einfache Stadterneuerung“ aufgenommen. Als Fördergebiet wurde die barocke Altstadt Bad Karlshafens förmlich festgelegt. Die Zielsetzung des Programms bestand vorwiegend in der Sicherung und Sanierung des Altbaubestands, viele der denkmalgeschützten Gebäude befanden sich zu diesem Zeitpunkt in einem schlechten Bauzustand. Die privaten Grundeigentümer wurden bei der Sanierung ihrer Gebäude mit Fördermitteln unterstützt. Im öffentlichen Bereich wurde u. a. die Weserpromenade bis zur Diemelmündung verlängert.

Die „Einfache Stadterneuerung“ konnte in Bad Karlshafen im Jahr 1998 erfolgreich abgeschlossen werden, das festgelegte Fördergebiet wurde anschließend wieder aufgehoben.

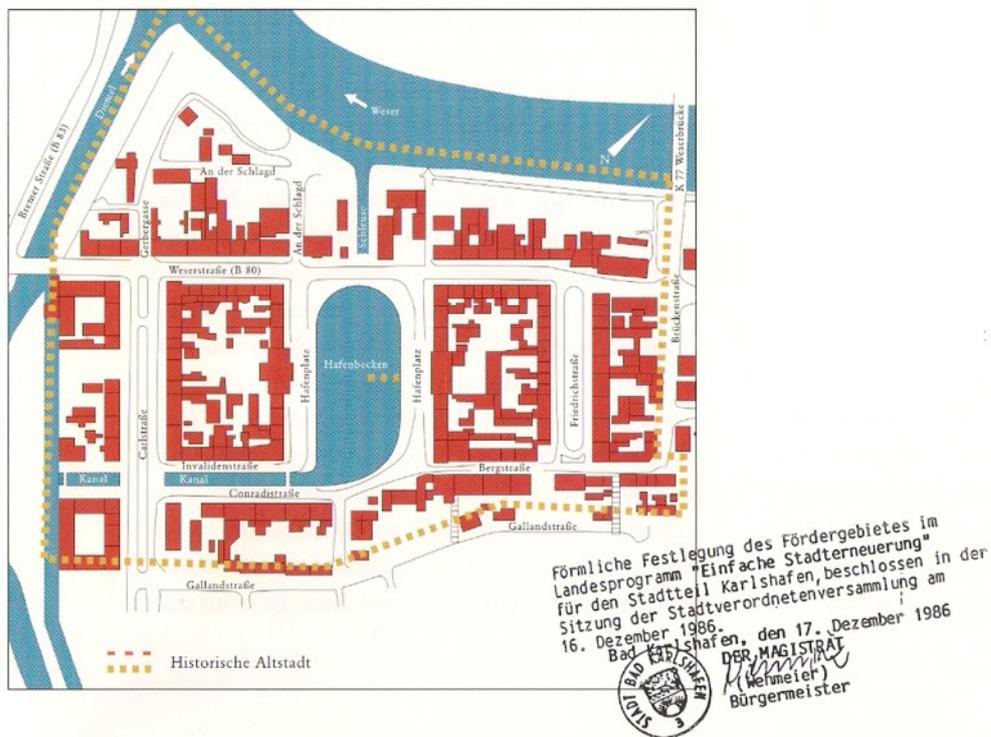


Abbildung 20: Fördergebiet „Einfache Stadterneuerung“<sup>26</sup>

26 Fenner, Gerd u.a.: Landgraf Karl und die Gründung von Karlshafen 1699–1999. Kassel 1999, S. 133

## 4.5 Stadtmarketingkonzept

Vom Mai 2010 bis zum März 2011 wurde das „Stadtmarketingkonzept für Bad Karlshafen und Helmarshausen“<sup>27</sup> unter breiter Beteiligung der Öffentlichkeit erarbeitet. Im Rahmen der Erstellung des Konzeptes wurden zur Profilbildung die Alleinstellungsmerkmale im Bereich Kultur- und Glaubensgeschichte herausgearbeitet. Die Zielsetzung des Stadtmarketingprozesses wurde demnach mit der bundesweiten Positionierung Bad Karlshafens als kultur-touristisches Reiseziel im Segment Kultur- und Kirchengeschichte definiert.

Zur Umsetzung des Stadtmarketingkonzepts wurde ein Maßnahmenkatalog für Bad Karlshafen und Helmarshausen aufgestellt. Für Bad Karlshafen wurden Maßnahmen in folgenden Arbeitsfeldern benannt:

- bauliche Maßnahmen Altstadtensemble
- Belebung und Inszenierung Altstadt
- Stärkung und Ausbau Einzelhandelsangebot

Die im Fördergebiet „Städtebaulicher Denkmalschutz“ gelegenen Maßnahmen wurden in das vorliegende teilräumliche integrierte Handlungskonzept eingearbeitet, soweit die Maßnahmen im Förderprogramm „Städtebaulicher Denkmalschutz“ förderfähig oder für die Erreichung der Zielsetzungen von Bedeutung sind.

27 Dr. Bernd Schabbing, Beratung, Coaching und Schulung für Tourismus, Stadtmarketing und Kultur, Detmold

## 5 Ziele des Förderprogramms „Städtebaulicher Denkmalschutz“ in Bad Karlshafen

Mit dem Förderprogramm „Städtebaulicher Denkmalschutz“ soll der Erhalt des barocken Gebäudeensemble Bad Karlshafens als wertvolles städtebauliches Denkmal langfristig gesichert werden und der Stadtteil als lebendiger und attraktiver Wohnort stabilisiert und revitalisiert werden. Außerdem soll die einmalige historische Stadtstruktur mit dem Binnenhafen als Zentrum auch für heutige Generationen wieder verstehbar und nutzbar werden.

Aufgrund der vielfältigen und tiefgreifenden Problemlage der Stadt Bad Karlshafen kann der Erhalt des historischen Ensembles nicht allein über den Erhalt einzelner Bauwerke erreicht werden. Dies hat sich auch an der Sanierungsmaßnahme der 1980er bis 1990er Jahre gezeigt, bei der die Gebäudesanierung einen Kernpunkt darstellte. Für die langfristige Gesamtentwicklung der Stadt hat sich dieses Vorgehen als wenig nachhaltig erwiesen.

Ein Erhalt der historischen Stadtstruktur und die Revitalisierung des Stadtkerns kann nur funktionieren, wenn als Grundlage die städtische Ökonomie unterstützt wird und die Identität des Ortes und somit die Identifikation der Bürger mit ihrer Stadt gestärkt wird.

Mit den geplanten Maßnahmen in Bad Karlshafen wird deshalb verstärkt auf die Entwicklung von Chancen und Perspektiven für die Stadt abgezielt. Der Hafeneröffnung kommt hierbei eine besondere Bedeutung als Leuchtturmprojekt zu. Es soll sowohl innerstädtisch für die Bewohner als auch nach außen eine Signalwirkung entfalten. In Verbindung mit der Gestaltung der öffentlichen Freiräume und einer verbesserten touristischen Inszenierung der historischen Altstadt sollen sich neue Perspektiven für die Entwicklung der Stadt ergeben. Der Tourismus als wichtigstes wirtschaftliches Standbein der Stadt soll gestärkt werden.

Mit diesen starken Impulsen und Zeichen für eine positive Veränderung in der Stadt wird eine stärkere Identifikation der Karlshafener mit ihrer Stadt angestrebt, in dem Bemühen ein verstärktes bürgerschaftliches Engagement und erhöhte Investitionsbereitschaft zu aktivieren. Über eine Förderung von aufwändigeren privaten Sanierungsvorhaben soll die Bereitschaft in die Gebäudesubstanz zu investieren zusätzlich gestärkt werden. Hierbei wird im Besonderen auf die Unterstützung solcher Projekte abgezielt, die als positives Beispiel nach außen Wirkung entfalten und Impulse für die Nutzung von leerstehenden Gebäuden geben können.

Aus den Diskussionen der Lenkungsgruppe ist das nachfolgende Leitbild entstanden, in dem sich diese Handlungsansätze manifestieren.

## 6 Leitbild Bad Karlshafen

### Hugenottenstadt Bad Karlshafen– Barocke Hafenstadt mit lebendiger Geschichte

Bad Karlshafen stellt ein einzigartiges historisches Zeugnis einer barocken Hugenottenstadt mit Binnenhafen als Stadtmittelpunkt dar. Zudem zählt die Stadt zu den qualitativsten und am besten erhaltenen barocken Gründungsstädten des Absolutismus.

Über die Stadtgründung durch Landgraf Karl besteht ein Zusammenhang mit dem UNESCO-Weltkulturerbe Bergpark Wilhelmshöhe, dessen Anlage nur wenige Jahre zuvor durch den Landgrafen in seiner Residenzstadt Kassel veranlasst wurde. Eine Anerkennung der barocken Hugenottenstadt Karlshafen als Europäisches Kulturerbe wird angestrebt.

Die barocke Planstadt mit Hafenbecken soll in ihrer Einzigartigkeit im Sinne des Denkmalschutzes erhalten und mit neuem Leben gefüllt werden. Die Spuren ihrer interessanten Geschichte – als Hafenstadt und als Planstadt des Absolutismus für hugenottische Glaubensflüchtlinge – sollen für die heutige und nachfolgende Generationen lesbar bleiben und den Besuchern der Stadt auf attraktive Weise vermittelt werden. Das herausragende Potenzial in Form der einmaligen historischen Altstadt soll zukünftig besser genutzt werden, um den Tourismus als die wichtigste ökonomische Grundlage und Entwicklungschance der Stadt zu stärken.

Zentrale Rollen bei dem Erhalt und der Revitalisierung des Zentrums der Barockstadt sollen die Sanierung und Wiederöffnung des seit 80 Jahren nicht mehr schiffbaren Hafenbeckens sowie die Neugestaltung des Hafenplatzes spielen. Mit der Hafenöffnung wird das funktionslose Hafenbecken wieder zu einem nutzbaren Hafen und die einstige Funktion des Beckens und die Geschichte der Stadt wird damit wieder erkennbar. In der Folge ergeben sich neue Chancen für die Entwicklung der Stadt.

Das Hafenbecken wird wieder für Boote nutzbar, der Hafen im Zentrum der barocken Planstadt wird zu einem attraktiven Anlegeplatz und der Erlebniswert für Tagesbesucher und Kurgäste steigt. Auch für unter- und ungenutzte Gebäude werden neue Perspektiven erwartet, da die Identifikation der Bewohner mit ihrer Stadt steigt und das Wohnen in der barocken Planstadt eine neue Qualität erhält.

## 7 Festlegung des Fördergebietes

Das Fördergebiet „Städtebaulicher Denkmalschutz“ in Bad Karlshafen wurde als Erhaltungsgebiet mit zugehöriger Satzung nach § 172 BauGB von der Stadtverordnetenversammlung am 15.12.2014 beschlossen.

Das Erhaltungsgebiet hat eine Größe von 17,8 ha. Es umfasst die als Sachgesamtheit nach HDschG geschützte Barockstadt, sowie wichtige angrenzende Bereiche, wie die Kurpromenade mit dem Kursaal.



Abbildung 21: Erhaltungsgebiet Bad Karlshafen

## 8 Handlungsfelder und Maßnahmen

Aus der Bestandserhebung und der zugehörigen Stärken-Schwächen-Analyse, aus einem vor etwa drei Jahren erstellten Stadtmarketingkonzept sowie aus der Arbeit der Lenkungsgruppe ist eine umfangreiche Liste an Maßnahmen zur Entwicklung des Altstadt-kerns von Bad Karlshafen hervorgegangen. Die Maßnahmen wurden in der Lenkungsgruppe intensiv diskutiert und in ihrer Priorität abgewogen. Aus diesen Diskussionen haben sich vier Schwerpunkte herausgebildet, die nun die Handlungsfelder im Rahmen des Förderprogramms darstellen. Ergänzend werden in einem weiteren, vorausgehenden Handlungsfeld die Maßnahmen zur Koordination des Förderprogramms zusammengefasst:

### **Durchführung der Fördermaßnahme**

#### **Schleusenöffnung/Belebung des Hafenbeckens**

#### **Aufwertung der Freiräume**

#### **Gebäudeerhalt und Gebäudenutzung**

#### **Inszenierung und Präsentation der Stadt mit ihrer Geschichte**

Im folgenden Maßnahmenkatalog werden alle derzeit geplanten Vorhaben im Erhaltungsgebiet Bad Karlshafens beschrieben, sowie hinsichtlich ihrer Priorität und zeitlichen Abfolge eingeordnet und unter den Handlungsfeldern eingliedert. Die überwiegende Anzahl der Maßnahmen sollen mit Fördermitteln aus dem Förderprogramm „Städtebaulicher Denkmalschutz“ umgesetzt werden. Die kursiv markierten Maßnahmen sind Vorhaben im Erhaltungsgebiet, die im Rahmen anderer Förderprogramme durchgeführt werden sollen oder Vorhaben Dritter.

## 8.1 Handlungsfeld Durchführung der Fördermaßnahme

### 8.1.1 Maßnahme 1: Integriertes Handlungskonzept

Den Richtlinien des Förderprogramms „Städtebaulicher Denkmalschutz“ zufolge ist die Erstellung eines integrierten Handlungskonzeptes erforderlich, welches Maßnahmen formuliert und diese in eine Entwicklungsplanung für die Stadt einordnet. Das Handlungskonzept wird hiermit vorgelegt.

Das Konzept wurde unter Mitwirkung und Beteiligung von Bürgern erstellt. In Bad Karlshafen wurde hierfür ein besonderes Gewicht auf die Einrichtung einer Lenkungsgruppe gelegt, die aus Vertretern der politischen Gremien sowie Vertretern aus dem Tourismussektor, dem Heimatverein, dem Verein Hugentotten-Museum Bad Karlshafen e.V. und einem sachkundigen Bürger besteht. Dieses Vorgehen ermöglichte aufgrund einer konzentrierten Arbeitsgruppengröße eine intensive thematische Auseinandersetzung und bot gleichzeitig eine gute Vernetzung mit der Stadtöffentlichkeit.

<b>Priorität:</b>	sehr hoch
<b>zeitliche Abfolge:</b>	bereits laufend/vorgezogene Maßnahme

### 8.1.2 Maßnahme 2: Steuerungsstruktur zum Förderprogramm

Für die erfolgreiche und nachhaltig wirksame Umsetzung des Handlungskonzeptes in Bad Karlshafen während der 10-jährigen Programmlaufzeit soll eine koordinierende Steuerungsstruktur mit folgenden drei Arbeitsschwerpunkten eingerichtet werden:

#### Prozesssteuerung

- Begleitung und Koordination der Fördermaßnahmen über den gesamten Zeitraum der Förderung
- Fortschreibung und Überwachung der Umsetzung der Maßnahmen aus dem integrierten Handlungskonzept
- Moderation und Betreuung der Lenkungsgruppe und der städtischen Gremien; Vorbereitung politischer Entscheidungen
- Finanz- und Fördermittelmanagement, Kosten und Finanzierungsplanung, Verfassen der Förderanträge und Abrechnung der Maßnahmen
- Steuerung der öffentlichen Baumaßnahmen (Vergabe, Koordination der Durchführung, Kostenmanagement)

### Kommunikation und Stadtteilarbeit

- Ansprechpartner für Ideen, Kritik; Information vor Ort
- Verbesserung der Kommunikationsstruktur und Förderung des Zusammenhalts
- Initiierung und Organisation von Aktionen zur Förderung einer Corporate Identity unter den Bewohnern der Stadt Bad Karlshafen sowie Weiterentwicklung des Bewusstseins für das historische Erbe, z. B.:
  - Aktion „symbolische Hafenöffnung“: gemeinschaftlich wird ein großes Papierboot (mehrere Meter) oder mehrere kleinere, individuelle Papierboote (auch für Kinder) gefaltet, um so das Hafenbecken symbolisch wieder mit Schiffen zu befahren.
  - Adaption der Initiative „Kunst fürs Dorf – Dörfer für Kunst“ - Aufarbeitung der Geschichte oder der Probleme Bad Karlshafens (Leerstand, nicht nutzbares Hafenbecken, historische Gebäude) durch Aktionen eines Künstlers, der für ein halbes Jahr Station in Bad Karlshafen bezieht.
  - Alternativ zu der künstlerischen Initiative kann die Beherbergung eines Handwerkers mit Kenntnissen in alten Handwerkstechniken zum Bootsbau stattfinden, der ein historisches Schiff vor Ort unter Beteiligung der Bewohner und interessierten Mitstreitern herstellt (siehe 8.2.4 Maßnahme 5: Belebung des Hafenbeckens).
  - Gemeinschaftliche Verschönerung und Belebung von Straßen- und Grünzügen, z.B. in der Carlstraße.
- Bündelung der Öffentlichkeitsarbeit zu den Maßnahmen und Aktionen in einer Hand

### Koordination Gebäudesanierung und Leerstand

- Bürgeraktivierung und Beratung
- Ansprechpartner/Beratung zu Förderung von privaten Sanierungs- und Modernisierungsmaßnahmen
- Organisation von Treffen/Versammlungen der Hausbesitzer und Mieter zur Aktivierung von Initiative durch Problemdiskussionen, Exkursion in vorbildhafte andere Städte und der Vorstellung weiterer Maßnahmen aus dem Handlungskonzept. (Nach Ansicht der Lenkungsgruppe sollen solche Treffen eher für kleinräumige Stadtbereiche/Straßenzüge stattfinden, um eine optimale Aktivierung zu erreichen.)
- Werbekonzept/Akquisition von Mietern/Käufern/Einzelhandel
- Ansprechpartner für auswärtige Interessenten
- Organisation von Aktionen zur Vermarktung leerstehender Gebäude und zum Erzeugen einer höheren Aufmerksamkeit für die Leerstandsproblematik, wie beispielsweise:

- ein Tag der offenen Tür, an dem leerstehende Gebäude/Wohnungen unverbindlich besichtigt werden können
- künstlerische Aktionen/Interventionen zur Problematik der steigenden Leerstandszahlen. Beispielsweise eine künstlerische Gestaltung von nicht genutzten Schaufenstern oder eine Illumination der betroffenen Gebäude (Adaption einer Aktion aus dem IBA Stadtumbau Sachsen-Anhalt 2010 in Köthen. Hier wurde durch Anstrahlen der Gebäude bei ansonsten ausgeschalteter Straßenbeleuchtung auf Gebäude aufmerksam gemacht, die vom Abriss bedroht waren).

<b>Priorität:</b>	sehr hoch
<b>zeitliche Abfolge:</b>	programmbegleitend

## 8.2 Handlungsfeld Schleusenöffnung/Hafenbelegung

Der Hafen ist sowohl räumlich als auch historisch das Herzstück der Planstadt Bad Karlshafen. Der Binnenhafen im Stadtzentrum stellt eine historische Besonderheit dar.

Heute liegt das Hafenbecken allerdings funktionslos im Stadtmittelpunkt, die Zufahrt für Schiffe/Boote ist sowohl von der Weser als auch von Diemel/Mühlengraben ausgehend versperrt. Das funktionsentleerte Hafenbecken ist für viele Besucher nicht mehr als Hafen erkennbar und wird teilweise mit einer Teichanlage verwechselt oder lediglich für ein gestalterisches städtebauliches Element gehalten. Die Entwicklungsgeschichte der Planstadt ist somit nur eingeschränkt erkennbar und das Erlebnis von Karlshafen als Hafenstadt kaum mehr möglich. Hierdurch wird auch eine wertvolle und einzigartige Qualität des Wohnstandorts Bad Karlshafen eingebüßt.

Als wichtigste Maßnahme für Bad Karlshafen wurde deshalb innerhalb der Lenkungsgruppe die Öffnung und Belegung des Hafenbeckens festgelegt und als Kernelement in das Leitbild aufgenommen. Bad Karlshafen soll wieder als Hafenstadt erkennbar und erlebbar werden, um damit die Identität des Ortes als eine historische Hafenstadt zu stärken.

Eine unten näher beschriebene Vorstudie zur Hafenbelegung soll Aufschluss über die technischen Möglichkeiten einer Hafenöffnung, ihre Kosten und Folgekosten, sowie über die möglichen Nutzungen liefern und somit die Auswahl einer geeigneten Vorgehensweise für die Hafenöffnung ermöglichen. Das benötigte Finanzvolumen und die Fördermöglichkeiten sind im Anschluss an die Vorstudie auf Basis des genaueren Kenntnisstandes zu klären und weiterzuverfolgen.

Bis die Hafenöffnung technisch und organisatorisch umgesetzt werden kann, lassen sich einige Teilaspekte der Hafenbelegung bereits als vorgezogene Maßnahmen realisieren. Dies betrifft insbesondere den Einbau von Holzstegen in das Hafenbecken, da diese Stege nicht ausschließlich der späteren Schiffsanlandung dienen, sondern ebenso zu einer Bereicherung des innerstädtischen Freiraumes und zur Erlebbarkeit des Wassers beitragen (siehe 8.2.3 Maßnahme 4a: Stege im Hafenbecken). Je nach Zeitbedarf bis zu einer Umsetzung der Schleusenöffnung können weitere „Übergangslösungen“ im Hafenbecken zu einer Hafenbelegung beitragen (siehe 8.2.4 Maßnahme 5: Belegung des Hafenbeckens).

Mit der Hafenöffnung und Hafenbelegung lassen sich neue touristische Impulse und damit wirtschaftliche Perspektiven erwarten, die dem bisherigen stetigen Abwärtstrend entgegenwirken können und der stark von Bevölkerungsrückgang und Überalterung betroffenen Stadt neue Chancen eröffnen. Auch für den Erhalt des Gebäudeensembles werden positive Impulse und weitere Nutzungsoptionen erwartet. Mit einem erlebbaren Hafen und erlebbarem Wasser im Herzen der Altstadt steigt die Identifikationskraft der Stadt, wodurch das Wohnen innerhalb der Altstadt an Reiz gewinnt.

### 8.2.1 Maßnahme 3: Vorstudie Schleusenöffnung/ Hafenbelebung

Derzeit ist das Hafenbecken von beiden Zuläufen aus nicht für Boote befahrbar. Die Verbindung zur Weser über die Schleuse wird durch den massiven Damm der B80/Weserstraße abgeschottet. Der Zugang zum Mühlengraben wird u.a. durch eine zu niedere Brücke an der Carlstraße und durch die Hochwasserschutzmauer am Mühlengraben versperrt. Eine Einfahrt von Booten ist nicht möglich. Das Hafenbecken liegt damit als unbelebte Wasserfläche im Stadtzentrum.

Im Rahmen des Stadtmarketingkonzeptes und in ersten Vorgesprächen mit Wasserbau-Ingenieuren wurden mehrere Möglichkeiten erörtert, wie eine Öffnung des Hafenbeckens funktionieren und wie eine Belebung aussehen könnte. Viele Parameter, wie die entstehenden Kosten, die Machbarkeit und die geeignetste Bauweise sind zurzeit noch nicht geklärt. Favorisiert wird eine Öffnung des Beckens für kleinere Schiffe und Boote zur Weser über die ehemalige Schleuse. Bezüglich der Reaktivierung der Schleusenfunktion zur Weser hin und dem dadurch notwendigen Umbau der Brücke an der Weserstraße sind verschiedene Varianten im Gespräch:

- Eine Dreh- oder Klappbrücke könnte die Durchfahrt bei der Weserstraße für Boote ermöglichen. Dies würde dem historischen Zustand (in modernisierte Form) entsprechen. Allerdings wird hierbei eine Verkehrsbehinderung auf der B80 durch Rückstau beim Schleusengang erzeugt.
- Eine Vorkammerschleuse innerhalb des Hafenbeckens könnte die Schleusenfunktion übernehmen und eine Unterfahrung einer neu herzustellenden, feststehenden Brücke ermöglichen. Diese Möglichkeit bedeutet keine Verkehrsbehinderungen auf der B80.

Als Alternative oder in Ergänzung dazu ist eine Öffnung des Mühlengrabens im Gespräch. Diese Option ist allerdings ausschließlich auf Kanuten ausgerichtet und in ihrer Umsetzbarkeit noch zu klären.

Die Vorstudie soll Aufschluss über die Machbarkeit und Art der Umsetzbarkeit einer Hafenöffnung und Hafenbelebung geben, wobei der Fokus auf der favorisierten Variante, einer Öffnung zur Weser, liegt.

Folgende Punkte sind im Rahmen der Studie zu klären:

- Klärung der technischen Machbarkeit einer Schleusenöffnung unter Überprüfung der bisher ermittelten Optionen.
- Überprüfung und Auswertung vorhandener Unterlagen zu den vorhandenen Bauwerken, insbesondere der Weserschleuse und der Hochwasserschutzmauer am Mühlengraben.
- Darstellungen zur Dimensionierung der benötigten Bauwerke, inkl. Ermittlung eines Kostenrahmens für die Varianten.
- Aussagen zur Beeinträchtigung der Verkehrsabwicklung an der B80 (evtl. erste Abstimmungen hierzu mit der Verkehrsbehörde).

- Aussagen zu den langfristigen Unterhaltungskosten der jeweils erforderlichen Schleusen- und Hafeneinrichtungen.
- Klärung von möglichen interessierten Nutzergruppen für das Anlegen im Hafenbecken und deren Anforderungen an die Nutzbarkeit des Hafenbeckens sowie die Klärung der Umsetzbarkeit dieser Anforderungen.
- Aussagen zu den Anforderungen an den Hafenbetrieb, z.B. Dimensionierung der Stege; Standort und Dimensionierung einer Hafenmeisterei; ggf. weiterer Betriebserfordernisse.
- Einnahmen/Ausgaben-, Kosten/Nutzen-Abwägung zu den Lösungen, u.a. sollen Marinas in der Umgebung als Vergleichsbeispiele ausgewertet werden.
- Überprüfung und Darstellung einer Zugangsmöglichkeit zum Hafenbecken über den Mühlengraben z.B. für Kanuten, inkl. Schätzung des Kostenrahmens.
- Bewertung einer Kanu-Slipanlage sowie eine Kanu-Rutsche im Hinblick auf die Verträglichkeit/Unverträglichkeit mit einem Hafenbetrieb und mit der Nutzung des Hafenplatzes als verkehrsberuhigten Stadtmittelpunkts.
- Vereinbarkeit einer historischen Schiffsnachbildung oder von Tretbooten im Hafenbecken mit den Anforderungen an einen Hafenbetrieb.
- Darstellung der historische Entwicklung und Bedeutung des Karlshafener Hafens.

<b>Priorität:</b>	sehr hoch
<b>zeitliche Abfolge:</b>	erster Umsetzungsschritt (Voraussetzung für eine weitere Belebung des Hafenbeckens und damit der Entwicklung des Stadtzentrums)

### 8.2.2 Maßnahme 4: Schleusenöffnung & Hafenbetrieb: Hafennutzung für Sportboote oder Kanuten

Mit einer Öffnung der Zufahrt für Boote/Schiffe lässt sich das Hafenbecken wieder seinem originären Zweck zuführen. Damit wird das Hafenbecken für Besucher wieder als solches erkennbar und ein wichtiger Impuls zur Belebung der Altstadt geschaffen. Der Wohnstandort Bad Karlshafen, insbesondere der Bereich am Hafenplatz, erfährt eine enorme Aufwertung.

In Bezug auf die historische Entwicklung der Altstadt und ihrem denkmalpflegerischen Stellenwert als außerordentliches städtebauliches Ensemble ist diese Maßnahme keineswegs in erster Linie als verkehrstechnische Lösung einzuordnen. Vielmehr dient sie originär dazu, die historische Identität und Funktionsweise des Stadtkerns wiederzugewinnen. Das Hafenbecken ist untrennbarer Bestandteil, bzw. Ausgangspunkt der historischen Stadtstruktur. Von der

Hafenbelebung wird deshalb eine umfangreiche Revitalisierung des städtischen Umfeldes erhofft.

Aufbauend auf die Ergebnisse der Vorstudie soll zunächst eine Abstimmung über eine weiterzuverfolgende Vorgehensweise zur Hafenöffnung durchgeführt werden und dann eine detaillierte Planung mit anschließender Realisierung erfolgen.

Arbeitsschritte/Verfahren:

- Abstimmung der Schleusen-/Brückenlösung, u.a. mit der Straßenverkehrsbehörde (Hessen-Mobil)
- weitergehende Klärung der Finanzierung
- Regelung zur Nutzung des alten Schleusenbereichs mit der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt-Außenstelle Mitte.  
Seitens der Generaldirektion wurde bereits eine Bereitschaft signalisiert, die Schleuse samt Randbereiche an die Stadt zu veräußern bzw. zu übertragen und somit Unterhaltungskosten eines für sie dysfunktionalen Bauwerks einzusparen.
- Bauplanung der gewünschten Schleusenöffnung mit vertiefenden technischen Untersuchungen, z.B. Baugrunduntersuchung zur Bauweise, und einer genaueren Kostenermittlung.
- bauliche Umsetzung der Hafenöffnung  
Mit den Umbaumaßnahmen an der Brücke soll eine denkmalgerechte Umgestaltung der Weserstraße im Bereich der Hafenplatzquerung einhergehen (siehe 8.3.8 Maßnahme 10: Umgestaltung der Weserstraße\*).
- Mit dem Hafenbetrieb sind über eine Schleuse hinausgehende Anforderungen verbunden:
  - Einrichtung einer Hafenmeisterei: auf Basis der Vorstudienresultate ist eine Entscheidungsfindung und denkmalverträgliche Abstimmung über deren Standort notwendig.
  - Errichtung von Stegen im Hafenbecken für die Anlandung der Boote/Schiffe; als eigenständige Maßnahme beschrieben, da hiermit auch weitergehende Aufwertungen der Freiraumqualitäten möglich sind (siehe 8.2.3 Maßnahme 4a: Stege im Hafenbecken).

Bezüglich des Vorhabens und der Finanzierung werden bereits Gespräche mit Hessischen Ministerien geführt (Frau Hinz, Ministerin für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz). Den Anstoß für eine Hafenentwicklung gab bereits 2010 ein Gespräch mit Frau Kühne-Hörmann (damals Hessische Ministerin für Wissenschaft und Kunst). Auch der Hessische Ministerpräsident Volker Bouffier hat bei seinem Besuch vor Ort (06.08.2013) die Notwendigkeit und Dringlichkeit der Maßnahme herausgestellt und betont, dass die Entwicklung des Hafens von großer Bedeutung ist. In Gesprächen mit Herrn Bürgermeister Otto hat auch das Landesamt für Denkmalpflege (Prof. Dr. Weiß) die große Bedeutung einer Nutzung des Hafens für den Denkmalschutz in Bad Karlshafen deutlich gemacht, um die

Funktion des Beckens und damit seinen historischen Kontext wieder herzustellen.

<b>Priorität:</b>	sehr hoch
<b>zeitliche Abfolge:</b>	zweiter – langfristiger Umsetzungsschritt

### 8.2.3 Maßnahme 4a: Stege im Hafenbecken: Zugang zum Wasser und Vorbereitung einer Nutzung des Hafenbeckens

Der Wasserspiegel im Hafenbecken liegt ca. 1 bis 1,5 m tiefer als die umgebenden Platzflächen. Zudem ist das Hafenbecken nahezu vollständig von einer Brüstungsmauer eingefasst. Ein Anlanden von Booten/Schiffen ist im heutigen Zustand nicht möglich. Ebenso ist die Sicht auf die Wasserfläche aufgrund der Mauer um das Hafenbecken stark eingeschränkt, das Erleben des Wassers als Mittelpunkt der Altstadt ist für die Besucher nur in sehr geringem Umfang möglich. Ein wesentliches (touristisches) Qualitätsmerkmal von Bad Karlshafen bleibt somit bislang ungenutzt.

Es sind bereits Treppenabgänge in der historischen Hafenmauer vorhanden, diese enden bisher aber funktionslos im Wasser des Hafenbeckens und sind für die Besucher abgesperrt. Ein Zugang zum Wasser ist also auch hier nicht möglich.

Angegliedert an diese Treppenabgänge sollen Stege in das Hafenbecken eingebaut werden. Diese sollen sowohl zum Anlegen von Schiffen und Booten dienen, als auch einen direkteren Kontakt und eine bessere Wahrnehmbarkeit des Wassers ermöglichen. Von dort aus kann man die Füße im Wasser baumeln lassen, Enten füttern, Papier- oder Modellboote ins Wasser lassen oder die Stege als alternative Wegerouten direkt am Wasser nutzen. Eine wichtige Rolle spielt deshalb neben funktionalen Aspekten eine Gestaltung, die einen hohen Anreiz als Wege- und Aufenthaltsfläche für Passanten und Stadtbesucher bietet.

Diese Maßnahme kann bei Bedarf bereits vor einer Hafenöffnung umgesetzt werden und zu einer zusätzlichen Aufwertung des Freiraumes Hafenplatz beitragen. Für das Hafenbecken können sich durch die Stege noch vor einer Schleusenöffnung erste Nutzungsoptionen ergeben u.a. als Anleger für Tretboote (siehe 8.2.4 Maßnahme 5: Belebung des Hafenbeckens).

Die Vorstudie (siehe 8.2.1 Maßnahme 3: Vorstudie Schleusenöffnung/Hafenbelebung) soll wichtige Hinweise für die Konzeption und Dimensionierung der Stege bereitstellen.

<b>Priorität:</b>	sehr hoch
<b>zeitliche Abfolge:</b>	erster Umsetzungsschritt (soll als erste Maßnahme zu einer Hafenbeckenbelebung führen)

## 8.2.4 Maßnahme 5: Belebung des Hafenbeckens

Je nach Zeithorizont der Realisierung der Hafenöffnung können weitere Maßnahmen als Vorbereitung oder Ergänzung zu einer Belebung des Hafenbeckens und des Stadtzentrums beitragen.

Möglichkeiten hierfür sind:

- Eine historische Schiffsnachbildung (1:1) kann dauerhaft im Hafenbecken installiert werden und als begehbare Ausstellungsboot oder evtl. einer Bespielung dienen.  
Selbst in Zeiten ohne im Hafen liegende Boote entsteht durch diese dauerhafte Installation ein besonderes Hafenflair. Die Schiffsnachbildung schafft Anreize für Besucher, die kein eigenes Boot besitzen bzw. auch für Kinder. Außerdem kann durch die Nachbildung die historische Bedeutung des Hafens vermittelt und die Ausstellung in einem Hafen- und Stadtmuseum auf anschauliche Weise ergänzt werden (siehe 8.4.6 Maßnahme 18: Umgestaltung Rathaus - Erdgeschoss als Museum für Hafen- & Stadtgeschichte).
- Als Option können solche historischen Schiffsnachbildungen als Projekt vor Ort unter Anwendung von historischen Handwerkstechniken gebaut werden. Ein mit historischen Bootsbautechniken vertrauter Handwerker muss hierzu für die Umsetzung gefunden werden. Er soll gleichzeitig interessiertes (Fach-)Publikum in diese Handwerkstechniken einweisen (z.B. fahrende Zimmermannslehrlinge). Aus Frankreich sind Vorbilder aus der Restaurierung von Burgen bekannt, die aufgrund der Vermittlung vergangener Handwerksfertigkeiten eine hohe Aufmerksamkeit erfahren haben.  
Für die Nachbildung kommt eine Reihe an speziellen Lastkähnen und Lastseglern in Frage, die in früheren Jahrhunderten die Weserschifffahrt, aber auch die Diemelschifffahrt geprägt haben (siehe auch Abbildung 5 S.12 und Abbildung 6, S. 12).

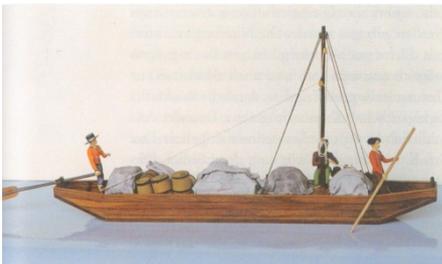


Abbildung 22 Modell eines Diemelschiffes<sup>28</sup>



Abbildung 23 Fuldaschiffer bei Melsungen<sup>29</sup>

<sup>28</sup> Fenner, Gerd u.a.: Landgraf Karl und die Gründung von Karlshafen 1699–1999. Kassel: Verlag?, 1999. S. 117

<sup>29</sup> von Stockhausen, Joachim: Hann. Münden und die Schifffahrt auf Werra, Fulda und Weser. Göttingen. 2003. S. 67

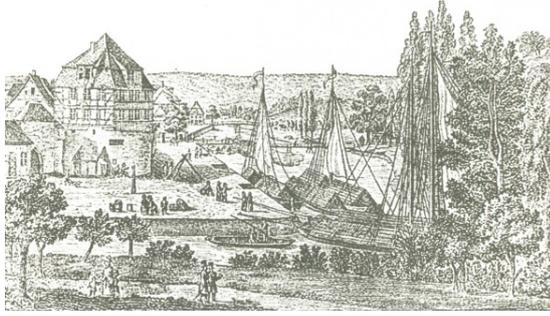


Abbildung 24: Hafen von Münden, Lithografie 1830<sup>30</sup>    Abbildung 25: Wanfrieder Schlagt um 1800 nach e. Aquarell v. Ernst Metz<sup>31</sup>

- Daneben ist denkbar, Tret- oder Ruderboote für eine touristische Nutzung bereitzustellen, die mittels einer handwerklichen Herstellung ein historisch-angelehntes Erscheinungsbild aufweisen.
- Im Hafenbecken kann ein Tretboot- oder Ruderbootverleih ermöglicht werden, der von einem der Hafenanrainer betrieben werden kann. Hierdurch wird das Hafenbecken für jedermann nutzbar, es entsteht eine ergänzende Attraktion insbesondere für Familien und Tagestouristen. Die Fördermaßnahme soll in erster Linie die unrentierlichen Kosten abdecken, die bei einer Anschaffung von Booten einzuplanen sind, die in ihrem Erscheinungsbild auf den denkmalgeschützten Kontext Rücksicht nehmen.
- Im Hafenbecken können Modellbootaktivitäten in Form eines Modellbootverleihs (insbesondere von historischen Modellbooten) angeregt werden, sobald die Zugänglichkeit des Wassers durch die Stege hergestellt ist. Zu diesem Zweck kann z. B. auf den turnusmäßig stattfindenden Modellbaumessen (Messe Kassel) ein Wettbewerb zur Einreichung und Prämierung von fernsteuerbaren Modellschiffen initiiert werden. Einige Preisträger-Modelle könnten angekauft werden und in Karlshafen als Mietmodelle stundenweise zur Benutzung im Hafenbecken ausleihbar sein. (Die Jury/Preisverleihung soll vor Ort mit einer Probevorführung stattfinden, das sichert einen Eventcharakter). Als Standorte für die Ausleihe sind beispielsweise die Touristeninformation oder zukünftig auch ein Museum der Hafen- und Stadtgeschichte denkbar.
- Die historische Verschiffung von Söldnern nach Amerika oder der Zuzug der ersten Hugenotten nach Karlshafen kann in Form einer künstlerischen Intervention im oder am Hafenbecken thematisiert werden. Damit wird ein Blickpunkt geschaffen, der auf die Geschichte der Stadt aufmerksam macht und auch in den Wintermonaten noch Wirkung entfalten kann.

30 von Stockhausen, Joachim: Hann. Münden und die Schifffahrt auf Werra, Fulda und Weser. Göttingen. 2003, S. 105

31 von Stockhausen, Joachim: Hann. Münden und die Schifffahrt auf Werra, Fulda und Weser. Göttingen. 2003, S. 71

Welche dieser Vorschläge aufgegriffen werden, muss im Rahmen der weiteren Klärungen zur Hafeneröffnung erörtert werden und steht in Abhängigkeit zu einer kurz- oder langfristigen Umsetzung der Hafeneröffnung für Sportboote und Kanuten. Gerade wenn sich deren Umsetzung verzögert, kann mit diesen weiteren Maßnahmen eine zeitnahe Belebung des Stadtzentrums erreicht werden.

<b>Priorität:</b>	sehr hoch
<b>zeitliche Abfolge:</b>	erster Umsetzungsschritt

### 8.3 Handlungsfeld Aufwertung der Freiräume

Die Freiräume sind ein zentrales Element der Aufenthaltsqualität in der Stadt und bestimmen daher die touristische Attraktivität wesentlich mit. Das Flair einer historischen Altstadt kann nicht allein über die historischen Fassaden erzeugt werden, sondern bedarf der Kombination mit einem entsprechend gestalteten Freiraum. Mit Unterstützung des Freiraums und der dort vorhandenen Anreize lädt die Altstadt zu Aktivität und Ruhe, zum Verweilen, Spazieren, Erkunden und Bummeln ein. Für eine vom Tourismus abhängige Stadt ist solch ein „Wohlfühlfaktor“ ein wichtiger Aspekt ihrer Anziehungskraft. Aus diesem Grund stellt die Aufwertung der Freiräume ein weiteres zentrales Handlungsfeld für den städtebaulichen Denkmalschutz in Bad Karlshafen dar.

Die Freiräume waren in der letzten Sanierungsmaßnahme in den 80-90er Jahren nur sekundär einbezogen. Dementsprechend bestehen hier gestalterische Defizite und ein großer Instandsetzungs- und Modernisierungsbedarf. Zudem wird die Altstadt durch den Durchgangsverkehr auf der B80 beeinträchtigt und darüber hinaus durch diese Straße zerschnitten. Die übrigen Altstadtstraßen sind stark vom ruhenden Verkehr geprägt.

Die Umgestaltungen der Freiflächen im Nachgang zur Hafenmauersanierung werden deshalb gezielt genutzt, um die Aufenthaltsqualität der zentralen Freiräume in der Altstadt zu erhöhen. Am Hafenplatz wird eine attraktive Promenade mit neuen Sitzgelegenheiten geschaffen und barrierefrei ausgestaltet. Durch ein ergänzendes Lichtkonzept soll eine besondere Inszenierung mittels der Beleuchtung erfolgen, so dass die Freiräume auch bis in die Abendstunden attraktive Anziehungspunkte werden. Auch die an den Hafenplatz anschließenden Bereiche, wie die den Landgraf-Karl-Kanal begleitenden Straßen, sollen als Zentrum der Altstadt mehr Aufenthaltsqualität erhalten.

Durch eine Umgestaltung der Gehwegflächen mit Natursteinmaterialien und unter Berücksichtigung eines historischen Erscheinungsbildes soll das denkmalgeschützte Gesamtensemble der barocken Altstadt hervorgehoben werden. Mit Hilfe einer solchen Oberflächengestaltung können auch die Wegeverbindungen zwischen Hafenplatz und Weser gestärkt werden.

Die verkehrsgeprägten Straßenzüge innerhalb der Altstadt sollen mittels neuer Verkehrskonzepte eine Umgestaltung erfahren, die zu einer gleichwertigeren Nutzbarkeit für den fußläufigen und den motorisierten Verkehr führt.

Das Altstadtensemble soll durch das verbindende Element Freiraum in seiner Gesamtheit hervorgehoben und wahrnehmbar werden. Durch die Aufwertung des öffentlichen Raums soll die Identifikationsmöglichkeit der Bürger mit ihrer Stadt gesteigert werden und Anreize für private Investitionen in den Baubestand und in neue Funktionsbelegungen der Gebäude geschaffen werden.

### 8.3.1 *Maßnahme 6: Sanierung der Hafent- und Kanalmauern*<sup>\*32</sup>

Um die Standsicherheit zu erhalten bzw. wiederherzustellen werden die Hafentmauern seit 2013 einer abschnittswisen Sanierung durch das Land Hessen als Eigentümer des Hafentbeckens, vertreten durch die Verwaltung der Staatlichen Schlösser und Gärten Hessen (VSG), das Hessische Immobilienmanagement (HI) sowie das Hessische Baumanagement (HBM) unterzogen. Diese Arbeiten laufen außerhalb des Programms zum städtebaulichen Denkmalschutz.

Da für diese Arbeiten auch die angrenzenden Freiflächen aufgenommen werden müssen, war dies unter anderem Anlass für die Überlegungen zur Neugestaltung des Hafentplatzes.

<b>Priorität:</b>	-
<b>zeitliche Abfolge:</b>	bereits laufend

### 8.3.2 **Maßnahme 7a: Umgestaltung Hafentplatz und angrenzender Bereiche**

Der Hafentplatz ist sowohl von seiner historischen Bedeutung als auch in der räumlichen Ausprägung das Herz der barocken Altstadt und kann dadurch eine identitätsstiftende Wirkung entfalten, sowohl im Hinblick auf die Stadtbewohner, als auch auf Touristen und Stadtbesucher.

Das derzeitige Bild des Hafentplatzes wird allerdings stark durch den ruhenden Verkehr geprägt und in vielen Bereichen ist Instandsetzungsbedarf erkennbar. Beispielsweise sind im Pflasterbelag tiefe Fahrspuren, die Gehwegkanten am Rathaus sind heruntergefahren und die Baumalleen auf beiden Seiten des Hafentbeckens sind nicht mehr vollständig. Auf der Südseite wirken die Podestmauern brüchig und die darauf befindlichen Heckenpflanzungen sind ausgedünnt. Der Hafentplatz wirkt insgesamt wenig einladend und kann seiner Funktion als Kern der barocken Altstadt nicht gerecht werden. Aus den anliegenden Gebäuden ziehen sich die Nutzungen eher zurück, anstatt von dieser Lage zu profitieren. Die besondere Qualität einer Wasserfläche inmitten der Stadt kommt zudem kaum zur Wirkung, weil sie optisch hinter einer Mauerbrüstung verschwindet und nur von wenigen Standorten aus erfahrbar ist.

Der Hafentplatz soll im Anschluss an die Mauersanierung eine Aufwertung und Umgestaltung erfahren, die sich gut in das historische Gebäudeensemble einfügt und gleichzeitig eine erhöhte Aufenthaltsqualität erreicht. Er soll zu-

32 \*laufende Maßnahme des Landes Hessen; keine Förderung über Förderprogramm „Städtebaulicher Denkmalschutz“

künftig weniger als Durchgangsraum und Stellplatz dienen, sondern vielmehr zu einem Aufenthaltsort und einem belebten Zentrum der Altstadt werden.

Bereits im Vorfeld der Fördermaßnahme wurde ein grundlegendes Gestaltungskonzept für den Hafenplatz entwickelt und mit der Denkmalpflege und der Kommunalpolitik abgestimmt:



Abbildung 26: Entwurfskonzept Hafenplatz (derzeitiger Abstimmungsstand)

Die Freiflächen um das Hafenbecken sollen in Anlehnung an die Gründungszeit der Stadt mit einer an den Barock angepassten Formensprache gestaltet werden. Entlang des Hafenbeckens wird eine Promenade mit einer Baumallee geschaffen und jeweils über die gesamte Platzlänge vervollständigt. Wichtige Aspekte bei der Gestaltung der Promenade sind die barrierefreie Nutzbarkeit durch eine stufenlose Flächenausbildung. Begleitet von Sitzbänken, dem Wechselspiel von Licht und Schatten unter den Bäumen und mit randseitigen Bouleflächen entstehen attraktive Flächen zum Flanieren und Verweilen, gerade in Hinblick auf ein touristisches Publikum sowie den Besuchern der Kur- einrichtungen. So besteht die Aussicht, dass Café- und Gastronomieanbieter ihre Außenbereiche von der randseitigen Bebauung bis in diese Promenadenflächen ausdehnen.

Die Flächen zwischen den Promenaden und den Gebäuden sollen zu Mischverkehrsflächen mit dem Hauptaugenmerk auf dem fußläufigen Verkehr um-

gestaltet werden und nur noch in Ausnahmefällen (Anlieferung, Behindertenstellplätze) als Parkraum dienen. Kaum eine historische Altstadt ist heute noch mit einem einseitigen Vorrang für den motorisierten Verkehr ausgestaltet. Die Reduktion des ruhenden Verkehrs ist auch im Hinblick auf das historische Ensemble und den Hafenplatz als touristisches Fotomotiv von Bedeutung.

Nachdem die provisorische Herrichtung der südlichen Hafenplatzseite im Zuge der Mauersanierung erfolgt ist, soll die Umsetzung einer endgültigen Platzgestaltung nach der Vorstudie zur Hafenöffnung weiterverfolgt werden. Es werden gegebenenfalls Anpassungen und Weiterentwicklungen am Entwurf erforderlich, je nachdem welche Anforderungen in der Vorstudie zur Hafenöffnung für die Platzfläche benannt werden und je nach Verlauf weiterer Abstimmungen in der Stadt zum Thema eines offenen Blickes auf das historische Gebäudeensemble/einer offenen Platzgestaltung.

Zunächst wurde eine Realisierung in sehr kleinen Bauabschnitten (z.B. wurde die Rathausplatzseite nochmals in mehreren Bauabschnitte untergliedert) angestrebt, da eine Finanzierung größerer Abschnitte allein im Rahmen des städtischen Haushalts nicht möglich ist. Die Lenkungsgruppe befürchtet, dass die zentrale Platzfläche hierdurch zu einer „Dauerbaustelle“ und die Anziehungskraft des Stadtzentrums für Touristen und Einwohner über Jahre hinweg stark beeinträchtigt wird. Eine Vielzahl kleiner Bauabschnitte wird zudem mit erhöhten Kosten und mit Einschränkungen bei der qualitativen Umsetzung einhergehen.

Mit der in Aussicht stehenden Förderung wird von der Lenkungsgruppe stark befürwortet, die Umsetzung in größere Baueinheiten zusammenzufassen. Hierzu sollen nach Vorstellung der Lenkungsgruppe ggf. Haushaltsmittel einiger Jahre zusammengefasst werden, so dass zumindest die Umsetzung jeweils einer Hafenplatzseite in einem Zug ermöglicht wird.

Arbeitsschritte/Verfahren:

- Die Planungen für die Neugestaltungen sind bereits im Gange. An zwei Terminen im Frühjahr 2013 wurde das grundlegende Entwurfskonzept der Landesdenkmalpflege vorgestellt und besprochen. Der Entwurf mit einer ebenerdigen Gestaltung der Promenaden wurde am 27.02.2014 im Magistrat beschlossen.
- Weitere Abstimmungen und vertiefte Ausarbeitung zum Entwurf
- Die Umsetzung der zentralen Freiräume am Hafenplatz und am Landgraf-Karl-Kanal soll in Teilabschnitten erfolgen:
  - Die Umgestaltung der südlichen Hafenplatzseite (Rathausseite) erfolgt als 1. Bauabschnitt bereits erste Vorbereitungen.
  - Die Nordseite des Hafenplatzes soll in einem später folgenden Bauabschnitt zur Umsetzung kommen.
  - Ein weiterer Bauabschnitt stellt die Umgestaltung der Kanalstraßen (Conradi- und Invalidenstraße) zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität dar.
  - Die Westseite des Hafenplatzes, im Bereich der Weserstraße, ist als eigene Maßnahme beschrieben (siehe 8.3.8 Maßnahme 10: Umge-

staltung der Weserstraße\*) und Bedarf bei der Umsetzung ggf. einer zeitlichen Abstimmung auf die Maßnahme 4 Schleusenöffnung und Hafenbetrieb.

- Im Rahmen der Hafenplatzgestaltung soll ein besonderes Lichtkonzept für den Altstadtkern von Bad Karlshafen umgesetzt werden (siehe 8.3.6 Maßnahme 8: Beleuchtungskonzept für die Altstadt, insbesondere Hafenplatz/Rathaus/Weserpromenade). Sofern das Beleuchtungskonzept zügig in Gang kommt und ggf. als vorgezogene vorbereitende Maßnahme zeitnah erarbeitet wird, kann es bei den Baumaßnahmen Berücksichtigung finden. Ansonsten müssen mittels Leerrohren/Blindleitung provisorische Vorbereitungen getroffen werden. Ein solches Vorgehen kann jedoch einen höheren Aufwand und höhere Kosten als eine Umsetzung im Zuge der Platzgestaltung verursachen.

<b>Priorität:</b>	sehr hoch
<b>zeitliche Abfolge:</b>	bereits laufend, erster Umsetzungsschritt

### 8.3.3 Maßnahme 7b: Umgestaltung Hafenplatz und angrenzender Bereiche – Benennung der Promenade als Quai des Cévennes / Cevennenkai

Die Benennung einer Promenade des Hafenplatzes als "Quai des Cévennes - Cevennenkai" ist ein Vorschlag, der im Rahmen der Erarbeitung des integrierten Handlungskonzeptes an die Lenkungsgruppe herangetragen wurde. Durch die Benennung soll auf die französischen Wurzeln der ersten Einwohner der Hugenottenstadt aufmerksam gemacht und mit dem klangvollen Namen ein französisches Ambiente erzeugt werden.

Dieser Idee folgend benötigt auch die zweite Hafenplatzpromenade noch einen passenden Namen. Als Vorschläge werden angeregt:

- Quai des Huegenots
- Quai d' Amérique

Hierzu soll eine Abstimmung in den städtischen Gremien stattfinden. Mit der Benennung soll die erfolgte Umgestaltung des Hafenplatzes ihren Abschluss finden. Die Einweihung kann dementsprechend als eine Cérémonie mit Enthüllung der Schilder, begleitet durch eine Feier mit begleitendem französischem Markt ausgestaltet werden.

<b>Priorität:</b>	sehr hoch
<b>zeitliche Abfolge:</b>	erster Umsetzungsschritt (Teil der Platzgestaltung Hafenplatz)

### 8.3.4 Maßnahme 7c: Umgestaltung Hafenplatz und angrenzender Bereiche – Kanalstraßen

Die beiden den Landgraf-Karl-Kanal begleitenden Straßenzüge (Invaliden- und Conradistraße) gehören mit zum historischen Stadtkern und bilden entlang des Landgrafen-Karl-Kanal die Fortsetzung des zentralen Hafenplatzes mit dem Hafenbecken. Sie stellen wichtige Wegeverbindungen zu touristischen Anziehungspunkten, wie dem Invalidenhaus in der Carlstraße und dem Hotel „Zum Schwan“ dar.

Bisher sind die Straßen rein funktional mit Asphaltbelag und schmalen Gehwegen mit Betonplatten angelegt, eine Aufenthaltsqualität ist kaum gegeben, die Benutzbarkeit z.B. für Außengastronomie ist nur eingeschränkt möglich.

Die Freiräume sollen als Kern des Altstadtensembles erkennbar werden und im Hinblick auf eine erhöhte Aufenthaltsqualität neu gestaltet werden. Durch ein größeres Augenmerk auf die Anforderungen von Fußgängern und eine mehrfunktionale Benutzbarkeit der Freiräume soll auch das Wohnen in den angrenzenden Häusern wieder an Attraktivität gewinnen.

Arbeitsschritte/Verfahren:

- Umgestaltung der Gehwege vorzugsweise mit einer niveaugleichen Ausführung und mit Natursteinbelägen als Wegeoberflächen, in Abstimmung auf die Prinzipien eines Gehwege-Gestaltungskonzeptes (siehe 8.3.7 Maßnahme 9: Umgestaltung der Gehwege innerhalb der historischen Altstadt).
- Hierbei: Minimierung der Fahrspurbreite und ggf. Verlagerung der Fahrspur in Richtung der Häuserfronten.  
Insbesondere in der Invalidenstraße soll auf diese Weise Platz für einen Gehweg entlang des Kanals geschaffen werden und so die touristischen Wege entlang des Wassers gestärkt werden.
- In diesen Straßenabschnitten werden Sanierungen an den Leitungstrassen und Kanälen erforderlich, die in zeitlicher Abstimmung mit der Mauersanierung erfolgen sollen (außerhalb des Förderprogramms).

<b>Priorität:</b>	sehr hoch
<b>zeitliche Abfolge:</b>	mittelfristiger Umsetzungsschritt

### 8.3.5 Maßnahme 7d: Umgestaltung Hafenplatz und angrenzender Bereiche – Parkraumkonzept

Insbesondere im Hinblick auf die Hafenplatznordseite und ggf. auf die Invaliden- und Conradistraße kann die Erarbeitung eines Parkraumkonzeptes sinnvoll sein oder notwendig werden, da in diesen Bereichen eine Verminderung

der Stellplätze geplant ist. Generell kann davon ausgegangen werden, dass der Umfang der verfügbaren Stellplätze für die Erfordernisse der Anrainer ausreichend ist, jedoch temporär durch Parken von auswärtigen Stadtbesuchern überlagert wird, wobei es u.U. zu Engpässen kommen kann. Um hierüber Klarheit zu erhalten und um Lösungen vorbereiten zu können, kann ein begleitendes Parkraumkonzept hilfreich werden:

- Ermittlung des ganzjährig benötigten Stellplatzbedarfs im Hinblick auf die Anwohner.
- Abschätzung der saisonal benötigten Stellplatzmenge, insbesondere im Hinblick auf auswärtige Stadtbesucher.
- Vorschläge für eine optimierte Parkraumbewirtschaftung z.B. durch reduzierte Parkdauer in den Straßenbereichen und eine bessere Auslastung von Stellplätzen in der Carl- und Friedrichstraße.
- Bei Bedarf können Möglichkeiten zur Verlagerung von Besucherstellplätzen auf einen angrenzenden Bereich außerhalb des historischen Kernbereichs überprüft werden.

<b>Priorität:</b>	sehr hoch
<b>zeitliche Abfolge:</b>	erster Umsetzungsschritt (Vorbereitung der Platzgestaltung Hafenplatz)

### 8.3.6 Maßnahme 8: Beleuchtungskonzept für die Altstadt, insbesondere Hafenplatz/Rathaus/Weserpromenade

Ein Lichtkonzept sorgt durch eine stimmungsvolle Untermalung des historischen Ensembles für eine über die Flächengestaltung hinausgehende Inszenierung der Altstadt. Insbesondere auf dem Hafenplatz bewirkt es eine Verlängerung der touristischen Belebung in die Abendstunden hinein. Wie das Stadtmarketingkonzept darlegt, kommt einer Gesamtkonzeption zur Lichtgestaltung für eine überzeugende Inszenierung der Altstadt eine große Bedeutung zu. Sie kann sogar zur Harmonisierung von Einzelmaßnahmen beitragen.

Arbeitsschritte/Verfahren:

- Als grundlegender Punkt in dieser Maßnahme soll ein übergeordnetes Lichtkonzept (Masterplan) für die Inszenierung der historischen Altstadt mit den Schwerpunkten Rathaus, Hafenplatz und Weserpromenade erarbeitet werden.
- Die Umsetzung ist im Zuge der Umgestaltung der entsprechenden Teilräume und der zugehörigen Maßnahmen anvisiert:
- Als erstes steht somit die Umsetzung im Bereich des Hafenplatzes an (siehe 8.3.2 Maßnahme 7a: Umgestaltung Hafenplatz und angrenzende Bereiche). Erste Gestaltungsansätze für das Lichtkonzept sind in der

Heraushebung ausgesuchter Merkmale der Platzgestaltung zu sehen, beispielsweise:

- die Hafenmauer von der Landseite,
- die Hafenmauer von der Wasserseite,
- die Baumkronen der Alleebäume
- die Gebäudefronten an den Platzrändern

Die Lichtkonzeption muss hier eine ausgewogene Auswahl treffen, damit sich die Elemente nicht in ihrer Wirkung aufheben.

- Als eines der wichtigsten Baudenkmäler der Stadt soll das Rathaus eine besondere Inszenierung mittels Anstrahlung erfahren. Die Umsetzung findet im Zuge der Rathaussanierung statt (siehe 8.4.5 Maßnahme 17: Rathaus - Modernisierung und erweiterte Nutzungskonzeption).
- Anschließend soll die Beleuchtung der Kurpromenade umgesetzt werden (siehe hierzu auch 8.3.10 Maßnahme 12: Kurpromenade aufwerten und erneuern).
- Langfristig soll auch eine Umsetzung des Lichtkonzeptes/Modernisierung der Beleuchtung in der gesamten Altstadt vorgenommen werden (u.a. im Zuge der Maßnahme 10, Kap.8.3.8, und Maßnahme 11 Kap. 0; bei nicht betroffenen Straßenräumen außerhalb des Förderzeitraums.)

<b>Priorität:</b>	sehr hoch
<b>zeitliche Abfolge:</b>	
Konzept	erster Umsetzungsschritt
Umsetzung	im Zuge der entsprechenden Maßnahmen

### 8.3.7 Maßnahme 9: Umgestaltung der Gehwege innerhalb der historischen Altstadt

Die Gehwege im Altstadtbereich sind derzeit sehr unterschiedlich ausgebildet und vielfach mit „modernen“ Materialien, wie Waschbetonplatten oder Betonverbundpflaster belegt. Hierdurch schwindet die Ablesbarkeit der historischen Altstadt, zumal die Gebäude in dem schlichten Stil des bürgerlichen Barock gestaltet sind und auf den ersten Blick auch mit einer neuzeitlicheren Reihenhäuserarchitektur verwechselt werden können.

Eine übergeordnete und verbindende Freiflächengestaltung soll zu einer besseren Ablesbarkeit der barocken Altstadt beitragen und die Einheit des historischen Ensembles herausheben. Innerhalb der Altstadt wird eine aufeinander abgestimmte Gehweggestaltung empfohlen, die sich an historischen Vorbildern orientiert. So sollen beispielsweise Gehwegoberflächen mit Natursteinmaterialien ein denkmalgerechtes Erscheinungsbild aufgreifen.

Arbeitsschritte/Verfahren:

- Als erster Schritt soll ein Gestaltungsleitfaden entwickelt werden, in dem definiert ist, mit welchen Materialien die Gehwege der Altstadt belegt und wie sie ausgeformt werden sollen (z.B. Überfahrten, Eckbereiche, Kantenausbildung, etc.). Dieses Gesamtkonzept soll bei den zukünftig anstehenden Instandsetzungsmaßnahmen von Oberflächen oder bei der Wiederherstellung nach Leitungsarbeiten zu Grunde gelegt werden, so dass sich die Gehwege im Laufe der Jahrzehnte vereinheitlichen und sich ein der Altstadt angemessenes Erscheinungsbild ergibt.
- Als weitergehender Schritt kann eine Umsetzung größerer Teilbereiche erfolgen, um die Erlebbarkeit der Altstadt schneller zu erreichen und als touristische Qualität zu aktivieren.

<b>Priorität:</b>	hoch/mittel
<b>zeitliche Abfolge:</b>	
Konzeption und erste Teilbereiche	erster Umsetzungsschritt
vollständige bauliche Umsetzung	mittelfristiger Umsetzungsschritt

### 8.3.8 *Maßnahme 10: Umgestaltung der Weserstraße*<sup>\*33</sup>

Die Weserstraße stellt mit ihren anliegenden Gastronomie- und Geschäftsräumen das Rückgrat der Karlshafener Innenstadt dar, das einerseits von der Umtriebigkeit als zentraler Verkehrsachse profitiert, aber andererseits aufgrund der derzeitigen Straßenraumgestaltung als rein funktionale Verkehrsfläche eine erhebliche Beeinträchtigung als Aufenthaltsraum erfährt. Ein Überqueren der Bundesstraße ist für Fußgänger zwar aufgrund des mäßigen bis mittleren Verkehrsaufkommens möglich, aber gerade in Hinblick auf meist ältere Touristen und Kurgäste stärker eingeschränkt, als dies einem zentralen Innenstadtbereich guttut. Es gibt nur eine Fußgängerampel im Altstadtbereich, eine gesicherte Querungsmöglichkeit im Bereich Hafenplatz zum Anleger an der Weser oder zum Toilettenhäuschen existiert nicht. Die ausschließliche Ausrichtung der Weserstraße darauf, den Verkehr möglichst schnell und unter hoher Lärmbelastung auf einer überbreiten Straßentrasse durch die Stadt zu führen ist in Anbetracht des einmaligen historischen Ensembles der Altstadt mittlerweile als unzeitgemäß und verfehlt anzusehen.

33 \*zu Förderung innerhalb des Förderprogramms „Städtebaulicher Denkmalschutz“ ist nur die Vorstudie angesetzt; für die bauliche Umsetzung wird eine Finanzierung durch GVFG-Mittel angestrebt

In Hinblick auf die städtische Funktion und die Innenstadt als touristischem Zentrum soll die Weserstraße zu einem innerstädtischen Freiraum entwickelt werden, in dem fußläufiger Verkehr für Einkaufen, Flanieren, Straßencafé-Besuche, Kommunikation und Verweilen in einem ausgewogenem, gleichberechtigten Verhältnis zum fahrenden Verkehr stehen. Ein wichtiger Punkt hierbei ist die Entschleunigung des Verkehrs: Er kann im Bereich des Stadtzentrums ohne große Einschränkungen in einer gemäßigten Geschwindigkeit abgewickelt werden. Die Verzögerung hierdurch liegt unter 20 Sekunden und ist somit kürzer als eine durchschnittliche Ampelphase.

Ein Verkehrskonzept, welches geeignet ist derartige Anforderungen zu koordinieren, besteht in den neuen, aber mittlerweile umfangreich erprobten Shared-Space-Mischverkehrsflächen für Hauptstraßen. In der Schweiz werden diese Flächen auch „Begegnungsflächen“ genannt und haben dort bereits ein eigenes Verkehrszeichen erhalten. Hierbei wird der Hauptverkehr auf niveaugleichen, zurückhaltend markierten, schmalen Fahrspuren durch die entsprechenden Stadträume geführt. Es gibt keine eindeutige Vorrangigkeit einer Verkehrsart, stattdessen soll sich über den Blickkontakt in der jeweiligen Situation eine Abstimmung zwischen fahrendem und fußläufigem Verkehr ergeben. Diese Konzepte sind insbesondere für höher frequentierte Innenstadtbereiche als Lösung zielführend und daher zu empfehlen.

Vorschläge zur Umgestaltung der Weserstraße:

- Gestaltung im Bereich des Hafenplatzes im Sinne eines Shared-Space-Konzeptes. Dieser Bereich markiert das Zentrum der Stadt und soll besonders hervorgehoben werden. Auf diesem Weg lässt sich der Hafenplatz wieder in seiner gesamten Ausdehnung bis über die Weserstraße hinweg einheitlich und denkmalgerecht gestalten. Er kann so zu einem verbindenden Element zwischen Hafen und Weser werden. In diesem Straßenabschnitt soll randseitig kein Parken mehr möglich sein.
- Für die Streckenabschnitte der Weserstraße nördlich und südlich des Hafenplatzes innerhalb der Altstadt sollen aus der Vorstudie geeignete Umgestaltungsoptionen hervorgehen.  
Kurze Teilstrecken beim Eintritt in den Altstadtbereich direkt bei der Diemelbrücke sowie auf Höhe der Sparkasse können ebenso als Shared-Space-Flächen ausgestaltet werden, um so einen Eingang in die Altstadt visuell erlebbar auszugestalten.
- In den übrigen Teilbereichen bieten strukturierte Parkbuchten mit einer adäquaten Materialauswahl eine Lösung, die den Innenstadt- und Denkmalansprüchen gerecht wird.
- Für die Gehwegbereiche soll eine einheitliche Gestaltung, abgestimmt auf das Gehwege-Gestaltungskonzept (siehe 8.3.7 Maßnahme 9: Umgestaltung der Gehwege innerhalb der historischen Altstadt), erfolgen.

Arbeitsschritte/Verfahren:

- Als vorbereitender Schritt soll eine Vorstudie erstellt werden, in der die Machbarkeit einer Umgestaltung der Weserstraße im Streckenabschnitt der Altstadt ausgelotet und aufgezeigt wird. Für den Bereich am Hafenplatz soll hierbei ein Shared-Space Konzept verfolgt werden. Anhand dessen können Diskussionen mit der Straßenverkehrsbehörde (Hessen-Mobil) geführt werden und eventuell vorhandene Bedenken gegenüber dieser neuartigen Konzeption der Verkehrsfläche ausgeräumt werden. In diesem Schritt sollen auch einige Tagesexkursionen zu bereits umgesetzten Shared-Space-Projekten/vorbildlich gestalteten Straßenbereichen in historischen Altstädten als Diskussionsgrundlage durchgeführt werden. Aufgrund des erforderlichen Vorlaufs vor den Baumaßnahmen wird dieser Maßnahmenschritt frühzeitig eingeplant.
- Ein erster Realisierungsschritt soll im Streckenbereich des Hafenplatzes als Shared-Space-Fläche erfolgen. Dieser Platzbereich wird im Zuge der geplanten Schleusenöffnung von Baumaßnahmen betroffen sein, die sich mit der Neugestaltung der Verkehrsflächen verzahnen lassen.
- Weitere Umsetzungsschritte können die Abschnitte der Weserstraße im Altstadtbereich nördlich und südlich des Hafenplatzes einbeziehen.

<b>Priorität</b>	hoch/mittel
<b>zeitliche Abfolge</b>	
Vorstudie	erster Umsetzungsschritt
Umsetzung Bereich Hafenplatz	ggf. zweiter Umsetzungsschritt (Bundesstraße, externe Planung/Finanzierung erforderlich)
vollständige Umgestaltung Weserstraße im Altstadtbereich	ggf. langfristige Umsetzung (Bundesstraße, externe Planung/Finanzierung erforderlich)

### 8.3.9 Maßnahme 11: Verbindung Hafenplatz – Weser

Die beiden Straßen Fährgasse und An der Schlagt stellen wichtige fußläufige Verbindungen zwischen der Altstadt und dem Schiffsanleger an der Weser dar. Außerdem befindet sich An der Schlagt der Busparkplatz für Reisebusse; Diesen Standort nehmen somit viele Besucher bei ihrem Aufenthalt als erstes wahr. Dabei wirken die Straßenflächen mit ihrem Asphaltbelag wenig einladend und sind nicht auf regelmäßigen Fußgängerverkehr ausgelegt.

Wie die beiden Kanalstraßen sollen auch diese Verbindungsstraßen vom Hafenplatz zur Weser als Teil eines Altstadtkerns erfahrbar werden. Hierzu werden sie mit Natursteinbelägen gepflastert und als Mischverkehrsflächen angelegt, ggf. ergänzt durch eine verbesserte Straßenbeleuchtung.

Insbesondere für Fußgänger wird hiermit die Verbindung zwischen der Kernstadt (mit dem Hafenplatz) und der Weser (mit der Weserpromenade) stärker

erlebbar. Der Weseranleger als Ausgangspunkt für die Stadtgründung und das Hafenbecken als Mittelpunkt der Stadt rücken für die Wahrnehmbarkeit wieder näher zusammen.

<b>Priorität:</b>	niedrig
<b>zeitliche Abfolge:</b>	langfristige Umsetzung

### 8.3.10 Maßnahme 12: Kurpromenade aufwerten und erneuern

Sowohl Innenstadt als auch Kurbereich stellen wichtige Anziehungspunkte für die Besucher der Stadt mit unterschiedlichen Qualitäten und Schwerpunkten dar. Die Weserpromenade mit der Nachbildung eines Gradierwerkes fungiert sowohl räumlich als auch thematisch als verbindendes Element zwischen der barocken Altstadt mit dem Hafenplatz, den Kureinrichtungen sowie dem Stadtbereich jenseits der Weserbrücke. Sie ist die fußläufige Wegeverbindung, auf der ein Austausch zwischen den Stadtbereichen stattfindet.

Die aktuelle Gestaltung der Kurpromenade ist dabei bisher eher unbefriedigend und ohne nennenswerten „Unterhaltungswert“: Nur wenige attraktive Sitzgelegenheiten laden zum Verweilen ein und die Promenade endet ungestaltet mit Blick auf einen Gitterzaun. Der bauliche Erhaltungszustand der Wegeoberfläche ist mäßig, allerdings auch ohne dringenden Instandsetzungsbedarf.

Eine Umgestaltung kann folgende Punkte beinhalten:

- Erneuerung von Wegebelägen
- Entwicklung attraktiver Teilräume mit einem differenzierten Sitzangebot
- Ausbildung eines ansprechenden Endpunktes der Kurpromenade
- Optimierungen an den begleitenden Grünanlagen
- Installation einer stimmigen Beleuchtung (entsprechend der Vorgaben des Beleuchtungskonzepts)
- Künstlerisch-innovative Inszenierung des Weserufers unter dem Motto „300 Jahre Stadt am Wasser“ gemäß des Stadtmarketingkonzepts zu den Themen Hafen/Handel, Salz und Sole, generelle Aspekte zum Leben am Wasser, Wasser als Handelsweg und Gefahrenquelle (Überschwemmungen), Schifffahrt an der Weser etc..  
Hierbei muss auf eine deutliche Unterscheidbarkeit gegenüber dem Altstadttrundgang und auf die Vermeidung von inhaltlichen Überschneidungen geachtet werden (siehe 8.5.1 Maßnahme 19: Altstadttrundgang).
- Als Alternative zu oder Ergänzung der vorstehenden Inszenierungen sind Kunstinterventionen entlang der Kurpromenade denkbar. Beispielsweise unter dem Thema „Karlshafener-Sandstein-Kunst“ könnten im Laufe der Jahre Sandsteinobjekte (von wechselnden Künstlern) vor Ort als zusätzlicher Anreiz erschaffen werden.

Mit der Umgestaltung soll die Verbindung der wichtigen Stadtbereiche gestärkt und ein weiterer Anziehungspunkt für den Tourismus geschaffen werden. Da der Fokus der Maßnahmen zunächst auf das Stadtzentrum selbst gerichtet und kein akuter Instandsetzungsbedarf vorhanden ist, sind die Maßnahmen in einen längerfristigen Umsetzungsschritt eingeordnet.

<b>Priorität:</b>	niedrig
<b>zeitliche Abfolge:</b>	langfristiger Umsetzungsschritt (Priorität nachrangig zu den Freiraummaßnahmen im Altstadtkern rund um den Hafenplatz)

## 8.4 Handlungsfeld Gebäudeerhalt und Gebäudenutzung

Zusammen mit dem Hafenbecken stellt das nach barocken Idealvorstellungen angelegte Gebäudeensemble das wertvolle historische Zeugnis einer barocken Planstadt dar. Schrumpfende Einwohnerzahlen und eine alternde Bevölkerung sind große Herausforderungen für den Erhalt des Stadtkerns und des denkmalgeschützten Bauensembles. Bereits jetzt ist ein hoher Leerstand zu verzeichnen und an vielen Gebäuden besteht Sanierungs- oder Modernisierungsbedarf. Die hohen Kosten für Modernisierungen und Sanierungen an den jahrhundertealten denkmalgeschützten Gebäuden und eine geringe Investitionsbereitschaft bei alten Hausbesitzern sind aktuelle Problemfelder. Fehlende Attraktivität der nicht auf moderne Wohnbedürfnisse abgestimmten Altbauten und ihrer Grundrisse, sowie die abseitige Lage Bad Karlshafens stellen weitere Gründe für den Leerstand im historischen Stadtkern dar.

Zur Anregung von privaten Bau- und Aufwertungsmaßnahmen wird ein dreistufiger Ansatz verfolgt:

- Studentische Ideenwettbewerbe sollen als erste Ideengeber zur Anregung von Eigeninitiative dienen und vorhandene Potenziale sichtbar machen.
- Die zielgerichtete Förderung modellhafter Projekte soll insbesondere die Umsetzung von vorbildhaften privaten Initiativen und Umnutzungsvorhaben voranbringen.
- Eine breit angelegte Beratung zu konkreten Sanierungs- und Modernisierungsvorhaben mittels Beratungsgutscheinen soll dazu beitragen, dass der Substanzerhalt einer großen Anzahl von Gebäuden erreicht werden kann.

In Bezug auf die öffentlichen Gebäude soll das Rathaus einer vollständigen und besseren Nutzung zugeführt werden. Hierzu wird eine barrierefreie Erschließung angestrebt und das Erdgeschoß mit umfangreicheren Funktionen belegt, z.B. in Form eines Hafen- und Stadtgeschichtemuseums.

Nachfolgend zu den oben beschriebenen Maßnahmen zur Aufwertung des öffentlichen Raums sollen mit Fördermaßnahmen zur Modernisierung und Sanierung von Gebäuden den lokalen öffentlichen und privaten Akteuren die Mittel an die Hand gegeben werden, in einen Erhalt der denkmalgeschützten Bausubstanz zu investieren. Damit tragen sie ergänzend zur Hafenbelebung und neuen Freiraumgestaltung, zu einer Aufwertung des Stadtbildes bei.

### 8.4.1 Maßnahme 13: Ideenwettbewerbe zur Umnutzung von Altbauten

Das Wohnen in der Altstadt wird bisher als wenig attraktive Möglichkeit wahrgenommen, da die Innenstadtlage bislang noch nicht mit einem besonderen Flair und eigenen Qualitäten des Stadtlebens verbunden wird. Soll die Stadt bewohnt und lebendig bleiben und nicht zu einer historischen Kulisse werden, müssen vorhandene Qualitäten herausgebildet und neue generiert werden. Neben der Wohnfunktion wird dem umfangreichen Gebäudeleerstand insbesondere in den Erdgeschossen nur dann beizukommen sein, wenn für die Flächen auch ungewöhnliche, neue und mutige Ideen abseits der bekannten Pfade ausprobiert werden.

Um langfristig die Nutzung des barocken Gebäudeensembles sicherzustellen, sollen kreative und innovative Ideen angeregt werden, die neue Möglichkeiten für die Nutzung der Altbauten aufzeigen.

Hierfür soll ein Wettbewerb im Rahmen von Architektur- oder Innenarchitekturstudiengängen stattfinden, bei dem kreative und innovative Ideen zur Nutzung von Altbauten thematisiert werden. Über die Steuerungsstruktur sollen Themen abgestimmt werden, zu denen Ideenwettbewerbe initiiert werden sollen, z.B.:

- Das Stadtmarketingkonzept sieht beispielsweise noch unausgeschöpfte Potenziale bei den Übernachtungsangeboten. So könnte etwa die Entwicklung von ungewöhnlichen Beherbergungsangeboten außerhalb der üblichen Standards besonders reizvoll sein.
- Wohnwertsteigerung über die wohnungsbezogenen Freiräume in den Hofflächen/Blockinnenbereichen oder über die Aneignung von Straßenräumen.

Aus dem Ideenpool soll eine erste förderbare Maßnahme aufgegriffen und zur Umsetzung gebracht werden. Zudem sollen die gesamten Wettbewerbsbeiträge und Ideen ausgestellt werden. Ergänzend kann es eine Ausstellung von bereits erfolgten gelungenen Sanierungsbeispielen in Karlshafen geben.

Diese ersten Initialmaßnahmen können dann einen Anstoß zur Diskussion und weiteren Ideenfindung in der Stadtöffentlichkeit liefern und auch über die Stadt hinaus Interesse hervorrufen. Hiermit sollen interessante Alternativen zum Wegzug an die Siedlungsränder entwickelt und in der Stadtöffentlichkeit zur Diskussion gestellt werden. Es wird erwartet, dass sich in Folge der hierdurch geschaffenen Anregungen weitere Nutzungs- und Aufwertungsüberlegungen für die Gebäude entwickeln werden, die mit den nachfolgend beschriebenen Maßnahmen weitergeführt werden können.

<b>Priorität:</b>	hoch
<b>zeitliche Abfolge:</b>	zweiter Umsetzungsschritt (Priorität nachfolgend zur Revitalisierung des öffentlichen Raums)

### 8.4.2 Maßnahme 14: Förderung modellhafter Sanierung und vorbildhafter Umnutzungen

Viele Gebäude der barocken Altstadt sind nicht vollständig genutzt bzw. stehen komplett leer. Aus diesem Grund sollen innerhalb dieser Fördermaßnahme konkrete, vorbildhafte Sanierungs- und Umnutzungsvorhaben unterstützt werden. Mit einer finanziellen Unterstützung kann es für die Besitzer interessanter und tragbarer werden, größere Sanierungs- und Modernisierungsmaßnahmen auch in komplett leerstehenden Gebäuden durchzuführen. Das finanzielle Risiko bei einer Umsetzung von neuen Nutzungskonzepten kann dadurch verringert werden.

Es soll eine Anzahl modellhaft sanierter und modernisierter Gebäude generiert werden, um damit Vorbilder für eine Nachahmung zu schaffen und auch Käufer mittels vorhandener attraktiver Lösungen anzuziehen.

Arbeitsschritte/Verfahren:

- Ansprechpartner für derartige Sanierungs- und Umbauüberlegungen der Gebäudebesitzer ist die Steuerungsstruktur. Hier sollen die Eigentümer ihre Projektvorhaben einreichen, aus denen förderfähige Vorhaben zur Unterstützung ausgewählt und entsprechende Förderanträge gestellt werden.
- Durch eine intensive Beratung wird die fachgerechte Umsetzung der Maßnahmen gewährleistet. Für aussichtsreiche Vorhaben sollen zur Vorbereitung Beratungsgutscheine ausgegeben werden. Damit kann der Umfang der Maßnahme vor Ort abgeklärt, Bestandsanalysen erstellt und der Kostenrahmen überprüft werden.

<b>Priorität:</b>	hoch/mittel
<b>zeitliche Abfolge:</b>	zweiter/mittelfristiger Umsetzungsschritt (Priorität nachfolgend zur Revitalisierung des öffentl. Raums)

### 8.4.3 Maßnahme 15: Beratung zu baulicher Instandsetzung und Modernisierung

Da in Bad Karlshafen ein umfangreicher Leerstand und durch das Alter der Gebäude erhöhte Sanierungserfordernisse bestehen, soll mit dieser Fördermaßnahme die Instandsetzung, Modernisierung und Sanierung der Bausubstanz auf breiterer Basis angeregt und unterstützt werden.

Arbeitsschritte/Verfahren:

- Turnusmäßig stattfindende Beratungstage durch Architekten, Bauingenieure und Energieberater können zu derartigen Sanierungsmaßnahmen anregen.

- Entsprechende Bauvorhaben sollen über Beratungsgutscheine vorbereitet werden, durch die interessierte Eigentümer, ggf. auch Geschäftsinhaber mit Umbaubedarf, eine zusätzliche, vertiefende architektonische oder bautechnische Beratung in Anspruch nehmen können.

<b>Priorität:</b>	mittel
<b>zeitliche Abfolge:</b>	mittelfristiger Umsetzungsschritt (Priorität nachfolgend zur Revitalisierung des öffentl. Raums)

#### 8.4.4 Maßnahme 16: Verbesserung der Ladenlokale

Ansprechende Geschäfte und Ladenlokale bieten Anreize für einen Stadtbummel und damit einen verlängerten Aufenthalt in der Stadt. Sie sind ggf. auch der Grund für eine Entscheidung für (oder gegen) den Kurstandort Bad Karlshafen. Gut besuchte Geschäfte wiederum sichern Arbeitsplätze und den Erhalt der Gebäudenutzung und damit auch den Erhalt der Gebäude an sich. Viele Geschäfte und Ladenlokale wirken momentan aber bereits von außen wenig ansprechend, etwas altmodisch und wecken geringen Anreiz hineinzugehen.

Zur ansprechenden und modernen Gestaltung sollen den Besitzern/Mietern der Geschäfte beratende Hilfestellungen gegeben werden. Durch die erhoffte Eigeninitiative der Geschäftsinhaber und ggf. durch Unterstützungen vorbildhafter Ideen bei unrentierlichen Kosten für Umbaumaßnahmen soll ein ansprechendes Bild der Innenstadt erhalten werden. Nur über den Fortbestand der Gebäudenutzungen wird sich ein langfristiger Erhalt der Bausubstanz bewerkstelligen lassen.

Arbeitsschritte/Verfahren:

- Informationsveranstaltungen zur Gestaltung von Schaufensterauslagen und Ladenlokalen
- Über Beratungsgutscheine können individuelle Beratungen durch einen Architekten, Innenarchitekten oder Ladengestalter für diejenigen Ladenbetreiber/Gebäudebesitzer erfolgen, die an konkreten baulichen Aufwertungen interessiert sind.
- Über die Beratung durch die Steuerungsstruktur (siehe 8.1.2 Maßnahme 2: Steuerungsstruktur zum Förderprogramm) kann geprüft werden, ob bei ausgewählten Umbaumaßnahmen eine Förderung bei unrentierlichen Kosten für Instandsetzung/Modernisierung beantragt werden kann.

<b>Priorität:</b>	mittel
<b>zeitliche Abfolge:</b>	mittelfristiger Umsetzungsschritt (Priorität nachfolgend zur Revitalisierung des öffentl. Raums)

### 8.4.5 Maßnahme 17: Rathaus – Modernisierung und erweiterte Nutzungskonzeption

Das Rathaus mit dem Landgrafensaal stellt das bedeutendste und markanteste Bauwerk innerhalb des historischen Ensembles um den Hafenplatz dar und gilt zusammen mit dem Invalidenhaus als wesentliche hochbauliche Sehenswürdigkeit in Bad Karlshafen<sup>34</sup>.

Das Gebäude beherbergt im Erdgeschoss die Tourismusinformation und einen Saal des Gastes als Aufenthaltsraum. Die Räumlichkeiten der Stadtverwaltung belegen die beiden Obergeschosse. Im 2. Obergeschoss befindet sich zudem der Landgrafensaal als großflächiger Veranstaltungsraum, der auch für Bürgerversammlungen und politische Gremiensitzungen genutzt wird. Ein Handicap bei der Nutzung der Obergeschosse und insbesondere des Saals als Veranstaltungsraum ist eine fehlende barrierefreie Zugänglichkeit. Außerdem wurde festgestellt, dass derzeit noch keine optimale Auslastung des Gebäudes gegeben ist. Zudem besteht noch weiterhin Sanierungsbedarf an der Bausubstanz, beispielsweise an der Fassade.

Arbeitsschritte /Verfahren:

- In einem vorbereitenden Schritt soll ein Nutzungskonzept für das Rathaus erstellt werden mit dem Ziel, eine optimale Ausnutzung des Standorts auszuloten.

Das Konzept soll folgende Punkte vertiefend erörtern:

- Organisation der Raumnutzung und Vorschläge zur optimierten Belegung der Räumlichkeiten, ggf. auch mit veränderten Nutzungen.
  - Hierbei soll insbesondere die Option einer Museumsnutzung im Erdgeschoss überprüft (siehe 8.4.6 Maßnahme 18: Umgestaltung Rathaus - Erdgeschoss als Museum für Hafen- & Stadtgeschichte) und im Hinblick auf ein stimmiges Nutzungskonzept für das Rathaus abgewogen werden. Ggf. müssen hierbei alternative Standorte für die Touristeninformation in Betracht gezogen werden.
  - Vorschläge einer funktionalen und kostengünstigen barrierefreien Zugänglichkeit für die Obergeschosse und im Besonderen des Landgrafensaals.
  - Vorschläge für eine verbesserte Raumausstattung des Landgrafensaals im Hinblick auf die Nutzung durch öffentliche Veranstaltungen (Möblierung, Ausstattung für Konzerte etc.).
- In einem weiteren Realisierungsschritt soll die bauliche Umsetzung der oben genannten Vorschläge erfolgen:

<sup>34</sup> Siehe auch: [www.bad-karlshafen.de](http://www.bad-karlshafen.de), Abruf: 06.10.2014

- inkl. der erforderlichen weiteren bauplanerischen Ausarbeitungen
  - inkl. Umsetzung der Vorschläge aus dem Beleuchtungskonzept (siehe 8.3.6 Maßnahme 8: Beleuchtungskonzept für die Altstadt, insbesondere Hafenplatz/Rathaus/Weserpromenade)
- Die angestrebte Umsetzung eines Museums im Untergeschoss wurde dabei in einem eigenständigen Maßnahmenpunkt mit eigenem Kostenansatz erfasst. Damit ist eine gewisse Flexibilität gewahrt, falls das Nutzungskonzept zu abweichenden Standortvorschlägen kommt.

<b>Priorität:</b>	hoch
<b>zeitliche Abfolge:</b>	
Konzeption	erster Umsetzungsschritt
Bauplanung und Umsetzung	zweiter Umsetzungsschritt

#### 8.4.6 Maßnahme 18: Umgestaltung Rathaus – Erdgeschoss als Museum für Hafen- & Stadtgeschichte

Die Stadtgeschichte wird den Besuchern bisher nur wenig präsentiert. Erste Informationen sind den Flyern der Touristeninformation zu entnehmen und einige Hinweise sind im Hugenottenmuseum zu finden. Im Hugenottenmuseum wird die Stadt Bad Karlshafen selbst aber nur marginal aufgegriffen, der Platz wäre für eine Ausweitung aber auch nicht ausreichend. Darüber hinaus hat das Museumskonzept eine andere Ausrichtung. Tiefere Informationen zur Stadtgeschichte werden bisher, insgesamt gesehen, nicht geboten.

Ergänzend zum Altstadttrundgang (siehe 8.5.1 Maßnahme 19: Altstadttrundgang) soll ein kleines Museum zur Hafen- und Stadtgeschichte grundlegende Informationen auf anschauliche Weise vermitteln. Es fungiert somit als ein Ausgangspunkt bzw. Vertiefungsangebot für den Altstadttrundgang und bietet zudem Witterungsschutz bei schlechtem Wetter. In der Lenkungsgruppe wurde das Erdgeschoss des Rathauses, in dem bereits ein großes Stadtmodell vorhanden ist, als ein zu favorisierender Standort ermittelt.

In dem Museum soll eine Einführung in die Geschichte der Stadt gegeben werden und außerdem die Bedeutung, Entstehung und Nutzung des Hafens im Lauf der Jahrhunderte vermittelt werden. Weser- und Diemelschiffahrt stellen weitere interessante, gut präsentierbare Themenfelder dar. Hierfür soll ein Museumskonzept mit einem zeitgemäßen Präsentationsansatz entwickelt und auf die gewählten Räumlichkeiten abgestimmt werden. Dem Einsatz von medialen und interaktiven Elementen wird zur Ansprache verschiedenartiger Interessenschwerpunkte sowie Altersgruppen und auch aufgrund des begrenzten Platzangebotes im Erdgeschoss des Rathauses ein hoher Stellenwert zukommen. Sofern die Vorschläge zu einer Hafenbelebung umgesetzt werden,

z.B. in Form der historischen Schiffsnachbildung (siehe 8.2.4 Maßnahme 5: Belebung des Hafenbeckens) ergeben sich Anknüpfungspunkte an das Museumskonzept.

<b>Priorität:</b>	hoch
<b>zeitliche Abfolge:</b>	zweiter Umsetzungsschritt

## 8.5 Handlungsfeld Inszenierung und Präsentation der Stadt mit ihrer Geschichte

Der Tourismus ist das wichtigste wirtschaftliche Standbein der Stadt Bad Karlshafen. Dieses gilt es, als chancenreichste Entwicklungsmöglichkeit der Stadt, auszubauen und zu stärken. Zudem hängen weitere Wirtschaftszweige, wie Einzelhandel und Gastronomie, zum großen Teil vom Tourismus ab. In Zukunft wird sich dieser Trend aufgrund des Bevölkerungsrückgangs noch verstärken.

Umfangreiche Potenziale der Stadt Bad Karlshafen sind dabei noch nicht optimal ausgeschöpft, wie etwa das Stadtmarketingkonzept von 2010-2011 konstatiert. Durch eine ausgereifere Inszenierung der Altstadt, der Präsentation ihrer Geschichte sowie durch verstärkte Werbemaßnahmen sollen die touristischen Potenziale noch stärker aktiviert und nutzbar gemacht werden.

Abgesehen von dem versteckt im Blockinnenhof liegenden Hugenottenmuseum wird der interessierte Besucher bei der Erkundung der Stadt bislang weitgehend alleine gelassen, ein tagesfüllendes Programm ist damit kaum geboten. Da der Schwerpunkt im Hugenottenmuseum auf der generellen Geschichte der Hugenottenbewegung liegt, wird dort nur ein sehr begrenzter und eher beiläufiger Einblick in die Geschichte der Stadt Bad Karlshafen geboten.

Die facettenreiche Geschichte der Stadt, v.a. ihre Entstehung in Folge der Hafenanlage und des Kanalbauprojektes, soll den Besuchern zukünftig umfangreicher und auf attraktive und zeitgemäße Weise vermittelt werden.

Das Museum für Hafen- und Stadtgeschichte sowie ein längerfristig angestrebtes Museumshaus spielen hierbei eine wichtige Rolle. Da für das Museum für Hafen- und Stadtgeschichte das Rathaus als favorisierter Standort abgestimmt wurde, wird diese Maßnahme unter dem Handlungsfeld Gebäudeerhalt/Gebäudenutzung im Zusammenhang mit der Rathaussanierung aufgeführt.

Durch eine gezieltere Vermarktung kann zudem der Bekanntheitsgrad der Stadt und ihrer Angebote steigen. Zusammen mit den geplanten Angeboten zur Hafenbelebung und den attraktiveren Freiräumen entstehen differenzierte und reichhaltige Besuchsanreize, die Bad Karlshafen für eine größere Besuchergruppe als bisher zu einem Ziel für Tagesausflüge oder Aufenthalte mit Übernachtungen, z.T. auch im Zuge von Rad-, Kanu- oder Bootstouren, werden lässt. Auch für Kurbesucher erhöhen sich die Anreize für längere Aufenthalte. Daneben kann ein weiterer Ausbau der Präsentation als Hugenottenstadt zu einer Stärkung von Karlshafen als herausgehobener Zielpunkt innerhalb des Hugenotten- und Waldenserpfades (Wege des Europarates) beitragen.

Aufbauend auf das Stadtmarketingkonzept von 2010-2011 wurden hierfür die drei unten aufgeführten Maßnahmen (Altstadtrundgang, Reihenhaus als Museum und Professionalisierung des Stadtmarketings) entwickelt.

### 8.5.1 Maßnahme 19: Altstadttrundgang

Ein Altstadttrundgang soll die Geschichte an mehreren Stationen in der Altstadt erläutern und macht auf diese Weise die Geschichte in kleinen „Häppchen“ verständlich. Auch ohne einen Museumsbesuch lässt sich so bei einem Spaziergang Hintergründiges über die Stadt erfahren und ohne Vorwissen wird die Geschichte der historischen Planstadt und Hugenottenstadt sichtbar. Durch den begleitenden Einsatz digitaler Medien kann auch ein jüngeres Publikum angesprochen werden.

Erste inhaltliche Ideen wurden bereits im Rahmen des Stadtmarketingkonzeptes in Form von 10 Stationen zusammengestellt:

- 1. das Rathaus (ehemals Packhaus), 2. das Zollhaus, 3. Hotel „Zum Schwan“, 4. Invalidenhaus, 5. Malzfeldtsche Mühle, 6. Patrizierhaus Prätorius-Suchier, 7. Schleuse, 8. Fähranleger, Pegelhäuschen, 9. Gasthof zum Landgrafen Karl, 10. Denkmal Stadtgründer Karl.
- Im Zuge der Maßnahmen zur Hafenbelebung können als weitere Stationen ergänzt werden: das Hafenbecken, ggf. das ehemalige Wiegehäuschen, ggf. Schiffsnachbildungen in Originalgröße.
- Ggf. können weitere Stationen ergänzt werden um einen sinnvollen Überblick über die Stadtgeschichte zu ermöglichen. Beispielsweise könnte auf weitgehend im ursprünglichen Zustand erhaltenen Nebengebäude/Garagegebäude am Hotel zum Schwan aufmerksam gemacht werden. Des Weiteren könnte eine Station die Geschichte der Carlsbahn zum Thema machen. Die 1986 endgültig stillgelegte Strecke war die erste Eisenbahn in Kurhessen. Nachdem das Kanalprojekt des Landgrafen Karl gescheitert war, verband sie Karlshafen (als Teilstrecke) auf dem Landweg mit Kassel.

Verfahren/Arbeitsschritte:

- Erste Ergänzungen des inhaltlichen Zuschnitts sollen laut der Vorstellung der Lenkungsgruppe aus den Reihen der fachkundigen Stadtbürgerschaft übernommen werden.  
Bei der Ausarbeitung des Altstadttrundgangs sollte berücksichtigt werden, wie er sich von einem ebenfalls im Stadtmarketingkonzept angeregten Themenpfad „300 Jahre Stadt am Wasser“ entlang der Weserpromenade abgrenzt oder integriert werden könnte (siehe auch 8.3.10 Maßnahme 12: Kurpromenade aufwerten und erneuern).
- Eine weitergehende inhaltliche und gestalterische Konzeptionierung und Aufmachung nach zeitgemäßen Maßstäben muss für den Rundgang erarbeitet werden. Bisher wurde folgendes angedacht (u.a. Stadtmarketingkonzept):
  - klare Besucherführung: Flyer/Karte Altstadttrundgang (in Touristeninformation erhältlich), ggf. Markierung des Rundgangs (vgl. „der rote Faden“ in Hannover) oder eine einheitliche Gestaltung der Stationen (wiedererkennbares Corporate Design)

- Ergänzungen durch digitale Präsentation, z.B. Abruf über Smartphones oder über tragbare Mediaplayer (Verleih Museum oder Touristeninformation, QR-Code-Flyer)
- zeitgemäße, kurzweilige und ansprechende Präsentation
- Zielgruppendefinieren: Generation 50+, sowie Schüler und Studenten lt. Stadtmarketingkonzept

<b>Priorität:</b>	hoch
<b>zeitliche Abfolge:</b>	
Vorbereitung / Ergänzungen Konzept	erster Umsetzungsschritt
Realisierung	zweiter Umsetzungsschritt

### 8.5.2 Maßnahme 20: Reihenhaus als Museum

Die Erlebbarkeit der historischen Gebäude beschränkt sich für die Besucher derzeit in großen Teilen auf die Fassaden. Im Hugenottenmuseum werden vornehmlich allgemeingültige Informationen über das Leben der Waldenser und Hugenotten vermittelt. Das Leben der Hugenotten speziell in Bad Karlshafen wird dort lediglich angerissen. Außerdem spiegeln die nach heutigem Standard eingerichteten Museumsräumlichkeiten kaum mehr den ursprünglichen Zustand der historischen Gebäude wieder. Im Hinblick auf die Benutzbarkeit nach heutigen Bedürfnissen verschwindet zunehmend die Erlebbarkeit der Gebäude in ihrem ursprünglichen Zustand.

Mit der Idee eines Museumshauses ist die Überlegung verbunden, ein Gebäude in seinen ursprünglichen Zustand zurückzuführen und als Anschauungsobjekt zugänglich zu machen. Der Umbau/Ausbau eines Reihenhauses in seinen ursprünglichen Zustand mit entsprechender Ausstattung, Möblierung und Alltagsgegenständen aus der Gründungszeit kann die Lebensumstände der Hugenotten sowie Grundlegendes zur damaligen Bauweise anschaulich vermitteln. Insbesondere im Hinblick auf die Stadt als Teil des Hugenottenpfades wird so eine gesteigerte Erlebbarkeit der Geschichte ermöglicht.

<b>Priorität:</b>	niedrig
<b>zeitliche Abfolge:</b>	langfristiger Umsetzungsschritt (Da zurzeit noch kein geeignetes Gebäude zur Verfügung bzw. noch kein interessierter Eigentümer bereit steht.)

### 8.5.3 *Maßnahme 21: Professionalisierung des Stadtmarketings*<sup>\*35</sup>

Im Hinblick auf die Bedeutung des Tourismus für die Stadt Bad Karlshafen kommt einem ausgereiften Stadtmarketing eine sehr große Bedeutung zu. Die Relevanz wird aufgrund der abseitigen Lage Bad Karlshafens noch bedeutsamer. Das 2010-2011 erarbeitete Stadtmarketingkonzept bietet hierfür eine umfangreiche Grundlage, die nun einer weitergehenden Umsetzung bedarf. Außerdem ist die Stadt als Teil des Hugenotten- und Waldenserpfad in eine überregionale Struktur eingebunden, die aber noch intensiver präsentiert werden kann.

Von den Potenzialen, die das Stadtmarketingkonzept beschreibt, werden im Zuge des vorliegenden teilräumlichen integrierten Handlungskonzeptes zur Fördermaßnahme „Städtebaulichen Denkmalschutz“ etliche Möglichkeiten weiter ausgebaut und vertieft, beispielsweise das vorgeschlagene Beleuchtungskonzept.

Diese Potenziale gilt es nun umfangreicher zu nutzen, den Bekanntheitsgrad der Stadt zu steigern und sich auf dem Tourismusmarkt zu platzieren.

Hierfür soll eine professionelle Marketinggesellschaft als Kooperations- und Umsetzungsstelle die unterschiedlichen Akteure, u.a. die Stadt und private Akteure wie den Gewerbeverein, den Verein Hugenotten-Museum Bad Karlshafen e.V. und den Heimatverein aus Bad Karlshafen, zusammenführen, um Engagement und Mittel zu bündeln (siehe Stadtmarketingkonzept 2010-2011).

Mittels der Marketinggesellschaft soll ein umfangreicheres und gemeinsames Marketing verfolgt werden können und damit der bisher beschriebenen mangelnden Kooperationsbereitschaft der verschiedenen Akteure der Stadt entgegengewirkt werden. Die Arbeitsschwerpunkte der Gesellschaft sollen die Umsetzung von Marketing-Aktivitäten und ein Eventmanagement sein:

#### **Optimierung des Stadtmarketings**

Wichtige Punkte sind gemäß dem Stadtmarketingkonzept u.a.:

- Neuausrichtung und Aktualisierung von Flyern, Broschüren und Werbung; Aufnahme der jeweils umgesetzten Maßnahmen wie z.B. Altstadt-rundgang in die Texte
- zielgruppenspezifische Sonderflyer
- Schulungen/Hilfestellung von lokalen Akteuren zum Thema Bad-Karlshafen „Online“: Themenstellungen könnten sein: Webpräsenz, Onlinebuchungssysteme (für kleine Pensionen, Gastronomie, Einzelhandel, kulturelle Initiativen, städtische Angebote etc.)
- inhaltlicher Ausbau der Vermarktung der Stadt als Teil des Hugenotten- und Waldenserpfades

35 \*Nicht über Förderprogramm „Städtebaulicher Denkmalschutz“ förderbar

**Eventorganisation**

Die Innenstadt mit dem Hafenbecken bietet nach erfolgter Umgestaltung ein stimmungsvolles Ambiente für zahlreiche Veranstaltungen, wie z.B. einen Weihnachtsmarkt, Schlittschuhlauf im Hafenbecken, Stadtfest als barockes Altstadtfest, Hafenfest mit Beleuchtung, Hugenottenfest mit französischem Markt etc. Die Veranstaltungen können die Bekanntheit der Stadt sowie den Einzelhandel und die Gastronomie fördern. Einige derartige Veranstaltungen werden bereits durchgeführt; das Stadtmarketingkonzept sieht hier aber Ausbaupotenzial, sowohl in der Veranstaltungshäufigkeit wie auch in der Vermarktung. Die Organisation sowie die Werbung hierfür sollte durch die Marketinggesellschaft übernommen werden.

- Organisation von großen Jahresevents, inkl. Erstellung eines Eventkalenders sowie die Bewerbung dieser Veranstaltungen regional, ggf. auch überregional, über Plakate, Flyer, Radiowerbung etc.
- Organisation von Wochenmärkten

<b>Priorität:</b>	hoch (außerhalb des Förderprogramms)
<b>zeitliche Abfolge:</b>	programmbegleitend

## 8.6 Maßnahmenplan

In dem folgenden Maßnahmenplan sind die im Rahmen des Förderprogramms „Städtebaulicher Denkmalschutz“ geplanten Maßnahmen dargestellt, bei denen eine eindeutige, räumliche Zuordnung gegeben ist. Die übrigen Maßnahmen werden nur in der Legende aufgeführt.

### Maßnahmen

- M 3: Vorstudie Schleusenöffnung/Hafenbelebung
- M 4: Schleusenöffnung & Hafenbetrieb: Nutzung des Hafens als Anleger für Sportboote oder Kanuten
- M 4a: Stege im Hafenbecken: Zugang zum Wasser und Vorbereitung für eine Nutzung des Hafenbeckens
- M 5: Belebung des Hafenbeckens
- M 6: Sanierung der Hafen- und Kanalmauern
- M 7a: Umgestaltung Hafenplatz und angrenzender Bereiche
- M 7b: Benennung der Promenade als Quai des Cévennes Cevennenkai
- M 7c: Kanalstraßen
- M 9: Umgestaltung der Gehwege in der barocken Altstadt
- M 10: Umgestaltung der Weserstraße
- M 11: Verbindung Hafenplatz-Weser
- M 12: Kurpromenade aufwerten und erneuern
- M 17: Rathaus - Nutzungskonzept und Modernisierung
- M 18: Rathaus - Umgestaltung Erdgeschoss als Museum für Hafen- & Stadtgeschichte

### Ohne genaue räumlich Zuordnung (nicht im Plan dargestellt)

- M 1: Integriertes Handlungsfeld
- M 2: Steuerungsstruktur zum Förderprogramm
- M 7d: Umgestaltung Hafenplatz und angrenzender Bereiche -Parkraumkonzept
- M 8: Beleuchtungskonzept für die Altstadt Hafenplatz/Rathaus Weserpromenade
- M 13: Ideenwettbewerbe zur Umnutzung von Altbauten
- M 14: Förderung modellhafter Sanierung und vorbildhafter Umnutzungen
- M 15: Beratung zu baulicher Instandsetzung/Modernisierung
- M 16: Verbesserung der Ladenlokale
- M 19: Altstadttrundgang
- M 20: Reihenhäuser als Museum
- M 21: Professionalisierung der Stadtmarketings

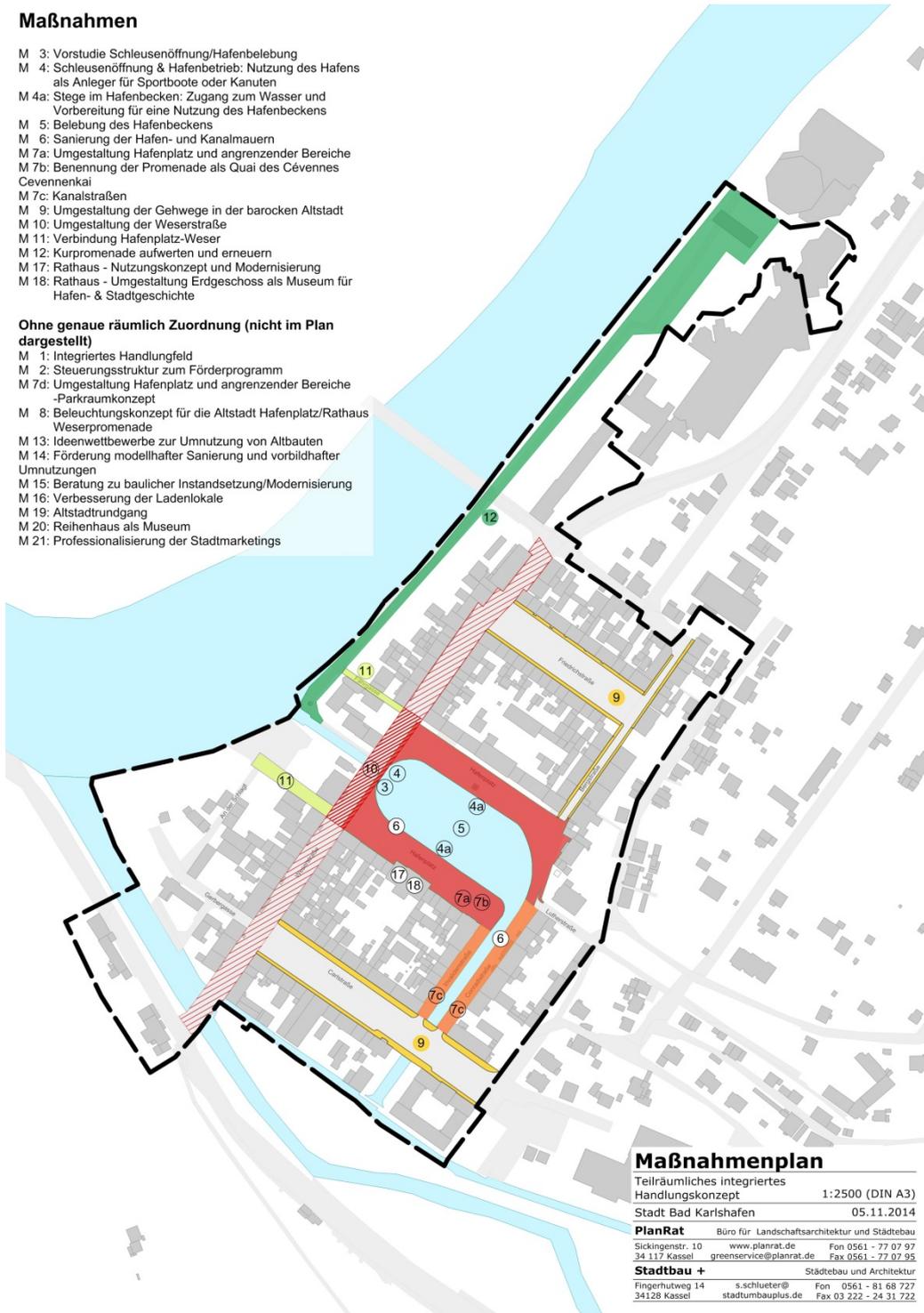


Abbildung 27 Maßnahmenplan

## 9 Priorität und zeitliche Abfolge

Nr.	Maßnahmenbezeichnung	Priorität	zeitliche Abfolge
1	Integriertes Handlungskonzept	sehr hoch	bereits laufend
2	Steuerungsstruktur zum Förderprogramm	sehr hoch	programmbegleitend
3	Vorstudie Schleusenöffnung/Hafenbelebung	sehr hoch	erster Umsetzungsschritt
4	Schleusenöffnung & Hafenbetrieb: Nutzung des Hafens als Anleger für Sportboote oder Kanuten	sehr hoch	zweiter – langfristiger Umsetzungsschritt
4a	Stege im Hafenbecken	sehr hoch	erster Umsetzungsschritt
5	Belebung des Hafenbeckens	sehr hoch	erster Umsetzungsschritt
6	<i>Sanierung der Hafен- und Kanalmauern</i>	<i>X</i>	<i>X, bereits laufend</i>
7a	Umgestaltung Hafenplatz und angrenzender Bereiche	sehr hoch	bereits laufend/ erster Umsetzungsschritt
7b	Umgestaltung Hafenplatz und angrenzender Bereiche – Benennung der Promenade als Quai des Cévennes/Cevennenkai	sehr hoch	erster Umsetzungsschritt
7c	Umgestaltung Hafenplatz und angrenzender Bereiche – Kanalstraßen	sehr hoch	mittelfristiger Umsetzungsschritt
7d	Umgestaltung Hafenplatz und angrenzender Bereiche – Parkraumkonzept	sehr hoch	erster Umsetzungsschritt
8	Beleuchtungskonzept für die Altstadt Hafenplatz/Rathaus/Weserpromenade	sehr hoch	erster Umsetzungsschritt
9	Umgestaltung der Gehwege innerhalb der historischen Altstadt	hoch/mittel	erster/mittelfristiger Umsetzungsschritt
10	Umgestaltung der Weserstraße	hoch/mittel	erster-ggf. langfristiger Umsetzungsschritt
11	Verbindung Hafenplatz–Weser	niedrig	langfristiger Umsetzungsschritt
12	Kurpromenade aufwerten und erneuern	niedrig	langfristiger Umsetzungsschritt

Nr.	Maßnahmenbezeichnung	Priorität	Zeitliche Abfolge
13	Ideenwettbewerbe zur Umnutzung von Altbauten	hoch	zweiter Umsetzungsschritt
14	Förderung modellhafter Sanierung und vorbildhafter Umnutzungen	hoch/mittel	zweiter/mittelfristiger Umsetzungsschritt
15	Beratung zur baulichern Instandsetzung/Modernisierung	mittel	mittelfristiger Umsetzungsschritt
16	Verbesserung der Ladenlokale	mittel	mittelfristiger Umsetzungsschritt
17	Rathaus – Nutzungskonzept und Modernisierung	hoch	erster/zweiter Umsetzungsschritt
18	Umgestaltung Rathaus – Erdgeschoss als Museum für Hafen- & Stadtgeschichte	hoch	zweiter Umsetzungsschritt
19	Altstadtrundgang	hoch	erster/zweiter Umsetzungsschritt
20	Reihenhaus als Museum	niedrig	langfristiger Umsetzungsschritt
21	<i>Professionalisierung des Stadtmarketings</i>	<i>hoch, X</i>	<i>programmbegleitend</i>

Tabelle 5: Maßnahmen mit Prioritäten und zeitlicher Abfolge

**Priorität:**

1. sehr hoch
2. hoch
3. mittel
4. niedrig
5. X (außerhalb des Programms)

**Zeitliche Abfolge:**

1. bereits laufend
2. erster Umsetzungsschritt
3. zweiter Umsetzungsschritt
4. mittelfristiger Umsetzungsschritt
5. langfristiger Umsetzungsschritt
6. programmbegleitend
7. X (außerhalb des Programms)

## 10 Kosten- und Finanzierungsübersicht

	förderfähige Kosten	nicht im Programm förderfähige Kosten ggf. teilw. über andere Progr. förderbar	Gesamtkosten	2014	2015	2016	2017 ff.
Handlungsfeld 1: Durchführung der Fördermaßnahme	1	2	3	4	5	6	7
<b>Maßnahme 1: Integriertes Handlungskonzept</b>			30.000 €				
Kostenart I. Vorbereitung der Maßnahme	30.000 €			30.000 €			
<b>Maßnahme 2: Steuerungsstruktur zum Förderprogramm</b>			150.000 €				
Kostenart II. Steuerung	135.000 €				15.000 €	15.000 €	105.000 €
Kostenart IV. Öffentlichkeitsarbeit	15.000 €				1.650 €	1.650 €	11.700 €
<b>Handlungsfeld 2: Schleusenöffnung/Hafenbelebung</b>							
<b>Maßnahme 3: Vorstudie Schleusenöffnung/ Hafenbelebung</b>			30.000 €				
Kostenart I. Vorbereitung der Maßnahme	15.000 €	15.000 €			15.000 €		
<b>Maßnahme 4: Schleusenöffnung &amp; Hafenbetrieb</b>			7.500.000 €				
Umsetzung außerhalb des Förderprogramms		ca. 5 - 10 Mo.					
<b>Maßnahme 4a: Stege im Hafenbecken</b>			90.000 €				
Kostenart VIII. Wohnumfeldmaßnahme	90.000 €					90.000 €	
<b>Maßnahme 5: Belebung des Hafenbeckens</b>			50.000 €				
Kostenart VIII. Wohnumfeldmaßnahme	25.000 €	25.000 €					25.000 €
<b>Handlungsfeld 3: Aufwertung der Freiräume</b>							
<b>Maßnahme 6: Sanierung der Hafen- und Kanalmauern</b>							
Bauvorhaben des Land Hessens, programmextern							
<b>Maßnahme 7a: Umgestaltung Hafenplatz und angrenzender Bereiche</b>			1.800.000 €				
Kostenart VIII. Wohnumfeldmaßnahme	1.800.000 €			16.000 €	184.000 €	700.000 €	900.000 €
<b>Maßnahme 7b: Benennung der Promenade als Quai des Cévennes / Cevennenkai</b>							- €
Kostenart IV. Öffentlichkeitsarbeit	0 €						- €
<b>Maßnahme 7c: Umgestaltung Hafenplatz und angr. Bereiche - Kanalstraßen</b>			325.000 €				- €
Kostenart VII. Verbesserung der Verkehrsverhältnisse	81.250 €	243.750 €					81.250 €
<b>Maßnahme 7d: Umgestaltung Hafenplatz und angr. Bereiche - Parkraumkonzept</b>			5.000 €				- €
Kostenart I. Vorbereitung der Maßnahme	5.000 €				5.000 €		- €
<b>Maßnahme 8: Beleuchtungskonzept für die Altstadt</b>			30.000 €				- €
Kostenart I. Vorbereitung der Maßnahme	30.000 €				30.000 €		- €
<b>Maßnahme 9: Umgestaltung der Gehwege innerhalb der historischen Altstadt</b>			400.000 €				- €
Kostenart I. Vorbereitung der Maßnahme	10.000 €				10.000 €		- €
Kostenart VIII. Wohnumfeldmaßnahme	390.000 €						390.000 €
<b>Maßnahme 10: Umgestaltung der Weserstraße (Bereich Hafenplatz/Altstadt)</b>			1.380.000 €				- €
Kostenart I. Vorbereitung der Maßnahme	27.000 €				27.000 €		- €
Umsetzung außerhalb des Förderprogramms		300.000 €					- €
Umsetzung außerhalb des Förderprogramms		1.053.000 €					- €
<b>Maßnahme 11: Verbindung Hafenplatz – Weser</b>			155.000 €				- €
Kostenart VII. Verbesserung der Verkehrsverhältnisse	77.500 €	77.500 €					77.500 €
<b>Maßnahme 12: Kurpromenade aufwerten und erneuern</b>			250.000 €				- €
Kostenart VIII. Wohnumfeldmaßnahme	250.000 €						250.000 €
<b>Handlungsfeld 4: Gebäudeerhalt und Gebäudenutzung</b>							
<b>Maßnahme 13: Ideenwettbewerbe zur Umnutzung von Altbauten</b>			110.000 €				10.000 €
Kostenart IV. Öffentlichkeitsarbeit	10.000 €						10.000 €
Kostenart X. Modernisierung und Instandsetzung von Gebäuden	100.000 €						100.000 €
<b>Maßnahme 14: Förderung modellhafter Sanierung und vorbildhafter Umnutzungen</b>			300.000 €				- €
Kostenart X. Modernisierung und Instandsetzung von Gebäuden	300.000 €						300.000 €
<b>Maßnahme 15: Beratung zu baulicher Instandsetzung und Modernisierung</b>			45.000 €				- €
Kostenart I. Vorbereitung der Maßnahme	45.000 €						45.000 €
<b>Maßnahme 16: Verbesserung der Ladenlokale</b>			100.000 €				- €
Kostenart X. Modernisierung und Instandsetzung von Gebäuden	100.000 €						100.000 €
<b>Maßnahme 17: Rathaus - Modernisierung und erweiterte Nutzungskonzeption</b>			160.000 €				- €
Kostenart X. Modernisierung und Instandsetzung von Gebäuden	140.000 €	20.000 €			20.000 €		120.000 €
<b>Maßnahme 18: Umgestaltung Rathaus - Erdgeschoss als Museum für Hafen- &amp; Stadtgeschichte</b>			280.000 €				- €
Kostenart X. Modernisierung und Instandsetzung von Gebäuden	230.000 €	50.000 €					230.000 €
<b>Handlungsfeld 5: Inszenierung und Präsentation der Stadt mit ihrer Geschichte</b>							
<b>Maßnahme 19: Altstadt Rundgang</b>			40.000 €				32.000 €
Kostenart VIII. Wohnumfeldmaßnahme	40.000 €				1.000 €	7.000 €	32.000 €
<b>Maßnahme 20: Reihenhauser als Museum</b>			400.000 €				70.000 €
Kostenart V. Gunderwerb	70.000 €						70.000 €
Kostenart X. Modernisierung und Instandsetzung von Gebäuden	280.000 €	50.000 €					280.000 €
<b>Maßnahme 21: Professionalisierung des Stadtmarketings</b>			200.000 €				- €
Umsetzung außerhalb des Förderprogramms		200.000 €					- €
<b>Gesamt, brutto</b>	<b>4.295.750 €</b>		<b>13.830.000 €</b>	<b>46.000 €</b>	<b>308.650 €</b>	<b>813.650 €</b>	<b>3.127.450 €</b>

Tabelle 6: Kosten- und Finanzierungsübersicht

In der Tabelle 6 werden die geschätzten Kosten der Maßnahmen in Kostenarten untergliedert dargestellt. Spalte 1 zeigt die durch das Programm „Städtebaulicher Denkmalschutz“ förderfähigen Kosten, Spalte 2 listet die nicht über

das Programm förderfähigen Kosten auf bzw. Kosten, die ggf. über eine weitere Förderung finanziert werden sollen. In Spalte 3 werden die Gesamtkosten der jeweiligen Maßnahme abgebildet. In Spalte 4-6 wird der Finanzbedarf für die ersten drei Programmjahre separat dargestellt. Spalte 7 beinhaltet den Finanzierungsbedarf der Folgejahre (2017-2023).

Sofern möglich wird bei den Maßnahmen, die nicht komplett über das Programm „Städtebaulicher Denkmalschutz“ gefördert werden (in Spalte 2 dargestellte Kosten), eine Förderung über andere Programme angestrebt. Insbesondere für Maßnahmen zur Förderung des Tourismus und zur Verbesserung des Stadtmarketings sollen ergänzende Förderungen gefunden werden (Maßnahmen unter Handlungsfeld 5). Aufgrund der Bedeutung des Tourismus für die Stadt stellen diese für die nachhaltige Stadtentwicklung - begleitend zu den durch das Förderprogramm „Städtebaulicher Denkmalschutz“ geförderten Maßnahmen - eine wichtige Ergänzung dar.

Da die Maßnahme 4 Schleusenöffnung & Hafenbetrieb als grundlegend für die Stadtentwicklung und Stadtidentität angesehen wird, soll ihre Umsetzung trotz des hohen Investitionsvolumens durch die Akquise weiterer Fördermittel angestrebt werden.

## 11 Durchführungskonzept

### 11.1 Erarbeitung und Umsetzung der Maßnahmen

Für die Erstellung des integrierten Handlungskonzeptes konnte auf ein durch Herrn Dr. Schabbing 2010-2011 erstelltes Stadtmarketingkonzept zurückgegriffen werden. Hier wurde bereits ein Maßnahmenkatalog für die Stadt Bad Karlshafen unter breiter Bürgerbeteiligung entwickelt. Eine Weiterentwicklung und Ergänzung um weitere wichtige Punkte des „städtebaulichen Denkmalschutzes“ wurden in Zusammenarbeit mit der Lenkungsgruppe erarbeitet.

Eine koordinierte Steuerungsstruktur soll eine nachhaltig wirksame Umsetzung des Handlungskonzeptes während der 10-jährigen Programmlaufzeit gewährleisten. In Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung obliegt der Steuerungsstruktur die formelle und fördertechnische Abwicklung der Maßnahmen. Sie soll die Umsetzung der Maßnahmen lenken und vorbereiten, sowie in Zusammenarbeit mit der Verwaltung und der Lenkungsgruppe die Einhaltung des vereinbarten Leistungsumfanges, der Qualität, der Kosten und der Termine sicherstellen. Vor Baubeginn erfolgt die Beschlussfassung der Gremien.

Nach Vergabe der erforderlichen Aufträge an entsprechend qualifizierte Planungsbüros obliegt diesen die Durchführung der Maßnahmen in enger Abstimmung mit der Verwaltung und der Steuerungsstruktur des Programms.

#### **Private Maßnahmen**

Die Stadt Bad Karlshafen unterstützt die privaten Baumaßnahmen insbesondere durch Beratungsleistungen. Die Maßnahmen werden von den Bauherren und deren Planern dann eigenverantwortlich durchgeführt. Besonders aufwendige und vorbildhafte Baumaßnahmen sollen gefördert werden, begleitet durch einen Wettbewerb zur Initiierung eines breiten Ideenspektrums. Durch eine weitergehende intensive Beratung wird die fachgerechte Umsetzung der Maßnahmen gewährleistet. Vor der Antragstellung ist mit dem Beratungsarchitekten in einem Termin vor Ort der Umfang der Maßnahme zu klären. Der Beratungsarchitekt erstellt dann eine Bestandsanalyse mit Plankonzept und prüft den Kostenrahmen.

### 11.2 Einbindung der Akteure und Bürger vor Ort

#### **Lenkungsgruppe**

Großen Wert wurde bereits bei der Erstellung des integrierten Handlungskonzeptes auf die Diskussion der Maßnahmen mit der Lenkungsgruppe gelegt. Diese besteht aus wichtigen Akteuren der Stadt: Teilnehmer der Len-

kungsgruppe sind je ein Vertreter der politischen Parteien, die Stadtverordnetenvorsteherin, der Bürgermeister, sowie je ein Vertreter aus dem Heimatverein, dem Verein Hugenotten-Museum Bad Karlshafen e.V., der Werbebegegnungsgemeinschaft und der Bad Karlshafen GmbH (Gesellschaft für Standort und Marketing). Außerdem ist ein sachkundiger Bürger Teil der Gruppe. Durch die Einbindung der politischen Gremien in die Diskussionsprozesse wird eine frühzeitige Information und breite Zustimmung der Parteien angestrebt. Die überschaubare Gruppengröße von zehn Teilnehmern ermöglicht effiziente Diskussionen und Abstimmungen und bildet gleichwohl einen guten Meinungsquerschnitt vor Ort ab. Die Zusammensetzung der Gruppe wurde mit dem Ältestenrat abgestimmt.

In drei Terminen von Mai und bis August 2014 wurde in der Gruppe die Maßnahmenzusammenstellung, die Prioritäten und das Leitbild intensiv besprochen. In einem vierten Termin im Oktober 2014 wurden die textliche Ausarbeitung des Handlungskonzeptes zur Diskussion gestellt, die Ergebnisse der Bürgerversammlung thematisiert und die Priorisierung im Hinblick auf eine Finanzierung nochmals besprochen. Die mit der Lenkungsgruppe abgestimmten Inhalte bilden die Grundlage für das von der Stadt am 15.12.2014 beschlossene teilräumliche integrierte Handlungskonzept.

Die Lenkungsgruppe soll auch nach der Fertigstellung des Handlungskonzeptes ein regelmäßig tagendes Gremium bleiben, welches die Maßnahmenentwicklung im Fördergebiet begleitet.

### **Bürgerinformation und Bürgerbeteiligung**

Die Mitglieder der Lenkungsgruppe tragen als Multiplikatoren die Inhalte der Sitzungen in ihren jeweiligen Wirkungskreis weiter. Eine weitergehende Information der breiten Öffentlichkeit über das Programm und über die Inhalte des integrierten Handlungskonzeptes wurde über zwei Bürgerversammlungen erreicht. In der ersten Bürgerversammlung Anfang des Jahres 2014 wurde über die Aufnahme in das Förderprogramm „Städtebaulicher Denkmalschutz“ und über die grundsätzlichen Programminhalte informiert. In einer weiteren Bürgerversammlung Mitte Oktober 2014 wurden dann die erarbeiteten Inhalte des Handlungskonzeptes vorgestellt und die Möglichkeit für Fragen, Anregungen und Einwände geboten.



Abbildung 28 und Abbildung 29: Bürgerversammlung im Kursaal

Eine weitere Bürgerbeteiligung erfolgt bei entsprechendem Planungsstand vor Umsetzung der Maßnahmen.

Mit der Steuerungsstruktur soll zudem eine Kontaktstelle für die Bürger entstehen. Insbesondere im Hinblick auf die Gebäudesanierung und Gebäudenutzung soll eine Diskussion und bürgerschaftliches Engagement angeregt werden (siehe auch 8.1.2 Maßnahme 2: Steuerungsstruktur zum Förderprogramm).

### 11.3 Stand der Umsetzung

- **Maßnahme 1: Teilräumliches integriertes Handlungskonzept**  
Die Erarbeitung des teilräumlichen integrierten Handlungskonzepts wurde im März 2014 begonnen und wird voraussichtlich im Dezember 2014 abgeschlossen sein.
- **Maßnahme 7a: Umgestaltung Hafenplatz und angrenzender Bereiche**  
Bereits 2013 wurde ein Vorkonzept zur Umgestaltung des Hafenplatzes entwickelt. Eine vertiefende Planung der Platzgestaltung wurde 2014 als vorgezogene Maßnahme des Programms „städtebaulicher Denkmalschutz“ beauftragt und befindet sich im Prozess der Bearbeitung.





Abbildung 31: Teilleerstand Wohnungen (gelb), Leerstand Häuser (grün); Begehung mit Herrn Bürgermeister Otto, 15.09.2014



Abbildung 32: Sanierungsbedarf, sehr groß (pink), groß (orange); Begehung mit Herrn Bürgermeister Otto, 15.09.2014



