

Bearbeitungsstand zur Auslegung: Oktober 2004
Redaktioneller Stand: 15.02.2005
Stand nach Abwägung: 14.04.2005

STÄDTEBAULICHER RAHMENPLAN

FÜR DAS SANIERUNGSGEBIET

MERSEBURG

- Innenstadt – Neumarkt - Fortschreibung

Erläuterungsbericht

Teil III
ENTWICKLUNGSKONZEPT

Auftraggeber:	Stadt Merseburg, Stadtplanungsamt Lauchstädter Straße 6 06217 Merseburg
Auftragnehmer:	SALEG Sachsen-Anhaltinische Landesentwicklungsgesellschaft mbH Magdeburger Straße 36 06112 Halle/ Saale
Bearbeitung:	Dipl.-Ing. Rainer Kolpe Dr. Barbara Kaaden CAD: Antje Lindner

Inhalt	Seite
Teil III Entwicklungskonzept	
III-1. Leitbild	4
III-1.1. Vorbemerkungen	4
III-1.2. Entwicklungsschwerpunkte	4
III-1.3. Umsetzbarkeit der bisherigen Sanierungsziele	8
III-2. Bauliche und freiräumliche Gestaltung	12
III-2.1. Konkretisierte Sanierungsziele	12
III-2.2. Substanzerhaltung	13
III-2.3. Neubaumaßnahmen	16
III-2.4. Instrumentarien zur Sicherung der Bauvorhaben	18
III-2.5. Öffentliche Straßen- und Freiräume	22
III-2.6. Barrierefreie Gestaltung der öffentlichen Räume und Gebäude	30
III-2.7. Private Freiflächen	34
III-2.8. Begriffsdefinitionen für den Konzeptplan „ Bauliche und freiräumliche Gestaltung “	37
III-3. Nutzung/ Infrastruktur	41
III-3.1. Konkretisierte Sanierungsziele	41
III-3.2. Wohnraum- und Einwohnerentwicklung	43
III-3.3. Zentrumsbildende Gemeinbedarfseinrichtungen	45
III-3.4. Handel, Gewerbe, Dienstleistungen	46
III-3.5. Wohnen	48
III-3.6. Nachfolgeeinrichtungen Wohnen	49
III-3.7. Freizeit- und Fremdenverkehrseinrichtungen	51
III-3.8. Technische Anlagen	59
III-3.9. Begriffsdefinitionen für den Konzeptplan „ Nutzung “	63
III-4. Verkehr	65
III-4.1. Konkretisierte Sanierungsziele	65
III-4.2. Einbindung in das städtische Gesamtverkehrsnetz	65
III-4.3. Motorisierter Individualverkehr	68
III-4.4. Öffentlicher Nahverkehr, touristischer Verkehr	70
III-4.5. Fuß- und Radverkehr	76
III-4.6. Barrierefreie Gestaltung im öffentlichen Verkehrsraum	83
III-4.7. Ruhender Verkehr	86
III-4.8. Begriffsdefinitionen für den Konzeptplan „ Verkehr “	88
III-5. Maßnahmen (einschl. Varianten)	90
III-5.1. Übersicht Sanierungsstand Straße/Wege/Plätze (7/2004)	90
III-5.2. Maßnahmebeschreibungen	92
III-5.2.1. Quartierbereich Zentrum, Standorte 1-29	93
III-5.2.2. Quartierbereich König-Heinrich-Straße, Standorte 30-56	108
III-5.2.3. Quartierbereich Klia / Unteraltenburg, Standorte 57-74	115
III-5.2.4. Quartierbereich Domberg, Standorte 75-104	123
III-5.2.5. Quartierbereich Neumarkt, Standorte 105-132	134
III-5.3. Begriffsdefinitionen für den Konzeptplan „ Maßnahmen “	143
III-6. Zusammenfassung der konkretisierten Sanierungsziele	144

Anhang

Anlage 1 Kosten- und Finanzierungsübersicht

Pläne

5	Konzeptplan „ <i>Bauliche und freiräumliche Gestaltung</i> “	i.O. M 1:2.500
6	Konzeptplan „ <i>Nutzung</i> “	i.O. M 1:2.500
7	Konzeptplan „ <i>Verkehr</i> “	i.O. M 1:2.500
8	Konzeptplan „ <i>Maßnahmen</i> “	i.O. M 1:2.500

III-1. Leitbild

III-1.1. Vorbemerkungen

„Städtebau wird zum Stadtumbau“

Diese These zum Thema schrumpfende Stadt, zur öffentlichen Diskussion gestellt von der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung, charakterisiert den gegenwärtigen Prozess des Umdenkens und der Entwicklung neuer Handlungsstrategien bei der Stadtentwicklung in den meisten Regionen Deutschlands.

Auch die Stadt Merseburg betrachtet den anhaltenden Bevölkerungsrückgang als Auftrag und Chance, mit hoher Intensität eine Strategie der „Stadterneuerung im Zeichen der Reduktion“ zu verfolgen.

Grundlagen dafür wurden mit den gesamtstädtischen Untersuchungen des Stadtentwicklungskonzeptes 2001 geschaffen, mit dem Wettbewerbsbeitrag für den Stadtumbau Ost im Jahr 2002 konkretisiert und in daran anschließenden Gesprächsrunden (*siehe folgenden Punkt III-1.2.*) vertiefend erörtert.

Der vorliegende Rahmenplanentwurf greift die in diesen Dokumenten dargestellten Arbeitsergebnisse auf und verwendet sie als Leitbild für die Entwicklung des Stadtzentrums von Merseburg und der daran angrenzenden Bereiche innerhalb des Sanierungsgebietes Innenstadt/ Neumarkt.

III-1.2. Entwicklungsschwerpunkte

Die folgenden Entwicklungsschwerpunkte für den Stadtumbau Merseburg sind aus dem „Merseburger Memento“, einem Diskussionsergebnis des 2. Merseburger Kulturgespräches abgeleitet.

Diese Erklärung fasst die aktuellen Vorstellungen zur Zukunft der Stadt aus stadtplanerischer Sicht zusammen:

„...Höchste Priorität hat die Erneuerung des Zentrums im Bereich der historischen Altstadt. Kernanliegen ist es, das Zentrum als Ganzes mit attraktiven Raumfolgen erlebbar zu machen und durch enge Anbindung an das hochrangige Dom- und Schlossareal aufzuwerten. Alle Einzelmaßnahmen sollen hierauf ausgerichtet und miteinander koordiniert werden.

Angesichts früherer Bausünden, der hohen Bedeutung des gestalteten Umfeldes für die Lebensqualität und eines insgesamt zurückgehenden, noch gestaltbaren Neubauvolumens sind hohe Ansprüche an die Gestaltung öffentlicher und privater Bauvorhaben aller Art einschließlich des Straßen- und Wegebbaus zu stellen.

Die Stadt ist gefordert, die notwendige Fachkompetenz einzubringen und geeignete Verfahren sicherzustellen, um Gestaltungsqualität beurteilen und durchsetzen zu können. Für wichtige Gestaltungsmaßnahmen sind Wettbewerbe und wettbewerbsähnliche Verfahren durchzuführen.

Der wachsende Wohnungsleerstand soll zum Anlass genommen werden, um vorrangig Plattenbauten umzugestalten oder zu beseitigen, die das Stadtbild und die städtebauliche Qualität beeinträchtigen.

Die Stadt wird mit den Wohnungsunternehmen für eine Wohnplattform sorgen, um wohnungswirtschaftliche und städtebauliche Ziele bestmöglich miteinander zu koor-

dinieren. Der städtischen Wohnungsgesellschaft (aber auch den genossenschaftlichen Wohnungsunternehmen) kommt hierbei eine besondere Verantwortung zu.

Dem fließenden und ruhenden Autoverkehr wurde bisher zu viel Raum gegeben; insbesondere trennt er die Altstadt vom Dom- und Schlossbereich. Es wird höchste Zeit, die Gestaltung der Straßenräume und die Ordnung des Verkehrs nach den vielerorts jahrelang erfolgreich erprobten Grundsätzen eines umwelt- und stadtverträglichen Verkehrs im Sinne der Nachhaltigkeit zu organisieren.

Insbesondere in der Stadtmitte soll der Fußgänger Vorrang haben. Zusammenhängende, möglichst störungsfreie Fußwegenetze sind zu entwickeln. Grundlage dafür sollen flächenhafte Konzepte sein. Sie sollen zügig umgesetzt werden als wichtige Voraussetzung für die Attraktivität des Zentrums und die Verbesserung des Wohnumfeldes in der Innenstadt wie auch in den Stadtteilen. Der Ausbau eines Radwegenetzes ist überfällig.

Merseburg wird von mehreren Verkehrssträngen in Nord-Süd-Richtung durchschnitten. Im Zusammenhang mit dem Bau der entlastenden Autobahn A 38 soll eine langfristige Strategie entwickelt werden für eine stadtverträgliche Gestaltung der Bundesstraße B 91 und den Straßenzug König-Heinrich-Straße/Weißenfelser Straße. Die Ost-West-Querungen sollen erleichtert werden, um insbesondere die Fachhochschule sowie die Teich- und Parklandschaft von vorderem und hinterem Gotthardteich und Südpark enger mit der Innenstadt zu verknüpfen.

Merseburg verfolgt eine den Umweltverbund stärkende Verkehrspolitik, um die in den letzten Jahren drastisch reduzierten und verschlechterten Möglichkeiten des öffentlichen Verkehrs in vernünftiger Weise zu entwickeln. Im Rahmen einer aktiven Pro-Bahn-Politik wird die DB AG gedrängt, als ersten Schritt den Intercity-/Interregio-Anschluss für Merseburg wiederherzustellen; eine direkte Bahnlinie Merseburg-Leipzig muss wieder geschaffen werden, gegebenenfalls mit einem anderen Betreiber.

Merseburg ist eine grüne Stadt. Die großen Park- und Grünflächen sind ein Pfund, mit dem gewuchert werden muss. Merseburg wird sich deshalb um eine Landesgartenschau bewerben mit dem Ziel, den Saaleuferbereich aufzuwerten, als Zone der Erholung und Begegnung herzurichten.

Merseburg liegt beiderseits der Saale. Der Stadtteil Neumarkt sollte wieder stärker mit dem gegenüberliegenden Steilufer und dem Dom-Schloss-Areal in eine spannungsvolle Beziehung gebracht werden.

Merseburg ist eine Hochschulstadt. Die Verbindung zwischen Stadt und Hochschule bedarf dringend des Aufbaus. Als Zeichen dieser Verbindung kann die Stadt der Hochschule Gebäude und Gebäudeteile zur Verfügung stellen (u.a. Räume im Ständehaus, Kloster), die Hochschule kann ihrerseits diese Verbindung durch die Verlagerung einzelner Bereiche unterstützen.

Merseburg ist die Stadt der "Merseburger Zaubersprüche". Die Kulturarbeit wird sich auf den Dom- und Schlossbereich konzentrieren, zu dem auch das renovierte Ständehaus gehört. Eine wesentliche Bereicherung ist dabei das in guter Entwicklung begriffene Deutsche Chemie-Museum Merseburg sowie weitere Projekte, wie zum Beispiel der Luftfahrt- und Technikmuseumspark Merseburg.

Diese Vorhaben sind, wie insbesondere das Kulturhistorische Museum Schloss Merseburg und die weiteren Initiativen wie Galerie-Gründungen im Dom- und Schlossbereich, wichtige Aushängeschilder von Merseburg.

Merseburg ist Zentrum einer Region mit einer spannenden und einzigartigen Entwicklung (Geschichte und Zukunft). Auch für die Entwicklung der Region ist die zügige Verbesserung der Attraktivität der Stadtmitte bedeutend, so wie die Potenziale der Region wesentlich stärker als bisher in das Bewusstsein und das Leitbild der Stadt einzubeziehen sind...

Diesem Leitbild, das auf den Ergebnissen eines Workshops im April 2002 aufbaut, sind im Rahmen der Bearbeitung des Wettbewerbsbeitrags Stadtumbau Ost eine Reihe von Maßnahmethemen zugeordnet worden, die Grundlage für die Formulierung konkreter Einzelvorhaben und Maßnahmekomplexe (siehe Punkt III-5. Maßnahmen) sind.

Innerhalb und am unmittelbaren Rand des Rahmenplangebietes sind im Wettbewerbsbeitrag folgende Maßnahmethemen benannt worden:

M1 Umstrukturierung der „Platte“ Unteraltenburg

Der mit zunehmendem Angebot an Wohnformen aller Art und zu günstigen Preisen innerhalb wie außerhalb der Stadt sinkenden Konkurrenzfähigkeit der innerstädtischen Plattenbauten muss mit deutlicher Aufwertung dieser Wohnkomplexe in Verbindung mit Abbruch- und Umbaumaßnahmen begegnet werden.

M2 Verkehrsberuhigung Innenstadt

Deutlichere Abstufung zwischen inneren und äußeren Erschließungsstraßen der Innenstadt.

Eine kammartige Erschließung der vorhandenen und geplanten Zentrumsparkplätze von Norden, Westen und Süden stört keine Fußgängerzonen und erlaubt die Verkehrsfreimachung oder zumindest Verkehrsberuhigung weiterer Straßenabschnitte. Schrittweise Ausgestaltung einer interessanten, dem Fußgänger vorbehaltenen, d.h. weitgehend autofreien Raumfolge zwischen dem Einzelhandelsschwerpunkt Gottwardstraße und Dom-Schloss-Ensemble.

M3 Stadtvillen Ölgrube und neue Verkehrsführung

Die mittel- bis langfristige Umstrukturierung der Bauformen an dieser Nahtstelle der Innenstadt zum Fluss beinhaltet eine Aufwertung der z.Zt. noch zu isolierten Saaleuferzone und dient der Wiederherstellung der verloren gegangenen Harmonie zwischen Stadtbild und Landschaft.

In Verbindung mit einem neuen Straßenanschluss werden Voraussetzungen für eine verbesserte Korrespondenz der Stadtteile beiderseits der Saale geschaffen, ohne Störung der Altstadt durch Durchgangsverkehr.

M4 Rekonstruktion der Geisel als Thema

Sorgfältige Beachtung auch kleiner Reminiszenzen an die (Bau-)Geschichte der Stadt durch thematische Erlebarmachung von Objekten, Orten und Ereignissen.

M5 Busparkplatz im Norden – Verlängerung Gerichtsrain

Mittelfristige Einrichtung eines Parkplatzes für Bustourismus in Nähe des Mühlberges mit unmittelbarem Anschluss an das Fußwegenetz zur Innenstadt und zum Dom-Schloss-Areal.

M6 *Neuinterpretation der Stadtmauer Grüner Ring*

Gestaltung des wichtigen Übergangs vom Stadtzentrum zum umgebenden Stadt- und Landschaftsraum durch einen Ring grüner Freiräume mit Vernetzung des Bestandes und ihre weitere Ergänzung.

M7 *Neugestaltung Klia-Grünzug*

Funktionale und gestalterische Aufwertung des bereits vorhandenen Grünraums entlang der Klia als strukturbestimmendes, innerstädtisches Freiraumelement und Einbindung in den Ring grüner Freiräume.

M8 *Änderung der Straßenwertigkeit Neumarkt*

Baldmöglichste Einbeziehung des Stadtteils Neumarkt mit Neumarktstraße und Neumarktbrücke in das Netz der fußgängerfreundlichen Raumfolge zwischen Einkaufszentrum und Domensemble, so dass die Korrespondenz der Stadtteile beidseitig über den Fluss hinweg erlebbarer gemacht wird.

Unterordnung der Erschließung für den motorisierten Verkehr unter dieses Konzept.

M9 *Fußgängerbrücke Tivoli*

Erweiterung des Netzes ortstypischer, auch quartierquerender Fußgängerverbindungen zwischen wichtigen Quell- und Zielorten.

M10 *Querung Weißenfelser Straße*

Reduzierung der Barrierewirkung zwischen Gotthardteich und Gotthardstraße durch Verbesserungen für den querenden Fußgängerverkehr.

M11 *Integration Haltepunkt und Gastronomie am Gotthardteich*

Belebung des Ostufers mit neuem Restaurant am historischen Standort als innenstadtnaher Anziehungspunkt.

M12 *Neuerschließung Parkplatz Große Ritterstraße*

Erhöhung des Parkraumangebotes in Zentrumslage mit störungsfreier, kammförmiger Erschließung.

M13 *Aktivierung Saaleufer „Blaues Band“*

Aufwertung der z.Zt. noch zu isolierten Saaleuferzone durch Zugänglichmachung, Nutzungsanreicherung und touristisches Leitsystem.

M14 *Neufassung der Markt Süd- und Ostseite*

„Stadtrepatur“ des historischen Stadtmittelpunktes zur Schließung offener Wunden.

M15 *Umstrukturierung Brühl/ Sixtistraße*

Partielle mittel- und langfristige Rückbau- und Abrissmaßnahmen am Südrand des Wohnkomplexes zugunsten der großzügigeren Gestaltung des übergreifenden „Grünen Ringes“ und der Wohnqualität der „grünen Höfe“ in den Blöcken.

M16 *Erlebnisraum Gotthardteich*

Räumliche Vernetzung der Nutzungs- und Erlebnisschwerpunkte Vorderer und Hinterer Gotthardteich einschließlich Südpark mit den Freiraumelementen des Stadtzentrums und Ausbau als innenstadtnahes Freizeitziel.

III-1.3. Umsetzbarkeit der bisherigen Sanierungsziele

Die mit der Fortschreibung des Rahmenplanes Innenstadt und Neumarkt verbundene Konkretisierung der Sanierungsziele erfordert eine kritische Überprüfung der bisherigen Zielinhalte.

Neben der Berücksichtigung des erreichten Durchführungsstandes wird vor allem der anhaltende Strukturwandel in der Bevölkerungsentwicklung und der Wohnungswirtschaft in den neuen Bundesländern die zukünftige Umsetzbarkeit dieser Sanierungsziele nachhaltig beeinflussen, so dass unter Zugrundelegung des Stadtentwicklungskonzeptes und des Wettbewerbsbeitrages der Stadt Merseburg zum Stadtumbau Ost eine konsequente Ausrichtung der Ziele und Zwecke der Sanierung an diese neuen Rahmenbedingungen erforderlich ist.

Im folgenden werden die in den bisher vorliegenden Rahmenplänen Innenstadt (1993) und Neumarkt (1997) formulierten Sanierungsziele (*kursiv*) einer Bewertung unterzogen. Darauf aufbauend, stellen die darauffolgenden Kapitel III-2/3/4 entsprechend fortgeschriebene und neu aufgenommene Zielinhalte dar.

1. Die fundamentale Zielstellung der **Wiederherstellung und Aufwertung der Bereiche, die in engem Zusammenhang zur historischen Bausubstanz stehen** trägt der zentralen Bedeutung der Innenstadt als historischer und städtebaulicher Mittelpunkt des Gesamtstadtkörpers Rechnung und befindet sich in Übereinstimmung mit der Festlegung als umzustrukturierender Stadtteil mit vorrangiger Priorität gemäß Stadtentwicklungskonzept.
Sie würdigt gleichermaßen den in der Innenstadt vorhandenen Bestand an hochwertigen Kulturdenkmalen und Denkmalbereichen und ist uneingeschränkt weiterhin zutreffend.
2. Die **Schließung von Baulücken** kann als Grundsatzziel beibehalten werden, da der unvermeidbare Schrumpfungsprozess der Gesamtstadt gleichzeitig einen funktionellen und baulichen "Rückzug" in Richtung Stadtzentrum als Verdichtungsschwerpunkt beinhaltet.
Zur Gesundung der Innenstadt in struktureller und ökologischer Hinsicht müssen jedoch auch Entscheidungsspielräume zur freiräumlichen Nachnutzung geeigneter Baulücken und Brachflächen offengehalten werden.

Der Ersatz von gestalterisch unbefriedigender Bausubstanz sollte vorrangig in Verbindung mit vorhandenen Funktions- und Substanzschwächen erfolgen, um einen höchsteffektiven Einsatz von Fördermitteln sicherzustellen.
3. Die **Aufwertung von Bausubstanz durch Sanierungsmaßnahmen** ist eine Kernaussage im Sanierungsverfahren im förmlich festgelegten Gebiet Innenstadt/ Neumarkt und als solche ohne Alternative.
Dieses Sanierungsziel ist uneingeschränkt auf den erhaltungsfähigen Altbaubestand des Gebietes anwendbar.

Hinsichtlich des Plattenbaubestandes ist jedoch eine differenzierte Betrachtungsweise erforderlich, um einerseits Stadtreparatur im Sinne funktionsverbessernder Rückbaumaßnahmen durchführen zu können und andererseits alle Möglichkeiten zur nachhaltigen Anpassung an den Wohnbedarf durch Umbau und Hinzufügen neuer Bauformen und Nutzungsangebote auszuschöpfen.

Aus der positiven Beurteilung der Sanierungsziele unter Punkt 1 und 2 und dem im Stadtentwicklungskonzept formulierten Entwicklungsschwerpunkt Innenstadt ist ableitbar, dass die Einwohnerentwicklung im Rahmenplangebiet stabilisiert werden kann.

Hinsichtlich der avisierten Zielgruppen „ältere Menschen“ und „junge Familien mit Kindern“ sind die Verbesserung der Wohnbedingungen und Schaffung neuer geeigneter Wohnformen entscheidende Kriterien zur nachhaltigen Bindung an den Wohnstandort Innenstadt.

Insgesamt gilt als planerische Zielvorstellung, die zukünftige Siedlungsentwicklung vorrangig im bebauten Stadtgebiet stattfinden zu lassen und sich u.a. bevorzugt auf innerstädtische Nachverdichtungsflächen zu konzentrieren. Im SEK 2001 wird daher dringend empfohlen, den rechtskräftigen B-Plan 24 "Königsmühle" aufgrund der momentanen Lage hinsichtlich seiner Realisierung zu überdenken.

In der Fortschreibung des Rahmenplanes soll deshalb zukünftig der an den Quartierbereich Domberg angrenzende Standort Königsmühle als Wohnstandort nicht mehr berücksichtigt werden.

Lediglich der touristische Parkplatz mit seiner engen Zweckbindung an den Dom-Schloss-Bereich und das Saaleufer verbleibt an diesem Standort.

4. Das Sanierungsziel **Verringerung der städtebaulich-funktionellen Zäsur durch die Bahntrasse** bleibt in seiner Grundsatzaussage auch weiterhin gültig. Art und Umfang der Umsetzung müssen jedoch kritisch überdacht werden.

Das bereits weitgehend realisierte Schnittstellenprogramm mit Umgestaltung des Bahnhofsgebäudes, Bahnhofsvorplatzes und der Konsolidierung des zentralen Busbahnhofstandortes hat bereits Prämissen gesetzt, die z. B. eine Verlagerung bzw. Teilung des Busbahnhofs ausschließen.

Die Konzipierung eines neuen Bahnhofswestausgangs ist im Betrachtungszeitraum der Rahmenplanung ebenso wenig wirtschaftlich gedeckt wie die Errichtung eines neuen Bahnhofscenters als wesentliche bauliche Erweiterung des Baubestandes und soll deshalb als Bauaufgabe im Rahmenplan nicht mehr explizit genannt werden.

Dafür gewinnt die Notwendigkeit funktionsverbessernder Maßnahmen am Bestand der Gleisunterführungen stärker an Bedeutung.

5. Die **Verbesserung des Wohnumfeldes** sowohl in den Plattenbau- als auch in den Altbaubereichen der Innenstadt ist integrierter Bestandteil des Stadtentwicklungskonzeptes und auch in der weiteren Sanierungsdurchführung von grundsätzlicher Bedeutung für die Stärkung der Wohnfunktion.

Rückbau von nicht sanierungsfähiger oder -würdiger Bausubstanz und Nachnutzung von Brachflächen und Baulücken im Sinne der Erweiterung des städtischen Grün- und Funktionsflächenbestandes sind neue Aspekte im Rahmen des Stadtumbaus Ost und müssen in die Konkretisierung dieses Sanierungszieles mit einfließen.

Als Einzelziel hat sich die Schaffung von kompakten, anwohnerbezogenen Quartierparkplätzen am Neumarkt bisher nicht durchsetzen können.

6. Die **Aufwertung und Neuanlage von öffentlichen Grünflächen und Grünverbindungen** hat sich als komplexes Sanierungsziel ebenfalls bewährt.

In der praktischen Umsetzung sind zwar erst Teilerfolge zu verzeichnen, doch mit den aktuellen Dokumenten zum Stadtentwicklungskonzept und dem Wettbewerbsbeitrag Stadtumbau Ost ergeben sich Zielstellungen mit gleicher Stoßrichtung, die folgerichtig über das Rahmenplangebiet hinausreichen und aus den Erfordernissen von Wohnraumverminderung und stadtstruktureller Reparatur neu begründet werden.

Die Wiederherstellung einer öffentlichen Rad- und Fußwegeverbindung entlang der „Kleinen Saale“ (Neumarktsiedlung) soll aufgrund der mittlerweile verfestigten Standortverhältnisse und der reichlich im Umfeld vorhandenen Alternativangebote für Spazierwege nur noch in Verbindung mit der Neuerschließung des Wohnstandortes Lathan weiter verfolgt werden.

7. Das Sanierungsziel **Steigerung der urbanen Qualität der Innenstadt durch ausgewogene Ansiedlung und Mischung zentrumsrelevanter Nutzungsarten** gehört zu den wesentlichen Grundsätzen des Stadtentwicklungskonzeptes.

In Einzelbereichen ergeben sich aus der Neubestimmung von Entwicklungspotenzialen gemäß SEK konkretisierte Nutzungsschwerpunkte, die aber nach wie vor mit dem o.g. Hauptziel in Übereinstimmung stehen.

Am Standort Neumarkt sollte die Erhaltung der traditionellen Mischnutzung aus Wohnen und verträglichen Gewerbe als Einzelziel dahingehend überprüft werden, ob dies noch für den gesamten Siedlungskörper zutrifft bzw. erstrebenswert ist.

8. Mit **Ausweitung und Aufwertung des innerstädtischen Einkaufsbereiches** ist vor allem die Reaktivierung und Nutzungsverdichtung in denjenigen traditionellen Geschäftsstraßen beabsichtigt, in denen noch Baulücken und Leerstandsprobleme zu verzeichnen sind.

Dieser Prozess ist im Sinne der Stärkung der zentralörtlichen Funktion Merseburgs konsequent weiterzuführen und auf ausgewählte Straßenzüge zu erweitern, die als Träger wichtiger Strukturlinien innerhalb des Zentrums (z. B. zwischen Bahnhof, Brühl und Domberg) gelten.

Da in der bisherigen Sanierungsdurchführung z. B. im Bereich Gotthardstraße bereits wesentliche Teilergebnisse erreicht werden konnten bzw. vor der Realisierung stehen, ist es erforderlich, den prognostizierten Bedarfszuwachs an Verkaufsraumfläche im Stadtzentrum auch unter dem Aspekt aktueller Bevölkerungsentwicklungstendenzen zu konkretisieren.

Die Beschränkung der Baunutzungskategorie Kerngebiet auf entsprechend festgesetzte Bebauungspläne innerhalb des Stadtzentrums bietet ausreichenden Gestaltungsspielraum für eine differenzierte städtebauliche Entwicklung der Innenstadt.

9. Bezüglich der **Auslagerung störender bzw. nicht innenstadtrelevanter Gewerbebetriebe** sind bereits Erfolge in der bisherigen Sanierungsdurchführung erzielt worden.

Dennoch sollte die Zielstellung weiterhin beibehalten werden, um noch verbliebene Mängel und Missstände zielgerichtet im Sinne von Stadtreparatur und Umfeldverbesserung beseitigen zu können.

10. Die **Verbesserung der funktionellen Ausstattung der Schulen** bleibt trotz erfolgter Sanierungsmaßnahmen an verschiedenen Schulgebäuden im Sanierungsgebiet auch zukünftig besonders im Außenanlagenbereich wichtiges Sanierungsziel.

Die rückläufige Einwohnerentwicklung und sinkende Geburtenraten zwingen zu entsprechenden Konsequenzen in der Schulentwicklungsplanung, die sich auf Objekte innerhalb des Sanierungsgebietes aufgrund deren spezifischer Zweckbestimmung nur im Einzelfall auswirken wird.

Auch der Bedarf an Schulsporthallenfläche, die im Gebiet in mehreren Objekten vorhanden ist, wird davon betroffen sein, so dass sich speziell im Quartier 24 Umstrukturierungen ergeben können. Sich aus dem Vereinssport ergebender Bedarf ist weiter zu berücksichtigen.

Das Einzelziel der Durchmischung des Handels- und Dienstleistungsangebotes mit Freizeiteinrichtungen erhält zugunsten seiner belebenden und attraktivitätsfördernden Impulse auf die Innenstadt als Wohnstandort ein größeres Gewicht, da es sich gleichzeitig positiv auf die Reduzierung von Leerstand und substanzhaltende Umnutzung auswirkt.

11. Die **Verbesserung der stadttechnischen Infrastruktur** ist eng mit der Sanierung und Umgestaltung des innerstädtischen Straßennetzes verknüpft, so dass sich kontinuierlich Möglichkeiten zur schrittweisen Umsetzung anbieten.

Die angestrebte weitere Konzentration zentrumsbildender Gewerbe- und Gemeinbedarfseinrichtungen in der Innenstadt, aber auch die Umstrukturierung des Wohnungsbestandes bieten Anreiz zur Erhaltung und Ausbau des bestehenden Fernwärmeversorgungsnetzes.

12. Das komplexe Sanierungsziel der **Durchsetzung eines geeigneten Verkehrskonzeptes** mit seinen Auswirkungen auf die Hierarchie und Gestaltung der Verkehrswege, Parkräume, Funktionsbeziehungen und den öffentlichen Nahverkehr gehört mit zu den elementaren Aufgaben mittel- und langfristiger städtischer Entwicklungspolitik.

Neben dem Erfordernis, äußere Rahmenbedingungen für eine funktionsfähige Einbindung des Sanierungsgebietes in das gesamtstädtische Verkehrssystem zu schaffen, gibt es eine Fülle von Einzelzielen, mit denen bausteinartig die verschiedenen verkehrlichen Aspekte vernetzt werden sollen und die am Ende zu optimalen Verkehrsabläufen und Nutzungsqualitäten führen.

Diese in den bisherigen Rahmenplänen aufgeführten Einzelziele sind in vollem Umfang aktuell und stimmen mit den Zielsetzungen des Stadtentwicklungskonzeptes und des Wettbewerbsbeitrages Stadtumbau Ost, die Schwerpunkte in der Problemlösung des ruhenden Verkehrs und der Attraktivierung des Stadtzentrums für Einwohner und Touristen setzen, voll inhaltlich überein.

Allerdings waren hinsichtlich des Umsetzungsstandes der Einzelziele bisher erst Teilerfolge zu verzeichnen.

13. Die **Verbesserung des Freizeit-, Kultur- und touristischen Angebotes** wird bei der Verwirklichung des Stadtumbaus in den Stadtteilen Zentrum und Mitte eine zentrale Rolle spielen, da hier der Schwerpunkt entsprechender Funktionen und Objekte mit erheblichem Entwicklungspotenzial liegt. Wesentliche Urban 21-Projekte sind bereits im Bearbeitungsgebiet angesiedelt, so dass die Umsetzung des o.g. soziokulturellen Sanierungsziels kontinuierlich weiterbetrieben werden kann.

III-2. Bauliche und freiräumliche Gestaltung

III-2.1. Konkretisierte Sanierungsziele

Die Hauptzielsetzung für den Stadtumbau Merseburgs, insbesondere seiner Innenstadt, muss weiterhin in der **Wiedergewinnung bzw. Neugestaltung eines attraktiven und urbanen Stadtzentrums** bestehen, **einschließlich einer modernen Infrastruktur, die den Anforderungen der kommenden Jahrzehnte standhält.**

Unter der Maßgabe des Stadtentwicklungskonzeptes vom Dezember 2001 „Die Stadt modernisieren – Leerstände bekämpfen – Chancen nutzen“ soll deshalb durch zielstrebige Ausgestaltung der „weichen“ Standortfaktoren *Städtebauliche Anlage, Kultur- und Freizeitwert* der Wohn- und Wirtschaftsstandort Merseburg nachhaltig verbessert und der gegenwärtige Schrumpfungsprozess zum Stillstand gebracht werden:

1. Wiederherstellung und Aufwertung der Bereiche, die in engem Zusammenhang zur historischen Bausubstanz stehen:

- weitgehende Wiederherstellung der Altstadtstruktur mit Aufwertung der historischen Straßen- und Platzräume,
- maßvolle Beschränkung der Bauhöhen zur Bewahrung der Stadtsilhouette,
- Bewahrung des Maßstabes in Baukörperform und Fassadengliederung unter besonderer Berücksichtigung von Denkmalschutzinteressen,
- Erhalt und Aufwertung der historischen Altbausubstanz durch denkmalgerechte Sanierung und Nutzung.

2. Beseitigung von Baulücken durch Neubau und andere raumschließende Maßnahmen; Ersatz von funktionell und gestalterisch unbefriedigender Bausubstanz.

3. Aufwertung der erhaltungsfähigen Altbausubstanz durch Sanierung und Modernisierung. Anpassung des erhaltungswürdigen Plattenbaubestandes an zukünftige Nutzungsanforderungen durch funktionellen und konstruktiven Umbau, im Einzelfall auch Ersatz durch neue Bauformen.

4. Verbesserung des Wohnumfeldes:

- Rückbau von nicht sanierungsfähiger oder -würdiger Bausubstanz einschl. behutsamer Entkernung der Hinterhöfe zugunsten einer ausgewogenen Erweiterung des Funktionsflächenangebots und Verbesserung der Grundstücksdurchgrünung,
- Neuanlage von Kinderspielplätzen und Freizeitflächen,
- Sanierung, Ergänzung oder Neuordnung öffentlicher und privater Stellplatzanlagen.

5. Verringerung der städtebaulich-funktionellen Zäsur durch die Bahntrasse:

- Verbesserung der Qualität der vorhandenen Fußgängerunterführungen,
- Verbesserung der Straßenunterführungen,
- Abbau bestehender Barrieren.

6. Aufwertung und Neuanlage von öffentlichen Grünflächen, Grünverbindungen und Wasserläufen:

- **Nachnutzung freigelegter Flächen infolge von Rückbaumaßnahmen auch für die Erweiterung und Vernetzung des städtischen Grünflächenbestandes,**
- **Aufwertung der Uferbereiche von Saale, Klia und Gotthardteich und Schaffung durchgängiger, behindertengerechter Grünverbindungen,**
- **Ablesbarkeit der alten Stadtbefestigungsanlagen durch Ausbau und Erweiterung von Grün- und Fußgängerverbindungen,**
- **Wiederherstellung des ehemaligen Gewässerlaufes der Geisel zwischen Gotthardteich und Saale in einer den Standortgegebenheiten angepassten Neutrassierung,**
- **Klima- und Umweltverbesserung durch straßenbegleitende Baumpflanzungen, Flächenentsiegelung und Fassaden- und Flachdachbegrünung,**
- **Erhalt und teilweise Wiederherstellung historischer Freiflächenelemente (Wegebeläge, Brunnen, Treppen, Mauern u.ä.).**

III-2.2. Substanzerhaltung

Ausgehend von den in den *Punkten II-2.3. und II-2.9. Bestandserfassung/ Bewertung/ Mängelbeschreibung* dargestellten Problemen und Chancen sowie in Übereinstimmung mit den Dokumenten SEK und Wettbewerb Stadtumbau Ost lassen sich für den zukünftigen Umgang mit dem Baubestand innerhalb des Sanierungsgebietes eine Reihe von grundsätzlichen Entscheidungsvorschlägen ableiten.

Sie sollen als Grundlage für die sanierungsrechtlichen Genehmigungsverfahren an Einzelstandorten dienen und gleichermaßen für konzeptionelle Überlegungen zur Entwicklung größerer Quartierbereiche verwendbar sein.

Bedingt durch den Einwohnerrückgang, anhaltende Suburbanisierungsströme und schwierige wirtschaftliche Rahmenbedingungen verändert sich die Wohnungsnachfrage auch weiterhin quantitativ und qualitativ.

In der Folge wird es nicht möglich sein, den Wohnungsbestand und damit verknüpfte Nachfolgeeinrichtungen im Stadtgebiet von Merseburg im bisherigen Umfang zu erhalten. Entsprechende Untersuchungen im Rahmen des Stadtentwicklungskonzeptes führten daher zu der Entscheidung, die Innenstadt (Stadtteile Zentrum/Mitte) einschließlich Neumarkt in die Kategorie Umzustrukturierende Stadtteile/Stadtquartiere mit vorrangiger Priorität einzuordnen, da der Schrumpfungsprozess der Stadt eine Stärkung ihrer Mitte implizieren muss. Ansonsten wird die Funktionsfähigkeit des Stadtorganismus in eigener Sache und in der Bedeutung für das Umland geschwächt.

Für das Sanierungsgebiet bedeutet dies in erster Linie

- **Erhaltung des Baubestandes, besonders der bauhistorisch wertvollen Substanz,**
- **Nachverdichtung an geeigneten Standorten einschließlich Dachgeschossausbau,**
- **Klarstellung und Herausarbeitung funktionstüchtiger städtebaulicher Strukturen,**
- **Konsolidierung bzw. Wiederbelebung gefährdeter Nutzungen (Wohnungs- und Gewerbebeleerstand, Gemeinbedarf).**

Besonders Wohnungsleerstände stellen ernstzunehmende Probleme dar, da sie die verbliebenen Bewohner verunsichern und die Nachbarschaft entwerten.

Als zukünftiger Aufgabenschwerpunkt muss deshalb die niveauvolle und bedarfsge- rechte Aufwertung und Entwicklung des notwendigen Wohnungsbestandes gelten, nicht zuletzt, um einer weiteren rückläufigen Bevölkerungsentwicklung entgegenzu- wirken und Bewohner aus Rückbaubereichen in der Stadt zu halten.

Die Instandsetzung und Modernisierung der überwiegend in kleinteiligem Privatbesitz befindlichen Altbauten wird sich dabei im Regelfall an der Sanierungsfähigkeit des Einzelgebäudes orientieren, d.h. Entscheidungen über Abbruch oder Erhaltung hän- gen maßgeblich von standort- und objektbezogenen Kriterien ab.

Mit dem Instrument der Städtebauförderung will die Stadt im Rahmen ihrer Möglich- keiten diesen Erhaltungsprozess weiter unterstützen, besonders im denkmalpflegeri- schen Interessenbereich des förmlich festgelegten Erhaltungsgebietes.

Die erforderlichen Einzelfallentscheidungen sollen begründete Abbrüche von schwer geschädigten Altbauten nicht ausschließen. Entkernungseffekte in den rückwärtigen Grundstücksräumen sind durchaus erwünscht.

Abbruchmaßnahmen an Quartierändern und entlang von Straßenräumen sollen je- doch zugunsten der Festigung der urbanen Dichte im Stadtzentrum in eine Wieder- bebauung unter Aufnahme der gleichen Bauflucht münden.

Die Beseitigung nicht sanierungsfähiger oder strukturstörender Gebäude in oder am Rande von städtischen Freiräumen soll unter dem Aspekt beurteilt werden, ob ein öf- fentliches Interesse an einer Grundstücksnutzung zugunsten der Erweiterung oder Vernetzung des städtischen Grünsystems besteht. In solchen Fällen soll ein Erwerb angestrebt werden.

Im Regelfall wird aber eine Wiederbebauung unter Ausnutzung der Wohnlagevorteile die geeignete Lösung sein.

Die mit Beginn der siebziger Jahre auch im Sanierungsgebiet in ausgedehnten Be- reichen einsetzende Überformung des alten Stadtgrundrisses mit neu errichteten Plattenbauten stellt in ihrer scharfen Kontrastbildung ein kompliziertes gestalteri- sches und funktionelles Problem dar:

Einerseits werden die vorhandenen, überwiegend noch nicht oder nur teilweise sa- nierten Wohnblöcke im Bereich Unteraltenburg, Klia und Ölgrube wegen ihres güns- tigen Mietpreisniveaus, des bisherigen Wohnkomforts (Zentralheizung, Warmwasser, Bad, Balkon), ihrer Freiflächenausstattung und der zentrumsnahe Wohnlage zur Zeit noch von den Bewohnern akzeptiert.

Zugleich wirken aber ihre erheblichen städtebaulichen und baugestalterischen Schwächen (Höhenentwicklung, fehlende Parzellenstruktur, Lage im Gelände und im baulichen Kontext, Erschließungsbarrieren u.a.) kontraproduktiv.

Es ist daher mit hoher Sicherheit zu erwarten, dass mit fortschreitender Sanierung des Altbaubestandes diese Plattenbauten stark an Attraktivität verlieren, nicht zuletzt auch wegen ihrer konstruktiv bedingten Einheitsgrundrisse und fehlender Variabilität.

Erfolgsentscheidend für die Überwindung der Disharmonie zwischen dem gewach- senen Altbaubestand und den aufgezwungenen Plattenbaustrukturen wird sein, wie es gelingt, Habitus und Funktionalität durch "Umstrukturierung der Platte" grundhaft zu verbessern.

Dies kann beispielsweise durch Grundrissanpassungen, Reduzierung der Geschossanzahl, Verbesserung der Ausstattung und Erschließung, freiräumliche Neuordnung u.ä. erfolgen, aber auch durch gezielten Abbruch von Einzelgebäuden mit Ersatz durch neue Wohnformen, die zukünftige Anforderungen vermehrt anzusiedelnder Zielgruppen (Familien mit Kindern) besser erfüllen.

Zur Erarbeitung von Umgestaltungsvorschlägen für konkrete Maßnahmen am Plattenbaubestand an der Unteraltenburg/Rosental, Klia/Hälterstraße und am Markt können wettbewerbsartige Entwurfsverfahren initiiert werden, in denen Bedarfsanforderungen, wirtschaftliche Rahmenbedingungen und städtebauliche Absichten aufeinander abgestimmt werden.

Hinsichtlich der Erhaltung der Standorte und des Baubestandes für die Gemeinbedarfs- und gewerblichen Nutzungsarten gelten im Grundsatz die gleichen Regeln wie für das Wohnen:

Ziel ist die Konsolidierung der städtischen Funktionen zur Wahrnehmung der Aufgaben eines Mittelzentrums mit Teilfunktionen eines Oberzentrums im Altstadtkern und die Schaffung weiterer Voraussetzungen für den mittel- und langfristigen Ausbau der Funktionen zur Erfüllung der Aufgaben eines Mittelzentrums im angrenzenden Innenstadtgebiet (vgl. *SEK 2001, Karte Entwicklungspotenziale Zentrum/Mitte*).

Entsprechend dem Flächenangebot im Baubestand (Leerstände!) sind diese Maßnahmen überwiegend durch Umbau und Sanierung der vorhandenen Bausubstanz realisierbar. Aufgrund des kern- und mischgebietstypischen Charakters der Quartierbereiche Zentrum, König-Heinrich-Straße und teilweise auch Klia/Unteraltenburg sowie Domberg ist es denkbar, bei Gebäuden in ungünstigen Wohnlagen auch Wohnnutzungen aufzugeben und durch zentrumstypische Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen zu ersetzen.

Bei Entscheidungen zur Nachnutzung von Gebäuden, die aufgrund des allgemeinen Schrumpfungs- und Konzentrationsprozesses freigezogen werden, sollten ggf. sich daraus ergebende Chancen für die Stadtreparatur genutzt werden, d.h.

- Herausarbeitung stadttypischer Nutzungsmerkmale,
- Reduzierung von Flächen- und Funktionsdefiziten,
- Wiederherstellung historischer Zusammenhänge u.a..

In solchen Fällen sollen auch Abbrüche von gewerblicher oder für Gemeinbedarfszwecke genutzter Bausubstanz zugelassen werden und freiräumliche Nachnutzungen (z. B. um den Eulenturm) oder bauliche Neuordnungen (z. B. Bereich Preußnerstraße/ Brühl/Markt) anschließen.

Es ist zweckmäßig, auch die Entwicklung dieser genannten Bereiche im Rahmen von Wettbewerben stadtplanerisch zu konkretisieren.

Insgesamt ist festzustellen, dass der Hauptgebäudebestand bis auf Einzelfälle sanierungs- und nachnutzungsfähig ist. Dass dies besonders auch auf die historische Bausubstanz aus der Vorkriegszeit zutrifft, ist wesentlich auch ein Ergebnis der bisherigen Sanierungstätigkeit in der Innenstadt/Neumarkt und von großer Bedeutung für die Sicherung der historischen Identität Merseburgs.

Erschwerend wirkt der umfangreiche Leerstand bei Wohn- und Nutzflächen, doch eröffnen sich hier gleichzeitig günstige Ansatzpunkte für Funktionsanreicherungen in der Mitte der schrumpfenden Stadt.

Zur besseren Einflussnahme auf die äußere Gestaltung von baulichen Anlagen soll die Erarbeitung von Gestaltungsrichtlinien zumindest für Teilbereiche des Sanierungsgebietes in Angriff genommen werden.

An Standorten mit überwiegender Wohnnutzung wird eine Teilentkernung stark überbauter Bereiche zugunsten verbesserter Wohn- und Lebensbedingungen angestrebt.

Der konkrete, objektbezogene Sanierungsbedarf ergibt sich aus den Analyse- und Bewertungsplänen des Rahmenplans Teile I+II.

Schwerpunktstandorte werden unter *Punkt III-5. Maßnahmen* näher beschrieben.

III-2.3. Neubaumaßnahmen

Die bauliche Entwicklung der Innenstadt mit den Besonderheiten der Domfreiheit, dem mittelalterlichen Grundriss des Altstadtestes, den Stadterweiterungen der Gründerzeit bis hin zu markanten Einzelgebäuden aller Bauepochen, den Folgen von Kriegszerstörungen, Flächenabrissen, industriellem Massenwohnungsbau und unterlassener Instandhaltung lässt im Stadtgrundriss zahlreiche nichtbebaute Baufluchtabschnitte erkennen.

Komplette Quartierrandbebauungen und lückenlos bebaute Straßenzüge sind die Ausnahme.

Diese strukturelle Besonderheit des Sanierungsgebietes erfordert ein differenziertes Vorgehen bei "stadtreparierenden" Maßnahmen, da eine Vielzahl von "Lücken" im baulichen Erscheinungsbild durchaus historisch und funktionell begründet sind und keinesfalls bebaut werden müssen.

Vielmehr bieten sie Chancen zur kleinteiligen Durchgrünung der Quartierbereiche, zur Anreicherung mit wohn- und gewerbeergänzenden Funktionen und zur Auflockerung von Straßen- und Platzräumen.

In solchen Bereichen ist eine ausreichende Klarstellung der Stadtstruktur bereits zu erwarten, wenn raumwirksame Abgrenzungen zwischen privaten Flächen und dem öffentlichen Straßenraum in Form von baulichen Einfassungen und Randpflanzungen hergestellt werden.

An Nahtstellen zwischen den kleinteiligen Parzellenstrukturen und öffentlichen Freiräumen wie Grünanlagen, Uferzonen u.ä. sind Abgrenzungen zurückhaltend zu gestalten, um den optischen Verflechtungseffekt beiderseits zum Vorteil nutzen zu können.

Eine grundsätzlich andere Aufgabenstellung soll für den Umgang mit echten Baulücken und Brachflächen gelten, die durch Kriegsschäden, Abbrüche und technologische Zwänge bei der Errichtung von Plattenbauten entstanden sind.

Hier sollen vorrangig durch Baulückenschließungen die historischen Straßenräume wieder hergestellt werden.

In diesen Fällen ist der städtebauliche Zusammenhang der Bauvorhaben mit ihrem baulichen Umfeld besonders zu beachten, d.h. Stellung und Abmessungen der Baukörper, ihre Nutzung, Erschließung und äußere Gestaltung sollen mit der Eigenart der näheren Umgebung harmonisieren.

Dabei sollen sich die Neubauten durchaus auch einer zeitgemäßen Architektursprache bedienen, was in Ergänzung historischer Bauformen zu einem vielfältigen Erscheinungsbild der Straßen- und Platzräume beitragen wird.

Der Ersatz verschlissener Bausubstanz durch Neubauten und die Ergänzung und behutsame Nachverdichtung auf geeigneten Bauflächen sind ein wesentlicher Beitrag zur Revitalisierung der Innenstadt und tragen dauerhaft zur Verbesserung des städtebaulichen Erscheinungsbildes des Stadtteiles bei, wie die zahlreichen im bisherigen Sanierungsverfahren realisierten Beispiele wie Kliapassage, Sparkasse, Tivoli, Thietmar-Forum und weitere Einzelgebäude zeigen.

Im Regelfall sollen Neubauten in den kern- und mischgebietstypischen Bereichen des Sanierungsgebietes (*siehe Konzeptplan "Nutzung"*) als Wohn- und Geschäftshäuser konzipiert werden, wobei der Anteil der Wohnnutzung standortabhängig im Einzelfall bis zum gänzlichen Verzicht variiert werden kann.

Demgegenüber sind wohngebietstypische Bereiche wie Neumarkt, Teile des Domberges und entlang des Klia-Grünzugs ein optimaler Handlungsbereich für die Entwicklung neuer Bauformen (Neubau und Umbau) zur Ansiedlung junger Familien und Heilung struktureller Brüche, die mit der Überformung besonders des nördlichen Innenstadtbereiches mit industrieller Wohnbebauung entstanden sind (vgl. *SEK 2001, Karte Entwicklungspotenziale Zentrum/ Mitte*).

Die Verbesserung der Wohnbedingungen an diesen, aber auch an allen anderen Standorten unterstützt dauerhaft das Gegensteuern in sozialen Entmischungsprozessen, da mittels strukturverändernder Maßnahmen speziell auch die Verbesserung des Wohnraumes für ältere Bewohner und die Entwicklung familienfreundlicher Wohnformen möglich wird.

Der Umfang an Neu- und Ersatzbaumaßnahmen ergibt sich einerseits aus den Zielstellungen des Stadtentwicklungskonzeptes 2001 und aus der Berücksichtigung darauf aufbauender Gesamtplanungen (Wettbewerbsbeitrag Stadtumbau Ost, Entwicklungskonzept Dom-Schloss-Bereich), andererseits aus den Analyse- und Bewertungsplänen des Rahmenplanes Teile I + II, laufenden Einzelplanungen sowie deren Konkretisierungen.

Die Darstellungen des Konzeptplanes "*Bauliche und freiräumliche Gestaltung*" stützen sich hinsichtlich der Neu- und Ersatzbauten auf vorgelegte Entwurfsunterlagen, ansonsten auf Skizzen der Planverfasser, die in Art und Maß der Bebauung eine größtmögliche Einfügung in die Eigenart der näheren Umgebung verfolgen. Sie enthalten auch nach Möglichkeit Vorschläge zur Grundstückerschließung, Gliederung der Grundstücksfreiräume und zur Unterbringung von Stellplätzen.

Schwerpunktstandorte werden unter *Punkt III-5. Maßnahmen* näher beschrieben.

Auf die Zweckmäßigkeit einer gezielten Einflussnahme auf die äußere Gestaltung der neu zu errichtenden baulichen Anlagen über Gestaltungsrichtlinien wurde bereits in *Punkt III-2.2. Substanzerhaltung* hingewiesen.

Analog zur Erlangung alternativer Lösungsansätze für die Umgestaltung von Plattenbauten und deren Umfeld sowie für die Nachnutzung von Rückbauflächen über Ideen- oder Realisierungswettbewerbe sollen auch neubauintensive Entwicklungsflächen nach Möglichkeit in solchen effektiven Entwurfsverfahren untersucht werden.

Besonders die Um- und Neugestaltung der südlichen Randzone der Innenstadt (Brühl/Markt), im Kliabereich (Standort Mittelganghaus Unteraltenburg) und weitere Einzelstandorte wie die Nordseite Obere Burgstraße bieten sich dafür an.

III-2.4. Instrumentarien zur Sicherung der Bauvorhaben

Die Ausgangslage für die weitere städtebauliche Entwicklung im Sanierungsgebiet Innenstadt/ Neumarkt ist nicht einfach:

- Ca. 270 Hauptgebäude sind noch nicht oder erst teilweise modernisiert bzw. instandgesetzt,
- Ca. 355 Wohnungen stehen leer, ebenso eine ganze Reihe von gewerblichen, Gemeinbedarfs- und Handelseinrichtungen,
- Ca. 30 Baulücken sind registriert,
- Die Stadt musste in den vergangenen vier Jahren einen Verlust von fast 3.000 Einwohnern hinnehmen.

Angesichts dieser Tatsachen sieht das Stadtentwicklungskonzept die Wohnraum-minderung in Höhe von 272 WE im Stadtteil Zentrum und 1.635 WE im Stadtteil Mitte vor, teilweise kompensiert durch den Neubau von jeweils 300 WE.

Dazu ist jedoch anzumerken, dass die gewählten Begrenzungen beider Stadtteile in wesentlichen Bereichen weit über das Sanierungsgebiet hinausgehen, die Abrisse außerhalb des Sanierungsgebietes überwiegen und daher nur in Einzelfällen in die Rahmenplanung eingehen.

Dem gegenüber wird nahezu das gesamte Sanierungsgebiet (zwischen Brühl, Klia, Altenburger Kirche und einschließlich Neumarkt vom SEK als räumlicher Stadtkern definiert und zur Revitalisierung durch Nachverdichtung vorgeschlagen.

Damit wird dem Leitziel des Stadtumbaus „Stärkung der Mitte“ Rechnung getragen und die Grundlage für eine bevorzugte Neu- oder Ersatzbebauung innerhalb des Sanierungsgebietes geschaffen.

Für die sich daraus ergebenden Bauaufgaben in Gestalt von Ordnungsmaßnahmen, Sanierungen und Neubaumaßnahmen stehen eine ganze Reihe von Instrumentarien zur Steuerung und Unterstützung dieser Aufgaben zur Verfügung, mit deren Hilfe das Baugeschehen im Geltungsbereich des Rahmenplanes angekurbelt werden kann. Zu diesen gehören die unterschiedlichen Förderprogramme von Bund, Land, EU und Kommune wie auch Modelle zur Organisation der Bauvorhaben und deren privater Finanzierung.

Nachstehend sind die wichtigsten Förderprogramme und ausgewählte Organisationsmodelle zusammengestellt:

Die **Landesinitiative URBAN 21** ist kein selbständiges Förderprogramm, sondern bündelt die verschiedensten Fördermöglichkeiten des Bundes und des Landes, bezogen auf ein Stadtgebiet, und nutzt Mittel aus den Strukturfonds der Europäischen Union zu einer wirksamen Erhöhung des Fördervolumens.

EU-Strukturfonds

- *Europäischer Fonds für regionale Entwicklung (EFRE)*
(Zuschüsse für integrierte URBAN 21-Projekte zur Förderung der Wettbewerbsfähigkeit der gewerblichen Wirtschaft, zur Mitfinanzierung wirtschaftlich relevanter Infrastrukturmaßnahmen und zum Schutz der Umwelt.
Schwerpunkte: arbeitsplatzschaffende bzw. -erhaltende Investitionen, Verbesserung und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur und der lokalen Infrastrukturen in benachteiligten Stadtgebieten, dauerhaft umweltgerechte, nachhaltige Entwicklung)

Bund-Länder-Programme

- *Stadtumbau-Ost Stadtteil/ Stadtquartier-Aufwertungs- und Abriss/Rückbau-richtlinien*
(Zuschüsse für Planungs-, Ordnungs- und Baumaßnahmen zum Abriss/ Rückbau dauerhaft leerstehender, nicht mehr benötigter Wohngebäude und zur städtebaulichen Aufwertung freigelegter und brachliegender Flächen in vorrangig prioritären Stadtteilen gemäß SEK)
- *Städtebauförderprogramm*
(Zuschüsse für Planungs-, Ordnungs- und Baumaßnahmen zur gebietsbezogenen baulichen Erhaltung, Um- oder Neugestaltung der Städte (Maßnahmen a) sowie zur gebietsbezogenen Sicherung und Erhaltung von in ihrer Struktur und Funktion bedrohten historischen Stadtkerne mit denkmalwerter Bausubstanz (Maßnahmen b))

Wohnwertförderung der Bundesregierung

- *KfW-Co₂-Gebäudesanierungsprogramm*
(Zinsverbilligte Darlehen für bauliche Maßnahmen zur Minderung von CO₂-Emissionen und zur Energieeinsparung mittels Maßnahmepaketen, Teilschuldenerlass bei energetisch besonders effektiver Sanierung, Förderung von KfW-Energiesparhäusern und Passivhäusern)
- *KfW-Wohnraum-Modernisierungsprogramm 2003*
(Zinsverbilligte Darlehen für alle Investitionen, die den Wohnwert selbst genutzter oder vermieteter Immobilien erhöhen, auch Förderung des Rückbaus leer stehender Mietwohnungsgebäude. Läuft zum 31.12.2004 aus)
- *KfW-Programm zur Co₂-Minderung*
(Zinsverbilligte Darlehen für Sanierungsmaßnahmen zur Einsparung von Energie und/ oder CO₂-Emissionen, Förderung von KfW-Energiesparhäusern)
- *Marktanreizprogramm des BAFA zur Förderung Erneuerbarer Energien*
(Zuschüsse zur Errichtung von Solar- und Biomasseanlagen)
- *KfW-Wohneigentumsprogramm*
(Zinsverbilligte Darlehen für Erwerb oder Bau selbst genutzten Wohneigentums)

Landesprogramme

- *Stadtumbau-Ost Wohnungsaufwertungsrichtlinien LSA 2002*
(Zuschüsse für die Modernisierung und Instandsetzung von vermietetem und vermietbarem Wohnraum, für die Beseitigung von Schäden in unbewohnbaren konventionell gefertigten Wohngebäuden zum Zwecke der Leerstands-beseitigung, für innovative Maßnahmen zur Verbesserung der allgemeinen Wohnverhältnisse; gilt nur für Vorhaben in vorrangig prioritären Stadtteilen gemäß SEK)
- *Kfw-Ergänzungsrichtlinien LSA 2003*
(Zuschüsse für den Bau oder Erwerb selbst genutzten Wohneigentums, für Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen von vermietetem und vermietbarem Wohnraum, für bauliche Maßnahmen zur Aufwertung der nach einem

Teilrückbau verbleibenden Wohngebäude, stets in Kombination mit KfW-Darlehen)

- *Wohnungsbau-Bürgschaftsrichtlinien LSA*
(Landesbürgschaften für Darlehen zur Schaffung von Wohnraum durch Wohnungsbau einschließlich dem Ersterwerb, zur Modernisierung und Instandsetzung von Wohnraum sowie dem Erwerb von bestehendem Wohnraum zur Selbstnutzung)
- *Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur (GA)*
(Zuschüsse für ausgewählte Investitionsvorhaben der gewerblichen Wirtschaft einschl. des Fremdenverkehrsgewerbes zur Schaffung neuer und Sicherung vorhandener Dauerarbeitsplätze sowie zum Ausbau der wirtschaftsnahen Infrastruktur (und touristischen Infrastruktur in Präferenzgebieten) in strukturschwachen Regionen, Kontrolle der Förderregel/ Gebietseinteilung durch die EU)

Steuerliche Förderung

- *Investitionszulagen nach dem Investitionszulagengesetz (Neue Länder)*
(Bei betrieblichen Investitionen für neue bewegliche Wirtschaftsgüter und betrieblich verwendete Gebäudeneubauten, bei Mietwohnungsneubau im innerörtlichen Bereich, bei Modernisierung und Instandsetzung im Wohnungsbestand)
- *Steuervergünstigungen nach § 7h,i, § 10f und § 11a,b EStG*
(Erhöhte steuerliche Absetzbarkeit von Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen an selbst genutzten oder vermieteten Gebäuden, Baudenkmalen und Wohneigentum)

Sonstige Instrumentarien

- *Städtische Förderrichtlinie der Stadt Merseburg*
(Ortspezifische Regelungen für die Anwendung der Städtebauförderrichtlinie LSA im Sanierungs- und Erhaltungsgebiet – Prioritäten, besondere Zuwendungsbeschränkungen und -bedingungen, Durchführung des Förderverfahrens)
- *Eigentümermoderierte Quartiersanierung (Immobilienfonds)*
(Freiwillige Bildung von Grundstücksfonds in Altbauquartieren, Bauvorbereitung/ Kapital- und Fördermittelbeschaffung/ Baubegleitung durch Projektentwicklungsgesellschaft, Auflösung des Fonds nach Fertigstellung durch anfangswertabhängigen Rückverkauf der Objekte/ Teilobjekte/ Wohnungen an die Einzeleigentümer. Vorteile gegenüber der bisher üblichen Einzelhaussanierung bestehen u.a. in einer „lückenlosen“ Bestandsverbesserung und Hilfestellung für inaktive Eigentümer)
- *Altbaumanagement*
(Überlassung von leerstehenden Altbauten von kommunalen oder genossenschaftlichen Wohnungsunternehmen/Eigentümern an private Eigentümergemeinschaften zu günstigen Preisen zwecks Sanierung zur Selbstnutzung, Unterstützung durch vorbereitete Sanierungskonzepte und Hilfestellung bei Kapital- und Fördermittelbeschaffung, Begleitung durch Architekten in der Durchführung)

- *Charrette-Methode*
(Öffentliches Beteiligungsverfahren in Form einer Projektwerkstatt mit strikter Umsetzungsorientierung)
Eine temporäre Projektgruppe entwickelt in permanenter Öffentlichkeit unter Einbeziehung von Spezialisten und zunehmender Gewinnung lokaler Akteure Bausteine für die Realisierung gewünschter Vorhaben. Ziel ist es, schrittweise die Projektarbeit in eine selbsttragende Interessengemeinschaft der beteiligten Akteure zu überführen, die Öffentlichkeit für die Lösung von Aufgaben zu sensibilisieren und Grundlagen für sich später anschließende investive Maßnahmen zu entwickeln. Dabei sind innovative Ideen für Zwischennutzungen von Gebäuden und städtischen Räumen, Marketing- und Veranstaltungsaktionen sowie die Abkehr von bürokratischen Methoden gefragt. Der Übergang zu einem verstärkt privat betriebenen Stadtumbau bietet der Stadt die Möglichkeit, Vorreiter in einem solchen sich abzeichnenden Trend zu sein.
Das Urban 21-Projekt „Neues Leben am Markt“ wird in der beschriebenen Charrette-Methode entwickelt.

- *Wettbewerbs- und Gutachterverfahren*
(Kreative und effektive Form zur Erlangung von Entscheidungsvorschlägen für die standortkonkrete Entwicklung wichtiger Stadtteilareale auf Grundlage der SEK- und Rahmenplanvorgaben).

III-2.5. Öffentliche Straßen- und Freiräume

Ausgehend von den im Wettbewerbsbeitrag Stadtumbau Ost erarbeiteten Maßnahmevorschlägen

M4 - Rekonstruktion des alten Geisellaufes als Thema

M6 - Neuinterpretation Stadtmauer Grüner Ring

M7 - Neugestaltung Klia-Grünzug

M9 - Fußgängerbrücke Tivoli

M13 - Aktivierung Saaleufer Blaues Band

wird der Schwerpunkt für den freiräumlichen Stadtumbau innerhalb des Sanierungsgebietes weniger in der flächenmäßigen Erweiterung des öffentlichen Freiraumangebotes, sondern vorrangig in seiner qualitativen Aufwertung und räumlichen Vernetzung gesehen.

Die bisher durchgeführten Erhebungen (Flächennutzungsplan 1999, Landschaftsplan 1996, Grünordnungsplan 1992, Rahmenpläne 1993 und 1996 sowie Bestandserfassung/ Bewertung im Rahmen der hier vorliegenden Fortschreibung) stellen für die Innenstadt zwar einen unterdurchschnittlichen Ausstattungsgrad mit öffentlichen Grünflächen fest, räumen jedoch gleichzeitig eine ausreichende Bedarfsdeckung für das Gesamtstadtgebiet ein.

Unter der Maßgabe, die Innenstadt als „Mitte“ in ihrer historischen Urbanität zu erhalten und nach Möglichkeit nachzuverdichten, sollen deshalb teilweise vorhandene Freiflächendefizite im öffentlichen Bereich bewusst in Kauf genommen und durch strukturverbessernde Maßnahmen ausgeglichen werden.

Die Grünordnungsplanung für die Innenstadt / Neumarkt (Bestandserfassung und Bewertung 1992) gibt dazu Handlungsempfehlungen, die als Grundlage für die weitere Sanierung und Entwicklung des Grünsystems im Sanierungsgebiet – und darüber hinaus – dienen sollen. Die dort formulierten Lösungsansätze werden im folgenden aufgegriffen, soweit sie nach aktuellem Entwicklungsstand im Rahmenplangebiet Innenstadt und Neumarkt noch nicht realisiert bzw. verworfen worden sind:

Leitsätze zur Stadtstruktur und Freiraumqualität

- Grünverbindungen, d.h. die miteinander vernetzten Grünflächen zu einem Verbund, sind das tragende Element des Stadtgrüns. Aufgrund ihrer hervorgehobenen Mehrfachfunktion, insbesondere funktionell (Wegeverbindung), klimatisch (Frischlufschneisen) und ökologisch („Alleen bringen Tiere in die Stadt“), muss neben dem Vorhandensein von Grünachsen auch der Grad ihrer Vernetzung als wichtiges Kriterium bei der Beurteilung von Lebensqualität in der Stadt gewertet werden (vgl. auch Tabelle 2).
- Generell sind vorhandene Bäume in den Straßenräumen zu erhalten oder nachzupflanzen. Neueinordnungen sollen überall dort erfolgen, wo dies technisch möglich und historisch vertretbar ist. Lineare Grünachsen mit Schwerpunktcharakter sind in der Tabelle 1 aufgeführt.
- Fixpunkte für Vernetzungen sind die vorhandenen Grünflächen, deren mögliche oder nötige Erweiterungen, die Hauptwegebeziehungen im Sanierungsgebiet sowie alle fußläufigen Anbindeschwerpunkte über die Sanierungsgebietsgrenzen hinaus.
- Neben einem effektiv vernetzten System von Biomasse entscheiden Ausstattungs- und Gestaltkriterien über das Maß an Freiraumqualität.

Aus diesen Leitsätzen erwachsen Erfordernisse, die für das gesamte Sanierungsgebiet gelten und solche, die differenziert auf spezifische Gebiete abzielen.

Zu den generellen Erfordernissen gehören:

- Pflanzung quartiertypischer, in Straßenabschnitten arteneinheitlicher Gehölze zur Förderung der Entwicklung von Vegetationsleitbildern, dabei Verwendung standortgerechter Gehölzarten
- Überplanung ruderaler Standorte grundsätzlich erst nach Nachweis ihrer ökologischen Unbedenklichkeit; Neuschaffung ökologischer Nischen insbesondere in Grünflächen (Extensivwiesen, Steinhaufen, Nisthilfen usw.), Verzicht auf Herbizide und Auftausalze
- Neuausweisung von Sport- und Spielflächen auf Erweiterungsgrünflächen (oder z.Zt. noch fremdgenutzten Flächen) zur Reduzierung der vorhandenen Unterversorgung (sowohl flächenmäßig wie auch hinsichtlich der Ausstattungsvielfalt); verstärkte Neuschaffung von Bolzplätzen, Kleinsportflächen sowie Kleinkinderspielflächen in wohnungsnahen Bereichen
- Entsiegelung von Betonstraßen, -wegen und -parkplatzflächen, dafür Pflasterung, wo vertretbar in Kies verlegt; Schaffung von Schotterrasenflächen oder wassergebundenen Wegeflächen in Extensivbereichen
- Barrierefreie Wegeführung, grundsätzlich anzustreben im gesamten Sanierungsgebiet, mindestens aber durchgängig in den Hauptverbindungen
- Förderung der Pflanzung von Klettergehölzen
- Pflanzung von Bäumen in allen dafür geeigneten Straßen und auf allen Parkplätzen, anzustreben in einer Dichte von 1 Baumstandort pro 5 Stellplätzen (Senkrechtaufstellung) bzw. 1 Baumstandort pro 3 Stellplätze (Längsaufstellung)
- Förderung der Begrünung von Flachdächern
- Erhalt und Wiederherstellung historischer Freiflächenelemente wie Wegebeläge, Mauern oder Treppen.

Unter Beachtung der eingangs genannten Wettbewerbsvorschläge *M 4,6,7*, und *M13* sowie der grenzübergreifenden Maßnahmevorschläge

M10 - Querung Weißenfelder Straße

M11 - Integration Haltepunkt und Gastronomie am Gotthardteich

M15 - Umstrukturierung Brühl/ Sixtistraße

M16 - Erlebnisraum Gotthardteich

leiten sich aus diesen generellen Erfordernissen folgende gebietsspezifische Ansätze für die Aufwertung, Erweiterung und Vernetzung der öffentlichen Grünflächen im Sanierungsgebiet ab:

Ziel ist die durchgängige Erreichbarkeit aller größeren städtischen Grünanlagen nach Möglichkeit über verbindende Freiraumelemente, vom Südpark bis zum Stadtpark im Norden Merseburgs und quer bis zur Saale.

Eine Schlüsselrolle spielen dabei die vorhandenen innerstädtischen Grünflächen entlang der Klia (Abfluss des Gotthardteiches), um den Gotthardteich selbst, im Bereich Schlossgarten und im Umfeld der Sixtiruine. Sie sollen nach Rückbaumaßnahmen im Plattenbaugebiet Brühl erweitert und als geschlossener „Grüner Ring“ unter Einbeziehung des Flussufers ergänzt werden:

- Durchgängig barrierefreie Hauptwegeführung unter besonderer Berücksichtigung der Knotenpunkte und sicherer Übergänge zwischen den Anlageteilen
- Verdichtung der funktionalen Ausstattung (Bänke, Objekte, Spielanlagen, Orientierungshilfen, WC-Anlagen) mit Eignung auch für mobilitätsbehinderte Nutzer

- Umgestaltung von topografischen und baulichen Problemzonen (Höhenunterschiede, Oberflächen, Zugänglichkeiten u.a.).

Kliagrünzug

Angestrebt wird eine kleinteilige Erweiterung des Flächenbestandes um geeignete angrenzende Grundstücke bzw. -teile je nach Verfügbarkeit. Alternativ oder ergänzend ist auch eine optische Einbeziehung angrenzender Grundstücksfreiräume durch geschickte Blickführung und Raumgestaltung ohne eigentumsrechtliche Konsequenzen effektiv.

Durch Ergänzungspflanzungen oder Flächenerweiterung sollen Vernetzungen mit benachbarten Grünflächen hergestellt werden (Grünverbindungen bis zur Sixtiruine bzw. bis zum Schlossgarten), durch verkehrsberuhigende Maßnahmen soll der Übergang zum Bereich Gotthardteich erleichtert werden.

Die Grünflächen sollen einen hohen Anteil von Bäumen und Sträuchern aufweisen, die raumbildend gruppiert sind und gezielt Blickbeziehungen im städtischen Umfeld eröffnen.

Die Klia-Grünverbindung soll durch barrierefrei gestaltete Hauptwege erschlossen und ebenso mit den angrenzenden Straßenräumen verknüpft werden.

Bei angrenzender Bebauung ist ein hoher Anteil an Vertikalbegrünung anzustreben.

Die Uferbereiche sollen eine naturnahe Gestaltung mit Mitteln des ingenieurbio-logischen Uferverbau, ansatzweiser Mäandrierung und Schaffung von Schnell- und Langsamfließstrecken erhalten.

Eine funktionelle Anreicherung der Grünanlage mit Ruhebereichen, Spiel- und Kunstobjekten, Hinweistafeln, Zugangsmöglichkeiten zum Wasser u.ä., aber auch der Wechsel von gärtnerischer Bepflanzung und ökologisch geprägten Flächen soll die Attraktivität der Grünverbindung zwischen Gotthardteich und Schlossgarten dauerhaft erhöhen.

Schlossgarten

Zu den für das denkmalpflegerisch-touristische Netzwerk „Gartenträume - Historische Parks in Sachsen-Anhalt“ ausgewählten Gärten und Parks gehört auch der Merseburger Schlossgarten.

Nach der 1968 erfolgten Überformung soll die Anlage nach denkmalpflegerischen Gesichtspunkten seine historische Gestalt wieder zurückerhalten, so dass eine Präsentation im Rahmen des gleichnamigen touristischen Schwerpunktthemas des Landes Sachsen-Anhalt 2006 möglich wird.

Die konzeptionelle Planung (denkmalpflegerisches Gesamtkonzept) ist zwischenzeitlich abgeschlossen und beinhaltet auch Schlossgraben und Steilhang zwischen Gartenebene und Saaleufer.

Eine generalisierte Darstellung erfolgt im Konzeptplan „*Bauliche und freiräumliche Gestaltung*“.

Zur Vernetzung dieser historischen Gartenanlage mit dem innerstädtischen Klia-Grünzug ist die Einrichtung einer begrünten Wegeverbindung entlang des Verlaufs des ehemaligen nördlichen Stadtmauerabschnitts vorgesehen, dessen noch vorhandene Fundamentlinien wieder sichtbar gemacht und mit den erhaltenen Mauer- und Bastionsresten nördlich des Domgymnasiums zusammengeführt werden sollen. Damit werden weitere Voraussetzungen für die Verbesserung der räumlichen Ablesbarkeit des ehemaligen, noch in Resten vorhandenen Mauer-/ Grabenringes um die Altstadt geschaffen.

Eine weitere Verknüpfung des Schlossgartens mit den südlichen Abschnitten des Saalesteilhanges mit Anschluss an die Domstufen und bis zur Grünen Straße ist unter Einbeziehung der östlichen Schlossterrasse und Freilegung der Weinbergterrassen unterhalb der Domkurie Philippi et Jacobi vorgesehen. Der sich daraus ergebende „Panoramaweg“ mit seinen attraktiven Aussichtspunkten vermag maßgeblich zur touristischen Belegung des Dom-Schloss-Bereiches beizutragen und ist gleichzeitig eine wichtige Maßnahme zur Erlebarmachung der stadtnahen Flusslandschaft. Gesamtstädtisch gesehen, soll durch die Aufwertung und Vernetzung der stadtbildprägenden Grünzüge entlang der Saale, Klia und in der Geiselaue die touristische Zielstellung einer „Gartenroute“ durch die Stadt Merseburg mit dem Ausgangspunkt Schlossgarten unterstützt werden.

Saaleuferzone

Anknüpfungspunkt für Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahmen in den Uferbereichen der Saale ist das binationale Projekt „Blau Band in Sachsen-Anhalt“, das neben der „Straße der Romanik“ und den „Gartenträumen“ zur dritten tragenden Tourismussäule im Land ausgestaltet werden soll.

Außer weiteren Aktivitäten sind es vor allem

- Saaleradwanderweg,
- Fahrgastschiffahrt und
- Wassersportbetrieb,

die hier entlang der Kontaktzone zwischen Fluss und Stadtkörper besonders gefördert und aufgewertet werden sollen.

Da der Saaleabschnitt im Bereich des Sanierungsgebietes weitgehend grüngestalterisch geprägt ist, werden sich auch die Maßnahmen zur Aktivierung der Uferzonen auf freiraumgestalterische Maßnahmen konzentrieren. Diese sollen grundsätzlich darauf aufbauen, dass die Uferzonen zumindest in wesentlichen Teilbereichen öffentlich zugänglich und räumlich erlebbar sind.

Das ist zwischen dem Mühlberg und der Neumarktbrücke (Westufer) sowie zwischen der Kirchgasse und dem ehemaligen Strandschlösschen (Ostufer) bereits möglich und bedarf nur noch entsprechender Instandsetzungsmaßnahmen unter Einbeziehung der Anschlüsse an das öffentliche Straßen- und Wegenetz.

Außerhalb des Sanierungsgebietes, aber in unmittelbar funktionellem Zusammenhang bleiben jedoch noch wichtige Aufgaben:

Zum einen ist das westliche Saaleufer an der Ölgrube durch Öffnung des Erschließungsweges der Gartenanlage und nach Möglichkeit auch durch Erwerb einzelner Uferparzellen öffentlich zugänglich zu machen.

Zum anderen soll nach Freilegung des aufgegebenen Gewerbestandes Königs- mühle eine freiraum- und freizeitorientierte Nachnutzung in Form eines Sondergebietes für Sport und Erholung angestrebt werden. Mit dem erforderlichen Bauleitplanverfahren kann auch die Trassenführung des Saaleradwanderweges in diesem Bereich optimiert werden.

In Nähe der Innenstadt (Mühlberg/ Schlossgartensalon, an der Neumarktbrücke und an der Rischmühleninsel) sollen Rast- und Verknüpfungspunkte mit Hinweisen auf kreuzende Rad- und Fußwegerouten ausgebaut oder neu eingerichtet werden (vgl. *Punkt III-4.5. Fuß- und Radverkehr*).

Dringend einzubeziehen sind auch die Wegeverbindungen unter der Saalebrücke B181 einschließlich dazugehöriger Aufgänge/ Auffahrten.

Mit der freiräumlichen Einbettung eines Bootsanlegers für kleinere Fahrgastschiffe und Sportboote in die Uferzone unterhalb des Dom-Schloss-Bereiches (vgl. *Punkt III-4.4. Nahverkehr*) sind weitere Voraussetzungen dafür geschaffen worden, die Innenstadt mit ihren touristischen Anziehungspunkten auch von der Wasserseite („Blaues Band“) besucherfreundlich zu erschließen.

Im Zusammenhang mit der Umgestaltung des Schlossgartens sind landschaftspflegerische Maßnahmen am begrünten Osthang des Domberges vorgesehen. Mit einer adäquaten Behandlung auch der übrigen Bereiche unterhalb und südlich des Dom-Schloss-Ensembles wird es möglich sein, dem geplanten Panoramaweg ebenfalls entsprechende Aussichtspunkte und Sichtachsen zuzuordnen, die die Flusslandschaft zwischen Neumarkt und Domberg noch besser erlebbar machen.

Ehemaliger Geisellauf

Mit Neuordnung des Baufeldes zwischen Brühl und Preußnerstraße nach Abbruch des Edeka-Supermarktes und in Vorbereitung der mittel- bis langfristigen Umgestaltung des Hochhausstandortes Sixtistraße (vgl. Wettbewerbsbeitrag Stadtbau Ost) werden am südlichen/ südwestlichen Sanierungsgebietsrand neue Lösungsansätze für die freiräumliche Strukturierung der südlichen Innenstadt geschaffen.

Sie beinhalten engere Vernetzungen zwischen Gotthardteich, Klia-Grünzug und dem Grünbereich Sixtiruine und eine erweiterte Grünverbindung bis zum Saaleufer/ Rischmühleninsel im Zuge geplanter Rückbaumaßnahmen nördlich der B 181.

In diese Großstruktur lässt sich gut eine kleinteilige, lineare Grünverbindung entlang der südlichen Sanierungsgebietsgrenze einfügen, in der die im Rahmen der Charrette initiierte Idee der „Geiselbefreiung“ umgesetzt werden soll.

Hierbei wird in Abhängigkeit von den konkreten Standortbedingungen die Einrichtung eines neuen Bachbettes für das ehemals die historische Altstadt durchziehende Gewässer angeregt. Das Projekt beginnt an der südöstlichen Ecke des Gotthardteiches, orientiert sich am Freiraumbestand westlich der Sixtistraße sowie am Baufeld nördlich des Brühl, tangiert den Marktplatz sowie die Ölgrube und soll bis zur Mündung in die Saale durchgearbeitet werden.

Die Gestaltungsabsicht umfasst sowohl die offene als auch abschnittsweise verrohrte Wasserführung und soll mit grün- und stadtgestalterischen Mitteln (Begleitwege, Baumreihen, Grünstreifen, Pflasterungen, Objekte, Hinweise, Möblierung u.a.) unterstützt werden.

Voruntersuchungen werden gegenwärtig eingeleitet und sollten im Rahmen einer wettbewerbs- oder workshopartigen Bearbeitung konkretisiert werden.

Straßen- und Platzraumbegrünung

Die öffentlichen Straßen- und Platzräume haben neben ihrer primären Erschließungsfunktion auch wichtige Vernetzungsaufgaben zwischen den flächenhaften Grünstrukturen des Innenstadtgebietes zu erfüllen. Sie können diese ökologisch und klimatisch bedeutsame Funktion um so besser ausfüllen, je mehr Grünsubstanz dafür zur Verfügung steht.

Ziel künftiger Sanierungsmaßnahmen in den öffentlichen Straßenräumen muss also sein, Baumreihen und Pflanzstreifen überall dort zu erhalten und nach Möglichkeit zu erweitern, wo historische, technische und räumliche Voraussetzungen dafür bestehen (oder geschaffen werden können!). Bei kompliziertem Leitungsbestand können auch Einzel- oder Gruppenstandorte in Frage kommen. Auch Vertikalbegrünungen an Gebäudefassaden und -giebeln sind wirksame Mittel der Straßenraumbegrünung.

Der Vorgartenbestand ist in seiner ursprünglichen Zweckbestimmung zu sichern.

In mittelalterlich geprägten Straßenzügen, in denen lediglich solitäre Einzelpflanzungen gerechtfertigt sind, kann ein Ausgleich durch Blumenkastenbepflanzung erzielt werden.

Öffentliche Platzräume sollen in Abhängigkeit von ihrer bauhistorischen Zuordenbarkeit differenziert begrünt werden. Die Bandbreite reicht von Solitärstandorten/ Blumenkastenbepflanzung (z.B. Domplatz) über Gruppen-, Block- und Kübelbepflanzung (z.B. Markt, Bahnhofsvorplatz) bis hin zu freien Vegetationsflächen/ Blumenrabbatten, Gehölzgruppen und Kunstobjekten/Stadtmöblierung (z.B. Entenplan, Platz Burgstraße/ Ecke Apothekerstraße).

Im Ergebnis unterstützen die in folgender Tabelle zusammengefassten linearen Grünstrukturen (Schwerpunktauswahl) sowohl die stadträumliche Gliederung als auch die verkehrlichen Funktionsbeziehungen zwischen wichtigen Quell- und Zielpunkten des Sanierungsgebietes.

Tabelle 1: Wichtige Grünverbindungen in linearer Struktur

Bezeichnung	Art	Zweck
König-Heinrich-Straße	Baumreihen, Bestandspflege	Begrünung Verkehrsraum
Bahnhofstr./ Schulstr.	Baumreihen, Bestandspflege, Ergänzung	Verbindung Bahnhof - Domberg
Poststraße/ Hälterstr.	Baumreihen, Baumgruppen, Bestandspflege, Ergänzung	Verbindung Bahnhof - Schlossgarten
Grabenweg Hälterstraße	Baumgruppen, Neuanlage	Verbindung Parkplatz Ressource / Schlossgraben
S.-Berger-Str./Seffnerstr.	Baumreihen, Baumgruppen, Bestandspflege	Begrünung Verkehrsraum
Lauchstädter Straße	Baumgruppen, Neuanlage	Verbindung Fußgängertunnel - Gotthardstraße
Sixtistraße/ Brühl	Wasserführung, diff. Begrüng. Neuanlage	Geisellauf, räuml. Unterstützung
Marktplatz	Wasserführung, diff. Begrüng. Neuanlage	Geisellauf, räuml. Unterstützung
Ölgrube/Am Neumarkttor	Baumreihen, Baumgruppen, Wasserführung, Neuanlage, Ergänzung	Verbindung Neumarktbrücke – Marktplatz, Geisellauf, räumliche Unterstützung
Oberaltenburg / Kloster	Baumreihen, Baumgruppen, Ergänzung	Verbindung Schlossgarten – Kloster/ Altenburger Friedhof
Gewerbestraße Königsmühle (außerh. SG)	Baumreihen, Neuanlage	Begrünung Verkehrsraum Zufahrt zum Busparkplatz Königsmühle
Neumarktstraße	Baumgruppen, Neuanlage	Begrünung Verkehrsraum
Meuschauer Straße	Baumgruppen, Neuanlage	Verbindung Neumarkt – Schleuse/ Saaleaue
Stichstraße Neumarkt	Baumgruppen, Neuanlage	Verbindung Neumarkt - Gartenanlage
Krautstraße	Baumgruppen, Neuanlage	Begrünung Verkehrsraum
B181 / Querstraße	Baumreihen, Baumgruppen, Neuanlage	Begrünung Verkehrsraum, Ortsrandgestaltung

Tabelle 2: Wichtige Grünverbindungen in flächiger Struktur

Bezeichnung	Art	Zweck
Klia-Grünzug	Öff. Grünanlage, Aufwertung, Erweiterung	Erholungs- und Freizeitraum, Gliederung Stadtstruktur, Stadtklima
Gotthardteich (außerh. SG)	Öff. Grünanlage, Aufwertung	Erholungs- und Freizeitraum, Gliederung Stadtstruktur, Stadtklima
Weißenfeser Straße/ Sixtiruine (außerh. SG)	Öff. Grünanlage, Aufwertung, Erweiterung Wasserführung, diff. Begrüng. Neuanlage	Erholungs- und Freizeitraum, Stadtstruktur „Grüner Ring“ Geisellauf, räuml. Unterstützung
Bereich Gartenanlage Saaleufer (außerh. SG)	Priv. Gartenanlage, öffentl. Erschließung; Wasserführung, diff. Begrüng. Neuanlage	Erschließung Flussufer; Geisellauf, räuml. Unterstützung
Entenplan	Begrünter Stadtplatz, Aufwertung	Zentraler Kommunikationsplatz
Umfeld Ressource	Parkplatzgestaltung und Wiederherstell. Gartenraum	Verbindung Klia - Schlossgarten, Stadtstruktur „Grüner Ring“
Schlossgarten	Öff. Grünanlage, denkmalpfl. Umgestaltung	Historischer Erholungs- und Freizeit- raum, Netzwerk „Gartenträume“,
Osthang Domberg	Öff. Grünanlage, Aufwertung, Erweiterung	Erholungs- und Freizeitraum, Stadtklima, Projekt „Blaues Band“
Kloster/Altenburger Friedhof	Besondere Zweckbestimm., Bestandspflege	Historische Anlage, infrastrukturelle Nutzung
Neumarktfriedhof	Besondere Zweckbestimm., Bestandspflege	Historische Anlage, infrastrukturelle Nutzung, „Straße der Romanik“
B181 / Querstraße	Schutzgrün, Neuordnung	Nachnutzung für Immissionsschutz/ Sportspiel

Spiel- und Sportflächen

Ausgehend von der Analyse und Bewertung der Schulsportflächen und Spielplätze im Sanierungsgebiet (*siehe Punkt II-2.6.*) muss abgeleitet werden, dass trotz des Bestandes an verschiedenen Sport- und Spielanlagen im Umfeld des Sanierungsgebietes Versorgungsdefizite speziell bei schulnahen Sportflächen und Spielanlagen für den Ortsteilbereich (Kategorie A) beseitigt werden müssen.

Betroffen sind davon die Goetheschule und Lernbehindertenschule (beide im Bereich Bahnhofstraße/ Schulstraße) sowie das Domgymnasium Haus II und die Berufsbildenden Schulen (Domstraße/ Unteraltenburg), denen keine zentral gelegene Sportanlage zur Verfügung steht.

Aus der genannten Standortverteilung ist jedoch erkennbar, dass eine optimale Problemlösung innerhalb des Sanierungsgebietes nicht möglich ist, da Flächen der benötigten Größenordnung nicht zur Verfügung gestellt werden können.

Mit der geplanten Umgestaltung des Bereiches am Eulenturm zu einer Jugendfreizeitanlage (Urban 21-Vorhaben Nr. 17) eröffnen sich jedoch effektive Möglichkeiten zur Mehrfachnutzung für ausgewählte schulsportliche Aktivitäten in geringer Entfernung zu den benachteiligten Schulen.

Begünstigend und defizitmindernd wirkt auch der Umstand, dass die Sonderschule geschlossen und abgebrochen werden und das Grundstück der beschriebenen Freiflächennutzung zugeordnet werden soll.

Hinsichtlich der Entwicklung öffentlicher Spielanlagen ergeben sich neben der Bestandssicherung vorhandener Spielplätze (Kategorie B) innerhalb des Sanierungsgebietes und außerhalb (mit übergreifenden Einzugsbereichen) folgende Neuplanungsansätze:

- **Jugendfreizeitanlage am Eulenturm**
Neuanlage im Rahmen der Urban 21-Initiativen; Kategorie A (Ortsteilbereich), Überlagerungsmöglichkeit mit Pausenhof Goetheschule, Mehrfachnutzung mit Schulsport denkbar, langfristige Erweiterungsmöglichkeiten nur in Abhängigkeit von der Standortentwicklung Eulenturmssporthalle;
- **Spielobjekte im Klia-Grünzug**
Einfügung von Einzelgeräten und Kleinanlagen im Rahmen der Aufwertungs- und funktionellen Verdichtungsmaßnahmen an geeigneten Grünzugabschnitten, ggf. auch am Wasserlauf; Kategorien B und C (Quartier- bzw. Nachbarschaftsbereich);
- **Bolzplatz an der Querstraße (Neumarkt)**
Mittelfristige Neuanlage nach Aufgabe des Garagenstandortes, Konzeption in Verbindung mit Standortneuordnung (Geländemodellierung und Bepflanzung i.S. von Immissionsschutzmaßnahmen an der B181).

Gestaltungsgrundsätze für Straßen, Wege und Plätze

Die im Stadtkern und engeren Dom-Schloss-Bereich bereits fortgeschrittene Straßen- und Platzflächensanierung ist in der Folge durch eine ganze Reihe weiterer Straßenplanungen ergänzt worden, die in Art und Umfang auch die zukünftige Entwicklung weitgehend festlegen.

Sanierungsziel wird deshalb sein, diese Konzepte kontinuierlich umzusetzen, d.h. die Grundsätze für Profilaufteilung, Begrünung, Differenzierung der Oberflächenbeläge und Ausstattung so anzuwenden, dass ein einheitliches Erscheinungsbild der öffentlichen Straßen-, Platz- und Wegeflächen unter Berücksichtigung historischer und funktioneller Besonderheiten erzielt wird.

Im Folgenden sind wichtige Regeln nochmals zusammengestellt, ohne Einzelentscheidungen für konkrete Einzelstandorte vorwegzunehmen:

- Allgemein barrierefreie Gestaltung der öffentlichen Straßen-, Platz- und Grünräume
- Erhaltung des streifenförmigen Aufteilungsprinzips der Straßenräume
- Bauliche Kennzeichnung von Stellplätzen im Straßenraum (Bordführung, Oberflächenmaterial)
- Berücksichtigung erforderlicher Grundstückszufahrten und ggf. Kombination mit Fahrbahnübergängen für Fußgänger
- Sichere, überschaubare Gestaltung von Fußgängerüberwegen und Haltestellenbereichen
- Einrichtung separater Radwege nur in stark frequentierten Straßenzügen, sonst Führung auf den Fahrbahnen
- Begrünung geeigneter Straßenräume und Platzflächen (Baumreihen, Baumgruppen, Einzelstandorte, Fassadenbegrünung), Anordnung von Baumscheiben, falls möglich auch Pflanzstreifen

- Anwendung technischer Schutzmaßnahmen in Leitungsbereichen (Antiwurzel-schirm) und in Gehbereichen (Wurzelleitsystem) zugunsten geplanter Baum-standorte
- Erhaltung von Vorgartenzonen und ihrer gärtnerischen Nutzung
- Einsatz von Bitumendeckschichten nur für stark frequentierte Fahrbahnen, sonst ortsübliche Pflasterung
- Einsatz von wassergebundenen Decken für Wege in Grünanlagen, im Einzelfall auch für untergeordnete Erschließungen in ländlichen Randlagen (Neumarkt)
- Standortabhängiger Einsatz von Bitumendeckschichten/ Verbundpflaster/ was-sergebundenen Decken für das Radwanderwegenetz
- Auswahl von trittsicheren Oberflächenbelägen für Gehwegbereiche und Trep-penanlagen, Anordnung von Randstreifen aus Mosaikpflaster als Saumstreifen und für Installationen
- Ausstattung aller öffentlichen Straßen-, Platz- und Grünräume mit Stadtmobiliar, besonders Bänken, Papierkörben, Fahrradabstellanlagen und Wegweisern.

Für die Aufstellung der in der Stadt verbleibenden Kunstwerke im Ergebnis des 2004 in Merseburg durchgeführten 9. Internationalen Steinbildhauersymposiums ist die Einrichtung eines Skulpturengartens am Saaleufer unterhalb des Schlossgartens vorgesehen. Nach Neugestaltung der Wegeaufgänge im Hangbereich bietet dieser Standort eine touristenwirksame Bereicherung für die Funktionsbeziehungen zwischen der neuerrichteten Bootsanlegestelle („Blaues Band“), dem Saaleradwanderweg und den Sehenswürdigkeiten des Dom-Schloss-Bereichs.

Zusammen mit ergänzenden Sitzplätzen, stufenloser Wegeführung, Umschreitbarkeit der Skulpturen und von Jedermann lesbaren Hinweistafeln (Brailleschrift!) soll dieser Skulpturengarten ein kleiner, aber wirkungsvoller Schritt auf dem Weg zur barrierefreien und sehenswerten Kommune werden.

III-2.6. Barrierefreie Gestaltung öffentlicher Einrichtungen und Freiräume

Die Stadt Merseburg hat sich im September 2003 an dem vom Minister für Bau und Verkehr ausgelobten Landeswettbewerb „Auf dem Weg zur barrierefreien Kommune“ beteiligt. Ihr Beitrag ist mit einem Preis gewürdigt worden.

Nachstehend sind die geplanten Maßnahmen für eine barrierefreie Gestaltung öffentlicher Einrichtungen und im öffentlichen Freiraum des Sanierungsgebietes zusammengefasst. Sie sind dem Beitrag der Stadt Merseburg für den Landeswettbewerb entnommen.

Die Stadt will darüber hinaus im Rahmen ihres sanierungsrechtlichen Genehmigungsvorbehalts, durch Bauherrenberatung und Förderanreize auch Einfluss auf die barrierefreie Um- und Neugestaltung privater Bauvorhaben nehmen.

Deshalb sind im *Punkt III-2.1.* die Sanierungsziele auch zur behindertengerechten baulichen und freiräumlichen Gestaltung im gesamten Geltungsbereich des Sanierungsgebietes konkretisiert worden.

Einzelziele zum öffentlichen Verkehrsraum sind den *Punkten III-4.1. und III-4.6.* zu entnehmen.

Öffentlichkeitsarbeit

Ein wesentliches Fazit, das die Stadt Merseburg im Ergebnis der Auseinandersetzung mit dem Wettbewerbsthema und aus der Standortbestimmung nach erfolgter

Bestandsauswertung gezogen hat, besteht darin, die konzeptionelle Arbeit an der Entwicklung zu einer barrierefreien Kommune auf eine dauerhafte Plattform zu stellen.

Mit der Bildung eines Arbeitskreises und dessen Koordinierung will die Stadt Merseburg daher folgende Ziele verfolgen:

- Schaffung einer stabilen Organisationsform für die weitere konzeptionelle Beschäftigung mit dem Thema Barrierefreie Kommune
- Sensibilisierung der Verwaltungsarbeit für die Interessenvertretung mobilitätsbehinderter Menschen
- Bürger- und Realitätsnähe durch Einbeziehung der Betroffenen in die Arbeitskreistätigkeit
- Wissensbündelung als Grundlage für Initiativen und Lobbyarbeit.

Die Mitglieder des Arbeitskreises sollen aus folgenden Bereichen zusammengeführt werden:

- Stadtverwaltung (Koordinierung)
- Kreisverwaltung
- Verbände/ Vereine der Betroffenen
- Betreuungsdienste
- Wohnungsbauträger
- Nahverkehrsträger
- Fachberater, z.B. Architektenstammtisch, Fachhochschule, Sanierungsberater.

Der Arbeitskreis soll folgende Wirkungen entfalten:

- Bedarfsermittlungen
- Initiierung von Projekten
- Klärung von Finanzierungsfragen
- Planerische Beratung
- Öffentlichkeitsarbeit.

Die Gründung des Arbeitskreises und seine Arbeitsaufnahme ist im November 2003 erfolgt.

Als einer der vordringlichen Arbeitsschritte sollen Überlegungen angestellt werden, wie durch Einrichtung einer Internet-Plattform der direkte Kontakt des Arbeitskreises mit interessierten behinderten und nicht behinderten Bürgern aufgebaut und generationsübergreifend gestaltet werden kann.

Diesbezügliche Erfahrungen anderer Kommunen zeigen, dass damit das Verständnis und Engagement für die Belange mobilitätsbehinderter Menschen sowohl in der Bevölkerung als auch bei Entscheidungsträgern deutlich gesteigert werden können.

Aus dem Wissen heraus, dass der Personenkreis mit Mobilitätsbehinderungen weit über Rollstuhlfahrer hinausreicht und neben Sehbehinderten und Hörgeschädigten auch Mütter mit Kleinkindern, Personen mit Gepäck und alte, gebrechliche Menschen einschließt, möchte die Stadt unter dem Motto „Selbständig durch Merseburg“ alle Einwohner und Besucher ansprechen und erreichen, dass sich Jedermann möglichst selbständig im Stadtgebiet bewegen und möglichst umfassend am gesellschaftlichen Leben teilnehmen kann.

Sie will durch spezielle Information ein Gefühl der Sicherheit geben und damit einen Teil bestehender Schwierigkeiten im Alltag mobilitätsbehinderter Menschen ausräumen helfen.

Deshalb beabsichtigt die Stadt Merseburg, im Rahmen der geplanten Arbeitskreistätigkeit den bestehenden „Stadtführer für Rollstuhlfahrer“ aus dem Jahre 1998 fortzuschreiben, an den inzwischen erreichten Stand der Barrierefreiheit anzupassen und die Verwendbarkeit für alle mobilitätsbehinderte Nutzergruppen zu erweitern.

Öffentliche Einrichtungen

Merseburg ist Mittelzentrum und hat entsprechende Verwaltungs- und Versorgungsaufgaben zu erfüllen. Die barrierefreie Benutzbarkeit ist daher bei den öffentlichen Einrichtungen der Stadt und des Landkreises eine wichtige Zielstellung für die Planung von Um- und Neubaumaßnahmen.

Die Gebäude der Stadtverwaltung, die über mehrere Standorte in der Innenstadt verteilt sind, befinden sich in unterschiedlichen Sanierungsstadien und können noch keinen einheitlichen Standard in punkto Barrierefreiheit aufweisen.

Am weitesten fortgeschritten ist der Umbau des Verwaltungsgebäudes Lauchstädter Straße 10, das seit 2001 eine Rollstuhlrampe, Aufzug und behindertengerechte Toilette besitzt. Bei weiteren Gebäuden sind Teilmaßnahmen realisiert (Siegfried-Berger-Straße 5/7: Rampe und Anordnung publikumsintensiver Ämter im Erdgeschoss) oder in Vorbereitung (Lauchstädter Straße 1/3: barrierefreier Treppenhausanbau mit Zugang zum neu eingebauten Aufzug).

Bei der Sanierung von Verwaltungseinrichtungen ist jedoch nicht immer ein kompletter Umbau zwingend, wenn durch interne Organisation publikumsintensive Bereiche in einem rollstuhlgerechten Erdgeschoss untergebracht werden können.

Mit der Einrichtung eines Bürgerzentrums im Alten Rathaus verfolgt die Stadt Merseburg das Ziel, ihren Bürgerservice weiter zu verbessern und die Teilhabe an der kommunalpolitischen Arbeit des Stadtrates auch für mobilitätsbehinderte Bürger zu ermöglichen.

Mit der zentralen Lage ist der Standort am Marktplatz für alle Bürger gleichermaßen gut zu erreichen und mit der Wahl des Gebäudes kann die klassische Rathausstradition fortgesetzt und die Nutzung des Platzes in idealer Weise belebt werden.

Die Denkmaleigenschaft setzt bauliche Zwangspunkte, fordert jedoch gleichzeitig zu innovativen Lösungen heraus.

Unter dem Leitbild, ein Gebäude zu schaffen, in dem „Demokratie praktizierbar ist, in dem Möglichkeiten der Begegnung und Kommunikation eröffnet und Informationen angeboten werden sollen“, ist beabsichtigt, im Obergeschoss den Funktionsbereich Stadtrat zu entwickeln und im Erdgeschoss ein Bürgerzentrum einzurichten.

Dazu soll die barrierefreie Zugänglichkeit zu allen Ebenen des Gebäudes, d.h. auch zu allen Funktionsräumen des Stadtrates, der Fraktionen und der Ausschüsse gesichert werden:

- Anbau eines behindertengerechten Außenaufzugs mit entsprechendem Zugang
- Schwellenlose Ausbildung der Fußböden
- Einrichtung eines Behinderten-WC.

Das Funktionsangebot im Bürgerzentrum ist noch nicht endgültig definiert, sollte sich jedoch an beispielhaften Modellen anderer Kommunen orientieren. Bürgernah wären zum Beispiel:

Antragsberatung
Kopier-Fax-Telefon-Internet-Service

Sprechstunden z.B. der Polizei,
sozialer Dienste, Post,
Veranstaltungsservice
Sprechstunden wichtiger Ämter
Großzügige Öffnungszeiten.

Das Gebäude insgesamt sollte mit einem visuellen und akustischen Leit- und Informationssystem ausgestattet werden, das die uneingeschränkte Nutzbarkeit für alle unterschiedlich mobilitätsbehinderten Menschen ermöglicht.

Aus Platzgründen im Rathaus nicht unterzubringende sowie weitere verwandte Bürgerdienste sollten in räumlicher Nähe angesiedelt werden.

Der Schlossgartensalon ist seit seiner Erbauungszeit im Spätbarock traditioneller Veranstaltungsort in der historischen Gartenanlage. Mit dem letzten Umbau 1995 sind eine Reihe von Einbauten wie Behindertentoilette und Personenaufzug realisiert worden, die eine barrierefreie Nutzung des Konzertsaaes ermöglicht haben.

Im weiterführenden Bauabschnitt (Urban 21-Projekt) ist vor allem die Sanierung des Orangerieflügels (Gaststätte) und die Einbeziehung des unteren Saales in das Veranstaltungskonzept des Ständehauses/ Schlossgartensalons vorgesehen. Außerdem soll die Freitreppe am nördlichen Haupteingang so umgestaltet werden, dass benutzerfreundliche Bedingungen für größeren Publikumsverkehr einschließlich mobilitätsbehinderter Personen entstehen.

Ausgehend von der ausgeprägten kulturellen Nutzung des oberen Saales sollen die Voraussetzungen für den nachträglichen Einbau eines Beschallungssystems für Schwerhörige (Induktionsschleifen) untersucht werden.

Auch im Ständehaus, das als Kultur- und Tagungszentrum wieder eröffnet worden ist, soll die Nachrüstung der Säle mit einem Beschallungssystem für Schwerhörige (Induktionsschleifen oder transportable Anlagen) angestrebt werden.

Für die vom Stadtrat beschlossene Ansiedlung der Willi-Sitte-Galerie am Domplatz in Merseburg hat die Stadt 2003 für den notwendigen Umbau des Hauses einen Architektenwettbewerb durchgeführt. Die Umgestaltung der ehemaligen Domkurie zum Ausstellungshaus wird wesentlich zur Belebung des Dom-Schloss-Bereiches beitragen und ist ein Projekt der Landesinitiative Urban 21.

In der Auslobung wurde explizit die barrierefreie Erschließung sämtlicher öffentlichen Nutzflächen (Ausstellungsräume in mehreren Etagen, Gastronomiebereich und Außenanlagen) thematisiert. Weitere behindertenrelevante Fragen zu Farb-, Licht- und Leitsystemen sollen in der nun anschließenden Projektierungsphase abgeklärt werden.

Nach dem Beispiel der am Markt aufgestellten barrierefreien City-WC-Anlage soll der Aufbau eines ergänzenden Standortnetzes überlegt werden.

Wohnungsbau

Die barrierefreie Gestaltung des Wohn- und Lebensraumes im engeren Sinne, also der eigentlichen Wohnungen, entspricht den Bedürfnissen breiter Bevölkerungsschichten, ob jung oder alt, behindert oder nicht behindert und bietet Vorteile für Alle. Insofern richtet sich an alle kommunalen und privaten Wohnungseigentümer und Bauherren gleichermaßen die Erwartung, den Wohnungsbestand Zug um Zug zu qualifizieren, nicht zuletzt zugunsten einer dauerhaften Vermietbarkeit in Zeiten sinkender Nachfrage.

Behindertengerechter Wohnraum ist bisher im Stadtgebiet nur vereinzelt vorhanden und kann oft aufgrund personenbezogener Anpassungen oder fehlenden Mitteln nicht allen Normen gerecht werden. Da altengerechte Wohnungen wirtschaftlicher herzustellen sind, ist auf diesem Sektor die Ausbaquote deutlich höher.

Wegen des steigenden Bedarfs sollen Umbau und Neuerrichtung von behinderten- und altengerechten Wohnformen sowie die Ansiedlung von Pflegeeinrichtungen weiter unterstützt werden.

Auch kleinteilige Maßnahmen zum Abbau von Barrieren im Wohnungsbestand und Wohnumfeld, die von den Wohnungsunternehmen und Privateigentümern in vorsichtigen Schritten durchgeführt werden, sind von hohem Wert wie beispielsweise:

- Sanierung von Gebäuden mit Schaffung barrierefreier Verkehrsflächen
- Bauliche Änderungen zur Einordnung von behindertengerechten Grundrissen
- Senioren- und behindertenfreundliche Gestaltung des Wohnumfeldes
- Anpassung notwendiger Orientierungs- und Leitsysteme an die spezifischen Anforderungen der Bewohner
- Stabilisierung bereits vorhandener Service- und Dienstleistungsangebote in den Gebäuden und Neuansiedlung solcher Einrichtungen
- Sicherung bestehender Betreuungs- und Überwachungsdienste und deren Erweiterung.

Öffentliche Freiräume

Die Grünanlagen Vorderer und Hinterer Gotthardteich sind aufgrund ihres direkten Anschlusses an das Sanierungsgebiet Innenstadt ein außerordentlich attraktiver Freizeitfaktor für die Bürger und Besucher der Stadt. Die schrittweise Ufergestaltung und behindertengerechte Erschließung sind wichtige Maßnahmen zur Nutzung dieses zentrumsnahen Erholungspotenzials.

Ziel ist die Schaffung eines durchgängig barrierefreien Spazierweges mit Rampen, vielen Sitzgelegenheiten und vielfältigem Wasserkontakt. Großer Wert wird auf die behindertengerechte Anbindung an den tangierenden öffentlichen Verkehrsraum, besonders am Ostufer des vorderen Gotthardteiches (Übergang zum Fußgängerbereich Gotthardstraße) gelegt.

Im Zuge nachfolgender Planungsschritte für die Aufwertung des vernetzten Fußwegsystems der öffentlichen Grünanlagen inner- und außerhalb des Sanierungsgebietes sollen weitere Erleichterungen und Funktionsangebote für sinnesbehinderte Benutzer wie z. B. Leitstreifen an Uferkanten, Informationstafeln/ Wegweiser mit Braillebeschriftung untersucht werden.

Besonders attraktiv könnte dabei ein „Garten der Sinne“ (Fühlen-Riechen-Hören-Sehen-Schmecken) werden, der sich gut in das bereits vorhandene Spektrum von Themengärten im Bereich der Gotthardteiche einfügen lässt, aber auch geeignete Teile des Klia-Grünzugs einbeziehen könnte.

III-2.7. Private Freiflächen

Die freiflächenbezogene quantitative und qualitative Ausstattung der privaten Grundstücke ist in den verschiedenen Quartierbereichen des Sanierungsgebietes sehr unterschiedlich und im einzelnen im Erläuterungsbericht Teil II (*Punkte II-2.6. Bestandserfassung und Bewertung Freiflächen; II-2.9. Mängelbeschreibung für Bereiche mit besonderem Handlungsbedarf*) beschrieben.

Zur Erreichung der für den privaten Bereich zutreffenden Sanierungsziele müssen deshalb Art und Umfang von Sanierungs-, Um- und Neubaumaßnahmen als Einzelfallentscheidungen aus den konkreten jeweiligen Standortbedingungen abgeleitet werden.

Dabei sollen folgende, auf den konkretisierten Sanierungszielen basierende Entscheidungskriterien berücksichtigt werden:

- Eine dauerhafte Vermietung von Wohn- und gewerblichen Flächen ist nur erreichbar, wenn die Nutzerinteressen hinsichtlich Parkstellflächen, Kinderspiel-, Hauswirtschaftsflächen und Wohngrün sowie Grundstücksüberbauung in ein standortgerechtes Verhältnis gebracht werden. Dabei sind auch die Standortmerkmale der näheren Umgebung einzubeziehen.
Der Anteil von entsiegelten (Vegetations-)flächen in den kern- und mischgebiets-typischen Quartierbereichen „Zentrum“ und „König-Heinrich-Straße“ beispielsweise kann deutlich geringer ausfallen als in den wohngebietstypischen Bereichen der Klia, auf dem Domberg und im Neumarkt.
- Zur Verbesserung des Freiflächenanteils von stark überbauten Grundstücken sollen mit Hilfe von Ordnungsmaßnahmen störende, verfallende oder nicht mehr benötigte Nebengebäude abgebrochen werden. Auch bauliche Neuordnungen auf reduzierten Grundflächen oder die Neuerrichtung in besserer Lage unterstützen die Verbesserung der Wohn- und Arbeitsbedingungen.
Nicht mehr benötigte Versiegelungen in den Hofbereichen sollen, wo immer möglich, beseitigt oder durch ökologisch bessere Befestigungsarten ersetzt werden. Mit Entkernungsmaßnahmen können die besonders bei Eckgrundstücken auftretenden Flächen-, Abstands- und Besonnungsdefizite reduziert werden.
- Die Erschließung privater Grundstücke über Hausdurch- oder Hofeinfahrten zum Stellplatznachweis auf dem Grundstück soll beibehalten und bei Neubaumaßnahmen auch unterstützt werden, da damit der Stellplatzbedarf im öffentlichen Straßenraum entlastet wird.
Auch hier ist jedoch im Einzelfall sicherzustellen, dass Flächenanteile für die bestimmungsgemäße Nutzung der rückwärtigen Grundstücksteile für Ruhe, Freizeit, Spiel und Hauswirtschaft angemessen berücksichtigt werden. Besonders in Bereichen mit höheren Baudichten müssen deshalb Überlegungen zur Überlagerung von Stellplatz-, Nutz- und Freiflächen (z.B. Tiefgaragen, Dachterrassen, Dachbegrünung) angestellt werden.
- Grundsätzlich sollen nach Möglichkeit alte Grundstücksgrenzen wieder hergestellt und sichtbar gemacht werden, damit der Bezug vom Haus zum Hof bzw. Gartenraum als städtebauliche Einheit sichergestellt wird. Dieser Grundsatz ist insbesondere beim anstehenden Umbau von Plattenbauten mit bisher undifferenzierten Gemeinschaftsfreiflächen zu berücksichtigen.
Der erwartete Vorteil liegt in der Überschaubarkeit kleinerer Flächenzuschnitte mit ihrer direkten Zuordnung zum Hauseingang und der besseren Eignung für die Pflege durch die Mieter selbst, was zur Betriebskostensenkung beiträgt und die soziale Verantwortung steigert.
- Die Abgrenzung des privaten Grundstücksfreiraums zum öffentlichen Straßenraum ist wichtiger Gestaltungsschwerpunkt im Sanierungsgebiet, da aufgrund vorgegebener Plattenbaustrukturen (z.B. im Kliabereich, Unteraltenburg, Ölgrube) und der infolge des Stadtschrumpfungprozesses nachlassenden Neubautä-

tigkeit nicht mehr alle Baufluchtlinien dem historischen Stadtgrundriss entsprechend geschlossen werden können.

Daher müssen auch Lösungswege unter Ausnutzung der Möglichkeiten städtischer Freiraumgestaltung und des Gartenbaus für die Standorte angeboten werden, die nicht neu bebaut werden können oder sollen:

- Rankgerüste, Pergolen und ortstypische Mauereinfassungen können die alte Bauflucht ansatzweise wieder sichtbar machen.
 - Fassadenbegrünungen mit selbstklimmenden Rankpflanzen verdecken ungestaltete Giebelflächen und sind zugleich ein Beitrag zur ökologischen Aufwertung, indem sie die Grünsubstanz von Hofräumen ergänzen und Baudichte ausgleichen helfen.
 - Hecken, Gehölzstreifen und bauliche Einfassungen sind geeignet, undifferenzierte private Grünflächen in überschaubare, hausbezogene Teilräume zu gliedern.
- Im Zusammenhang mit Entsiegelungs- und Unterhaltungsmaßnahmen auf den hofseitigen Grundstücksflächen ist die Beseitigung von Niederschlagswasser als ordnungsgemäße Versickerung auf den Grundstücken entsprechend der jeweiligen Standortbedingungen voranzutreiben.
- Im Bedarfsfall soll mit der Bildung von Gemeinschaftsfreiflächen das sozial begründete Sanierungsziel verfolgt werden, auch für flächenmäßig stark benachteiligte Grundstücke besonders in den Ecklagen die allgemeinen Wohn- und Lebensbedingungen zu verbessern, um u.a. die dauerhafte Vermietbarkeit der Wohnungen in diesen Gebäuden positiv zu beeinflussen.

Diese Organisationsform ist ggf. auch nach dem Umbau von Plattenbauten im Sanierungsgebiet anwendbar, wenn die Grundrissstruktur dieser Gebäude und deren Grundstückszuschnitt eine Aufteilung in Einzelparzellen funktionell oder standortspezifisch nicht zulassen.

Dabei muss das Planungsziel darin bestehen, innerhalb einer freiwillig gebildeten Eigentümergemeinschaft (bei mehreren Privatgrundstücken) oder Mietergemeinschaft (bei Wohnblocks) unter Wahrung größtmöglicher Privatnutzungsanteile ein günstig gelegenes Flächenteilstück auszuwählen, das

- entweder speziell von den Bewohnern des unterversorgten Einzelgrundstückes für Freizeit-, Erholungs- und Hauswirtschaftszwecke genutzt werden kann
- oder für alle Bewohner der beteiligten Grundstücke gleichermaßen verfügbar ist.

Die übrigen Grundstücksteile verbleiben dabei weiterhin in der privaten, hausbezogenen Nutzung der jeweiligen Grundeigentümer.

Vom Verfahren her sollte die Bildung von Gemeinschaftsfreiflächen zur Erreichung des oben genannten Sanierungszieles in erster Linie in Form einer freiwilligen Zusammenlegung betrieben werden.

Dabei ist es ratsam, nur diejenigen Grundstücke in der Nachbarschaft einzubeziehen, die zur Kompensation des Defizits unbedingt notwendig sind, um die Nutzungsgemeinschaft übersichtlich zu halten und um die bewährte Grundstruktur der parzellierten, individuell genutzten Quartierinnenbereiche nicht zu sprengen.

Gegenstand der Verhandlungen können neben der Auswahl eines geeigneten Gemeinschaftsflächengrundstückes Regelungen zur

- Pflege, Instandhaltung und Art der Nutzung,
- Zuordnung von Rand- und Splitterflächen,
- Führung von Wegeverbindungen,
- Art der Einfriedungen,
- zu Fragen zum wirtschaftlichen Ausgleich u.a. sein.

Die Gewährung gegenseitiger Vorteile wirkt sich auf das Zustandekommen einer notwendigen privatrechtlichen Vereinbarung sehr positiv aus.

Bei solchen freiwilligen Zusammenlegungen ist es auch durchaus sinnvoll, Regelungen durch Grunddienstbarkeiten grundbuchlich abzusichern.

Diese sind dann jeweils nur mit Zustimmung sämtlicher Eigentümer wieder aufhebbar. Ein einzelner Eigentümer kann die Aufhebung dann nicht mehr durchsetzen.

Standorte, an denen die Bildung von Gemeinschaftsflächen im Wohnbereich zweckmäßig ist, werden im Punkt *III-5.1 Maßnahmebeschreibungen* vorgeschlagen (z.B. Burgstraße 9-21). Das Prinzip ist aber allgemein auf Neu- und Umbauten übertragbar, die im räumlichen Zusammenhang miteinander stehen und vorteilhaft in der Hand des gleichen Eigentümers liegen, wie größere Wohnanlagen oder Plattenbauten.

- Spielplätze des Nachbarschaftsbereiches (Kategorie C) dienen in erster Linie Kleinkindern und werden in unmittelbarer Wohnungsnähe benötigt. Bestens geeignet sind Flächen mit grundstücksübergreifenden Nutzungen wie Gemeinschaftsfreiflächen sowie begrünte Grundstücksfreiräume ohne Überschneidungen mit Stellplätzen und deren Zufahrten. Der Abbruch nicht mehr benötigter Nebengebäude mit nachfolgender freiraumorientierter Gestaltung (ggf. Neuordnung von Hof-, Stellplatz- und Grünflächen) kann diesen Prozess der Verbesserung der Wohnbedingungen im privaten Bereich wirkungsvoll unterstützen.

Insgesamt kann davon ausgegangen werden, dass die Einrichtung von kleinteiligen Kinderspiel- und Freizeitflächen im Bestand der überwiegend für Wohnzwecke genutzten Grundstücke weitgehend möglich ist und bei der Realisierung von Sanierungsmaßnahmen (Abbrüche, Neuordnung, Entsiegelung) als fester Planungsbestandteil gewertet wird.

Die Bildung von Gemeinschaftsfreiflächen schließt im Regelfall diese Nutzungsarten ebenfalls ein, so dass auf eine explizite Darstellung von Spielplatzstandorten der Kategorie C im Rahmenplan verzichtet werden kann.

Bei Wohnungsneubauten sind die Bestimmungen der BauO LSA § 9 Kinderspiel- und Freizeitflächen und § 11 Gemeinschaftsanlagen zu beachten.

Ebenso ist grundsätzlich die barrierefreie Zugänglichkeit solcher Anlagen sicherzustellen, um mobilitätsbehinderten Mitbewohnern die Nutzung zu ermöglichen.

III-2.8. Begriffsdefinitionen für den Konzeptplan „Bauliche und freiräumliche Gestaltung“

Der Konzeptplan *„Bauliche und freiräumliche Gestaltung“* enthält die standortkonkreten Entwurfsvorschläge im Maßstab 1:2.500 für Maßnahmen an Gebäuden, im öffentlichen Verkehrs- und Grünraum sowie im privaten Grundstücksfreiraum.

Im Fall von Alternativvarianten ist die jeweilige Vorzugslösung ausgewählt worden.

Für einzelne Darstellungen/ Planzeichen gelten folgende Erläuterungen:

Vorhandene Bebauung (zur Erhaltung vorgesehen)

Es werden alle vorhandenen Haupt- und wichtigen Nebengebäude dargestellt, die gemäß Rahmenplan erhalten werden sollen.

Informell sind auch weitere Nebengebäude markiert, die keine gravierenden Beeinträchtigungen des Quartierinnenbereiches verursachen, bei denen aber im Einzelfall auch Abrisse möglich sind.

Allgemein nicht erfasst sind untergeordnete Baulichkeiten (vgl. § 55 BauO LSA) in den Hofbereichen.

Die wichtigsten Sanierungsschwerpunkte sind im Konzeptplan „*Maßnahmen*“ nummeriert und im *Punkt III-5.* näher beschrieben.

Neubau (geplant)

Alle Lückenschließungen, Ersatzbauten (nach Abbrüchen) und Nachverdichtungsbauten sind als Neubauten farblich hervorgehoben. Im Fall von Alternativvarianten ist die jeweilige Vorzugslösung ausgewählt worden.

Die Darstellung erfolgt schematisch in nutzungsüblichen Abmessungen, erhebt aber keinen Anspruch auf funktionelle und bauordnungsrechtliche Durcharbeitung.

Die Haupteingangsseite und mögliche Lage von Ein- oder Durchfahrten sind markiert.

Die wichtigsten Neubaustandorte sind im Konzeptplan „*Maßnahmen*“ nummeriert und im *Punkt III-5.* näher beschrieben.

Dachform

Bei den Dachformen sind lediglich die Hauptfirstlinien und die Anschlüsse wesentlicher Nebendächer dargestellt. Auf die Eintragung von Dachgauben wurde zugunsten der grafischen Lesbarkeit verzichtet.

Abzubrechende Bebauung

Erfasst sind die im *Punkt III-5. Maßnahmen* näher beschriebenen Einzelobjekte mit Darstellung der darauf folgenden Flächennutzung.

Der Abbruch von Neben- und Seitengebäuden, Garagen und untergeordnete Baulichkeiten ist nur für Schwerpunktbereiche (gravierende Beeinträchtigungen des Quartierinnenbereiches) symbolhaft dargestellt.

Weitergehende Abbruchmaßnahmen in den hinteren Grundstücksbereichen sind möglich.

Pergolen, Einfriedungsmauern

Die Darstellung von raumschließenden Pergolen und massiven Einfriedungsmauern, ggf. mit raumwirksamen Hinterpflanzungen, als Ersatz für hochbaulich nicht wiederherstellbare Raumkanten erfolgt symbolhaft, d.h. Abmessung, Höhe und bauliche Anbindung sind von den örtlichen Besonderheiten abhängig.

Haus- und Hofeinfahrten, Fußgängerdurchgänge (Passagen)

Es sind nur die geplanten Erschließungselemente besonders hervorgehoben, die in Verbindung mit der Grundstückerschließung von Neubauten und Herstellung von Fußgängerbeziehungen erforderlich oder beabsichtigt sind. Die Haus- und Hofeinfahrten dienen in der Regel der Erschließung von Stellplätzen oder Tiefgaragen, Passagen sind für die öffentliche Nutzung freigegeben.

Parkplatz (P) im öffentlichen Raum

Gekennzeichnet werden alle bereits vorhandenen und noch geplanten flächigen Stellplatzanlagen, die zur öffentlichen Nutzung vorgesehen sind. Lineare Parkstreifen in den Straßenzügen werden nicht gesondert ausgewiesen, sind aber in der Stellplatzbilanz (*siehe Punkt III-4.7. Ruhender Verkehr*) mit erfasst.

Parkhaus/Parkdeck (P) als Einzelbaukörper, Tiefgarage (TG) im Gebäude

Gekennzeichnet werden alle geplanten Objekte, die im Zusammenhang mit Neubaumaßnahmen errichtet werden sollen oder könnten. Die Einordnung in privaten Wohn- und Geschäftshäusern ist dabei nur als Vorschlag zu werten und im Einzelfall zu überprüfen.

Gemeinschaftsfreifläche (F), Gemeinschaftsstellplatzanlage (P) auf Privatgrundstücken

In den Plan eingetragen sind alle geplanten Gemeinschaftsflächen für die genannten privaten Nutzungen.

Nachbarschaftsfragen sowie standortspezifische technische Aspekte, wie z.B. Erschließungsform, Höhenverhältnisse, Abgrenzungen sind auf der Grundlage freiwilliger Regelungen im Einzelfall zu lösen. Kleinteilige Freiaufstellungen in Altbauhöfen sind nicht gesondert dargestellt.

Fassadenbegrünung

Wandflächen, die aus räumlicher Sicht schwerpunktmäßig für vertikale Begrünungsmaßnahmen geeignet sind, sind im Plan markiert.

Darstellung der öffentlichen Flächen

Neben dem Bestand an bereits sanierten Straßenoberflächen sind die verfügbaren Straßenplanungen in die Plandarstellung übernommen worden.

Auf die zeichnerische Darstellung neuer Straßenraumprofile für bisher unbeplante Straßenräume wird auf Wunsch der Stadtverwaltung verzichtet. Generelle Lösungsansätze sind jedoch im *Punkt III-5. Maßnahmen* (nummerierte Standorte) beschrieben.

Geplante Baumreihen und -gruppen sind nur schematisch eingetragen.

Zu Erhalt oder ggf. Ersatzpflanzungen sowie zur konkreten Standortwahl müssen Einzelfallentscheidungen getroffen werden.

Öffentliche Grünanlagen werden als Flächensignatur dargestellt, in der auch untergeordnete Wege, kleinere Baulichkeiten und sonstige Objekte eingeschlossen sind.

Darstellung der privaten Flächen

In Anlehnung an den Bestand an Hofraum und leicht befestigten Wege- und Wirtschaftsflächen werden **gebäudenahe Hofflächen** von den übrigen Grundstücksfreiflächen in einer gesonderten Flächensignatur differenziert. Die Ausdehnung ist abhängig von der verfügbaren Grundstücksgröße und kann auch Nebengebäude enthalten.

Zu dicht überbaute Hofbereiche sollen nach Möglichkeit so entkernt werden, dass nur noch die für die jeweiligen Nutzungen erforderlichen Bauten verbleiben.

Die Darstellung erfolgt schematisch mit der Zielstellung, befestigte Oberflächen auf gebäudenahe Bereiche zu beschränken und den verbleibenden Freiraum möglichst unversiegelt zu halten.

Die **Grundstücksgrünflächen** erfassen die gesamte Vielfalt an Ruhe-, Freizeit-, und Spielflächen in grünplanerischer oder gärtnerischer Gestaltung. Großgrün, Wege und untergeordnete Baulichkeiten sind in dieser Flächensignatur inbegriffen. Eine weitergehende Entsigelung und Beseitigung von nicht mehr benötigten Nebengebäuden wird angestrebt.

Stellplätze und ihre Zufahrten können unter der Voraussetzung einer ausgewogenen Flächennutzung integriert sein.

Auf die Darstellung von **Großgrün** im Quartierinnenbereich wird zugunsten der grafischen Lesbarkeit verzichtet.

Geplante Gemeinschaftsfreiflächen erfassen gegenüber den übrigen Freiflächen der Quartiersinnenbereiche nur solche Grundstücke, die einerseits ein erhebliches

Freiflächendefizit aufweisen und andererseits aufgrund ihrer direkten Nachbarschaftslage und Struktur geeignet sind, an der Bildung von Gemeinschaftsfreiflächen mitzuwirken.

Die Auswahl beschränkt sich bewusst nur auf jeweils unbedingt nötige Parzellen an besonders kritischen Standorten.

Anlagen der Infrastruktur

Spielplätze der Kategorie A (Stadtteilbereich) **und B** (Quartier- und Wohnbereich) sind mit einem Symbol in dem dafür grundsätzlich in Frage kommenden freiräumlichen Bereich gekennzeichnet. Spielplätze der Kategorie C (Nachbarschaftsbereich, für Klein- bis Schulkinder), Wege und eventuelle bauliche Anlagen sind in der Flächensignatur für private Grünflächen und in Gemeinschaftsfreiflächen inbegriffen und werden nicht detailliert dargestellt.

Im Konzeptplan „*Bauliche und freiräumliche Gestaltung*“ sind die bestehen bleibenden sowie die langfristig neu erforderlichen **Trafostationen** sowie weitere oberirdische technische Anlagen dargestellt. Die Feinplanung der neuen Standorte und deren bedarfsabhängige Realisierung erfolgt in Abhängigkeit vom Sanierungsfortschritt und vom Umfang der Neubautätigkeit (Lückenschließungen).

Die Standorte der langfristig zu bewirtschaftenden **Wertstoffcontainerstandplätze** sind mit Symbolen gekennzeichnet.

III-3. Nutzung/ Infrastruktur

III-3.1. Konkretisierte Sanierungsziele

Dem nachstehend beschriebenen Teilkonzept Nutzung und Infrastruktur liegen folgende konkretisierte Gesamt- und Einzelziele zugrunde:

1. Steigerung der urbanen Qualitäten der Innenstadt durch ausgewogene Ansiedlung und standortgerechte Mischung der Funktionen Handel, Gewerbe, Kultur, Tourismus, Freizeit, Wohnen und soziale Betreuung:

- Die Nutzungskategorie Kerngebiet soll räumlich auf die Geltungsbereiche der rechtskräftigen B-Pläne 1 und 8 (Eingang Gotthardstraße und Gotthardstraße/Preußnerstraße) beschränkt bleiben.
Der ebenfalls in das Sanierungsgebiet hineinreichende B-Plan 29 (Warenhaus Brühl) enthält ebenfalls die Festsetzung als Kerngebiet, erfasst hier jedoch nur den Straßenraum Brühl und wirkt sich daher nicht auf Gebäudenutzungen im Sanierungsgebiet aus.
- Außerhalb dieses Bereiches werden die Bauflächen in Mischgebiete, allgemeine Wohngebiete, Sondergebiete touristische Infrastruktur und Gemeinbedarfsflächen differenziert. Im Geltungsbereich des B-Plan-Entwurfs 9 (Gotthardstraße/Große Ritterstraße) basiert die Beurteilung von Bauvorhaben nach § 34 BauGB ebenfalls auf dem Mischgebietscharakter.
Damit wird planerisch die Entwicklung einer größeren städtebaulichen Vielfalt im Stadtzentrum unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Standortbedingungen verfolgt.
- Es wird eine weitgehende Funktionsmischung zwischen Gewerbe- und Wohnnutzung angestrebt, u.a. durch Festsetzungen zum Wohnungsanteil im Geltungsbereich von Bebauungsplänen.
- Baulückenschließungen sollen standortabhängig Wohn- und/oder gewerblichen Nutzungen dienen,
- Neben der Erhaltung und dem Ausbau des Bestandes an öffentlichen Verwaltungseinrichtungen ist auch die zusätzliche Ansiedlung privater Büros und Institutionen zu unterstützen,
- Am Standort Neumarkt soll im östlichen Siedlungsbereich die ehemals traditionelle Mischnutzung aus Wohnen und verträglichem Gewerbe erhalten werden. Der gewerbliche Bestand ist durch die Berücksichtigung der Eigentümerinteressen zu fördern. Das übrige Siedlungsgebiet soll zu einem Vorzugswohnstandort für junge Familien mit Kindern entwickelt werden.

2. Ausweitung und Aufwertung des innerstädtischen Einkaufsbereiches:

- Es müssen Voraussetzungen für die Ansiedlung von Einrichtungen des gehobenen Bedarfs zur Sicherung der Funktion Merseburgs als Mittelzentrum mit Teilfunktionen eines Oberzentrums geschaffen werden,
- Aus dem Ergebnis der z.Zt. neu bearbeiteten Handelskonzeption werden Schlussfolgerungen über die weitere Entwicklung der Verkaufsraumflächen im Sanierungsgebiet abzuleiten sein,
- Die Verbesserung der qualitativen Ausstattung der Innenstadt ist ein wesentlicher Handlungsschwerpunkt,

- **Das traditionelle Einkaufszentrum soll im südlichen Bereich erweitert werden, um gegen den Wettbewerbsdruck der benachbarten Großstädte (Halle 19 km, Leipzig 29 km, Saalepark Günthersdorf 13 km bzw. 15 Autominuten!) bestehen zu können,**

3. Auslagerung störender bzw. nicht innenstadtrelevanter Gewerbebetriebe:

- **Für innenstadtverträgliche Betriebserweiterungen und Neugründungen sollen Flächenangebote bereitgehalten werden.**

4. Verbesserung der Wohn- und Lebensbedingungen in der Innenstadt/ Neumarkt:

- **Die Vom-Markt-Nahme (Abbruch oder Umnutzung) von Wohnraum soll entsprechend den Stadtumbaukonzepten der Wohnungsunternehmen realisiert werden,**
- **Nicht sanierbare Bausubstanz und wohnwertbeeinträchtigende Nebengebäude sollen abgebrochen werden, sofern Denkmalschutzbelange dem nicht entgegenstehen,**
- **Leerstehende Wohnungen sollen nach umfassender Sanierung der Gebäude wieder genutzt werden, in ungünstigen Lagen oder bei Wunsch des Eigentümers sind auch Umwidmungen für gewerbliche Nutzungen denkbar,**
- **Ersatz- und Neubebauung sollen mit der Neuschaffung von Wohnraum verbunden werden,**
- **Neuschaffung oder Aktivierung von Wohnraum in Dachgeschossen soll nur maßvoll erfolgen, um erneuten Wohnraumüberhang zu vermeiden,**
- **Der Umbau von Plattenbauten und ihre Anpassung an veränderte Wohnanforderungen ist in günstigen Zentrumsanlagen eine Alternative zum Rückbau,**
- **Die Berücksichtigung barrierefreier und seniorenspezifischer Wohnanforderungen soll regulärer Bestandteil der kommunalen Wohnungspolitik werden,**
- **Umfeldverbessernde Maßnahmen und eine ausgewogene Flächennutzung auf Wohngrundstücken sind Voraussetzung für die dauerhafte Erhaltung des Wohnstandortes Innenstadt .**

4. Verbesserung der funktionellen Ausstattung der Schulen:

- **Der im Gebiet vorhandene Bestand an Bildungseinrichtungen (außer Schule für Lernbehinderte) soll erhalten werden. Anmerkung: lt. Schulentwicklungsplan wird der Sekundarschulstandort Rosental (außerhalb des Rahmenplangebietes) ab Schuljahr 2004/5 aufgegeben, die Nachnutzung ist noch nicht abschließend geklärt,**
- **Veränderungen am Bestand der Turn- und Sporthallen im Rahmenplangebiet können nur in Verbindung mit der (gesamtstädtischen) Schulentwicklungsplanung entschieden werden. Aussagen zu einem städtebaulich erwünschten Abriss der Eulenturm Sporthalle sind davon und vom Vereinssportbedarf abhängig.**
- **Mit der Sanierung der Altbau-Turnhallen (Brauhausstraße, Domstraße) sollen Ergänzungsangebote für Turnsport und Gymnastik bereitgestellt werden,**

- **Das bestehende Defizit an Schulsport-Freiflächen wird hingenommen. Ein Ausgleich soll einerseits durch Mitnutzung der geplanten Jugendfreizeitanlage (am Eulenturm) erfolgen, andererseits durch den Neubau von Freizeitsportflächen außerhalb des Sanierungsgebietes (z.B. östlich des Bereiches Ölgrube) geschaffen werden,**
- **Die Kapazitäten an Kindertagesstätten müssen an den sich verändernden Bedarf angepasst werden (ggf. Umnutzung).**

5. Verbesserung des touristischen und Freizeitangebotes:

- **Die Durchmischung des Handels- und Dienstleistungsangebotes mit Freizeiteinrichtungen in privater Trägerschaft wird als belebender Faktor für die Innenstadt angesehen. Dafür bietet sich vor allem die Nach- oder Umnutzung leerstehender oder freiwerdender Objekte an.**
- **Die drei Tourismussäulen in Sachsen-Anhalt
„Straße der Romanik“
„Blaues Band“ und
„Gartenträume - Historische Gärten und Parks“,
die alle wichtige Objektstandorte im Innenstadtgebiet haben, sollen so in die Stadtentwicklung integriert werden, dass maximale Effekte hinsichtlich der Attraktivität und Anziehungskraft der Stadt entstehen.**

6. Verbesserung der stadttechnischen Infrastruktur

- **Das vorhandene Fernwärme-Versorgungsnetz soll saniert, erforderlichenfalls umstrukturiert und ausgebaut werden, um den ökologisch günstigen Versorgungsanteil (Erzeugung im Leuna-Kraftwerk) in der Innenstadt zu halten und ggf. zu steigern,**
- **Mit Sanierung der öffentlichen Flächen soll parallel das Leitungsnetz so erneuert werden, dass Zustand, Dimensionierung und Netzbildung dauerhaft den Erfordernissen des Stadtumbaus gerecht werden,**
- **Das Wertstoffentsorgungsnetz (Sammelcontainer) ist bedarfsgerecht auszubauen und stadtgestalterisch zu optimieren.**

III-3.2. Wohnraum- und Einwohnerentwicklung

Die folgende Tabelle enthält unter Beachtung des im Konzeptplan „*Bauliche und freiräumliche Gestaltung*“ dargestellten Substanzerhalts den durch Gebäudesanierung (Leerstands-beseitigung) und Neubaumaßnahmen maximal erzielbaren Wohnungszuwachs sowie die Anzahl der Wohnungsabgänge infolge von Gebäudeabbrüchen und Rückbaumaßnahmen.

Wohnungszusammenlegungen und -teilungen, gewerbliche Umnutzungen und einzelner Wohnraum in Nebengebäuden können auf dieser Bearbeitungsebene nicht abgeschätzt werden und müssen daher unberücksichtigt bleiben.

Der im Rahmen von umfassenden Modernisierungen denkbare Dachgeschossausbau wird pauschal für ca. 30% der dafür geeigneten Gebäude gesondert ausgewiesen.

Unter der Annahme, dass alle im Rahmenplan dargestellten Modernisierungs- und Neubaumaßnahmen realisiert werden, ist mit folgender Entwicklung zu rechnen:

Tabelle 3: Wohnraum- und Einwohnerentwicklung

	QB Zentrum	QB K.-Heinr.- Str.	QB Klia/Untertal	QB Domberg	QB Neumarkt	WE gesamt	EW gesamt
Bestand 2001¹ (WE) (dav. Leerstand)	518 (65)	387 (76)	444 (90)	285 (79)	216 (45)	1.850 (355)	2.811²
Abgang durch Abbruch (Leerstandsanteil ca.36WE)	-4		-142	-9	-1	-156	-287
Abgang durch Gebäude- umbau (Leerstandsredu- zierung Platte) und Umnutzung (allg. Leerstandsreduzierung)	-11	-31	-16 -8	-18 -12	-11	-34 -73	0 0
Zuwachs durch Lücken- schließ. u. Ersatzbauten	+57	+37	+20	+9	+14	+137	+274
Zuwachs durch Neubau- standorte	+52		+44	+16	+18	+130	+260
Wiederbelegte WE durch Leerstands beseitigung	(50)	(45)	(47)	(40)	(33)	0	+430
Zuwachs durch Dach- geschossausbau bei Modernisierungen (30%)	+15	+13	+10	+9	+8	+55	+110
Zuwachs durch betreu- tes Wohnen (WE) und Pflege (Betten)	+50	(133)				+50	+75 +133
Zuwachs Gesamt	+159	+9	-92	+5	+28	+109	+995
Bestand nach Sanierung	677	396	352	290	244	1.959	3.811

¹ eigene Erhebung, Oktober 2001, ² Stadtverwaltung, Stand 6/2003

Die Belegungsquote zum Erfassungszeitpunkt (nur für bewohnte WE) ergibt sich mit mindestens 1,88 EW/ WE.

Die Belegung des neu gebauten und aus Leerstands-beseitigung wiedergewonnenen Wohnraumes wird mit 2,0 EW/ WE angenommen.

Für den Fall, dass der konzipierte Umfang an notwendigen Lückenschließungen, Wohnersatzbauten und ebenso dringlicher Leerstands-beseitigung in den kommenden Jahren tatsächlich realisiert werden kann, ist im Ergebnis mit einer leichten Erhöhung des Wohnungsbestandes (+ 6%), aber deutlichen Aufstockung der Einwohnerzahl im Stadtzentrum (+ 35%) zu rechnen.

Diese Werte stellen Höchstgrenzen dar.

Obwohl der Dachausbau in der Bilanz nur eine untergeordnete Rolle spielt, sollte er zukünftig von der Förderung ausgenommen werden, um sich auf die Beseitigung der schwerwiegenden Mängel und Missstände in Gestalt von Baulücken und Leerständen konzentrieren zu können.

Die Genehmigungsfähigkeit soll im Regelfall jedoch weiter erhalten bleiben, da andernfalls infolge geringerer Wirtschaftlichkeit Vorhaben unattraktiv werden könnten.

III-3.3. Zentrumsbildende Gemeinbedarfseinrichtungen

Im Wettbewerbsbeitrag Stadtumbau Ost ist im Stadtteilkonzept Zentrum/ Mitte auch das übergeordnete Leitbild zur Strukturierung der Nutzungsverteilung entwickelt worden.

Es sagt aus, im unmittelbaren Innenbereich des Stadtteils Zentrum die vorhandenen städtischen Funktionen zu konsolidieren. Einrichtungen für den Handel, Dienstleistungen, Gewerbe und Tourismus sind im Sinne der Erfüllung der Aufgaben als Mittelzentrum mit Teilfunktion Oberzentrum gezielt zwischen Brühl und Bahnhofstraße/ Schulstraße zu konzentrieren. Dies entspricht von der Ausdehnung her dem Quartierbereich Zentrum einschließlich dem Südtail des Quartierbereichs König-Heinrich-Straße.

Hinsichtlich der Verteilung der zentrumsbildenden Gemeinbedarfseinrichtungen, die überwiegend gesamtstädtische bzw. kreisliche Einzugsgebiete abzudecken haben, muss dieser Konzentrationsraum größer gefasst werden. Der Funktionsbestand zeigt hier eine Ausdehnung nach Norden (Quartiere 20/21) und über den gesamten Domberg verteilt.

Der zentrale Nutzungsschwerpunkt Domberg als geistiges und geistliches Zentrum der historischen Stadt soll durch Erhalt und Stärkung der vorhandenen Nutzungen (Kreisverwaltung, Dom, Pfarramt, Museum, Musikschule, Bildungsträger, Gymnasium, Ständehaus, Schlossgartensalon, Amtsgericht) entwickelt werden.

Durch Zuordnung weiterer Funktionen (Kapitelhausmuseum, Willi-Sitte-Galerie, Gastronomie, Nachnutzung Kloster u.a.) soll der Bereich weiter an Dominanz gewinnen.

Die Umgestaltung des standortprägenden Schlossgartens soll in Verbindung mit der Erschließung der anschließenden Hangpartien zum Saaleufer (Panoramaweg, Anlegestelle) zur Stärkung des überregionalen Fremdenverkehrs beitragen.

Im Bereich zwischen Domberg, Markt und Schulstraße sollen die verbleibenden Gemeinbedarfsnutzungen (Kreisverwaltung, Kirche, Altes Rathaus, Finanzamt, Kreis-

volkshochschule, Goetheschule einschl. Sporthallen, Kirchenverwaltung) nach Möglichkeit durch neue Ansiedlungen in Leerstandsgebäuden ergänzt werden. Schwerpunktbereiche sind hier neben dem Ausbau des Alten Rathauses (Bürgerzentrum) und der Einrichtung weiterer Bürgerdienste in der Nachbarschaft vor allem die Nachnutzung leerstehender Gebäude am Markt, in der Domstraße und Kleinen Ritterstraße.

Der Quartierbereich König-Heinrich-Straße bietet aufgrund seiner spezifischen Bau- und Grundstücksstruktur ebenfalls gute Entwicklungsansätze für die Verdichtung der bereits bestehenden Gemeinbedarfsnutzungen. Die vorhandenen Einrichtungen wie Stadtverwaltung, Post, Polizei, Fernmeldeamt, Kreisbibliothek, Kino, Bildungsträger, verschiedene kirchliche Einrichtungen u.a. prägen den Quartierbereich positiv und vermitteln insgesamt günstige Standortbedingungen für weitere Ansiedlungen.

Auch der Ansiedlung geeigneter Einrichtungen der Fachhochschule Merseburg in der Innenstadt wird hohe Bedeutung als zentrumsbildender Faktor beigemessen.

III-3.4. Handel, Gewerbe, Dienstleistungen

Die Stadt Merseburg hat eine Handelsnetzkonzeption in Auftrag gegeben, aus der zukünftig die weiteren Entscheidungen zur standort- und bedarfsgerechten Versorgung der Bevölkerung abgeleitet werden sollen.

Da diese Untersuchung gegenwärtig noch nicht vorliegt, müssen sich die rahmenplanerischen Aussagen zur Entwicklung von Kapazitäten und Profilen auf städtebauliche Grundsätze beschränken.

Dieses Entwicklungsleitbild ist in den aktuellen Dokumenten zum Stadtumbau bereits weitgehend fixiert.

Es geht davon aus, im Sanierungsgebiet Innenstadt/ Neumarkt (umzustrukturierender Stadtteil mit vorrangiger Priorität) den sichtbaren Aufholprozess der Einzelhandelsentwicklung im Wettlauf mit der „grünen Wiese“ konsequent fortzusetzen und damit die Mitte der Stadt weiter zu stärken.

Daher ist auch im Rahmenplan mit und zwischen den Straßenzügen Brühl, Markt/ Burgstraße, Schul-/ Bahnhofstraße und König-Heinrich-Straße/ Bahnhof der Geschäfts- und Einkaufsbereich in der Innenstadt dargestellt. Er differenziert sich in größere mischgebietstypische und einzelne kerngebietstypische Zonen, wobei die inselförmigen Kerngebiete nur auf die Festsetzungen der rechtskräftigen B-Pläne 1, 8 und 29 innerhalb der entsprechenden Geltungsbereiche (Eingang Gotthardstraße, Gotthardstraße/Preußnerstraße und Warenhaus Brühl) beschränkt bleiben sollen.

In diesem innerstädtischen Geschäfts- und Einkaufsbereich um die Gotthardstraße hat sich in den vergangenen Jahren bereits die Um- und Neubautätigkeit auf dem Handels- und Versorgungssektor konzentriert (Thietmar-Forum, Umgestaltung des Entenplans u.a.) und dauert bis heute an.

Auch in der Zukunft sind hier aufgrund vorhandener Baulücken, aufgegebenen Nutzungen und städtebaulicher Problembereiche die Schwerpunkte zumindest teilgewerblicher Neubaumaßnahmen zu sehen, wie die komplexe Neuordnung des Standortes EDEKA-Kaufhalle/ Brühl, Schließung der Marktsüdseite, Quartierabrundungen zwischen Markt und Sonnenwinkel sowie im Bereich Wagnerstraße.

Hinsichtlich der städtebaulichen Nutzungsverdichtung in Form von „Ladenpassagen“ vertritt die Stadt die Meinung, dass zwar die Stärkung des öffentlichen Straßenraumes vorrangig ist, aber das Element „Passage“ im Merseburger Stadtzentrum durchaus ortsüblich ist (Kliapassage, Bahnhofspassage, Wilhelm-Busch-Passage, Stänkerergasse, Meistergasse, Thietmar-Forum, Brühlzentrum). Es ist deshalb vorgesehen, u.a. auch bei der Neubebauung des Standortes EDEKA-Kaufhalle dieses Gestaltungselement zu nutzen.

Eine Vielzahl weiterer Lückengrundstücke, Modernisierungs- und Leerstandsobjekte im Umfeld der Achsen Gotthardstraße/ Entenplan, Markt/ Burgstraße und Kleine Ritterstraße bieten Ansätze für die Neuansiedlung und Wiedereröffnung kleinteiliger Handels-, Gewerbe- und Dienstleistungseinrichtungen, die mit breitgefächerten, auch nischenfüllenden Leistungsangeboten die Einmaligkeit und Unverwechselbarkeit der Merseburger Innenstadt voranbringen.

Außerhalb dieses zentralen Entwicklungsschwerpunktes muss die nutzungsmäßige Stabilisierung der Hauptstraßen im Sanierungsgebiet verfolgt werden.

Es sind dies in erster Linie die König-Heinrich-Straße und die Dammstraße/ An der Hoffischerei (ÖPNV).

Leerstände und soziale Entmischungstendenzen sind hier vor allem auf Lärmbelastungen (Bahn, Autoverkehr, Straßenbahn) und beengte räumliche Verhältnisse zurückzuführen.

Da durchgreifende Verbesserungen besonders für die unteren Geschossebenen des Baubestandes aufgrund der funktionellen Gegebenheiten nicht realisiert werden können, ist es sinnvoll, eine Ausweitung gewerblicher Nutzungen in größerem Umfang zu unterstützen. Die zentrale Lage beider Straßenzüge bietet dafür gute Voraussetzungen.

Der historisch als Handelsplatz geprägte Neumarkt hat in der Vergangenheit kontinuierlich an gewerblicher Bedeutung verloren. Mischnutzungen sind heute nur noch in Teilbereichen und an Einzelstandorten vorhanden. Die Darstellung des überwiegenden Siedlungsgebietes als allgemeines Wohngebiet ist angesichts des Konzentrationsprozesses der Versorgungsaufgaben im benachbarten Stadtzentrum und der damit einhergehenden Ausdünnung im Neumarkt folgerichtig.

Die Gebietsmerkmale erlauben jedoch weiterhin die Konsolidierung noch vorhandener gewerblicher Nutzungen und Neuansiedlung solcher Funktionen, die mit der Zielstellung, das Siedlungsgebiet zu einem attraktiven Wohnstandort für junge Familien zu entwickeln, nicht im Widerspruch stehen (Nahversorgung, Dienstleistungen, soziale Betreuung u.a.).

Insgesamt sollen angesichts der weitgehend durchmischten Nutzungsstruktur der Innenstadt gewerbliche Nutzungen sowohl im Bestand als auch bei Neubauten für die Mehrzahl der Geschossebenen genehmigungsfähig sein.

Diese Zielstellung begünstigt zum einen die Wirtschaftlichkeit durch erleichterte Umnutzungsvarianten, zum anderen bleiben die Vorteile einer Nutzungsmischung mit Wohnfunktionen (*siehe Punkt III-3.5. Wohnen*) und die Ziele des Stadtumbaus (*siehe Punkt III-1. Leitbild*) erhalten.

III-3.5. Wohnen

Im gegenwärtig zu beobachtenden Schrumpfungsprozess der Stadt, der nicht Merseburg allein betrifft und der nicht umkehrbar sein wird, kommt der bewussten Lenkung des Einwohnerrückzugs auf das Stadtzentrum mit seinen vielschichtigen Infrastrukturangeboten („Stadt der kurzen Wege“) eine besondere Bedeutung zu.

Trotz aller Bestrebungen, das Gewerbe in der Innenstadt zu erhalten und zu fördern, soll deshalb keine Verdrängung der Wohnnutzung zugelassen werden. Im Gegenteil: Die vorhandene und beizubehaltende Nutzungsdurchmischung wirkt sich in mehrfacher Hinsicht positiv aus (Vielfalt, kurze Wege für Bewohner, keine Entleerung in den Nachtstunden, soziale Kontrolle u.a.m.) und soll gefördert und gestärkt werden.

Durch die Modernisierung und Instandsetzung der Bausubstanz, Verbesserung des Wohnumfeldes, durch Hervorhebung der Lagegunst zu Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen und die Verknüpfung und Erweiterung von Grün- und Erholungsflächen soll die Wohnfunktion in der Innenstadt eine deutliche Attraktivitätssteigerung erfahren.

In Tabelle 3 Wohnraum- und Einwohnerentwicklung (*siehe Punkt III-3.2.*) ist die optimale Veränderung des Wohnungsbestandes innerhalb des Zeithorizontes der Rahmenplanung, getrennt nach Quartierbereichen dargestellt.

Neben den gemeinsamen Entwicklungszielen im gesamten Sanierungsgebiet (*siehe Punkt III-3.1.*) sollen folgende quartierspezifische Besonderheiten innerhalb dieses Gesamtrahmens verfolgt werden:

Quartierbereich Zentrum

Sanierungsziel bei der weiteren Modernisierung und Instandsetzung des Baubestandes in der historischen Altstadt ist die Integration der Wohnnutzung, sofern die örtlichen Möglichkeiten vertretbare Wohnbedingungen zulassen.

Lückenschließungen und Abrundungsbebauungen (Große Ritterstraße) sowie bauliche Neuordnungen (Sixtistraße, Brühl, Marktostseite) sollen aufgrund der günstigen Standortbedingungen verstärkt Wohnnutzungen beinhalten.

Das zentrumsnahe Angebot von alten- und behindertengerechtem Wohnraum soll weiter erhöht werden.

Quartierbereich König-Heinrich-Straße

Übergeordnetes Ziel ist hier die Erhaltung des straßenbegleitenden Baubestandes. In lärmbelasteten Bereichen (König-Heinrich-Straße, Bahngelände, Teichstraße, Dammstraße, An der Hoffischerei) kann daher die Wohnnutzung zugunsten gewerblicher Ansiedlungen reduziert werden.

Verdichtungsmaßnahmen an Einzelstandorten in gewerblichen oder Mischnutzungen werden angestrebt.

Aufgrund der günstigen Standortmerkmale des Grundstücks An der Hoffischerei 12 (Straßenraumbreite, Beschaffenheit des Baugrundstücks und Nähe zum Kliagrünzug) ist die Nutzungsvariante als Seniorenwohn- und -pflegeheim denkbar.

Quartierbereich Klia/ Unteraltenburg

Der Entwicklungsschwerpunkt Wohnen liegt in diesem Quartierbereich eindeutig auf dem Plattenbaustandort Hälterstraße/ Unteraltenburg. Er beinhaltet sowohl die Umbauvariante mit umfassenden Eingriffen in Konstruktion und Baugestalt als auch eine weitreichende „Stadtreparatur“ an der Unteraltenburg mit Wiederherstellung der

stadtbildprägenden Quartierrandbebauung. Eine Durchmischung mit alten- und behindertengerechten Wohnformen ist anzustreben.

Bei der Sanierung des Baubestandes und Ersatzbaumaßnahmen im Zuge Dammstraße/ An der Hoffischerei sollen Mischnutzungen mit erhöhten gewerblichen Anteilen angestrebt werden (Standortbelastung durch ÖPNV).

Eine Entwicklungsvariante für die leerstehenden Teile der ehemaligen Druckerei (Unteraltenburg 26) umfasst den Umbau für studentisches Wohnen.

Die Ausweisung neuer Wohngebäude entlang des Kliagrünzugs ist im Bereich Eulenturm wegen der geplanten freiraumorientierten Standortentwicklung nicht möglich.

Quartierbereich Domberg

Der nördliche Teil des Quartierbereiches ist als Wohnstandort teilweise bereits konsolidiert. Mit der weiteren Sanierung des Baubestandes (Südabschnitt Unteraltenburg) und der Umstrukturierung der Plattenbauten im Nordabschnitt (beispielhaft für das westlich angrenzende Wohngebiet) soll die Wohnfunktion hier weiter gestärkt werden.

Im Südteil des Domberges einschließlich Neubebauung südliche Hälterstraße sollen Mischnutzungen den Übergang vom Stadtzentrum zum Dom-Schloss-Bereich beleben. Die geplanten Einzelstandorte oberhalb der Oberen Burgstraße und an den Domstufen sind wegen ihrer bevorzugten Lage auch für reine Wohnzwecke geeignet. Allerdings müssen Besonderheiten des Bauuntergrundes (Keller- und Stollenanlagen) beachtet und weiter erkundet werden.

Quartierbereich Neumarkt

Sanierungs-, Ersatz- und Abrundungsmaßnahmen im Neumarkt sollen bevorzugt für Wohnzwecke konzipiert werden, um dem Sanierungsziel „Entwicklung als innenstadtnahes Wohngebiet für junge Familien“ näher zu kommen. Eine Durchmischung mit Versorgungsfunktionen im Zuge der Neumarktstraßenbebauung wird dabei begrüßt.

Zwei Standorte (Bereiche Meuschauer Straße 3 (ehem. Lathan) und Krautstraße/ Friedhof) sind nach Bodenordnungsmaßnahmen als Einfamilienhausstandorte für eine Einzel-, Doppel- oder Reihenhausbebauung geeignet.

Die Lage im Niederungsgebiet und die Nachbarschaft zu den festgesetzten Überschwemmungsgebiet der Saale ist zu berücksichtigen. Weitere Hinweise enthält auch die „Festlegung des Schutzniveaus für die Stadt Merseburg gegen Überschwemmungen durch Hochwasser der Saale“ (Stadtverwaltung Merseburg, 2003).

III-3.6. Nachfolgeeinrichtungen Wohnen

Die Zielstellung des Stadtumbauprozesses „Stärkung der Mitte“ bezieht sich gleichermaßen auf gewerbliche wie auf wohnbezogene Nutzungsprofile. Da das Wohnen in der Innenstadt von Merseburg von jeher ein stadttypisches Merkmal war, ist auch die damit verbundene soziale Infrastruktur, im wesentlichen Schulen, Kindertagesstätten, Freizeiteinrichtungen und soziale Betreuungseinrichtungen traditionell im Stadtzentrum vertreten. Wie bereits im *Punkt II-2.4.3. Erfassung und Bewertung* ausgeführt, kann die Ausstattung mit diesen Wohnfolgeeinrichtungen im Rahmenplangebiet als quantitativ ausreichend eingeschätzt werden.

Der Umgang mit den Kapazitätsüberhängen, die aus dem noch andauernden Einwohnerrückgang im Stadtgebiet erwachsen, insbesondere bei Schulen und Kindertagesstätten, kann allein aus der Entwicklung im Sanierungsgebiet nicht abgeleitet werden. Dazu sind die Standorte und Einzugsbereiche im gesamtstädtischen Zu-

sammenhang zu betrachten und Prognosen über Erhalt oder Schließung rahmenplanbezogen nicht möglich.

Zwar ist damit zu rechnen, dass einzelne Einrichtungen einer Rentabilitätsprüfung unterzogen werden müssen, doch insgesamt soll davon ausgegangen werden, dass mit der gewünschten Stabilisierung und sogar leichten Steigerung der Einwohnerzahl in der Innenstadt auch die gegenwärtig vorhandene soziale Infrastruktur erhalten bleibt.

Dies betrifft nach heutigem Stand im wesentlichen folgende Objekte, die direkt im oder benachbart zum Sanierungsgebiet liegen:

Tabelle 4: Einrichtungen der sozialen Infrastruktur mit Wohngebietsbezug

Einrichtung	Standort	Träger	Lage im Quartierbereich
Schulische Einrichtungen			
Grundschule "Im Rosental"	Rosental 12	Stadt Merseburg	benachbart zu QB „Domberg“
Grundschule "Saalehang"	Am Saalehang 1	Stadt Merseburg	benachbart zu QB „Zentrum“
Sekundarschule "Goethe"	Schulstr. 7	Landkreis	QB „Unteraltenb./Klia“
Sekundarschule "Im Rosental"	Rosental 12	Geschlossen ab 2004	benachbart zu QB „Domberg“
Sporthallen			
Sporthalle "Am Eulenturm"	Brauhausstraße	Stadt Merseburg	QB „Unteraltenb./Klia“
Brauhaus-Turnhalle	Brauhausstraße	Stadt Merseburg	QB „Unteraltenb./Klia“
Einrichtungen zur Kinderbetreuung			
Kita Weinberg	Am Weinberg	Stadt Merseburg	benachbart zu QB „Domberg“
Evang. Kindergarten	An der Hoffischerei	Evang. Kirche	QB „K.-Heinrich-Str.“
KG Josefsheim	Bahnhofstraße	Kath. Gemeinde St. Norbert	QB „K.-Heinrich-Str.“
Freizeit- und Betreuungseinrichtungen			
KIZ "Rosental"	Seffnerstr. 1a	Stadt Merseburg	benachbart zu QB „Domberg“
Sozio-kulturelle Jugendfreizeiteinrichtung "Tiefer Keller"	Tiefer Keller 3	Geschlossen	QB „Zentrum“
Schülerfreizeitzentrum	Lauchstädter Str. 11	Geschlossen	benachbart zu QB „K.-Heinrich-Str.“
AWO Bürgerhaus Begegnungsstätte für Senioren	Neumarkt 5	Arbeiterwohlfahrt	QB „Neumarkt“
Seniorenbegegnungsstätte	Bahnhofstraße 14	Kath. Kirche	QB „K.-Heinrich-Str.“
Deutsche Pfadfinder St. Georg	Unteraltenburg 14	Kirche	QB „Unteraltenb./Klia“
Kirchliche Einrichtungen			
Stadtkirche St. Maximi	Grüner Markt	Evang. Kirche	QB „Zentrum“
Neumarktkirche St. Thomas	Neumarkt	Evang. Kirche	QB „Neumarkt“
Gemeindehaus	Hälterstraße 30	Evang. Kirche	QB „Unteraltenb./Klia“
Pfarr- und Gemeindehaus	Unteraltenburg 14	Evang. Kirche	QB „Unteraltenb./Klia“
Gemeindezentrum	An der Hoffischerei	Evang. Kirche	QB „K.-Heinrich-Str.“
Soziale Einrichtungen			
Caritas-Sozialstation	Marienstraße 5	Caritasverband	QB „K.-Heinrich-Str.“
Caritas Beratungsstelle Merseburg	Dammstraße 8	Caritasverband	QB „K.-Heinrich-Str.“
Polizeiliche Beratungsstelle	Siegfried-Berger-Str. 10-12		QB „K.-Heinrich-Str.“
sonstige Bildungseinrichtungen			
Bildungsvereinigung „Arbeit und Leben“	Roßmarkt	Freier Träger	benachbart zu QB „Zentrum“

Einrichtungen mit gesamtstädtischem oder kreislichem Versorgungsbereich sind in der vorstehenden Aufstellung bis auf Ausnahmen nicht mit enthalten, da ihre Planung von anderen Faktoren abhängt.

Die Verteilung der angeführten Einrichtungen zeigt, dass mehrheitlich entweder günstige Zuordnungen zu Wohnstandorten (Klia/ Unteraltenburg bzw. Brühl) bestehen oder zentrale, leicht erreichbare Lagen in der Innenstadt genutzt werden. Bei Erhalt sind damit gute Voraussetzungen für eine nachhaltig wirksame Stärkung der innerstädtischen Wohn- und Lebensbedingungen gegeben.

Als besonders vorteilhaft soll hinsichtlich des steigenden Bedarfs an seniorengerechten (barrierefreien) Wohnraumangeboten eine räumliche Kopplung entsprechender Wohnformen mit passenden Betreuungs- und Dienstleistungsfunktionen unterstützt werden (Beispiel TIVOLI, Planungen Große Ritterstraße und An der Hoffischerei).

Im Umkehrschluss gilt gleiches auch für jüngere Zielgruppen wie Studenten (Nutzungsvariante Druckereigebäude Unteraltenburg) und junge Familien mit Kindern. Speziell für die Profilierung der Neumarktsiedlung als bevorzugter Wohnstandort für junge Familien ist die schrittweise Ansiedlung darauf abgestimmter sozialer Einrichtungen (Kindertagesstätte, Freizeiteinrichtungen, Nahversorgung, medizinische Betreuung u.a.) von großer Bedeutung für das Erreichen dieser anspruchsvollen Zielstellung. Die Gewinnung freier Träger ist dafür ein geeignetes Instrument.

III-3.7. Freizeit- und Fremdenverkehrseinrichtungen

Im folgenden Abschnitt soll der Rahmen für die Entwicklung der Innenstadt hinsichtlich ihrer Aufwertung als lohnenswertes Ausflugs- und Reiseziel dargestellt werden. Dieses Sanierungsziel ist deswegen so bedeutsam, da Merseburg auch nach schweren Beschädigungen im 2. Weltkrieg und den Überformungen der DDR-Zeit noch eine Fülle hochkarätiger Sehenswürdigkeiten aufzuweisen hat, mit deren Aktivierung Besucher wie Bewohner gleichermaßen in der Stadt gehalten werden können.

Die kulturhistorischen Denkmale von Merseburg mit z. T. überregionaler Bedeutung konzentrieren sich im wesentlichen auf dem Domburg, einem langgestreckten Höhenrücken am westlichen Saaleufer.

Diese mit Dom, Schloss, Schlossgarten, Resten der Burg- und Stadtbefestigungsanlagen sowie weiteren markanten Einzelbauwerken aus verschiedenen Bauepochen auch als "Stadtkrone" in Erscheinung tretende Erhebung trägt den Entwicklungskern der Stadt Merseburg mit ehemaliger Burg, Pfalz und Kloster.

Zudem befinden sich mit dem Dom St. Laurentii et Johannis baptistae und der Neumarktkirche St. Thomae in Merseburg wichtige Stationen der kulturtouristischen "Straße der Romanik".

Da trotz privatwirtschaftlichen Engagements und des Einsatzes von Städtebauförderungsmitteln, besonders für die Verkehrsraumsanierung im Dombereich, der Tourismus bisher noch nicht als nennenswerter Wirtschaftsfaktor in der Innenstadt entwickelt werden konnte, setzen die beteiligten Akteure große Hoffnungen in die 2001 erfolgte Aufnahme des Konzeptes Innenstadt/Neumarkt der Stadt Merseburg in die Landesinitiative URBAN 21 und die Eingliederung des Merseburger Schlossgartens in das Projekt "Gartenträume - Historische Parks in Sachsen-Anhalt".

Diese Initiativen zielen auf die Verknüpfung verschiedener Förderprogramme ab, fördern die Entwicklung von Leitbildern und stellen so eine neue Qualität in der Förderpolitik des Landes dar. Z.B. konnte inzwischen die bauseitige Entwicklung des historischen Ständehauses zum Kongress- und Kulturzentrum Merseburg abgeschlossen werden.

Für die Durchführung weiterer Projekte konnten verschiedene Eigentümer und Vorhabenträger gewonnen werden, die ihrerseits mit weiteren Ideen und Entwicklungskonzeptionen an die Stadt herantraten, um die Innenstadtentwicklung und dabei besonders die Aufwertung des Dom-Schloss-Bereiches voranzubringen.

2002 fand die erste "Zukunftskonferenz zur Entwicklung des Dom-Schloss-Bereiches" statt, zu der diese Ideen gebündelt und weiterentwickelt werden konnten. Zum ersten Mal gelang es, Grundstückseigentümer, Nutzer und Betroffene, die Verwaltungen und Vertreter verschiedener Behörden an einem Tisch zu versammeln und ein gemeinsames Ziel zu formulieren:

Die Entwicklung des erweiterten Dom-Schloss-Bereiches zum wichtigsten touristischen Anziehungspunkt der Stadt mit dem Ziel der umfassenden wirtschaftlichen, kulturhistorischen und städtebaulichen Aufwertung des Quartiers.

Diese Aufwertung soll ihrerseits zum Aufschwung der Innenstadt beitragen und sowohl der Gesamtstadt als auch der Region entscheidende Entwicklungsimpulse verleihen.

Besonderes Engagement im Dom-Schloss-Bereich geht dabei von den Vereinigten Domstiftern zu Merseburg und Naumburg und des Kollegiatstifts Zeitz aus, die Eigentümer der meisten Grundstücke im Bereich der inneren Domfreiheit sind und ein langfristiges Programm zur Sanierung der Gebäude und ihrer funktionalen Aufwertung planen.

Ein wichtiger Zwischenschritt sind dabei die Feierlichkeiten zum Jubiläum "1000 Jahre Domkapitel und Bistum Merseburg", zu denen ein Großteil des bisher an verschiedenen Orten verstreuten Merseburger Domschatzes zusammengeführt und im historischen Umfeld präsentiert werden soll.

Die Kreisverwaltung des Landkreises Merseburg-Querfurt nutzt das Merseburger Schloss als Verwaltungssitz, das außerdem aber auch das kulturhistorische Museum und die Musikschule beherbergt. Auch dort ist dringend notwendig, die sanierungsbedürftige Bausubstanz des riesigen Schlosskomplexes in Folgeschritten instand zu setzen und gleichzeitig weitere Nutzungen und Funktionen zu etablieren.

Zahlreiche weitere Vorhaben werden durch die Stadt Merseburg geplant. Die ursprünglich bereits 2001 im URBAN-21-Konzept verankerten Einzelvorhaben wurden fortgeschrieben, neue und vor allem auch touristisch attraktive Projekte wie die Willi-Sitte-Galerie ergänzen nun das Konzept.

In den vergangenen Monaten wurde die Zusammenarbeit der Beteiligten intensiviert und in dem

Entwicklungskonzept „Stadt-Dom-Schloss, Merseburg und seine Stadtkrone“ zusammengefasst.

Im Zuge der Konkretisierung von Förderanträgen aus den Bereichen Städtebauförderung, GA - Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur und Investitionen im Kul-

turbereich wurde vereinbart, alle geplanten Maßnahmen unter dem Aspekt der Steigerung der touristischen Attraktivität des Bereiches zu konzipieren, alle Vorhaben miteinander abzustimmen und vorhandene örtliche und überörtliche Potenziale gemeinsam zu nutzen, um eine maximale Fördereffektivität zu erzielen.

Außerdem muss es gelingen, das Stadtmarketing zu verbessern und die touristischen Attraktionen der Stadt Merseburg (vor allem im Dom-Schloss-Bereich) mit den touristischen Potenzialen des Umlandes (z.B. in Bad Lauchstädt und Bad Dürrenberg sowie im Saale-Unstrut-Gebiet mit Nebra (Himmelsscheibe), Freyburg, Naumburg, Bad Kösen oder Weißenfels) zu verbinden, um gemeinsame touristische Angebote zu offerieren.

Mit den nachfolgend aufgeführten fremdenverkehrswirksamen Projekten dieses Entwicklungskonzeptes sollen die allgemeinen Vorgaben des Stadtentwicklungskonzeptes und des Stadtteilkonzeptes Zentrum-Mitte (Wettbewerbsbeitrag Stadtumbau Ost) auf Rahmenplanebene konkretisiert werden:

Dom und Klausur

Der Dom St. Laurentii et Johannis baptistae wird als Station der Straße der Romanik der wichtigste touristische Anlaufpunkt im Dom-Schloss-Bereich bleiben.

Das überregionale Image muss gestärkt, das äußere Erscheinungsbild verbessert werden. Dazu tragen Instandsetzungsmaßnahmen am Dom-Nordturm (Neudeckung des Schieferhelms, Erneuerung der Spitze (Johannes-Figur), die restauratorische Instandsetzung des Hauptportals und die Sanierung der Langhausfassaden bei. Auch im Inneren des Kirchenbaus sind umfangreiche restauratorische Maßnahmen an der Ladegast-Orgel, den Chorschranken, der Fürstengruft und zahlreichen anderen Kunstschätzen erforderlich. In der Domkrypta muss der Innenputz erneuert werden.

Eine entscheidende Steigerung der Besucherzahlen des Domes könnte von der touristischen Erschließung der Westtürme ausgehen, die der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden sollen und einen herausragenden Blick über den Dom-Schloss-Bereich, die Stadt Merseburg bis weit in die Region der Saale und Unstrut bieten.

Sanierungsmaßnahmen am Kreuzgang, im Klausurhof und an der Michaeliskapelle ergänzen den Domkomplex.

Das östlich des Domes liegende Kapitelhaus (Domkurie) soll künftig zum Archiv und zur Bibliothek des Domstiftes ausgebaut werden und einen Teil des Merseburger Domschatzes sowie die Merseburger Zaubersprüche der Öffentlichkeit wieder zugänglich machen. Die Wiederherstellung des Kapitelhausgartens am Saalesteilufer rundet dieses ehrgeizige Vorhaben des Domstiftes ab, das als Einzelmaßnahme in das URBAN 21-Konzept der Stadt aufgenommen wurde.

Schloss

Unmittelbar nördlich an den Dom grenzt der Westflügel des Merseburger Schlosses. Diese Lage gab den Ausschlag für die Konzipierung eines neuen Eingangsbereiches, der sowohl den Dom mit seinem ergänzenden Ausstellungsräumen als auch das kulturhistorische Museum im Schloss erschließen soll. Zudem wird der Standort als Servicepoint für alle Museen und kulturellen Einrichtungen der inneren Domfreiheit fungieren und dringend erforderliche Anlagen der touristischen Infrastruktur (z. B. öffentliche Toiletten, öffentlicher Telefonanschluss, ggf. Geldautomat u.ä.) aufnehmen. Es ist geplant, für diesen touristischen Servicepoint eine GmbH aller Beteiligten zu gründen und als wirtschaftlich eigenständigen Betrieb zu führen.

Obwohl in die Sanierung des Merseburger Schlosses in den vergangenen Jahren bereits erhebliche Mittel geflossen sind, müssen weitere Instandsetzungsmaßnahmen z.B. an der Dachhaut des Ostflügels durchgeführt werden. Der Ostflügel ist im EG und im 1. OG für gemeinsame Ausstellungen zum Jubiläum des Domstiftes 2004 und 2006 konzipiert, die Eckräume zum Nordflügel sollen zudem für eine Museums- und Schlossgaststätte hergerichtet werden. Die imposante, aber bisher nicht nutzbare Terrasse östlich des Ostflügels soll gärtnerisch gestaltet und als Freisitz in die Gaststätte einbezogen werden.

Im Nordflügel ist die Sanierung von Teilen des Dachgeschosses geplant, um kulturhistorisch wertvolle Decken der Öffentlichkeit zugänglich zu machen.

Die Sanierung und Gestaltung des Schlossinnenhofes soll es ermöglichen, ihn stärker für kulturelle Veranstaltungen vor besonderer Kulisse zu nutzen.

Die Brücke über den Schlossgraben einschließlich nördlicher Tor- und Mauerabschnitt ist ebenfalls in das Sanierungskonzept einzubeziehen.

Schlossgarten

Dieser wird entsprechend den Vorgaben des denkmalpflegerischen Rahmenplanes saniert, wobei auch der traditionell für kulturelle Veranstaltungen genutzte Schlossgraben (z. B. Jazzfestival, Konzerte) einbezogen werden soll. Die den Schlossgarten nördlich begrenzenden Gebäude Schlossgartensalon und Orangerie sollen ebenfalls instandgesetzt bzw. ergänzt werden (Wiedererrichtung Westflügel der Orangerie), um das Nutzungsspektrum an diesem Standort zu erweitern und die Attraktivität für den Kultur- und Tagungstourismus zu steigern.

Ständehaus

Das Merseburger Ständehaus wurde als Kongress- und Kulturzentrum Merseburg nach umfangreichen Sanierungsarbeiten wiedereröffnet.

Weitere Ergänzungen sollen durch den Ausbau der Keller- und Dachräume des Hauses für Vereine und die Herrichtung des Ständehaustürmchens für touristische Zwecke folgen.

Domkurien

Zahlreiche weitere wertvolle historische Gebäude werden bei entsprechender Sanierung und Nutzung die touristische Anziehungskraft des Dom-Schloss-Bereiches verstärken.

Objekt	geplante Nutzung
Dompropstei 2:	jetziges Pfarrhaus, Revitalisierung des Erdgeschosses durch kulturelle Nutzung,
Dompropstei 3:	Instandsetzung als Wohn- und Geschäftshaus, Einrichtung einer Galerie und eines Cafés
Dompropstei 6:	(Gelände der kriegszerstörten Kurie „Philippi et Jakobi“), Neubau eines Wohn- und Geschäftshauses
Dompropstei 7:	Instandsetzung und Nutzung für altengerechtes Wohnen
Domstraße 5:	Instandsetzung als Wohn- und Geschäftshaus (Einzelhandel)

Domstraße 8: Instandsetzung als Wohn- und Geschäftshaus
(Erlebnisastronomie)

Domstraße 12: Instandsetzung und Nutzung für studentisches Wohnen

Besondere Auswirkungen auf die Steigerung der Attraktivität des Dom-Schloss-Bereiches und die Erhöhung der Besucherzahlen werden von der Sanierung und Revitalisierung der Domstraße 15 erwartet.

Dieses Gebäude wird die Stadt Merseburg im Rahmen des URBAN 21-Konzeptes für die Einrichtung einer Galerie mit einer Dauerausstellung des Malers Willi Sitte und die Verwaltung seines Lebenswerkes vorbereiten. Die Ergebnisse des durchgeführten Architektenwettbewerbes haben gezeigt, dass die Willi-Sitte-Galerie ein kultureller, touristischer und städtebaulicher Anziehungspunkt für die Stadt Merseburg mit überregionaler Attraktivität werden kann.

Stadtmauern

Anlagen der Stadtbefestigung, Tore und alte Burg- und Grundstücksmauern tragen viel zum unverwechselbaren Flair mittelalterlicher Städte bei.

Dieses Potenzial soll durch den Innenausbau des Torturmes im Krummen Tor für die touristische Infrastruktur (Information, Handel) verstärkt genutzt werden.

Die Instandsetzung der Burgmauern am Ostflügel des Schlosses sind zwingend erforderlich, um die Standfestigkeit der Schlossterrassen und damit eine geplante gastronomische Nutzung abzusichern.

Auch die alten Natursteinmauern an der Dompropstei und den Domstufen müssen saniert werden, um ihre Funktionsfähigkeit wiederherzustellen und das Ortsbild aufzuwerten.

Eines der interessantesten Vorhaben wird die Freilegung und Öffnung der historischen Weinbergterrassen am Hochufer der Saale sein, die als attraktiver Aussichtspunkt den geplanten "Panoramaweg" krönen werden.

Straßen und Wege

Die gute infrastrukturelle Anbindung und Erreichbarkeit touristischer Ziele ist unerlässlich für die Steigerung der Besucherzahlen. Aber auch der Zustand und die Gestaltung der Straßen, Wege und Platzräume beeinflussen die touristische Attraktivität städtischer Quartiere entscheidend.

Die Stadt Merseburg will deshalb in den kommenden Jahren kontinuierlich die begonnene Sanierung der touristischen Haupterschließungsstraßen im Dom-Schloss-Bereich fortsetzen und auch die Dompropstei, die Oberaltenburg und die Unteraltenburg, die Schulstraße, den Mühlberg und die Straße Kloster denkmalgerecht instandsetzen.

Mit der Sanierung der von der Dompropstei zur Neumarktbrücke führenden Domstufen wird der Domberg besser an das umgebende Stadtgebiet und das Saaleufer angebunden. Im Zusammenhang mit der Einrichtung eines Bootsanlegers an der Saale im Rahmen der Kulturinitiative "Blaues Band" wird die Treppenanlage zum wichtigsten Bindeglied für den Direktaufstieg zum Dom-Schloss-Bereich. An ihrem Fußpunkt soll deshalb der vorhandene Informationspunkt, der touristischen Hinweisen auf empfehlenswerte Besichtigungsziele und Wegeverbindungen dient, weiter ausgebaut werden.

Besondere Bedeutung hat die geplante Sanierung der Grünen Straße, die bisher nur teilweise befestigt ist. Sie soll in Zukunft weitaus stärker für die innere Erschließung des Domberges genutzt werden.

So ist vorgesehen, die Grüne Straße über einen neu angelegten Treppenweg nach Osten zu verlängern und damit den südlichen Sporn des Domberges mit seinen Ausblicken auf die Innenstadt, die Saale und die östlichen Stadtteile von Merseburg in Form eines Rundweges für Besucher zu erschließen. Diese Wegeverbindung wird dann als "Panoramaweg" am westlichen Hochufer der Saale entlang über die Weinbergterrassen mit Aussichtspunkt, den Kapitelhausgarten und die Schlossterrassen zum Schlossgarten führen.

Der Panoramaweg soll nicht nur die infrastrukturelle Anbindung der einzelnen touristischen Standorte im Dom-Schloss-Bereich verbessern, sondern durch den reizvollen Wechsel zwischen gebauter Umwelt und grünen Freiräumen auf engstem Raum selbst eine touristische Attraktion auf dem Domberg werden. Nicht zuletzt stellt die Möglichkeit der fußläufigen Erkundung des Bereiches mit seinen zahlreichen kulturhistorisch wertvollen Stätten eine Erweiterung des touristischen Funktionsspektrums dar, die neue Besuchergruppen (z. B. Naturinteressierte, Familien mit Kindern usw.) anspricht.

Auch die Einrichtung eines ausgeschilderten „Abstechers“ vom tangierenden Saale- radwanderweg wäre möglich.

Ergänzend zur Instandsetzung der vorhandenen Straßen und der Anlage neuer Wegeverbindungen hat die Stadt Merseburg begonnen, schrittweise ein neues Verkehrskonzept umzusetzen, dessen wichtigste Leitziele die Verkehrsberuhigung, die Anlage von Fußgängerzonen, die Attraktivitätssteigerung des Nahverkehrs, die Schaffung attraktiver Fußwegebeziehungen und die Neuordnung des ruhenden Verkehrs sind (*siehe Punkt III-4. Verkehr*).

Parkmöglichkeiten, Stellplätze

Zur Verbesserung der touristischen Rahmenbedingungen zählen insbesondere günstig gelegene Ausgangsparkplätze und kurze Fußwege in verkehrsberuhigten Bereichen mit attraktiver, auch gastronomischer Ausstattung.

Die für den Dom-Schloss-Bereich wichtigste Fläche für den ruhenden Verkehr wird das URBAN-Vorhaben „Zentraler touristischer Parkplatz“ zwischen Brauhausstraße und Hälterstraße sein. Auf der bisherigen städtebaulichen Brachfläche entstehen neben ca. 120 PKW-Stellplätzen auch 2 Haltemöglichkeiten für Reisebusse, um die Erreichbarkeit des Domberges für Reisegruppen deutlich zu verbessern.

Außerdem beabsichtigt die Stadt Merseburg, an der Georgstraße ein Parkdeck mit ca. 80 PKW-Stellplätze zu errichten, das ebenfalls der funktionalen Ergänzung touristischer Standorte (u.a. Kongress- und Kulturzentrum Ständehaus, Schlossgarten und Schlossgartensalon, kunsthistorisches Museum, Willi-Sitte-Galerie) dienen soll.

Weitere Stellflächen, besonders für den südlichen Bereich des Domberges, sind durch Erweiterung und Neuordnung auf dem städtischen Parkplatz Schulstraße/ Apothekerstraße geschaffen worden.

Perspektivisch sind zur ergänzenden Absicherung des Stellplatzbedarfes ein Parkplatz an der Neumarktstraße gegenüber der Neumarktkirche (ca. 20 Stellplätze) und ein touristischer Großparkplatz auf der Industriebrache Königsmühle vorgesehen, der jedoch aufgrund der relativen Entfernung zum Dom-Schloss-Bereich und wegen der

vorhandenen topografischen Verhältnisse (steiler Uferanstieg) vor allem zum Abstellen von Reisebussen ohne erheblichen Fußgängerverkehr genutzt werden soll.

Handwerkerhof Hälterstraße 4-10

Gemäß URBAN 21-Konzept ist auf den brachliegenden bzw. für weitgehenden Abbruch vorgesehenen Grundstücken Hälterstraße 4-10 eine Neubebauung als Handwerkerhof vorgesehen.

Mit der Errichtung des Wohn- und Gewerbekomplexes soll das tourismusrelevante Nutzungsspektrum der Innenstadt an einem der wichtigsten Besucherwege von den Parkierungsanlagen an der Brauhausstraße und der Georgstraße zum Plateau des Domberges mit Ständehaus, Schlossgarten und Schloss bereichert werden.

Geplant ist eine Bebauung entlang der Hälterstraße, deren rückwärtige Hofbereiche für Verkaufs- und Präsentationsaktivitäten ebenfalls erschlossen werden sollen. Die vorhandenen Gewölbekeller sollen gastronomisch genutzt werden.

Außerdem soll im Bereich des entlang der Stadtmauer verlaufenden ehemaligen Grabens ein Fußweg angelegt und für die öffentliche Benutzung gesichert werden.

Eine Verknüpfung mit dem noch vorhandenen Grabenabschnitt am Schlossgarten ist beabsichtigt. Das geplante Vorhaben wird als Teil des geplanten Panoramawegs die Konzeption zur Aufwertung und Revitalisierung des Dom-Schloss-Bereiches wirksam ergänzen.

Petrikloster

Ebenfalls im Rahmen des URBAN 21-Konzeptes der Stadt Merseburg ist die Instandsetzung des historischen Petriklosters durch einen privaten Investor geplant. Dieser beabsichtigt, verschiedene gewerbliche Nutzungen (Gastronomie, Auktionshaus, Antiquitätengeschäft) in den Gebäuden zu realisieren, aber auch eine vorwiegend kulturellen oder sozialen Zwecken dienende Nutzung des Komplexes wäre denkbar.

Schiffsanlegestelle

Die Nutzung der Saale für Erholung und Tourismus bietet zahlreiche Möglichkeiten der überregionalen Vernetzung zwischen den Mittelzentren der Region und Standorten entlang der Straße der Romanik.

In Merseburg kreuzen sich die Tourismus-Route und der Saale-Radwanderweg unterhalb des Dom-Schloss-Ensembles, dessen touristische Attraktivität durch die Aufnahme des Schlossgartens in das landestouristische Schwerpunktthema "Gartenträume" weiter erhöht wird. Zusätzlich führt der in diesem Jahr von der Evangelischen Landeskirche Sachsen eingerichtete Pilgerpfad "Via Regia" (Teilabschnitt des Jakobsweges) die Saale querend an den romanischen Objekten Neumarktkirche und Dom vorbei.

Um den Bereich des Wassertourismus bedienen und ein neues fremdenverkehrsrelevantes Angebot schaffen zu können, ist 2004 eine Fahrgastschiff-Anlegestelle mit Anlegemöglichkeiten auch für Wassersportler in Höhe des Dom-Schloss-Ensembles errichtet worden. Damit soll auch Merseburg zwischen den bestehenden wassertouristischen Zielorten Halle und Weißenfels mit einem Routenpunkt in das Netzwerk des Förderschwerpunktes "Blaues Band" eingebunden werden, das zum Besuch herausragender touristischer Ziele Sachsen-Anhalts einlädt.

Mit dem Bau des Anlegers kann die Stadt von Wassersportlern und Bootsausflüglern erreicht werden, der Schiffsausflugsverkehr kann von Halle oder aus der Unstrutregion nach Merseburg erweitert werden. Ebenso erhalten Veranstalter die Möglichkeit, Tagungsangebote durch Saale-Schifffahrten von und nach Merseburg zu ergänzen und sie attraktiver zu machen. Damit können neue Zielgruppen für die Region gewonnen und die Ansiedlung mit dem Wassertourismus verbundener Wirtschaftszweige begünstigt werden.

Stadtmöblierung, Ausschilderung

Im Rahmen aller Strategien zur Entwicklung von Naherholung und Tourismus kommt den Maßnahmen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität und der kulturellen Attraktivität der Innenstadt ein hoher Stellenwert zu.

Dabei tragen oft kleinteilige Maßnahmen zu einem unverwechselbaren Ortsbild bei und bieten speziell dem Touristen infrastrukturelle Annehmlichkeiten:

- Aufwertung des Stadtbildes durch stadtgestalterische Maßnahmen wie Stadtmöblierung mit situationsgerechten Ausrüstungen, Sitzbänke und -stufen, Papierkörbe, Spiel- und Erlebnisbereiche für Kinder, Wasserspiele, Skulpturen etc.,
- Aufstellen von Stadt- und/ oder Orientierungsplänen für eigene touristische Erkundungen,
- Verbesserung der Informationsbasis durch ein einheitliches Informations- und Leitsystem zu den Parkieranlagen und touristischen Attraktionen, Erläuterung von Straßennamen, Erläuterungen zu historischen Gebäuden u.ä., behindertengerecht und möglichst auch in einer Fremdsprache,
- ausreichende Beleuchtung der Straßen und Wege im Dom-Schloss-Bereich durch gestalterisch ansprechende Beleuchtungsanlagen, Akzentuierung der Baudenkmale durch Strahler,
- Bereitstellung tourismusrelevanter Infrastruktur wie öffentliche Toiletten, öffentliche Fernsprecher, Briefkästen, Geldautomaten u.ä. .

Alle diese Maßnahmen zielen darauf ab, das Gästeaufkommen in Merseburg und besonders im Dom-Schloss-Bereich zu steigern. Durch die Ergänzung der touristischen Angebote sollen außerdem neue Zielgruppen gewonnen werden.

Die städtebauliche und funktionale Aufwertung des Dom-Schloss-Bereiches soll dazu beitragen, die Verweildauer der Touristen in der Stadt und in der Region zu erhöhen.

Die Stadt erwartet von der schwerpunktmäßigen touristischen Entwicklung ihrer „Stadtkrone“ weitreichende Synergieeffekte auf die gesamte Innenstadt, die sich positiv auf die Erreichung des Leitziels des Stadtentwicklungskonzeptes Merseburg „Stärkung der Mitte“ auswirken sollen.

Sie ist sich zugleich bewusst, dass die Aufwertung des Dom-Schloss-Bereiches keine Insellösung sein darf, sondern zur Erzielung einer größtmöglichen Effizienz alle städtebaulichen Entscheidungen im funktional verknüpften Innenstadtbereich diese Entwicklung unterstützen müssen (Verkehrerschließung, Stadtbildqualität, Kultur- und Gastronomieangebote).

Erst dann werden durch die Aufwertung und Attraktivitätssteigerungen auch die sogenannten „weichen“ Standortfaktoren verbessert, die die Ansiedlung hochwertiger zusätzlicher gewerblicher und Dienstleistungseinrichtungen aller Branchen fördern und damit Merseburg auch wirtschaftlich stärken.

III-3.8. Technische Anlagen

Das im Rahmenplan dargestellte hoch- und verkehrsbauliche Entwicklungskonzept für das Sanierungsgebiet Innenstadt/ Neumarkt ist Grundlage für die weitere konzeptionelle Arbeit der Versorgungsbetriebe zur Sanierung und den Rückbau bzw. die Erweiterung ihrer Netze und Anlagen.

Es wird davon ausgegangen, dass die Versorgungskonzepte der Betreiber der Wasserversorgung und Abwasserbeseitigung, Elektroenergie- und Gasversorgung, Fernwärmeversorgung und Telekommunikation kontinuierlich fortgeschrieben werden und die Ver- und Entsorgung zum gegenwärtigen Zeitpunkt zumindest quantitativ mit den vorhandenen Systemen sichergestellt ist.

Zukünftiger Mehr- oder Minderbedarf ist aus den Darstellungen des Rahmenplanes ableitbar.

Konkrete Einzelmaßnahmen können jedoch nur Zug um Zug in Abhängigkeit von der stufenweisen Realisierung der beschriebenen Ordnungs- und Neubaumaßnahmen zum gegebenen Zeitpunkt entschieden werden. Wichtig ist jedoch, generell erforderliche Netzsanierungen zeitgleich mit dem grundhaften Ausbau der noch nicht erneuerten öffentlichen Flächen zu verbinden, um Bauaufwand zu senken und funktionelle Beeinträchtigungen im Verkehrsablauf zu minimieren.

In der Tabelle 5 sind die weiterhin für die **Elektroenergieversorgung** des Sanierungsgebietes relevanten und neu geplanten Trafostationen zusammengestellt. Gemäß Punkt II-2.7. *Bestandserfassung und Bewertung* kann mit dieser Anzahl und Standortverteilung der Bedarf zum gegenwärtigen Zeitpunkt überschläglich gedeckt werden.

Eine Überprüfung sollte jedoch für die neu geplanten Komplexstandorte An der Hoffscherei 2 (Seniorenwohn- und -pflegeheim, Standort 43 des Maßnahmeplans) und an der Krautstraße (Einfamilienhäuser, Standort 121 des Maßnahmeplans) vorgenommen werden: ersterer erfordert einen erheblichen Leistungszuwachs, beim zweiten sind die Entfernungen zu vorhandenen Stationen relativ groß.

Tabelle 5: Trafostationen im Sanierungsgebiet

Ifd. Nr.	Stationsbezeichnung	Zuordnung Quartierbereich
1.	214-2505A Telekom Poststraße	QB König-Heinrich-Straße
2.	-2560 Deutsche Bahn	QB König-Heinrich-Straße
3.	-2561 Magistrale	QB König-Heinrich-Straße
4.	-2706 Poststraße	QB König-Heinrich-Straße
5.	-2829 König-Heinrich-Straße	QB König-Heinrich-Straße
6.	-2534 Seffnerstraße	QB Unteraltenburg/Klia
7.	-2535 Brauhausstraße	QB Unteraltenburg/Klia
8.	-2866A Holliday Inn	QB Unteraltenburg/Klia
9.	-2711 Schloss	QB Domberg
10.	-2834 Oberaltenburg	QB Domberg
11.	-2554 Burgstraße	QB Zentrum
12.	-3437 Große Ritterstraße	QB Zentrum
13.	-2564 BUW Hölle	QB Zentrum

Ifd. Nr.	Stationsbezeichnung	Zuordnung Quartierbereich
14.	-2871 Preußerstraße	QB Zentrum
15.	-2872 Gotthardstraße	QB Zentrum
16.	-2887A Kreissparkasse Gotthardstr.	QB Zentrum
17.	-2551 Neumarkt	QB Neumarkt
18.	-2827 Saalepromenade	außerhalb des Gebietes
19.	-2833 Weinberg	außerhalb des Gebietes
20.	-2837 Venenien	außerhalb des Gebietes
21.	-2859 Rosental	außerhalb des Gebietes
22.	-2881 Wagnerstraße	außerhalb des Gebietes

Quelle: Stadtwerke Merseburg GmbH, 08/2002

Die Sanierung des Leitungsnetzes soll nach o.g. Gesichtspunkten weiterhin schrittweise und bedarfsgerecht erfolgen, wobei ein Austausch von Stationen aus rein städtebaulich-gestalterischen Gründen im Sanierungsgebiet nicht für notwendig erachtet wird. Bei vertretbarem Bauzustand und wirtschaftlicher Schwerpunktlage ist ein Beibehalten der freistehenden Baukörper durchaus akzeptabel. Eine Begrünung mit Kletterpflanzen ist anzustreben.

Der Abwasserzweckverband Merseburg verfolgt als Betreiber der Trinkwasserversorgung und **Abwasserbeseitigung** folgendes generelles Entsorgungskonzept: Im Sanierungsgebiet Innenstadt ist eine generelle Umstellung vom vorhandenen Mischsystem auf ein Trennsystem aus finanziellen Gründen (überdurchschnittliche Herstellungskosten und technischer Aufwand) sowie privatrechtlichen Gründen (Bestandsschutz der privaten Grundstücksentwässerung) in absehbarer Zeit unrealistisch.

Die Sanierungsmaßnahmen im Zusammenhang mit dem grundhaften Straßenausbau beschränken sich daher beim Leitungsnetz auf partielle Kanalerneuerungen. Nur in Einzelfällen, wo sich ausreichende Regenwassermengen aus öffentlichen Flächen ergeben und mit geringem Aufwand in den Vorfluter (Klia) abgeleitet werden können, wie z.B. Hälterstraße, wird auf zusätzliche Regenwasserkanäle orientiert.

Im Gegensatz dazu soll im Siedlungsgebiet Neumarkt schrittweise das dort partiell bereits vorhandene, aber verschlissene Trennsystem ausgebaut und qualifiziert werden. Es ist geplant, die Meuschauer Straße mit neuen Regenwasser- und Schmutzwasserkanälen auszurüsten, die in ein neues Pumpwerk im Schleusenbereich eingebunden werden sollen. Damit ist eine Erfassung und Zurückpumpen der gesamten Schmutzwässer aus Richtung Neumarkt und umgebenden Siedlungsflächen bis über die Neumarktbrücke möglich. Von dort erfolgt die Einspeisung in den Netzbestand der Innenstadt.

Nach Fertigstellung dieser Maßnahmen und den Kanalerneuerungen in der Krautstraße und im Straßenzug Neumarkt kann die Pumpstation an der Neumarktkirche abgeschaltet werden.

Die **Trinkwasserversorgung** und **Gasversorgung** stützen sich weitgehend auf die vorhandenen Rohrnetze. Die erforderlichen Erneuerungsarbeiten erfolgen nach den Betreiberplänen und sollen bei grundhaften Straßensanierungen mit diesen koordiniert werden.

Die **Löschwasserversorgung** der Innenstadt ist im Zusammenhang mit der Sanierung des Leitungsnetzes flächendeckend sicherzustellen. Speziell im Dom-Schloss-Bereich sind ergänzende Maßnahmen zur Erhöhung der Versorgungssicherheit geplant. Der in diesem Areal aufgrund der Konzentration hochwertiger Kulturgüter erhöhte Löschwasserbedarf kann aus dem städtischen Netz ohne aufwändige Eingriffe in die Netzhydraulik nicht bereitgestellt werden. Deshalb sollen Untersuchungen zur Nutzung von Saalewasser über ein separates Trockenleitungsnetz durchgeführt werden.

Die **Fernwärmeversorgung** (im Sanierungsgebiet nur im Bereich Innenstadt) ist maßgeblich an die Versorgungsschwerpunkte Plattenbauten und öffentliche Einrichtungen (Schulen, Verwaltung, Post u.a.) gekoppelt. Insofern sind Sanierungs- oder Umschlussmaßnahmen direkt mit der zukünftigen Entwicklung dieser Abnehmer verbunden.

Veränderungen des Baubestandes sind bis auf den Kliabereich (Sonderschule, ggf. Eulenturmsporthalle, Einraumwohnblock) und Edeka-Kaufhalle in Größenordnungen im Rahmenplangebiet nicht vorgesehen, so dass das Versorgungssystem nicht grundsätzlich in Frage gestellt wird. Eine verbesserte Auslastung durch geeignete Neuanschlüsse ist anzustreben.

Wertstofffassung

Im Konzeptplan „Bauliche und freiräumliche Gestaltung“ wird die grundsätzliche Verteilung der langfristig zu sichernden Wertstoffcontainerstandorte im Rahmenplangebiet und an seinen Rändern dargestellt.

Die Veränderungen gegenüber den Darstellungen im Bestandsplan „Nutzung“ (siehe Punkt II-2.7. Bestandserfassung sonstige Anlagen) ergeben sich aus der Wiederbebauung von Baulücken und Brachflächen und der Beseitigung von Standortkonflikten.

Zur Erfassung des steigenden Wertstoffaufkommens mit fortschreitender Sanierung durch Reduzierung des Wohnungsleerstandes und Lückenschließungen wird die Errichtung zusätzlicher Containerstandplätze oder deren vertretbare Kapazitätserhöhung notwendig.

Als Bedarfsrichtwert gilt 1 Standplatz je 500 Einwohner mit folgenden funktionellen und Kapazitätsanforderungen:

- Anfahrbarkeit für Wirtschaftsfahrzeuge mit Hebevorrichtung (6m Kronenansatz unter Baumbestand beachten),
- Anfahrbarkeit für Nutzer, aber wohnungsnah,
- Abstimmung mit ÖPNV-Liniennetz,
- Abstand zur Wohnbebauung >12m,
- schallgedämmte Behälterkonstruktion,
- befestigte Stellfläche,
- optisch wirksame, begrünbare Einhausung,
- Grundeinheit: 3x Glas, 1-2x Papier, 1x Altkleider.

Neben der herkömmlichen freistehenden Anordnung ist auch die Errichtung von unterirdischen Anlagen möglich.

Diese sind vor allem für städtebaulich exponierte Standorte, wie z.B. frequentierte Stadtplätze mit hohem Gestaltungsanspruch geeignet und haben den Vorteil, dass die Container vollständig in wasserdichten Trögen eingesenkt sind und über Einfüllstutzen beschickt werden.

Bei der Standortwahl sind Leitungs- und Baumbestand sowie die Grundwasserverhältnisse zu beachten.

Unter Berücksichtigung dieser Aspekte ergibt sich für das Rahmenplangebiet folgende Standortliste, die sowohl die verbleibenden als auch die **neu** einzurichtenden bzw. **standortkorrigierten** (jeweils **fettgedruckt**) Containerstandplätze umfasst:

Tabelle 6: Containerstandplätze im Sanierungsgebiet

lfd. Nr.	Standort	Zuordnung Quartierbereich
1.	Marienstraße , südl. Fahrbahnrand	QB König-Heinrich-Straße
2.	Lindenstraße, Ostende Straßenzug	Randlage z. QB K.-Heinr.-Str.
3.	An der Hoffischerei 7	QB Unteraltenburg/Klia
4.	Hälterstraße 1-7 , Nordende Wohnblock	QB Unteraltenburg/Klia
5.	Wagnerstraße, Einmünd. Preußerstr.	QB Zentrum
6.	Brühl , Marktbereich/ südl. Fahrbahnrand	Randlage z. QB Zentrum
7.	Apothekerstraße, Ostende Parkplatz	QB Zentrum
8.	Grüner Markt	QB Zentrum
9.	Ölgrube, nordöstl. Parkplatzrand	QB Zentrum
10.	Oberaltenburg, westl. Fahrbahnrand	QB Domberg
11.	Unteraltenburg, östl. Fahrbahnrand	QB Domberg
12.	Rosental, Parkplatz an der Grünfläche	Randlage z. QB Domberg
13.	Querstraße, Einmündung in Krautstraße	QB Neumarkt
14.	Stichstraße Neumarkt , Rand Gartenanl.	QB Neumarkt
15.	Venenien, Einmündung in B181	Randlage z. QB Neumarkt

Insgesamt verfügt damit das Rahmenplangebiet unter Einbeziehung grenznaher Nachbarstandorte über 15 Standplätze, die das Wertstoffaufkommen von ca. 7.500 Einwohnern aufnehmen können.

Bei einer zukünftigen Einwohnerzahl bis zu ca. 3.800 EW verbleibt ein Fehlbedarf von 2-3 Standplätzen innerhalb der Rahmenplangrenzen.

Aufgrund der nur schrittweise erreichbaren Einwohnerzahl in der angenommenen maximalen Größenordnung kann jedoch davon ausgegangen werden, dass die Ausstattung mit Wertstoffcontainern im Rahmenplangebiet für einen längeren Zeitraum ausreichend ist.

Altlastenverdachtsflächen und Baubeschränkungen

Die in Tabelle 16 (*siehe Punkt II-2.7. Bestandserfassung sonstige Anlagen*) und in den diesbezüglichen Erläuterungen aufgeführten Altlastenverdachtsflächen stehen weiterhin zur weiteren Erkundung und Sanierung an. Im Falle von geplanten Baumaßnahmen oder Flächenumnutzungen sind in den jeweiligen Standortbeschreibungen (*siehe Punkt III-5. Maßnahmen*) entsprechende Hinweise gegeben.

Bei den übrigen Standorten sind bei Bedarf konkrete Entscheidungen zum weiteren Vorgehen erforderlich.

Auf die flächendeckende Registrierung der Stadt als Bombenabwurfgebiet wird nochmals hingewiesen.

Der Neumarkt als Teil des Rahmenplangebietes liegt zwar nicht innerhalb des durch Verordnung festgesetzten Überschwemmungsgebietes der Saale, die Nähe zum Fluss (hydrologische und Baugrundverhältnisse) erfordert jedoch u.U. nähere Untersuchungen und Maßnahmen bei Neubauvorhaben.

Ebenfalls ist nicht nur aus denkmalarchäologischer sondern auch aus technischer Sicht zu beachten, dass Teile der mittelalterlichen Altstadt, der nördliche und der südliche Bereich des Domberges mit teilweise grundstücksübergreifenden Kelleranlagen unterhöhlt sind. Diese sind noch nicht vollständig erfasst. Weitere Erkundungen mit Entscheidung zu Folgemaßnahmen werden im Rahmen von Bauplanungen erforderlich.

Konkret trifft dies beispielsweise bei den skizzenhaft belegten und georteten Luftschutzstollen an der Südostflanke des Domberges (Bereich Panoramaweg, Weinbergterrassen, Kurie Philippi et Jacobi Dompropstei 7) zu (s. *Untersuchungsbericht Luftschutzanlagen in Merseburg, AnalyTech GmbH Bad Dürrenberg, 1991*).

III-3.9. Begriffsdefinitionen für den Konzeptplan „Nutzung“

Der Konzeptplan „Nutzung“ enthält die grundlegenden Vorschläge für die Entwicklung der Nutzungsstruktur der Bauflächen, des Verkehrsraums und der öffentlichen Grünflächen im Maßstab 1:2.500.

Für einzelne Darstellungen/ Planzeichen gelten folgende Erläuterungen:

Kerngebiet, Mischgebiet, Allgemeines Wohngebiet

Einteilung erfolgt in Anwendung der Entwicklungsleitziele in Anlehnung an die BauNVO. Mit den Flächensignaturen soll der erwünschte Durchmischungsgrad der Wohnnutzung mit gewerblichen und zentrumsbildenden Gemeinbedarfsnutzungen verdeutlicht werden. Das Maß der baulichen Nutzung soll sich an den dargestellten Gebietskategorien orientieren. Gegenüber dem Entwurf des Flächennutzungsplans sind kleinere Abweichungen in den Bereichen Entenplan, Domberg und Neumarkt vorhanden. Sie betreffen Differenzierungen zwischen gemischten und Wohnbauflächen und begründen sich aus der größeren Bearbeitungstiefe des Rahmenplanes.

Flächen für den Gemeinbedarf

Grundstücke, die ausschließlich diesen Nutzungen dienen, werden mit der Flächensignatur dargestellt; bei Mehrfachnutzung erläutern ergänzend zugeordnete Symbole lt. PlanzV nur die dominante Nutzung.

Kleinflächige oder in Wohn- und Geschäftshäusern eingeordnete Gemeinbedarfsnutzungen sind nur mit Symbolen gekennzeichnet.

Wegen der gleichartigen Zweckbestimmung werden auch entsprechende Einrichtungen privater Träger (z.B. für Fortbildung, soziale Dienste) als Gemeinbedarfseinrichtungen gekennzeichnet.

Mit Symbolen dargestellt werden auch ausgewählte Infrastruktureinrichtungen in angrenzenden Bereichen, soweit ihre Einzugsbereiche bis in das Sanierungsgebiet reichen.

Sondergebiet touristische Infrastruktur

Die Darstellung beschränkt sich auf neue Einzelstandorte außerhalb von Bauflächen (Anlegestelle und Ausflugsgastronomie Saale/ Neumarkt). Adäquate Nutzungen wie Beherbergungs- und Gaststättengewerbe, Sehenswürdigkeiten u.a. sind ansonsten in den Bauflächendarstellungen enthalten.

Öffentliche und ausgewählte sonstige Grünflächen

Dargestellt werden die strukturbestimmenden öffentlichen Grünflächen unter Angabe der Zweckbestimmungen.

Ergänzend sind ausgewählte private Grünflächen an Bauflächenrändern hinzugefügt, die Bedeutung für die Vernetzung haben. Das betrifft auch ausgewähltes kleinteiliges Verkehrs- und privates Grün im Bereich wichtiger Wegebeziehungen. Baumreihen sind in der Plandarstellung nicht enthalten.

Spielplätze der Kategorie A und B sowie freizeitorientierte Sportflächen sind mit Symbolen markiert.

Straßenverkehrsflächen

Erfasst sind alle Straßen, die nicht besonderen Zweckbestimmungen unterliegen sollen. Enthalten sind Fahrbahnen und Nebenanlagen (Fußwege, Radwege, Begleitgrün). Privatstraßen sind im Regelfall in den Bauflächen enthalten.

Verkehrsflächen mit besonderer Zweckbestimmung

Bei der Flächenauswahl ist das Verkehrskonzept für die Innenstadt (Planungsstand April 2004) zugrundegelegt. Die Darstellung enthält durch Symbole gekennzeichnete, unterschiedliche Nutzungsmerkmale (Fußgängerbereiche, verkehrsberuhigte Bereiche, Parkieranlagen). Eine weitere verkehrsorganisatorische Differenzierung erfolgt in der Planzeichnung nicht.

Wichtige Wegeverbindungen auf Bau- und Grünflächen

Verdeutlichen die ergänzenden Funktionsbeziehungen außerhalb der öffentlichen Straßen- und Platzräume. Bei Benutzung privater Grundstücke werden entsprechende grundbuchliche Sicherungen vorausgesetzt.

Anlagen der Stadttechnik und Abfallwirtschaft

Bestehende und geplante oberirdische, raumwirksame (freistehende) Baukörper für stadttechnische Erschließungszwecke. Dargestellt werden auch Wertstoffcontainerstandplätze.

Baulinien - wichtige Raumkanten

Die Darstellung von Baulinien wird auf Bereiche beschränkt, wo mit Lückenschließungen und Ersatzbaumaßnahmen wichtige städtebauliche Raumkanten von öffentlichen Straßen und Plätzen wieder geschlossen werden sollen. Bei alternativen Standortentscheidungen können auch Grundstücksmauern/ Begrünung i.d.S. als Raumkanten fungieren.

III-4. Verkehr

III-4.1. Konkretisierte Sanierungsziele

Die übergeordnete politisch-ökologische Zielsetzung für alle städtebaulich-verkehrsplanerischen Überlegungen zur verkehrlichen Gestaltung der Innenstadt Merseburg besteht weiterhin darin:

**den individuellen Fahrverkehr zu verringern,
den öffentlichen Personennahverkehr zu fördern,
eine fußgänger- und radfahrerfreundliche Innenstadt zu schaffen.**

Daraus lassen sich für das nachstehend beschriebene Teilkonzept Verkehr folgende konkretisierte Gesamt- und Einzelziele ableiten:

1. Schrittweise Durchsetzung eines neuen Verkehrskonzeptes:

- **Verkehrsberuhigung,**
- **Anlage von Fußgängerzonen,**
- **Attraktivierung des öffentlichen Nahverkehrs,**
- **Schaffung attraktiver Fußwegebeziehungen,**
- **Ergänzung der Flächen für ruhenden Verkehr.**

2. Verbesserung des verkehrsbezogenen Wohn- und Arbeitsumfeldes:

- **Minderung des Stellplatzproblems,**
- **Barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Verkehrsraumes.**

III-4.2. Einbindung in das städtische Gesamtverkehrsnetz

Seit den Untersuchungen zum Stadtentwicklungskonzept 2001, im Workshop zum Wettbewerbsbeitrag Stadtumbau Ost, bei den Zukunftskonferenzen zum Dom-Schloss-Bereich, am Architektenstammtisch, dem Merseburger Kulturgespräch, während der Untersuchungen zum Thema barrierefreie Kommune und zuletzt auf der Charrette zur Reaktivierung des Marktplatzes hat immer wieder ein Thema dominiert:

- Wie kann die Mitte der Stadt gestärkt und wieder zum lebendigen Zentrum entwickelt werden?
- Wie gelingt es in Zeiten von Schrumpfungsprozessen die historischen Innenstädte als Rückzugsorte so zu sichern und aufzuwerten, dass sie als funktionstüchtige und sehenswerte Zentren des gesellschaftlichen Lebens Bestand haben?

Die Innenstadt von Merseburg ist städtebaulich in ihrer Vergangenheit sehr geschwächt worden, was ihr außerordentliches historisches Potenzial nicht mehr recht zur Geltung kommen lässt:

Der Marktplatz funktioniert nicht mehr als traditionell zentraler Schnittpunkt städtischer Funktionsbeziehungen, sondern wirkt nur noch „angehängt“ an die Einkaufsachse der Innenstadt.

Die von der Gotthardstraße ausgehenden Querverbindungen versuchen attraktive Verflechtungen mit der benachbarten Bebauung herzustellen, enden jedoch bereits

an den begleitenden Parallelstraßen. Dadurch spannt sich das eigentliche Einkaufszentrum der Innenstadt praktisch nur zwischen Kliaplatz und Entenplan.

Dem gegenüber fallen die ehemals mit ihrem repräsentativen Baubestand prägenden Hauptachsen Kleine Ritterstraße und Burgstraße erschreckend ab: Zum einen fehlen gestaltete und benutzerfreundliche Verknüpfungsanreize zu den nördlichen Zielpunkten, zum anderen wirken die eskalierenden Verkehrsabläufe in diesem Stadtareal außerordentlich kontraproduktiv zur erwünschten Entfaltung urbanen Lebens.

In der Folge ist in beiden Straßenzügen überdurchschnittlicher Leerstand, sowohl bei Wohnungen als auch im gewerblichen Bereich, zu verzeichnen. Besucher und Bürger sind verunsichert über das optische und soziale Gefälle auf kleinstem städtischen Raum, was auch zur Abwertung des „dahinter“ liegenden Domberges führt.

Der wertvolle, die Innenstadt gliedernde Kliagrünzug wirkt gegenwärtig teilweise vom Kommunikationszentrum Gotthardstraße - Entenplan abgeschnitten.

Noch gravierender ist jedoch der Umstand, dass das bürgerliche Zentrum der Stadt in keinerlei Hinsicht seine einmalige, aus der Geschichte erwachsene Korrespondenz mit dem Dom-Schloss-Bereich entfalten kann, weil es einfach nicht mehr bedeutungsgerecht mit dem Domberg verbunden ist.

Die Domstraße und Schulstraße als wichtigste Zugänge aus Richtung Stadt sind sowohl vom baulichen und Nutzungszustand der begleitenden Baustrukturen (Denkmalschwerpunkt!) als auch von der Verkehrsbelastung so beeinträchtigt, dass die gewünschte Entwicklung und Aufwertung der „Stadtkrone“ in Einheit mit dem „Stadtzentrum“ nicht zu gelingen droht.

Die Hauptursache für die schwerwiegende Störung der städtebaulich-funktionellen Harmonie zwischen diesen beiden zentralen Orten der Stadt liegt im wesentlichen im unkontrollierbaren, individuellen Schleichverkehr, der sich langfristig zwischen der Ost- und Nordrelation der städtischen Verkehrsbeziehungen eingestellt hat.

Die bisherige Verkehrsführung erlaubt einen ringartigen Richtungsverkehr im Kerngebiet der Innenstadt, der ohne Einschränkungen voll an das bestehende leistungsfähige Hauptstraßennetz der B 181 und der König-Heinrich-Straße angeschlossen ist. Folge dieser Verkehrsführung ist die Verlagerung eines Teiles des Durchgangsverkehrs von den Hauptstraßen auf die innerstädtischen Straßen.

Große Teile des Individualverkehrs zwischen der B181/ Ortseingang am Neumarkt und den nördlichen Wohngebieten bzw. Halle/ Schkopau benutzen nicht das reguläre Hauptstraßennetz (B181/ König-Heinrich-Straße bzw. B 91), sondern winden sich abkürzend über Neumarktbrücke, Obere Burgstraße, Domstraße durch Zentrums- und Wohnlagen in Richtung Unteraltenburg und Hallesche Straße. Verkehrszählungen ergaben beispielsweise Kfz- Mengen von 5000 bis 6000 Fahrzeuge in 24 Stunden im Richtungsverkehr für die Bereiche Domstraße und Schulstraße.

Im Neumarkt wurde für beide Richtungen die gleiche Anzahl an Fahrzeugen ermittelt. Ebenso wurden in den sensiblen Bereichen der Kleine Ritterstraße und Entenplan 3000 bis 4000 Fahrzeuge gezählt.

Diese viel zu hohen Kfz- Mengen sind auf Verkehrsführungen im Innenstadtbereich zurückzuführen, die eine ungehinderte Durchfahrt in alle Richtungen ermöglichen. Begünstigend für den Durchgangsverkehr mit hohen Fahrgeschwindigkeiten wirken die großzügigen, historisch überkommenen Fahrbahnbreiten wichtiger Straßenzüge im Erhaltungsgebiet, wie z.B. in der Domstraße, Obere Burgstraße.

Eine Sensibilisierung der Kraftfahrer bzw. Verkehrslenkung allein durch geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen kann in diesem innerstädtischen Bereich nicht erwartet werden.

Kernstück der städtischen Verkehrsplanung muss daher sein, durch konsequente Maßnahmen unerwünschten Durchgangsverkehr im sensiblen Bereich der Innenstadt zu verhindern. Gleichzeitig muss sich der motorisierte Verkehr in den wesentlichen Innenstadtbereichen einer höchstmöglichen fußläufigen Vernetzung der Funktionsbereiche Einkaufszentrum, Historische Sehenswürdigkeiten und Wohnen unterordnen.

Das Potenzial „Stadt der kurzen Wege“ ist vorhanden und kann in diesem Sinne ergänzt bzw. weiterentwickelt werden, ohne dass für den Quell- und Zielverkehr der Innenstadt unzumutbare Einschränkungen entstehen.

Im Ergebnis wird es möglich sein, die erkannten Schwächen in der Verknüpfung zwischen den innerstädtischen Zentren

- der Kultur und Verwaltung (Dom-Schloss-Bereich),
- der Handels- und Dienstleistungstätigkeit (Gotthardstraße-Entenplan-Markt) und
- der Erholung (Kliagrünzug-Gotthardteich)

aufzuheben und störende Verkehrseinflüsse in der vereinigten Stadtmitte zu minimieren.

Zur Lösung der beschriebenen Probleme in der Verkehrsführung und -organisation ist im Frühjahr 2004 vom Stadtplanungsamt der Entwurf eines neuen Verkehrskonzeptes vorgelegt worden.

Nach vorangegangenen Fachabstimmungen, Information des Stadtrates (Mitteilungsvorlage für die Stadtratssitzung am 15.04.2004) und öffentlicher Auslegung im Mai 2004 wird die schrittweise Umsetzung des Konzeptes in Zusammenarbeit mit den zuständigen Stellen des Landkreises vorangetrieben.

Das Verkehrskonzept für die Merseburger Innenstadt wird mit dem Planungsstand April 2004 in den Konzeptplan „Verkehr“ des Rahmenplanes übernommen.

Zur Durchsetzung des Verkehrskonzeptes für die Innenstadt gelten folgende Grundsätze:

- Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf die angrenzenden leistungsfähigen Hauptstraßen
- Gewährleistung einer optimalen Erreichbarkeit aller Parkieranlagen, ohne die städtebaulichen Funktionen zu stören und Fußwegbeziehungen einzuschränken
- Barrierefreie Zielführung für mobilitätsbehinderte Bürger
- Ausbau der Stellplatzkapazitäten in den Bereichen Hälterstraße, Georgstraße und nördlich des Bahnhofsgebäudes
- Parkraumbewirtschaftung im Innenstadtbereich, kostenfreie Parkraumangebote in vertretbarer Entfernung
- Schrittweise Einführung von Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung
- Bürgerfreundliche Verbesserung des Linien- und Haltestellennetzes des ÖPNV
- Aufbau eines Verkehrsleitsystems zur Heranführung an die Parkieranlagen.

Grundgerüst für die verkehrliche Erschließung der Innenstadt bleiben weiterhin die König-Heinrich-Straße, die Weißenfelder Straße und die Bundesstraße 181.

Die Lage dieser leistungsfähigen Hauptstraßen im bzw. am Rande des Sanierungsgebietes erlaubt die hierarchische Abstufung des Straßennetzes im Gebiet, das eine ausgewogene Berücksichtigung unterschiedlicher Nutzerinteressen der Verkehrsteilnehmer und ein Eingehen auf städtebauliche Anforderungen ermöglicht.

Die Andockung aufnahmefähiger öffentlicher Stellplatzanlagen an dieses Straßennetz orientiert sich an der fußläufigen Erreichbarkeit aller wichtigen Innenstadtziele (<300m).

Dieser Ring von öffentlichen Parkräumen in unmittelbarer Nähe sowohl zum Stadtzentrum als auch zum Dom-Schloss-Bereich, vorwegweisend ausgeschildert und gut erreichbar, verkürzt die verbleibenden Fußwege auf ein Minimum. Weitere Parkraumangebote in vertretbarer Entfernung, wie östlich des Rossmarktes, auf der Rischmühleninsel und am Standort Königsmühle sind geeignet, Bedarfsspitzen, Reisebusse und auch Pendlerverkehr zu den Arbeitsstätten aufzunehmen.

Im nachfolgenden Text wird der Begriff „Verkehrszelle“ (in der Fachliteratur auch „Verkehrsbezirk“) verwendet, welcher aus verkehrstechnischen Gesichtspunkten sowohl in der Stadtplanung als auch in der Regionalplanung für die Abgrenzung von Plangebietern verwendet wird. Natürliche und bauliche Zäsuren, wie trennende Eisenbahntrassen, Hauptverkehrsstraßen oder Flüsse bilden Grenzen für Verkehrszellen. Die Größe der Verkehrszellen hängt von der jeweiligen Planaufgabe ab. Die Planungsmethodik erfordert die Zuordnung von Quellen und Zielen des fließenden Verkehrs, wodurch die Beschaffung von räumlich orientierten Informationen und Daten für die Analyse und Prognose möglich ist.

Im Generalverkehrsplan der Stadt Merseburg vom Dezember 1993 wurde das Stadtgebiet in 17 Verkehrszellen geteilt. Das Gebiet zwischen der Eisenbahntrasse, der Saale, der Bundesstraße 181 und der nördlichen Stadtgrenze wurde bei dieser Planungsart als eine Verkehrszelle ausgewiesen.

Die Grenzen des Rahmenplans liegen im Gebiet dieser Verkehrszelle. Im Rahmenplan wird aufgrund der unterschiedlichen städtebaulichen und verkehrlichen Strukturen mit kleineren Verkehrszellen gearbeitet, welche innerhalb der großen Verkehrszelle des Generalverkehrsplans liegen. Verkehrszellen haben untereinander geringere verkehrliche Wechselwirkungen. Innerhalb einer Verkehrszelle besteht eine einheitliche Flächenstruktur mit einheitlichem Verkehrsablauf. Die angeführten Prämissen wurden dem Rahmenplan zugrunde gelegt und daraus die städtebaulichen und verkehrlichen Analysen und Prognosen erarbeitet.

Die durch verkehrlenkende Maßnahmen wie Richtungsverkehr, Abpollerungen u.ä. mögliche Untergliederung des innerstädtischen Erschließungsstraßennetzes in Verkehrszellen verhindert in Verbindung mit der Einrichtung von Fußgängerbereichen, Geschwindigkeitsdämpfung und anderen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen störenden Durchgangsverkehr.

Dadurch kann das kommunikative Potenzial der öffentlichen Straßen- und Platzraumfolge im Stadtzentrum (zwischen Markt, Gotthardteich und Dom-Schloss-Bereich) Zug um Zug entfaltet werden.

Der Verlauf der überörtlichen Straßenbahntrasse Halle-Merseburg-Bad Dürrenberg sowie das ausbaufähige Stadtbusliniennetz tragen maßgeblich zur effektiven Erschließung des Stadtzentrums bei.

Die vorhandenen und geplanten Anbindepunkte überörtlicher Radwegebeziehungen aus allen Himmelsrichtungen ermöglichen den Ausbau eines attraktiven Radwegernetzes, das die Erlebbarkeit der Innenstadt wirksam unterstützt und gleichzeitig zum verstärkten Gebrauch dieses Verkehrsmittels anregt.

Standortkonkrete Zielstellungen des Verkehrskonzeptes für

III-4.3. Motorisierter Individualverkehr

Ziel der konzeptionellen Planung für den motorisierten Individualverkehr ist es, die erweiterte Innenstadt vom Fern- und Pendlerverkehr freizuhalten, die Durchfahrt durch das Zentrum zu erschweren und in ausgewählten räumlichen Bereichen ganz zu unterbinden.

Dafür soll jedoch die Erreichbarkeit des Zentrums durch ein aufnahmefähiges und günstig positioniertes Parkraumangebot wirksam unterstützt werden.

Das Verkehrskonzept sieht vor, das vorhandene Netz der städtischen Erschließungsstraßen innerhalb des Sanierungsgebietes so zu organisieren, dass nördlich, südlich und östlich des Stadtzentrums Verkehrszellen entstehen, die weitgehend unabhängig voneinander funktionieren.

Zwischen diesen Verkehrszellen sind Fußgängerbereiche vorgesehen bzw. teilweise bereits eingerichtet.

Überfahrten zwischen den Verkehrszellen sind möglich, werden jedoch durch Richtungsbeschränkungen und Geschwindigkeitsdämpfung erschwert und so für Durchgangsverkehr unattraktiv.

An den inneren Flanken der Verkehrszellen sind öffentliche Stellplatzanlagen konzipiert bzw. bereits vorhanden, so dass die Erreichbarkeit des Stadtmittelpunktes (Gotthardstraße/Entenplan/Marktplatz) und des Kultur- und Verwaltungszentrums (Dom-Schloss-Bereich) über kurze Wege fußläufig gegeben ist.

Das Straßennetz soll durch Fuß- und Radwegeverbindungen ergänzt werden, die zellenübergreifend wirken und auch Freiräume, Gebäudepassagen und bisher nicht erschlossene Flächen nutzen (*siehe auch Punkte III-4.5. und III-2.3.*)

Stufenweise soll für das gesamte Gebiet der Innenstadt einschließlich Neumarkt eine flächenhafte Verkehrsberuhigung durchgesetzt werden.

Verkehrsberuhigende Maßnahmen sollen die Verkehrssicherheit erhöhen, die Belästigung durch Lärm und Abgase verringern, unnötigen Durchgangsverkehr fernhalten und mehr Aufenthaltsorte für Anwohner und Besucher schaffen.

Eine der Innenstadt vorgelagerte Tempo- 30- Zone im Bereich Brühl soll bereits am Einfahrtbereich der Bundesstraße 181 verkehrsberuhigend wirken und den Kfz-Verkehr zur Herabsetzung der Geschwindigkeit veranlassen.

Die Einrichtung einer weiteren flächenhaften Verkehrsberuhigung in Form einer Tempo-20-Zone ist in der historischen Innenstadt vorgesehen, um das Durchfahren in nördliche und westliche Richtungen zu erschweren und zu reduzieren.

Zur Unterstützung des Sanierungsziels Verbesserung der Wohnbedingungen wird die Einrichtung einer Tempo-30-Zone auch im Siedlungsgebiet Neumarkt vorgeschlagen.

Zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs außerhalb der Tempo-30-Zonen sollen durch verkehrsorganisatorische Maßnahmen Regelungen vorgenommen werden, welche nur Zielverkehr in bestimmte Innenstadtbereiche zulassen.

Die Verkehrsführung und Ausschilderung wird funktional vor allem auf die Erreichbarkeit der Parkierungseinrichtungen ausgerichtet.

Zur Verbesserung der Verkehrsorganisation und zur Entlastung der Innenstadt soll der Parkplatz am Thietmar-Forum eine direkte Anbindung an das öffentliche Straßennetz erhalten, ohne die Innenstadt zu belasten. Dazu ist der Ausbau einer neuen Verbindungsstraße von der Bahnhofstraße über die Große Ritterstraße geplant.

Zwischen Am Neumarkt/Obere Burgstraße und Brühl soll eine weitere neue Straßenverbindung geschaffen werden, um den Verkehr aus Richtung Neumarkt direkt zu den Parkierungseinrichtungen der südlichen Innenstadt zu führen. Der Bereich Neumarkt wäre damit direkt an die Innenstadt angeschlossen, ohne die Obere Burgstraße, Domstra-

ße und Burgstraße zu belasten. Aufgrund der vorhandenen Bebauung ist diese Maßnahme jedoch nur langfristig realisierbar.

Mit Abpollerungen soll das unerwünschte Befahren ausgewählter Bereiche unterbunden werden. Ähnliche Effekte sind auch mit Fahrtrichtungsbeschränkungen (Einbahnstraßen) zu erzielen.

Bei der Konzipierung solcher und weiterer restriktiver Regelungen ist jedoch die Erreichbarkeit der Wohnungen und privaten Stellplatzanlagen innerhalb der betroffenen Quartiere sicherzustellen.

Durch Rückbau der verbreitet im nördlichen Innenstadtgebiet noch anzutreffenden unsanierten überbreiten Fahrbahnen zugunsten von Gehweg-, Parkierungs- und Pflanzflächen sowie mit dem gezielten Einsatz von Fahrbahnversätzen soll das Erscheinungsbild von überdimensionierten Straßen im Wohnbereich korrigiert werden.

In Kombination dazu sollen durch differenzierte Profil- und Materialgestaltung der Fahrbahnen, Kreuzungsbereiche und Überwege lesbare Zeichen zur Förderung der gegenseitigen Rücksichtnahme im öffentlichen Verkehrsraum gesetzt werden.

Anliegerstraßen mit geringer Bedeutung und/oder beschränkter Straßenraumbreite können als Mischverkehrsflächen umgebaut werden, um größtmögliche Bewegungsräume für alle Verkehrsteilnehmer zu erlangen.

In den Straßenabschnitten mit historischem Baumbestand soll dieser in erforderliche Sanierungsmaßnahmen einbezogen und als ortsbildtypisches Element gesichert und ergänzt werden.

Solitäre Einzelstandorte sollen ebenfalls städtebauliche Gestaltungsabsichten, wie z.B. raumschließende und orientierende Wirkungen erfüllen helfen.

Die Anforderungen an eine barrierefreie Gestaltung aller Elemente des öffentlichen Verkehrsraumes sind bei Neubau- und Sanierungsmaßnahmen, aber auch durch Nachrüsten bereits fertig gestellter Bereiche so zu berücksichtigen, dass mobilitätsbehinderte Personen sicher am öffentlichen Leben teilnehmen können.

Alle barrierelevanten Zielstellungen, auch für die Themenbereiche öffentlicher Nahverkehr und öffentliche Gebäude sind im *Punkt III-4.6.* zusammengefasst.

III-4.4. Öffentlicher Nahverkehr, touristischer Verkehr

Eisenbahnverkehr

Über die in Nord-Süd-Richtung verlaufende Bahntrasse ist die Innenstadt an ihrem westlichen Rand direkt an das Eisenbahnnetz angeschlossen.

Der Bahnhof ist Haltepunkt für ausschließlich Regionalbahnen in und aus Richtung Halle,
Eisenach (über Weißenfels, Naumburg, Weimar, Erfurt),
Querfurt (über Mücheln),
Schafstädt (über Bad Lauchstädt).

Eine Direktverbindung zur benachbarten Großstadt Leipzig besteht nicht, ebenso halten in Merseburg keine Intercity-Züge.

Alle ehemals bestehenden Interregio-Halts in Merseburg sind von der DB seit ca.3 Jahren wegen zu geringer Zustiegerszahl gestrichen worden.

Damit ist die regionale Attraktivität des Bahnhofs für den Fernreiseverkehr deutlich eingeschränkt.

Im Rahmen der allgemeinen Verkehrsverbesserung der Region muss deshalb Merseburg wieder als Station des schnellen Reiseverkehrs (IC, RE) eingebunden werden. Ein weiteres Entwicklungsziel sollte die Schaffung von Nahverkehrstakten mit S-Bahn-Charakter zwischen Halle, Merseburg und Leipzig sein.

Als erste Maßnahmen können die geplante Einrichtung eines Park & Ride-Parkplatzes sowie die Sanierung des Busbahnhofs gelten.

Beide Vorhaben dienen gleichermaßen der verbesserten Anbindung des städtischen und regionalen Umfeldes an das Eisenbahnnetz.

Das Bahnhofsgebäude selbst sowie der überwiegende Teil der vorgelagerten Freifläche sind im Rahmen des Schnittstellenprogramms bereits weitgehend saniert worden. Einzelne Bereiche, wie der Bahnsteigtunnel und der südliche Bahnhofsvorplatz waren bisher zurückgestellt worden, weil mittel- bis langfristig bauliche Erweiterungen wie Bahnhofcenter und Verlegung Busbahnhof angedacht waren.

Die aktuellen Erkenntnisse zur Stadtumbauproblematik Ost sehen jedoch für den Betrachtungszeitraum der Rahmenplanung keine wirtschaftliche Grundlage für ein Festhalten an diesen Projekten (*siehe Punkt III-2.*), so dass die Verkehrs- und Freiflächensanierung zügig in Angriff genommen werden soll.

Ein wichtiger Schritt in diese Richtung ist die kürzlich fertiggestellte Sanierung des denkmalgeschützten Fußgängertunnels Lauchstädter Straße.

Die vorerst eingestellten Untersuchungen für die Einrichtung eines Bahnhofswestausgangs in Verlängerung des bestehenden Bahnsteigtunnels sollten jedoch zu gegebener Zeit wieder aufgenommen werden, da damit die bestehende Barrierewirkung der Gleistrasse entscheidend gemindert werden könnte.

Straßenbahnverkehr

Die beiden von der HAVAG betriebenen Straßenbahnlinien Halle-Merseburg-Bad Dürrenberg (Linie 5) und Merseburg-Merseburg Süd (Linie 15) erschließen das Sanierungsgebiet Merseburg mit zwei Haltestellenbereichen im Bereich Hölle.

Beide Haltestellen sind saniert und entsprechen den zukünftigen Anforderungen.

Die fußläufige Verknüpfung mit der Schnittstelle Schiene/Bus im Bereich Bahnhofsvorplatz ist über das bestehende Straßennetz (Bahnhofstraße, Marienstraße/Durchgang Kino, Rudolf-Breitscheid-Platz) in vertretbarer Nähe (max. 250m) gegeben.

Zum Übergang in das Stadtzentrum müssen die Fahrgäste die Wallanlage an der Hölle umgehen.

Nach Süden werden sie auf kurzem Wege direkt zur Klia-Überquerung am Anfang des Fußgängerbereiches Gotthardstraße und zur Uferzone des Erholungsraumes Gotthardteiche geführt. Der nordöstliche Anschluss erfolgt über die Bahnhofstraße an das Stadtzentrum (Kleine Ritterstraße) bzw. weiter zum Dom-Schloss-Bereich oder in den Nordabschnitt des Klia-Grünzugs/ Hälterstraße/ Schlossgarten.

Die beiden Wegeverbindungen werden von der Stadt als attraktiv und ausreichend angesehen, so dass die Planung einer dritten Kliaüberquerung (Fußgängerbrücke Tivoli) nicht weiter verfolgt wird (*siehe Punkt III-4.6.*).

Weitere Straßenbahnhaltestellen außerhalb des Sanierungsgebietes, aber in dessen Einzugsbereich, sollen mit dem geplanten Ausbau des in Richtung Norden verlau-

fenden Straßenzuges Dammstraße, An der Hoffischerei, Weiße Mauer umgestaltet werden. In diesem Zusammenhang ist auch der zweigleisige Ausbau des Streckenabschnitts ab Lindenstraße konzipiert.

Damit einhergehend sollte mittel- bis langfristig die Wiederaufnahme des Straßenbahnverkehrs zwischen Merseburg und Schkopau als nördliche Verlängerung der Stadtlinie 15 angestrebt werden.

Angesichts der abgeschlossenen Neugestaltung der Haltestellenbereiche „Zentrum“ (Hölle) muss die städtebaulich interessante Idee eines Straßenbahnhaltepunktes direkt am Kliaplatz/ Ostufer Gotthardteich aufgegeben werden (vgl. Standort 1 des Maßnahmenkataloges III-5.1.).

Stadtbusverkehr

Alle Buslinien des Stadtverkehrs Merseburg (Betreiber PNVG, ebenso wie die HA-VAG Mitglied im Tarifverbund MDV) haben ihren Ausgangspunkt am südlichen Bahnhofplatz.

Diese als Busbahnhof mit mehreren Bahnsteigen überbaute Fläche ist im Rahmen des Schnittstellenprogramms bereits teilweise umgestaltet worden, bedarf jedoch noch weiterer Sanierungsmaßnahmen insbesondere im Fahrbahnbereich, bei den Überdachungen und hinsichtlich des Fahrgastleitsystems/ Wartebereiches.

Der Standort ist hinsichtlich seiner Nähe zum Empfangsgebäude der DB, dem erfolgten Ausbau der Verkehrsanbindung und mit der fußläufigen Anbindung an das benachbarte Stadtzentrum (Bahnhofstraße, Lauchstädter Straße/Rudolf-Breitscheid-Platz) optimal positioniert.

Mit dem Verzicht der komplexen Überbauung des Bahnhofsvorplatzes (siehe Punkte III-2. und III-4.4.) können die ursprünglich langfristig angedachte Verlagerung bzw. Teilung des Busbahnhofs aufgegeben und weitere Maßnahmen zur funktionellen Verbesserung des Betriebsablaufs eingeleitet werden.

Dazu zählt in erster Linie die Schaffung von Bereitstellungsräumen für Busse des Stadt- und Überlandverkehrs.

Es wird vorgeschlagen, eine Aufstellspur am Westrand des Busbahnhofs, ggf. unter Einbeziehung eines entbehrlichen bahneigenen Geländestreifens, einzurichten und/oder die Eignung der Park & Ride-Fläche nördlich des Bahnhofgebäudes (Kurvencradien, Zustimmung der DB AG?) zu prüfen.

Alternativ kommt weiterhin die Nutzung von Straßenabschnitten im Bereich König-Heinrich-Straße/Poststraße infrage, sollte aber zugunsten der Aufenthaltsqualität für Anlieger nach Möglichkeit die Ausnahme bleiben.

Die Bahnhofstraße als touristische Hauptverbindung in das Stadtzentrum mit Dom-Schloss-Bereich ist für Aufstellspuren keinesfalls geeignet.

Neben einer Reihe von Überlandlinien, die ebenfalls noch einige Haltestellen im Stadtgebiet bedienen, wird Merseburg von vier Stadtverkehrslinien erschlossen (Stand 2004):

Buslinie A

Die Buslinie A verkehrt im Gegenrichtungsverkehr zwischen dem Bahnhof und Frankleben und erschließt damit Merseburg Süd bzw. den Zentralfriedhof.

Wichtigste Haltestellen sind:

Bahnhof P Brühl ⇒ Rischmühleninsel ⇒ Nulandtplatz ⇒ Araltankstelle ⇒ Kötzscher Weg ⇒ Merseburg Süd ⇒ weiter nach Beuna/ Frankleben und zurück über Blösien/ Geusa ⇒ Zentralfriedhof ⇒ Arbeitsamt/FHS ⇒ Thomas-Müntzer-Park ⇒ *Bahnhof*.

In der Gegenrichtung wird zusätzlich die Haltestelle *Gotthardstraße* bedient.

Außerdem übernehmen zwei Überlandlinien nach Mücheln auf den Streckenabschnitten Bahnhof-Merseburg Süd bzw. Zentralfriedhof Andienungsaufgaben des Stadtverkehrs.

Buslinie B

Die Buslinie B bindet das nördliche Stadtgebiet von Merseburg an die Innenstadt an. Wichtigste Haltestellen sind:

Bahnhof P Lauchstädter Straße ⇒ Schule Nord ⇒ Schlosspassage ⇒ Elisabethhöhe ⇒ EKZ Hohndorfer Marke ⇒ *Wettiner Hof P Bahnhof*. Im Wechsel wird auch die kurze Trassenführung vom Bahnhof über Wettiner Hof zur Schlosspassage usw. benutzt.

Buslinie C

Die Buslinie C verkehrt als Ringlinie im Uhrzeigersinn zwischen der Innenstadt und dem Stadtteil Merseburg West.

Wichtigste Haltestellen sind:

Bahnhof P Brühl ⇒ Rischmühleninsel ⇒ *Gotthardstraße* ⇒ Bahnhof ⇒ Thomas-Müntzer-Park ⇒ Siegweg ⇒ Kleeblatt ⇒ *Bahnhof*.

Buslinie O

Die Buslinie O stellt die Busverbindung zum Stadtteil Meuschau her.

Wichtigste Haltestellen sind:

Bahnhof P Brühl ⇒ Amtshäuser ⇒ Gewerbegebiet Ost/ Meuschau und zurück über ⇒ Rischmühleninsel ⇒ *Gotthardstraße P Bahnhof*.

Alle Stadtbuslinien fahren trotz unterschiedlicher Streckenführungen den Busbahnhof als Schnittstelle zum Regionalverkehr (Bus/ Bahn) an und berühren (bis auf die Linie B) darüber hinaus innerstädtische Schwerpunkthaltestellen wie Brühl und Gotthardstraße.

Die *kursiv* gesetzten Haltestellen sind neben dem Busbahnhof relevant für das eigentliche Stadtzentrum und den Stadtteil Neumarkt, erfassen aber nicht alle Bereiche des Sanierungsgebietes.

Gemäß Empfehlung des VDV (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen) sind die Einzugsbereiche von Bus- und Straßenbahnhaltestellen in dicht bebauten Innenstadtbereichen mit 300m, maximal 400m (Radius Luftlinie) anzusetzen.

Bezogen auf das Sanierungsgebiet erfassen demzufolge die Bushaltestellen nur den Innenstadtbereich bis etwa in Höhe Dammstraße/ Bahnhofstraße. Auffällig ist, dass der Domberg mit Dom-Schloss-Ensemble, Schlossgarten und die gesamte nördlich anschließende Bebauung an der Klia und bis zum Kloster zwar noch im Einzugsbereich der Straßenbahn liegen, von den Buslinien jedoch nicht mehr erfasst werden.

Dieses Defizit betrifft neben den Bewohnern der genannten Bereiche und zahlreichen Beschäftigten (Verwaltungseinrichtungen!) vor allem auch nichtmotorisierte Besucher der Stadt, die konkrete Kultur- oder Behördenziele auf dem Domberg aufsuchen möchten.

Daher prüft gegenwärtig die Stadt gemeinsam mit der Personennahverkehrsgesellschaft Merseburg-Querfurt mbH (PNVG) die Möglichkeiten zur Erweiterung des Stadtliniennetzes in Merseburg. Mit der Idee einer **City-Bus**-Linie, auf der mit einem wendigen Kleinbus (14 Sitz- und 10 Stehplätze, Rollstuhleinstieg) wichtige Haltestellen des ÖPNV mit wichtigen innerstädtischen Zielen verknüpft werden, könnte im nördlichen Stadtzentrum die vorhandene Bedarfslücke geschlossen und gleichzeitig der touristische Service verbessert werden.

Der Fahrplan der neuen Stadtlinie soll auf die Fahrpläne des bisherigen Stadtverkehrs und der Regionallinien abgestimmt werden, um günstige Umsteigebeziehungen zu erreichen.

Nach dem gegenwärtigen Abstimmungsstand (August 2004) ist eine ringförmige Linienführung (im Gegenzeigersinn) mit folgenden wichtigen Haltestellen angedacht:

Bahnhof P Brühl ⇒ Amtshäuser ⇒ Gewerbegebiet Meuschau ⇒ Neumarkt P Neumarktkirche P Entenplan P Bahnhofstraße P Parkplatz Hälterstraße P Ständehaus P Schlossgarten P Kloster/ Gericht ⇒ Klinikum ⇒ Lindenstraße ⇒ König-Heinrich-Straße P Bahnhof.

Innerhalb von einer Stunde sind zwei Stadtrunden möglich, davon eine ohne Bedienung des OT Meuschau.

Die Vorteile der beschriebenen Linienführung liegen in

- der Direktanfahrt des Entenplans und touristischer Schwerpunkte des Dom-Schloss-Bereichs,
- den Schnittpunkten mit dem regionalen Bus-, Bahn- und Straßenbahnverkehr,
- der verbesserten Erschließung der nördlichen Innenstadt, bes. des Klinikums
- und der bürgerfreundlichen Erschließung des Neumarkts über seine traditionelle Mittelachse.

Mit der Einrichtung von Haltestellenbereichen im Schwerpunkt des Neumarktes und an der Neumarktkirche wird das gesamte Siedlungsgebiet mit seinen baulichen Verdichtungsflächen, aber auch das Baudenkmal (Station der Straße der Romanik) mit der Friedhofsanlage sowie der potenziellen Ausflugs-gastronomie am östlichen Saauleufer wesentlich aufgewertet und funktionell an das Stadtzentrum (Einkauf, Kultur, Bildung) angebunden.

Mit der Fahrtrichtungsvorgabe sind auch die Abbiegevorgänge im Einmündungsbereich Neumarkt/ B181 ohne Umbaumaßnahmen beherrschbar.

Da sich die konzipierte Linienführung weitgehend mit der Route der bestehenden Stadtlinie O (Bahnhof ⇒ Meuschau ⇒ Bahnhof) überlagert, könnte diese zu gegebener Zeit eingestellt werden.

Die Realisierung dieser City-Bus-Linie fördert in hohem Maße das Sanierungsziel der Entwicklung des Neumarktes als bevorzugter Wohnstandort für junge Familien mit Kindern (*siehe Punkt III-3*).

Das flexible Reagieren auf temporäre Anforderungen, z.B. bei größeren Veranstaltungen im Dom, Schloss, Ständehaus und Schlossgarten oder an den Gotthardteichen, wären weitere Vorzüge eines solchen bürgerfreundlichen City-Verkehrs.

Die derzeit angedachte Linienführung (Ringverkehr) ist im Konzeptplan „Verkehr“ dargestellt.

Touristischer Reiseverkehr

Als Schwerpunktziele des touristischen Reiseverkehrs nach Merseburg gelten der Domberg mit Dom-Schloss-Ensemble und Schlossgarten, die Neumarktkirche, aber auch die historische Altstadt mit angrenzendem Gotthardteich.

Die Stadt verfügt bereits über eine Reihe zielnaher Parkierungseinrichtungen für Individualtourismus, die zwischenzeitlich durch Kapazitäten in den Bereichen Schulstraße und Hälterstraße/Georgstraße ergänzt worden sind bzw. werden. Eine kleinere Anlage ist noch an der Neumarktkirche geplant.

Um dem touristischen als auch Einkaufs- und Wirtschaftsverkehr zentrumsnahen Parkraum zur Verfügung stellen zu können, ist eine Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt und ihren Randbereichen unverzichtbar. In vertretbarer Entfernung, z.B. Rischmühleninsel, Königsmühle, sollen jedoch auch kostenfreie Stellplätze angeboten werden.

Hinsichtlich der Einordnung von Reisebusstellplätzen soll darauf geachtet werden, dass unerwünschte Zentrumsdurchfahrten vermieden und wertvolle zentrale Parkräume oder auch Straßenräume nicht blockiert werden. Deshalb stehen bereits geeignete Aufstellräume für Reisebusse im Bereich Rischmühleninsel zur Verfügung bzw. sind im Bereich Königsmühle geplant.

Beim Bau des Parkplatzes Hälterstraße werden zwei Haltestellen für Reisebusse an der Nord- und Ostseite des Parkplatzes ausgebaut, um ankommenden Touristen das Ein- und Aussteigen in der Nähe des Dom- und Schlossbereiches zu ermöglichen.

Im Ergebnis wird es möglich sein, speziell im Dom-Schloss-Bereich eine weitere Reduzierung des Parkdrucks im öffentlichen Straßenraum zu erreichen, um Ziele wie den autofreien Domplatz und Schlosshof realisieren zu können.

Einen hohen Stellenwert zur Lenkung des Quell- und Zielverkehrs hat dazu die Ausschilderung innerstädtischer Ziele bereits an den Hauptverkehrsstraßen, um unnötigen Suchverkehr zu vermeiden. Die Straßen B181 und König-Heinrich-Straße sind deshalb mit vorwegweisender Beschilderung für die innerstädtischen Ziele und Parkmöglichkeiten auszustatten.

Fahrgastschiffahrt

Gegenwärtig gibt es Bestrebungen der Betreiber des Schosshotels Schkopau, den Erlebnisraum Saale in das Betreuungskonzept der Hotelgäste einzubeziehen.

Diese Initiative fügt sich logisch in das binationale Projekt „Blaues Band“ ein, an dem sich das Land Sachsen-Anhalt, Sachsen und Brandenburg sowie die Tschechische Republik beteiligen und mit dem touristische Angebote an und auf den zahlreichen Gewässern der beteiligten Regionen entwickelt werden sollen.

In der Nähe der Hotelanlage ist bereits eine Anlegestelle realisiert worden, über die ein Fahrgastschiffsverkehr nach Halle unterhalten wird.

Im Ergebnis von Untersuchungen zur Einbeziehung der Stadt Merseburg ist die Herstellung eines weiteren Bootsanlegers (Kleinschiffe und Sportboote) unterhalb des Domberges abgeschlossen worden.

Die Durchsetzung dieses Vorhabens war auch im Entwicklungskonzept Stadt-Dom-Schloss vom Juni 2003 verankert:

Damit ist Merseburg zwischen den wassertouristischen Zielorten Halle und Weißenfels in das Netzwerk des Förderschwerpunktes „Blaues Band“, das zum Besuch herausragender touristischer Ziele Sachsen-Anhalts einlädt, eingebunden worden.

Mit der Anlegestelle kann die Stadt wieder von der Wasserseite erreicht und der Schiffsausflugsverkehr mit den Nachbarstädten entwickelt werden. Ebenso erhalten Veranstalter die Möglichkeit, Tagungsangebote durch Saale-Schifffahrten von und nach Merseburg zu ergänzen und sie attraktiver zu machen.

III-4.5. Fuß- und Radverkehr

Eine ausdrückliche Zielstellung des Verkehrskonzeptes für die Innenstadt Merseburgs besteht in der konsequenten Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs.

Wie bereits unter *Punkt III-4.3.* dargestellt, ermöglicht die hierarchische Abstufung des Straßennetzes und seine Gliederung in Verkehrszellen die Umnutzung ehemaliger Fahrstraßen in verkehrsberuhigte Bereiche und in begrenztem Umfang auch in reine Fußgängerzonen.

Diese Netzneuordnung ist wegen ihrer baulichen, funktionellen und verkehrsorganisatorischen Komplexität zwar nur schrittweise herstellbar, führt aber im Ergebnis zu einer außerordentlichen Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Stadtzentrum.

So soll sich die Gestaltung des **Fußwegenetzes** im Sanierungsgebiet auf der Grundlage des Verkehrskonzeptes Innenstadt schwerpunktmäßig an folgenden Einzelzielen ausrichten:

- Angemessene Berücksichtigung der Fußgängerinteressen in den Straßenräumen mit Verkehrsartentrennung durch ausreichende Gehwegbreiten und sichere Benutzbarkeit,
- Umgestaltung gering frequentierter Anliegerstraßen zu anwohnerfreundlichen Mischverkehrsflächen,
- Entwicklung einer miteinander vernetzten Raumfolge in Form von Fußgängerbereichen mit entsprechender baulich-funktioneller Gestaltung und Ausstattung zur fußgängerfreundlichen Erschließung ausgewählter kommerzieller und kultureller Hauptidealräume des Stadtkerns,
- Verdichtung der Wegebeziehungen innerhalb des historischen Stadtkerns und zu benachbarten Quartierstrukturen durch Sicherung und Ergänzung der ortstypischen Gassen- und Passagenstruktur,
- Behindertengerechte Ausbildung der Wege und Platzflächen unter Würdigung besonderer historischer Bestände,
- Einbindung der innerstädtischen Freiräume in das öffentliche Fußwegenetz durch Sanierung und Neuanlage von Wegen und Ausstattungselementen unter Ausnutzung historischer und topografischer Besonderheiten,
- Gestaltung strukturprägender Fußgängerverbindungen (z.B. für Touristenrouten) mit standorttypischen Begrünungselementen.

Die Einzelmaßnahmen zur Erreichung dieser Ziele sind in den Standortbeschreibungen (*siehe Punkt III-5.1.*) näher beschrieben. Ausgewählte Schwerpunktaufgaben werden nachstehend zusammengefasst:

Fußgängertunnel

Die bestehende städtebaulich-funktionelle Zäsur durch die Bahntrasse stellt nach wie vor ein schwerwiegendes Problem für die Verknüpfung des Stadtteils West mit der Innenstadt dar, zumal sich derzeit keine adäquaten Alternativen für die zwei Fußgängertunnel in der Lauchstädter Straße und König-Heinrich-Straße/Höhe Lindenstraße abzeichnen.

Besonders der zentrumsnahe Tunnel Lauchstädter Straße leidet unter dem Mangel fehlender Behindertenrampen, die auch nach Sanierung des Baudenkmals nicht realisiert werden konnten und weiterhin einen Umweg über die Unterführung Teichstraße erfordern.

Ähnliche standörtliche Bedingungen bestehen bei zweiten Tunnelanlage am Nordrand des Sanierungsgebietes.

Es muss deshalb langfristig weiter das Ziel verfolgt werden, die Verknüpfungen des Stadtteils Merseburg West mit der Innenstadt durch Maßnahmen an den bestehenden Straßen- und Fußgängerunterführungen im Zuge der stadtteiltrennenden Bahnanlagen funktions- und behindertengerecht zu verbessern.

Die Ergänzung des Bahnhofs Merseburg durch einen neuen Westausgang wird damit nicht ausgeschlossen, soll jedoch nicht mehr als konkretes Sanierungsziel formuliert werden.

Fußgängerbereiche in der Innenstadt

Da Fremdenverkehr als bedeutender wirtschaftlicher Entwicklungsfaktor anzusehen ist, ist die Bewahrung und bessere Präsentation des baukulturellen Potenzials der Innenstadt von größter Bedeutung.

Das dafür entwickelte Konzept für den Dom-Schloss-Bereich und das sich daran anfügende Stadtzentrum (*siehe Punkt III-3.7.*) stützt sich wesentlich auf eine verbesserte Benutzerfreundlichkeit der öffentlichen Straßenräume zwischen dem Einkaufs- und Kommunikationszentrum und dem Domberg.

Mit dem Verkehrskonzept für die Innenstadt von 2004 sind die planerischen Voraussetzungen dafür geschaffen worden, dass die beiden genannten Schwerpunktbereiche bedeutungsgerecht miteinander verknüpft werden können. Das nahezu vollständig realisierte Angebot an zentrumsnahen Parkierungseinrichtungen und die konsequente Unterbindung von störendem Durchgangsverkehr schaffen den Rahmen für die verkehrsberuhigte Ausgestaltung der öffentlichen Straßenräume zwischen dem Fußgängerbereich Gotthardstraße/Entenplan/Markt und dem Domplatz, der auf seiner Kernfläche ebenfalls dem Fußgänger vorbehalten bleiben soll.

Nach den bereits realisierten Erneuerungen von Gotthardstraße, Markt (Westteil), Grüner Markt und Sonnenwinkel ist 2004 auch die Umgestaltung des Entenplans als „Zentraler Kommunikationsplatz“ mit Brunnenanlage, erweiterten Funktionsflächen und neu geordneten Grünanlagen abgeschlossen worden, so dass der Fußgängerbereich im Stadtzentrum komplett zur Verfügung steht.

Der sanierte Domplatz soll gemäß Verkehrskonzept ebenfalls als autofreier Vorplatz vor Dom und Schloss gekennzeichnet werden.

Passagen, Treppenanlagen und Spazierwege

Zur Verbesserung der touristischen Rahmenbedingungen zählen insbesondere günstig gelegene Parkplätze, gute Nahverkehrsanbindung und kurze Fußwege in verkehrsberuhigten Bereichen mit attraktiver, auch gastronomischer Ausstattung.

Um diese Bausteine effektiv miteinander zu verknüpfen, bedarf es eines gut funktionierenden Netzes kleinerer, ergänzender Wegeverbindungen.

Die Innenstadt Merseburg verfügt bereits jetzt über eine Reihe solcher reizvollen, vom öffentlichen Straßennetz unabhängigen Wegebeziehungen, die es unbedingt zu erhalten und zu erweitern gilt.

Dazu gehören beispielsweise die

- Passagen zwischen Gotthardstraße und Preußnerstraße,
- Treppenaufgänge zum Domberg,
- Spazierwege am Gotthardteich, im Klia-Grünzug, am Domberg, im Bereich des Schlossgartens und entlang des Saaleufers.

Zur Vernetzung sind verschiedene Gebäudekomplexe (z.B. Klia-Passage, Thietmar-Forum, Brühl-Center, Kino-Durchgang u.a.) mit Passagen bzw. Durchgängen erschlossen und zugleich ggf. deren zentrale Parkierungseinrichtungen fußläufig angebunden worden.

Am Nordende der Weißenfelser Straße sollen Möglichkeiten für eine verbesserte (niveaufreie) Anbindung der Uferbereiche des Gotthardteiches an das Stadtzentrum und den Klia-Grünzug untersucht werden.

In Verbindung mit der Freilegung des nördlichen Stadtmauerverlaufes soll die Öffnung des Schlossgrabens unterhalb der Schlossbrücke der Verknüpfung städtischer Grün- und Wegebeziehungen zwischen Stadt und Schlossgarten dienen.

Historische, ortstypische Aufstiege an den Hängen des Domberges sollen durch Instandsetzungen von Treppen und Stufenwegen (Domstufen, Aufgang zur Grünen Straße, Schreiberstraße, Aufgang am Rosental) oder durch Erneuerung (Obere Burgstraße, ggf. Stufenstraße) wiederhergestellt werden.

Der ehemalige Verlauf der Geisel soll im Zuge baulicher Neuordnungen unter Anlehnung an den historischen Verlauf zwischen Preußnerstraße, Brühl und Ölgrube wieder erlebbar gemacht werden.

Diesbezügliche Maßnahmen, für die bereits konzeptionelle Untersuchungen eingeleitet worden sind, sind unter Beachtung des jetzigen Baubestandes auf eine Neuanlage des Geiselbettes mit überwiegend offener Wasserführung ausgerichtet (*siehe dazu Pkt. III-2.5. und Pkt. III-5.2.1. Standortbeschreibungen 19-23*).

Mit der Einrichtung eines Panorama-Rundweges zwischen Grüner Straße, den Domstufen und dem Schlossgarten/Kliagrünzug ist es möglich, den Süd- und Osthang des Domberges mit Weinberg, Schlossterrasse und Dickem Heinrich touristisch zu erschließen und wirkungsvoll in die Präsentation der „Stadtkrone“ einzubinden.

Im Zusammenhang mit der Sanierung des Schlossgartens im Netzwerk „Gartenträume“ wird das Wegesystem des Saalesteilhanges in die Umgestaltung einbezogen.

Weiterführende Verflechtungen mit dem nördlichen Umland (Nachnutzung der Gewerbebrache Königsmühle), funktionelle Anreicherung (Bootsanlegestelle, Skulpturengarten) und Erschließung der Uferzonen südlich der Neumarktbrücke (öffentliche ufernahe Wege) tragen zur Aufwertung der Nahtstelle Stadt-Fluss-Landschaft bei.

Radwegenetz

Fortgeschriebenes Planungsziel für das Radwegenetz im Stadtgebiet von Merseburg ist es, die vorhandenen bzw. im Aufbau befindlichen überörtlichen Radwanderwege über die Herrichtung geeigneter Verbindungstrassen miteinander zu verknüpfen und gleichzeitig die Bedingungen für den städtischen Radverkehr (Anbindung der umliegenden Wohngebiete) allgemein im Rahmen der Stadtentwicklung zu verbessern.

Gemäß Verkehrskonzept sind straßenbegleitende Radwege an tangierenden Hauptverkehrsstraßen vorgesehen, entlang weiterer ausgewählter Erschließungsstraßen wie der König-Heinrich-Straße, Teichstraße und Weißenfelser Straße sind sie bereits vorhanden. Aus Platzgründen sind im Bereich der beiden Eisenbahnunterführungen jedoch die Radwege unterbrochen (Führung auf der Fahrbahn). Zur Erhöhung der

Verkehrssicherheit sollte an diesen unübersichtlichen Engstellen eine Kombination mit dem Fußweg geprüft werden.

Auch entlang der B 181 ist die Einrichtung eines straßenbegleitenden Radweges (vgl. Radwanderweg **k** „Alte Salzstraße“) abgestimmt.

Innerhalb des übrigen städtischen Erschließungsstraßennetzes soll der Radverkehr grundsätzlich auf den Fahrbahnen geführt werden, was im Zuge der beabsichtigten flächenhaften Verkehrsberuhigung unproblematisch ist. Richtungsverkehrsregelungen im innerstädtischen Straßennetz sollen durch geeignete Verkehrslenkungs- und Organisationsmaßnahmen für Radwegebeziehungen durchlässiger gemacht werden.

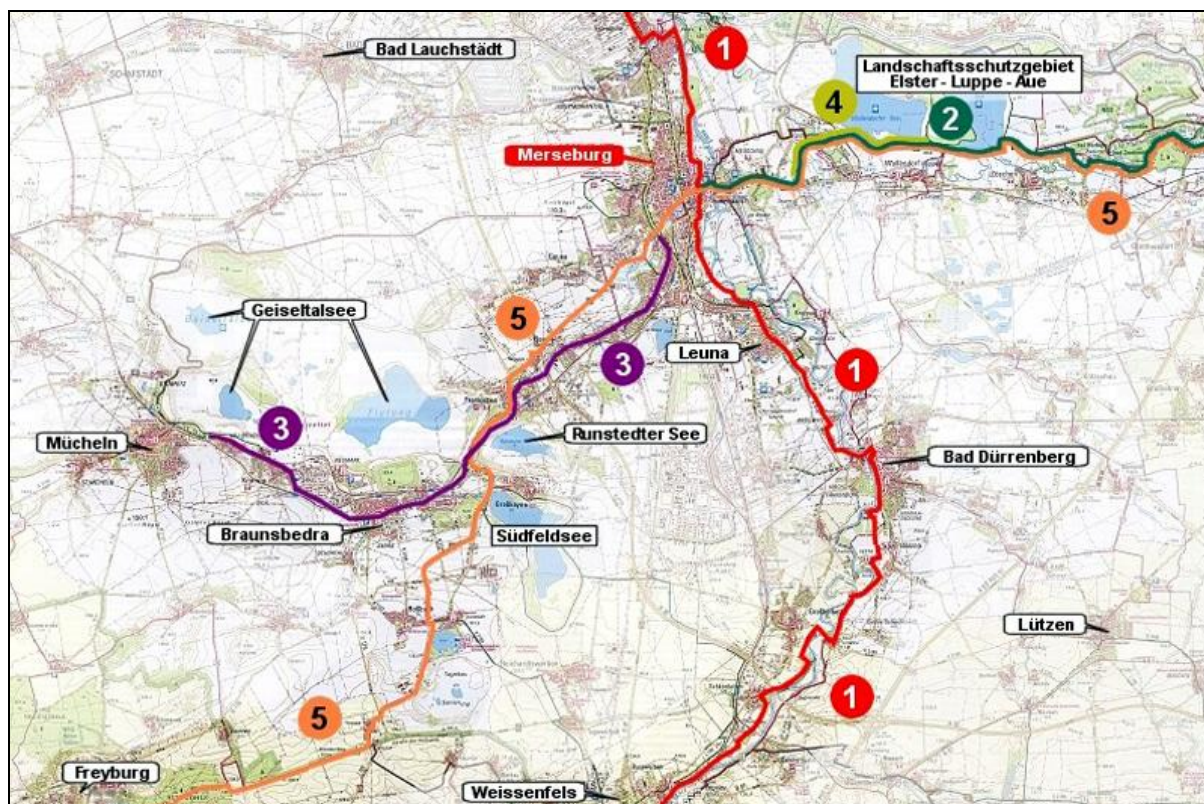
In Fußgängerbereichen muss erprobt werden, wo und zu welchen Zeiten Radfahren gestattet werden kann. Ein wichtiges Entscheidungskriterium muss dabei sein, dass wichtige touristische Ziele und öffentliche Einrichtungen leicht erreicht werden können.

Geeignete Grünräume, wie das Gebiet um den Gotthardteich, Klia-Grünzug und die Saaleufer sollen für die Radwegeführung mit benutzt werden, um das stadträumliche und funktionale Potenzial dieser Strukturelemente optimal zu nutzen bzw. zu präsentieren.

An wichtigen Schnittstellen sollen vorhandene und neue Informations- und Rastpunkte dem Rad- und Individualtouristen lohnenswerte Ziele im städtischen Umfeld aufzeigen.

Die vorhandenen bzw. im Aufbau befindlichen und mit den Nachbargemeinden bzw. überregional abgestimmten überörtlichen Radwanderwege **j k l** sind nachstehend aufgeführt und ihre Verknüpfungen mit der Innenstadt beschrieben.

Sie werden in geeigneter Weise ausgeschildert und in Radlerkarten gekennzeichnet. Dabei ist besonders die Routenentwicklung zu den touristischen Zielen des Stadtzentrums herauszustellen.



Überregionale Rad- und Wanderwege im Raum Merseburg-Querfurt
(Quelle: Stadtverwaltung Merseburg, 6/2004)

j Saaleradwanderweg (SRWW „An der Saale hellem Strande“)

Der Saaleradwanderweg gehört zu den überregional bedeutsamen Radwegetrassen und stellt eine wirksame Radfernverbindung zwischen allen Ländern her, die durch die Saale berührt werden.

Durch das Stadtgebiet Merseburg führt der Radwanderweg auf einer Länge von 6,5 km überwiegend entlang der Saale in nordöstlicher Richtung mit vielen reizvollen Ausblicken auf eine weitläufige Wiesen- und Auenlandschaft, vorbei an bedeutenden kulturhistorischen Sehenswürdigkeiten wie z.B. dem Schlossgarten, dem Dom und der Neumarktkirche. Besondere Anziehungspunkte sind die drei Quellen (Eichhornquelle, Arnimsruh, Schlossquelle) direkt am Radwanderweg gelegen.

In Teilbereichen der nördlichen und südlichen Innenstadt weicht der Radweg stark vom Flussufer ab und führt als Übergangslösung gegenwärtig durch teilweise dicht bebauten Gebiet ohne separate Radbahnen (im Norden: Mühlberg - Oberaltenburg – Weinberg; im Süden: Am Saalehang - B181 - Breite Straße - Ölgrube - Am Neumarkttor).

Mit dieser Trassenführung werden zwar wichtige touristische Ziele (Marktplatz, Schlossgarten) tangiert, die Benutzerfreundlichkeit des Radweges leidet jedoch infolge Unübersichtlichkeit, Verkehrsbelastung und Höhenunterschieden.

Für den weiteren Ausbau des Saaleradwanderweges soll deshalb die ufernahe Führung planerisches Ziel bleiben (im Bereich Königsmühle, Gartenanlage und Rischmühleninsel z.T. bodenordnende Maßnahmen und Wegebau notwendig) und der Zugang zu den Sehenswürdigkeiten und gastronomischen Zielen der Stadt und des Dom-Schloss-Bereiches an einem günstig gelegenen Schnittpunkt angeboten werden.

Dieser ist an der Neumarktbrücke in Nachbarschaft zum neu errichteten Bootsanleger bereits vorhanden.

Der Standort ist zugleich wichtiger Anschlusspunkt für weitere überregionale und regionale Rad- und Wanderwege in östlicher und westlicher Richtung:

k Radwanderweg "Alte Salzstraße", ca. 88 km, Teilstück: Freistaat Sachsen - Horburg - Maßlau - Dölkau - Zweimen - Zöschen - Wallendorf - Luppenau - Merseburg, ca.18 km

Der Radwanderweg ist Teil des Länderübergreifenden Radwanderweges Sachsen-Sachsen/Anhalt –Thüringen und bindet in der Stadt Merseburg an der Neumarktbrücke an den Saaleradwanderweg an und verläuft in östlicher Richtung zur Landesgrenze des Freistaates Sachsen.

Er führt an der Neumarktkirche St. Thomae und am historischen Neumarkt vorbei (Bau separater Radspuren am Neumarkt und entlang der B181) auf alten Salzhandelswegen durch die Elster-Luppe-Aue. Hier befinden sich die Tagebaurestlöcher Merseburg Ost, die zu großen Seen verwandelt wurden.

l Radwanderweg „Tor zur Unstrut“ Merseburg - Mücheln, ca. 16 km

Auch dieser Radwanderweg ist Teil des Länderübergreifenden Radwanderweges Sachsen- Sachsen/Anhalt - Thüringen und führt straßenbegleitend von Merseburg an teilweise neu ausgebauten Landes- und Kreisstraßen entlang über Merseburg-Süd, Frankleben, Braunsbedra und Krumpa nach Mücheln. Im Bereich des Merseburger

Stadtgebietes sind straßenbegleitende Abschnitte in der Naumburger Straße und der Straße des Friedens bereits realisiert.

Rechts und links des Radweges hat der Radfahrer teilweise freie Sicht auf die Seenlandschaft des Geiseltals und kann die Rundwege um die Seen (Runstedter See, Südfeldsee und Geiseltalsee) bequem erreichen.

Landschaftlich reizvoller und weniger emissionsbelastet wird zukünftig die Führung über eine alternative Trasse sein, die als naturnaher Weg parallel zum Gewässerlauf der Geisel verlaufen soll und damit auch den innenstadtnahen Erholungsraum zwischen dem Südpark und den Gotthardteichen erschließen wird.

Um beide Teile des länderübergreifenden Radweges miteinander zu verbinden, wird eine geeignete Trassenführung durch die Innenstadt bis zur Schnittstelle mit dem Saaleradwanderweg an der Neumarktbrücke bestimmt.

Von hier aus sollen die Obere Burgstraße und Domstraße befahren werden, über die der Stadtmittelpunkt mit Entenplan und Marktplatz sowie der Dom-Schloss-Bereich erreicht werden können.

Die Fortführung über Schulstraße und Bahnhofstraße ermöglicht die Benutzung des Klia-Grünzugs, der bereits jetzt für Radfahrer freigegeben ist.

Im Ergebnis mündet die Verbindungstrasse am Rudolf-Breitscheid-Platz in das Wegenetz am Nordufer des Gotthardteiches und kann von dort aus innerhalb des Grünzugs weitergeführt werden.

Ausgehend von den beschriebenen überregionalen Radwanderwegen, die durch die Stadt Merseburg führen, können weitere Radwanderungen auf folgenden Touren unternommen werden, zu denen im Flächennutzungsplan der Stadt Merseburg nähere Angaben zu finden sind :

- Merseburg - Bad Dürrenberg, ca. 25 km
- Merseburg - Lützen, ca. 40 km
- Merseburg - Weißenfels, ca. 45 km
- Merseburg - Freyburg/Naumburg, ca. 80 km
- Merseburg - Bad Lauchstädt, ca. 30 km.

Nachstehend werden die Hauptwanderwege **m** und **n** beschrieben. Sie sind ebenso wie die überörtlichen Radwege in der Übersicht zum Rad- und Wanderwegenetz im Landkreis Merseburg-Querfurt (siehe Abbildung) dargestellt.

m Naturlehrpfad "Rüsternweg", ca. 5,5 km

Dieser Weg beginnt an der Bundesstraße 181, östlich von Merseburg und führt über die Ortslage Luppenau durch Auengebiete der Elster-Luppe-Aue entlang der aus Tagebaurestlöchern entstandenen Seenlandschaft Merseburg-Ost. Lehrtafeln am Wegrand beschreiben Lebensräume von Flora und Fauna.

Auch wenn der Naturlehrpfad das Rahmenplangebiet nicht berührt, soll er hier erwähnt werden, um die tourismusrelevanten Verflechtungen zwischen Innenstadt und Umland zu verdeutlichen.

n Ökumenischer Pilgerweg "Jakobsweg",

Teilstrecke: Kleinliebenau (Freistaat Sachsen) - Horburg - Zweimen - Luppenau - Merseburg - Beuna - Frankleben - Roßbach - Freyburg (Unstrut), ca. 41 km

Der Jakobsweg ist erkennbar durch eine gelbe Muschel auf blauem Untergrund und verläuft in ost-westlicher Richtung durch die Stadt Merseburg. Er führt von Görlitz

nach Erfurt und weiter auf den Wegen der alten Salzhändler des frühen Mittelalters zu dem fernen Ziel Santiago de Compostela im Norden Spaniens. Wanderer können die einzelnen Routen erschließen und von Herberge zu Herberge, geführt von den örtlichen Kirchengemeinden, den Weg nach Spanien aufnehmen.

Innerhalb des Rahmenplangebietes führt der überregionale Wanderweg von Meuschau kommend durch den Neumarkt (Kirche), über die Neumarktbrücke und die Domstufen zum Domplatz (Kirche), durch das Krumme Tor zur Schulstraße, weiter durch die Bahnhofstraße (Kirche) und die König-Heinrich-Straße bis zum Rudolf-Breitscheid-Platz. Von dort durchquert der Wanderweg die Grünanlagen der Gotthardtteiche und des Südparks und verlässt die Stadt in Richtung Zscherben.

III-4.6. Barrierefreie Gestaltung im öffentlichen Verkehrsraum

Im folgenden Abschnitt werden die für den öffentlichen Verkehrsraum im Sanierungsgebiet zutreffenden Zielstellungen des Wettbewerbsbeitrags „Auf dem Weg zur barrierefreien Kommune (siehe Punkt III-2.6.)“ zusammengefasst.

Darüber hinaus sollen sie standortkonkret bei der Umsetzung der verkehrlichen Einzelmaßnahmen (siehe Punkt III-5.1. Maßnahmebeschreibungen) berücksichtigt werden.

Ein Ziel der zukünftigen Bemühungen zur Gestaltung einer barrierefreien Kommune soll die Komplettierung einer „geschlossenen Transportkette“ sein: - von der Wohnung mobilitätsbehinderter Menschen bis zu dem von ihnen avisierten Ort in der Stadt -, und das nach Möglichkeit selbständig und ohne notgedrungene Inanspruchnahme fremder Hilfe.

Aufgrund der äußerst komplexen Verhältnisse in einem Stadtkörper und wegen des immensen Mittelbedarfs ist dieses Ziel nur in Etappen erreichbar. Die Stadt Merseburg möchte daher folgende Handlungsschwerpunkte im neu gegründeten Arbeitskreis diskutieren und den sich daraus ableitenden Mittelbedarf konkretisieren.

Weiterführung der Aktion **Bordabsenkungen** im Stadtgebiet:

Bordabsenkungen sind eine der elementaren Voraussetzungen dafür, dass sich mobilitätsbehinderte Menschen selbständig oder sicheren Fußes im öffentlichen Verkehrsraum fortbewegen können. Die bereits zu DDR-Zeiten angestrebten Erleichterungen für Rollstuhlfahrer in Neubaugebieten und an wichtigen Straßenkreuzungen wurden nach 1990 intensiviert und bei der Vielzahl der nun folgenden Straßenbaumaßnahmen umgesetzt, oft auch aufgrund von Hinweisen aus der Bevölkerung.

Bei der Sanierung der Verkehrsinfrastruktur in der Innenstadt Merseburgs werden seit Aufnahme in das Städtebauförderungsprogramm kontinuierlich Bordabsenkungen, Oberflächeninstandsetzungen und sichere Überwege realisiert.

Die für 2003 geplanten Nachrüstungen in ausgewählten Gehwegbereichen des Sanierungsgebietes sollen auch in den Folgejahren unter Einbeziehung von Mitteln aus dem Stadtumbau Ost fortgesetzt werden.

Umbau weiterer **Bus- und Straßenbahnhaltestellen für den Niederflurbetrieb** einschließlich Bodenindikatoren, Info-Anlagen und Wetterschutz/ Möblierung:

Haltestellen der öffentlichen Nahverkehrsmittel können wesentlich zur Schließung barrierefreier Transportketten beitragen, wenn sie entsprechend baulich ausgebildet sind und von den Verkehrsgesellschaften behindertengerechte Fahrzeuge eingesetzt werden.

Die Umstellung auf Niederflurbusse ist im Bereich Stadtbusverkehr (Träger PNVG) abgeschlossen worden. Fahrscheine können außer an den vorhandenen Verkaufschaltern auch beim Fahrer erworben werden; mit visuellen/ akustischen Haltestellenanzeigen sind die Fahrzeuge jedoch nicht ausgerüstet.

Die Straßenbahnlinie Halle-Merseburg-Bad Dürrenberg verkehrt hingegen aufgrund des hohen Fahrgastaufkommens zwischen diesen Zielorten (keine Niederflur-Langzüge verfügbar) wochentags noch nicht mit Niederflurfahrzeugen. Nur an den Wochenenden sowie auf der Stadtlinie Süd sind behindertengerechte Wagen eingesetzt, die zudem über ein komplettes visuelles und akustisches Anzeigesystem im Wageninnern verfügen. Die Ausrüstung mit Ticketautomaten in den Bahnen ist beabsichtigt.

2003 konnte die zentrale Straßenbahnhaltestelle an der Hölle mit Hilfe von Städtebaufördermitteln grundhaft umgebaut werden. Sie ist mit ihrem Bahnsteigprofil, taktischen Elementen, der Ausstattung in den Wartebereichen und der Fahrgastinformation (akustische Verkehrsdurchsagen) gegenwärtig Vorbild für den behindertengerechten Umbau weiterer noch unsanierter Haltestellenbereiche.

Die Betreibergesellschaft HAVAG testet z.Z. zwei Pilotprojekte zu einem visuellen Anzeigesystem an Haltestellen in Halle-Neustadt. Es soll angestrebt werden, auch wichtige Haltestellen im Merseburger Streckennetz damit auszurüsten.

Die Tätigkeit des Arbeitskreises Barrierefreiheit ist eine gute Basis, den Dialog der Kommune mit den Nahverkehrsträgern zur umfassenden Verbesserung der Nutzungsbedingungen für mobilitätsbehinderte Menschen zu intensivieren.

Von besonderer Schwerpunktbedeutung ist die Sanierung und fahrgastfreundliche Ausgestaltung des Busbahnhofs (Schnittstelle mit der Deutschen Bahn). Hier sollen im Zuge der Bauvorbereitung auch behindertenrelevante Bau- und Ausstattungslösungen untersucht werden. Dazu zählen u.a.:

- Dimensionierung und Höhenlage der Bussteige
- Oberflächenstruktur und taktile Bodenindikatoren
- Visuelles und akustisches Fahrgastinformations- und Leitsystem
- Farb-, Kontrast- und Schriftgrößengestaltung
- Wetterschutz und Möblierung
- Funktionalität von technischen Einbauten (z.B. Automaten).

Dem Vorhaben liegt die Leitidee zugrunde, dass barrierefreies Bauen allen Fahrgästen hilft und damit die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs positiv beeinflusst.

Komplettierung weiterer **Lichtsignalanlagen mit blindengerechter Ausrüstung** einschließlich taktiler Bodenindikatoren:

Die beiden das Stadtgebiet querenden Bundesstraßen B91 und B181 bilden im Zusammenspiel mit der historischen Ortsdurchfahrt König-Heinrich-Straße/ Weißenfelser Straße das verkehrliche Grundgerüst Merseburgs. Die wichtigsten Kreuzungen innerhalb dieser Straßenzüge sind signalisiert, doch erst wenige mit Zusatzeinrichtungen für Blinde ausgerüstet.

Im Innenstadtbereich plant die Stadt deshalb die behindertengerechte Nachrüstung von sechs Lichtsignalanlagen im Zuge der König-Heinrich-Straße und Weißenfelser Straße. Vorgesehen sind Vibrationstaster mit Richtungspfeil, Anforderungsknopf (für Verlängerung der Freigabezeit) und akustische Signalgeber. Der Einbau von Aufmerksamkeitsfeldern in die Bodenzone soll geprüft werden.

Weiterer Ausbau der touristischen Verkehrsinfrastruktur in Vorbereitung des 2004 zu begehenden tausendjährigen Bestehens des Bistums Merseburg:

Zu den umfangreichen Aktivitäten zur Belebung des Dom-Schloss-Bereiches gehört auch die Neuschaffung eines touristischen Parkplatzes Hälterstraße/ Ressource am Fuße des Dombergs.

Ein Ziel der funktionellen Gestaltung der Anlage besteht darin, im Interesse behinderter Nutzergruppen zum Beispiel komplexe Wege- und Funktionsbeziehungen im städtischen Raum barrierefrei zu gestalten, d.h.

- Die Lage des Parkplatzes zwischen wichtigen Grünbereichen – Richtung Klia-grünzug und Richtung Domberg – für eine Verflechtung auszunutzen, also Wege zu verbinden und zu verkürzen,
- Vorhandene historische Bezüge im Denkmalbereich für eine Aufwertung des be-sucherintensiven Parkplatzes auszunutzen (ehemaliger Stadtmauerverlauf) und in die Fußwegführung einzubeziehen,
- Barrierefreien Zugang zum für mobilitätsbehinderte Personen bisher kaum zu-gänglichen Veranstaltungsstandort Schlossgraben zu schaffen,
- Mit der Einordnung von Reisebusstellplätzen die touristischen Attraktionen der Stadt erreichbar zu machen,
- Den Parkplatzbereich mit Begrünung, Ausstattung der Treffpunkte für Bustouris-ten, optimaler Anordnung der Behindertenparkplätze, Informations- und Leitsys-tem aufzuwerten.

Der Parkplatz ist zwischenzeitlich realisiert worden. Die Einordnung einer behinder-tengerechten Toilette, die maßgeblich zur Besucherfreundlichkeit des Standortes im Schnittpunkt der oben erwähnten Wegebeziehungen beitragen wird, ist vorgesehen.

Verbesserung der Sicherheit der Treppenanlagen im Stadtgebiet: Diese von mobilitätsbehinderten Personen oft unüberwindlichen Verkehrsanlagen bedürfen be-sonderer Aufmerksamkeit.

Die Sanierung der Oberflächen, Korrektur von Steigungsproblemen, Nachrüstung mit technischen Hilfen (Handläufe, Rampen, Beleuchtung, Treppenlifte u.ä.) muss standortspezifisch mit dem Angebot akzeptabler behindertengerechter Alternativrou-ten bei schwierigen topografischen Verhältnissen und deren Kenntlichmachung ein-hergehen.

Bei der Sanierung der Unterführungen im Bereich der Bahntrasse sind außer der bar-rierefreien Benutzbarkeit beleuchtungstechnische Erfordernisse für Sehbehinderte von besonderer Bedeutung. Entsprechende Maßnahmen sind sowohl bei der Moder-nisierungsplanung als auch für Nachrüstungen zu ergreifen.

Verbesserung der Orientierungshilfen im städtischen Raum: Die Installation ei-nes behindertenfreundlichen Informations- und Leitsystems zur Führung der ÖPNV-Nutzer und Individualreisenden innerhalb der Stadt, zum Stadtzentrum und zu touris-tischen Anziehungspunkten dient behinderten und nichtbehinderten Benutzern glei-chermaßen und soll deshalb zu einem selbstverständlichen Bestandteil des Ver-kehrs- und Tourismuskonzeptes der Stadt werden.

Städtischer Nahverkehr: In Verbindung mit besonderen Fahrpreis- und Beförde-rungsvergünstigungen könnte mit dem mittelfristigen Konzept einer Citybus-Linie das Serviceangebot der Domstadt Merseburg nach dem Beispiel anderer Kommunen für den wachsenden Kreis der mobilitätsbehinderten Bürger und Besucher außerordent-lich gesteigert werden.

Speziell der Dom-Schloss-Bereich mit seiner Höhenlage und Entfernung zum Halte-stellennetz des öffentlichen Nahverkehrs würde durch die engere Anbindung deutlich leichter erreichbar werden, wovon besonders die dort angesiedelten Kultur-, Verwal-tungs- und Erholungsfunktionen partizipieren können.

III-4.7. Ruhender Verkehr

Ausgehend von den verfügbaren statistischen Daten und der Bestandsermittlung zum Erfassungszeitpunkt August-Oktober 2001 wird unter Zugrundelegung der im *Punkt III-5.* beschriebenen Ordnungs- und Baumaßnahmen folgende Stellplatzbilanz aufgestellt.

Darüber hinaus werden folgende Annahmen getroffen:

- Insgesamt wird eine 100%ige Bedarfsdeckung angestrebt. Dabei wird davon ausgegangen, dass an geeigneten Standorten (im Straßenraum und auf öffentlichen Parkierungseinrichtungen eine Mehrfachnutzung durch Anwohner einerseits und Kunden/ Besucher andererseits erfolgt.
- Sowohl für den Wohnungsbestand als auch für den Wohnungszuwachs soll der Richtwert von **1 Stellplatz/ Wohnung** gelten.
- Der Bedarf aus gewerblichen und Gemeinbedarfsnutzungen errechnet sich für den Bestand aus den im Analyseteil des Rahmenplanes (*Punkt II-2.5.4, Tabelle 11*) angegebenen nutzungsspezifischen Richtwerten.
- Für den Zuwachs aus gewerblichen und Gemeinbedarfsnutzungen wird ein durchschnittlicher Richtwert von **1 Stpl./ 35 m² Nutzfläche** angesetzt.
- Bei der Schließung von Baulücken wird angenommen, dass Stellplätze nach Möglichkeit in Hausgaragen eingeordnet werden, sofern es die Standortbedingungen (z.B. Lage zum Straßennetz, Höhen- und Grundwasserverhältnisse u.ä.) zulassen.
- Auf Grundstücken, die über ausreichend große Freiflächen sowie über geeignete Hausdurchfahrten bzw. Einfahrten verfügen, können grundstücksbezogene Stellplätze in vertretbarer Anzahl errichtet werden.
In jedem Fall ist jedoch die Freiflächennutzung für Kinderspiel, Hauswirtschaft, Freizeit und Erholung angemessen zu berücksichtigen (möglichst >40%).
- Es werden die Kapazitäten angesetzt, die sich im Fall von städtebaulichen Varianten aus der Darstellung im Konzeptplan „*Bauliche und freiräumliche Gestaltung*“ ergeben.
- Für den möglichen Zuwachs an Gewerbefläche, vorwiegend Dienstleistungen, Büros und Einzelhandel, Verwaltung werden maximal 19.000 m² Nutzfläche (70% der Bruttofläche) an Komplexstandorten, in Baulückenschließungen und nach Leerstandsumnutzung geschätzt.
- Die unsanierten Garagen am Neumarkt/ Querstraße (außerhalb des Sanierungsgebietes) sind in der Bilanz nicht enthalten.

Stellplatzbedarfsermittlung (Planungsziel):

Aus Wohnungsbestand	1.850	(1.850 WE x 1Stpl./WE)
Aus vorhandener gewerblicher und Gemeinbedarfsnutzung	1.805	(gemäß Dok. Teil II-2.5.4, Tab.11)
Minderung wegen Abgang von Nutzungen	-72	(Feuerwehr, Altenburger Turnhalle, Sonderschule, Edeka-Markt, gemäß Dok. Teil II-2.5.4, Tab.11)
Zuwachs aus Wohnnutzung	+109	(Neubau abzgl. Abgang) 109 WE x 1 Stpl./WE)
Zuwachs aus gewerblicher und Gemeinbedarfsnutzung	+543	(Neubau + Wohnraumumnutzung) (ca. 14.000 + 5.000 m ² Nutzfl. x 1 Stpl./ 35m ²)
<u>Bedarf</u>	<u>4.235</u>	<u>Stpl.</u>

Stellplatzangebot (Planungsziel):

Bestand, privat	2.717	(Oktober 2001 einschl. Ppl. Lidl-Markt, saniert und unsaniert, auf Grundstücken ebenerdig und in Tiefgaragen)
Abgang wegen Beseitigung	-650	(Stpl./ Garagen auf potenziellen Bauflächen, auch auf Brachflächen)
Zuwachs durch Neuanlage	+408	(in Gemeinschaftsanlagen, auch vermietet, in Garagenanlagen und auf Hofflächen)
Zuwachs nach Neuordnung und Entkernung		(vernachlässigt wegen unsicherer Prognose)
Bestand, öffentlich	1.349	(Oktober 2001, saniert und unsaniert, einschl. öffentl. Anteil an Privatanlagen)
Abgang wegen Sanierungsbedarf	-778	(unsanierte Plätze im Straßenraum und auf öff. Parkplätzen)
Zuwachs durch Sanierung und Neuanlage, ebenerdig	+880	(Neuordnung im Straßenraum und Neuordnung/ Neuanlage öffentlicher Parkplätze)
Zuwachs durch Neuanlage als Tiefgaragen und Parkdecks	+170	(Tiefgarage Markt ca. 60 Stpl., Tiefgarage Standort Edeka 30 Stpl. öff., Parkdeck Georgstraße ca. 80 Stpl.)
<u>Angebot</u>	<u>4.096</u>	<u>Stpl. (privat und öffentlich)</u>
Differenz:	-139	Stpl.

Insgesamt ergibt die Gegenüberstellung von Bedarfsentwicklung und sich mittelfristig aufbauendem Stellplatzangebot innerhalb der Grenzen des Sanierungsgebietes eine Differenz von nur ca. 140 Plätzen.

Diese Bilanz bestätigt, dass im Rahmen der avisierten Entwicklung auf den Sektoren Wohnraum, Handel/ Versorgung/ Dienstleistungen und Kultur/ Fremdenverkehr auch das Parkraumangebot mit fortschreitendem Stadtumbau Schritt halten kann.

Mit Hilfe der zur Zeit in Planung befindlichen bzw. zwischenzeitlich fertiggestellten öffentlichen Parkieranlagen werden gute Voraussetzungen für die Durchsetzbarkeit des auf flächenhafte Verkehrsberuhigung angelegten Verkehrskonzeptes der Stadt geschaffen.

Ebenso bestehen auch gute Chancen, dass mit der schrittweisen Umsetzung investiver Baumaßnahmen auf den benannten Komplexstandorten und Baulücken kein wesentlicher Rückstand in der Bedarfsdeckung auftritt.

Dies wird auch durch den Umstand gestützt, dass speziell am südlichen Zentrumsrand (Brühl, Ölgrube, Rossmarkt, Rischmühle) noch hervorragend gelegene Parkraumkapazitäten genutzt werden können, die wegen ihrer Lage außerhalb des Rahmenplangebietes nicht in die Berechnung einbezogen worden sind.

Eine ähnliche Situation ist auch unterhalb des Domberges, im Bereich Königsmühle festzustellen, wo ebenfalls noch lagegünstige Kapazitäten entwickelt werden können, die beispielsweise zur Bedarfsdeckung aus dem Pendlerverkehr von Beschäftigten im Dom-Schloss-Bereich geeignet sind.

III-4.8. Begriffsdefinitionen für den Konzeptplan „Verkehr“

Der Konzeptplan "Verkehr" enthält die standortkonkreten Entwurfsvorschläge im Maßstab 1:2.500 für Maßnahmen im öffentlichen Verkehrs- und Grünraum sowie auf ausgewählten privaten Grundstücken.

Darstellungsgrundlage sind das Verkehrskonzept für die Innenstadt, Planungsstand April 2004 und aus der Rahmenplanbearbeitung hervorgehende Vorschläge.

Für einzelne Darstellungen/ Planzeichen gelten folgende Erläuterungen:

Hierarchische Abstufung des Straßennetzes

Die Einteilung in Hauptverkehrsstraßen und städtische Erschließungsstraßen wird dem Verkehrskonzept entnommen. Auf eine weitere Differenzierung in Sammel- und Anliegerstraßen wird gemäß Konzeptvorlage verzichtet.

Da die Verkehrslenkung im Detail noch Veränderungen unterworfen sein wird, wird auch auf die Darstellung von Fahrtrichtungsvorgaben verzichtet.

Fahrbahnen und Nebenanlagen werden in der gleichen Farbsignatur dargestellt.

Öffentliche und private Rechtsträgerschaft werden nicht unterschieden, ebenso nicht die Differenzierung nach Mischungs- oder Trennungsprinzip bei Anliegerstraßen.

Fußgängerbereiche

Die Ausdehnung wird aus dem Verkehrskonzept übernommen. Überfahrbare Flächen, Kommunikations- und Vegetationsflächen werden in der gleichen Farbsignatur dargestellt.

Nur im Bereich Bahnhofsvorplatz werden die dort dominierenden Grünflächenanteile gesondert hervorgehoben

Poller

Die Darstellung von (versenkbaren) Pollern als verkehrslenkende Maßnahme wird wegen ihrer grundlegenden Auswirkungen auf die Verkehrsabläufe innerhalb der verkehrsberuhigten Innenstadt (Anwohner, Besucher/Kunden, Lieferverkehr, Rettungsfahrzeuge, City-Bus) aus dem Verkehrskonzept übernommen. Veränderungen oder Ergänzungen sind möglich.

Fußwegeverbindungen

Es werden nur wichtige Wegeverbindungen dargestellt, die für die funktionelle Vernetzung der innerstädtischen Fußgängerbeziehungen außerhalb der straßenbegleitenden Gehwege wesentlich sind.

Zwischen der Benutzung von öffentlichen und privaten Flächen mit Gehrechten wird dabei nicht unterschieden.

Erfasst sind Wegeverbindungen durch Grünflächen, Passagen und Tunnel, über Gassen, Brücken, Treppenanlagen und durch sonstige Grundstücksfreiräume.

Die Überlagerung mit ausgewählten Radwegtrassen ist ablesbar.

Bereiche mit Geschwindigkeitsdämpfung

In die Plandarstellung wurden die Tempo 20- und 30-Zonen übernommen, die bisher als konkrete verkehrsberuhigende Maßnahmen für die Innenstadt konzipiert worden sind. Als Erweiterung dieser Bereiche wird eine weitere flächenhafte Tempo 30-Zone für die gesamte Neumarktsiedlung vorgeschlagen.

Fußgängerüberwege und Lichtsignalanlagen

Im Konzeptplan werden nur ausgewählte Fußgängerüberwege dargestellt, die Bedeutung für die Hauptfußwegebeziehungen vom und zum Stadtzentrum besitzen.

Bestehende Lichtsignalanlagen sind nachrichtlich übernommen.

Öffentlicher Personennahverkehr (Eisenbahn, Stadtbus, Straßenbahn)

Die bestehenden Trassenführungen und Haltestellenbereiche sind als Schemadarstellung übernommen und um Korrekturvorschläge für eine veränderte Linienführung (betrifft Stadtbuslinie O) ergänzt worden.

Touristisch bedeutsamer Personennahverkehr (City-Bus, Fahrgastschiffahrt)

Es wird die vom Stadtplanungsamt vorgeschlagene Variante 1 für die Führung einer City-Bus-Linie durch die vom ÖPNV schlecht erreichbaren Bereiche Domberg/ Rosental dargestellt.

Öffentliche Parkierungseinrichtungen (Parkhaus/ -deck, Tiefgarage, Parkplatz)

Unterschieden wird in Bestand und Planung. Unterirdische Anlagen sind nur mit einem Symbol gekennzeichnet. Bis 7/2004 realisierte bzw. im Bau befindliche Vorhaben sind als Bestand dargestellt.

Private Gemeinschaftsstellplatzanlagen und Tiefgaragen

Unterschieden wird in Bestand und Planung. Erfasst werden jedoch nur größere zusammenhängende Anlagen auf privaten Grundstücken.

III-5. Maßnahmen (einschl. Varianten)

III-5.1. Übersicht Sanierungsstand Straßen/ Wege/ Plätze (Stand 7/2004)

In den nachfolgenden tabellarischen Aufstellungen sind alle Straßen, Plätze und Wegeverbindungen im Sanierungsgebiet angeführt, die öffentlichen Erschließungsfunktionen dienen. In geringem Umfang sind auch private Verkehrsflächen mit aufgenommen worden, wenn diese öffentliche Bedeutung haben (z.B. rückwärtige Gebäudezufahrten, Passagen, Fußgängerverbindungen).

Zu den Verkehrsflächen ist jeweils der Sanierungsstand (per 7/2004) angegeben, um daraus den noch erforderlichen Mittelbedarf ableiten zu können.

Verkehrsflächen außerhalb des Sanierungsgebietes sind in den Tabellen nicht enthalten.

Straßen und Plätze Innenstadt:

Bezeichnung	saniert im Jahre... / Teilbereiche	Sanierung erforderlich
Am Neumarkttor	1997	
An der Hoffischerei		x
Apothekerstraße		x
Bahnhofsplatz	2001	
Bahnhofstraße Ostabschnitt	ca. 50%	ca. 50%
Bahnhofstraße Westabschnitt	Nebenanlagen	Fahrbahn
Brauhausstraße	Ostseite	übrige Bereiche
Brühl		x
Burgstraße	Nebenanlagen	Fahrbahn
Dammstraße		x
Dompropstei		x
Domstraße	1998	
Gebäudeerschließung Hälterstraße 1-7		x
Gebäudeerschließung Hälterstraße 9-15		x
Gebäudeerschließung Unteraltenburg 41-59		x
Georgstraße		x
Große Ritterstraße	2001	
Grüne Straße		x
Hälterstraße	2004	
Hölle Nordabschnitt	1999	
Kleine Ritterstraße	1999	
Kloster		x
König-Heinrich-Straße	Südabschnitt komplett, Nordabschnitt Nebenanlag.	Fahrbahn Nordabschn. (ab Bahnhofstr.)
Lauchstädter Straße	Nebenanlagen	Fahrbahn
Marienstraße		x
Markt einschl. Westfahrbahn	1996	
Markt Ostfahrbahn		x
Mühlberg		x
Oberaltenburg	westliche Nebenanl.	übrige Bereiche
Obere Burgstraße	1997	
Ölgrube		x
Poststraße	1995	
Preußerstraße	1997	
rückw. Erschließ. Entenpl.1-11, Burgstr. 6-10	komplett	
rückwärt. Erschließ. Kön.-Heinr.-Str. 1-5a		x

Bezeichnung	saniert im Jahre... / Teilbereiche	Sanierung erforderlich
rückwärt. Erschließ. Kön.-Heinr.-Str. 2-8a	komplett	
rückwärt. Erschließung Burgstraße 9-21		x
Schulstraße		x
Seffnerstraße		x
Siegfried-Berger-Straße		x
Stichstraße Kön.-Heinr.-Str.(Feuerwehrausf.)		x
Stufenstraße Ostabschnitt		x
Teichstraße	1997	
Tiefer Keller		x
Unteraltenburg		x
Verbindungsstraße Bahnhofstr./Gr. Ritterstr.		Neubau, geplant
Weißer Mauer		x
Winkel		x

Straßen Neumarkt:

Bezeichnung	saniert im Jahre... / Teilbereiche	Sanierung erforderlich
Gebäudeerschließung Krautstraße/ Neubau- standort am Friedhof		Neubau, geplant
Gebäudeerschließung Krautstraße/ bis Strandschlösschen		x
Gebäudeerschließung Neumarkt/ Verlängerung bis Neubaustandort Lathan		x Neubau, geplant
Kirchstraße	2004	
Krautstraße		x
Meuschauer Straße		x
Neumarkt		x
Neumarktbrücke	1997	
Querstraße		x
rückwärt. Gebäudeerschließ. Neumarkt 46-59		Neubau, geplant
Stockgasse		x

Fußgängerbereiche, Fuß- und Radwegeverbindungen Innenstadt/Neumarkt:

Bezeichnung	saniert im Jahre... / Teilbereiche	Sanierung erforderlich
Bahnhofsvorplatz	Nordseite 2001	südl. Freifläche
Burggraben-/ Schlossgrabenweg	Neubau 50%	Neubau 50%
Domplatz	1995	
Domstufen	2004	
Durchgang Kino König-Heinrich-Str.		x
Entenplan	2004	
Fußgängertunnel Lauchstädter Str.	2003	
Gotthardstraße einschl. Kliaplatz	1998/2003/2004	
Grüner Markt	1996	
Hölle Südabschnitt	1999	
Meistergasse	1997	
Panoramaweg Domberg		Neubau, geplant
Platz an der Apothekerstraße	2004	
Radweg „Alte Salzstraße“, Abschn. Neumarkt		nur Ausschilderung
Radweg „Tor zur Unstrut“, Abschn. Innenstadt		nur Ausschilderung

Bezeichnung	saniert im Jahre... / Teilbereiche	Sanierung erforderlich
Saaleradwanderweg, - Abschn. Königsmühle		Neubau, geplant
- Abschn. unterhalb Domberg	komplett	
Saalezugang Stadtmauer Ölgrube		Neubau, geplant
Schreiberstraße		x
Sonnenwinkel Nordabschnitt	1997	
Stadtmauerweg Ressource/ PPI. Hälterstr.	Neubau 2004	
Stännergasse	1998	
Stufenstraße Westabschnitt		(lfd. Verfahren)
Südverlängerung Meistergasse		Neubau, geplant
Südverlängerung Sonnenwinkel		Neubau, geplant
Treidelweg Neumarkt	2004	
Treppenanlage Wasserkunst	komplett	
Treppenaufgang Domstraße		x
Treppenaufgang Obere Burgstr.		Neubau, geplant
Verbindung Markt-Preußnerstraße		Neubau, geplant
Vorplatz König-Heinrich-Str. 8a-c		x
Wegenetz Klia-Grünzug		x
Wegenetz Schlossgarten/ Saalehang		x
Wegeverbind. Treidelweg-Krautstr. (südl. Friedh.)		Neubau, geplant
Wegeverbindung Wasserkunst-Rosental		x
Wilhelm-Busch-Passage	1997	
Zugang Altenburger Friedhof		x

III-5.2. Maßnahmebeschreibungen

Ausgehend von den im Punkt *III-1. Leitbild* formulierten strukturellen Entwicklungsschwerpunkten und ihrer baulich-räumlichen, nutzungsbezogenen und verkehrlichen Konkretisierung im Sanierungsgebiet sind im nachstehenden Kapitel die wichtigsten Einzelmaßnahmen näher beschrieben. Sie sind jeweils nach den bekannten territorialen Quartierbereichen zusammengefasst.

Die Übereinstimmung mit den Ergebnissen des Stadtentwicklungskonzeptes und des daraus abgeleiteten Wettbewerbsbeitrags Stadtumbau Ost bleibt Basis des gesamten Handlungsrahmens.

Die Handlungsvorschläge sind in ausgewählten Fällen in Varianten differenziert, um flexibel unterschiedliche Entwicklungswege zu berücksichtigen, die sich aus spezifischen wirtschaftlichen und städtebaulichen Standortfaktoren ergeben können. Die Maßnahmebeschreibungen wurden deshalb auch bewusst allgemein formuliert, um unerwünschte Einschränkungen auszuschließen.

Falls nicht in den Maßnahmebeschreibungen besonders erfasst, wird davon ausgegangen, die im Gebiet vorhandenen unsanierten oder teilsanierten Gebäude mit den Bauzustandsstufen 3 und 4 (*Definition siehe II-2.9. Begriffsdefinitionen für den Bestandsplan Zustand*) zu sanieren und gegebenenfalls vorhandenen Leerstand durch eine Nachnutzung für Wohn- oder gewerbliche Zwecke zu beseitigen. Davon abweichende Handlungsvorschläge sind im Einzelfall gesondert begründet.

Die Maßnahmebeschreibungen umfassen je nach Standort

- Sanierung von Gebäuden
- Neubau von Gebäuden
- Sanierung von öffentlichen Straßen, Wegen und Freiflächen
- Herstellung von Parkieranlagen
- Abbruch, Entkernung und Umnutzung
- Verlagerungen
- Herstellung von Raumkanten.

Die Maßnahmebeschreibungen für öffentliche Straßen-, Wege und Platzräume, die seit der Bestandserfassung vor Ort (August-Oktober 2001) umfassend saniert worden sind (siehe Tabellen Pkt. III-5.1.), sind nur noch enthalten, wenn sie für die Darstellung von Gesamtzusammenhängen von Bedeutung sind.

III-5.2.1. Quartierbereich Zentrum (Standorte 1-29)

1 Standort Weißenfelser Straße, Übergang zum Gotthardteich (außerhalb des Sanierungsgebietes)

Sowohl die *Erleichterung der Überquerbarkeit der Weißenfelser Straße* als auch die *funktionelle Aufwertung des Ostufers Gotthardteich* sind Teil des Maßnahmenkatalogs des Wettbewerbsbeitrags Stadtumbau Ost (M10 und M11).

Dieser Planungsansatz sieht vor, die der Klia-Passage vorgelagerten Frei- und Verkehrsanlagen zukünftig enger funktionell und stadträumlich mit dem Gotthardteich zu verknüpfen, um die Potenziale des Gewässers als zentrumsnahes Freiraumelement besser nutzen zu können.

Um dieses Ziel zu erreichen, muss die Überquerung der Weißenfelser Straße zur Uferzone des Gotthardteiches erleichtert werden.

Die jetzige Situation wird gekennzeichnet durch den Verlauf von zwei Richtungsfahrbahnen, zwischen denen die Straßenbahntrasse im offenen Gleisbett eingeordnet ist. Östlich ist eine Bushaltestelle angelagert.

Die sich daraus ergebenden Sicherheitsanforderungen gestatten keine zusätzliche niveaugleiche Überquerung der Fahrbahnen und Gleise.

Eine wesentliche Vorgabe stellt auch die Nähe des Knotens Rudolf-Breitscheid-Platz dar, durch den die bereits ausgeprägten Fußgängerbeziehungen zum Bahnhof, zur Straßenbahnhaltestelle Zentrum, zu den Stadtteilen Nord und West sowie zum Klia-Platz und zum Gotthardteich auf Dauer geregelt sind.

Da der Straßenzug im Verkehrskonzept der Innenstadt auch zukünftig als stark frequentierte städtische Erschließungsstraße mit ÖPNV-Belegung (Stadtbus und Straßenbahn) fungieren wird, sind jedoch bauliche oder verkehrsorganisatorische Beruhigungsmaßnahmen nicht durchführbar.

Aus verkehrlicher Sicht verbleiben somit für die gewünschte Direktbeziehung Gotthardstraße-Ostufer Gotthardteich nur Gestaltungsmöglichkeiten mit niveaufreien Lösungen, wie eine Tunnelung unter Ausnutzung der vorhandenen Höhenunterschiede zwischen Platzfläche/Uferzone und dem Straßenkörper oder auch als Brückenkonstruktion, die ggf. auch eine Aussichtsplattform (Blick über die Teichlandschaft bzw. in die Gotthardstraße hinein) beinhalten könnte.

Derart zukunftsbezogene Lösungen setzen jedoch aufgrund ihrer Komplexität Grundsatzuntersuchungen zu den wirtschaftlichen, städtebaulich-funktionellen und konstruktiven Aspekten voraus.

Auf der anderen Seite der Verkehrsstrasse ist das Ostufer des Gotthardteichs durch publikumswirksame Funktionselemente der Uferzonengestaltung in seiner Attraktivität weiter zu steigern, damit die Potenziale des zentrumsnahen Gewässers optimal ausgeschöpft werden können.

2 Standort Baulücken Große Ritterstraße (Westseite)

Die unbebauten Flurgrundstücke 11 und 16/2 der Flur 41 (beide privat) sollen bebaut werden. Für Flurstück 11 gelten die Festsetzungen des rechtskräftigen B-Planes Nr. 1. Danach ist für dieses Baufeld eine geschlossene Bebauung zum Nachbarhaus Großen Ritterstraße 29 vorgeschrieben.

Eine analoge Lösung empfiehlt sich für die zweite Lückenschließung durch Anbau an die Große Ritterstraße 27.

Damit kann die Raumstruktur in den Blickachsen des bogenförmigen Straßenabschnittes wieder hergestellt und zugleich der gewünschte Sichtkontakt zum Wallgrabenbereich im Klia-Grünzug erhalten bleiben.

3 Standort "Eishaus" Große Ritterstraße und Gotthardstraße 29

Als wesentliche Straßenraumkante der Großen Ritterstraße gegenüber dem Bankgebäude ist die vorhandene massive Einfriedung zu sanieren. Die Hinterpflanzung mit einer Baumreihe ist vorteilhaft sowohl für die künftigen Nutzungsmöglichkeiten des Grundstücksfreiraums als auch für die räumliche Fassung der Großen Ritterstraße und sollte im Zusammenhang mit der Entkernung nicht mehr benötigter Nebengebäudesubstanz im hinteren Grundstücksteil angestrebt werden.

Die Sanierung und Nutzbarmachung des Baudenkmals "Eishaus" ist Sanierungsziel.

4 Standort Straßenraum Große Ritterstraße

Die verkehrliche Bedeutung der Großen Ritterstraße wird sich nach Fertigstellung des Thietmar-Forums mit den dort neu entstehenden Stellplatzkapazitäten nicht wesentlich weiter erhöhen, da für diesen zentrumsnahen Parkplatz eine gesonderte Erschließung aus Richtung Bahnhofstraße vorgesehen ist (*siehe Standort 8*).

Die Sanierung des Straßenraums mit beschränkter Ausweisung von Stellplätzen ist zwischenzeitlich fertiggestellt worden.

Eine Begrünung in Form von Straßenbäumen ist wegen des umfangreichen unterirdischen Leitungsbestandes nicht erfolgt.

Zur Gotthardstraße (Fußgängerbereich) sind keine Ein- und Ausfahrten möglich (Pöller).

5 Standort Straßenraumfassung Große Ritterstraße, Südseite

Mit dem Bau des Thietmar-Forums (*siehe Standort 6*) wurde ein öffentlicher Parkplatz auf den hinteren Grundstücksteilen angelegt.

Den Raumabschluss zur Großen Ritterstraße bildet eine massive Einfriedungsmauer einschließlich Hinterpflanzung mit mittelkronigen Bäumen.

Über das Parkplatzgelände und das Grundstück Gotthardstraße 15 soll eine zusätzliche Fußwegequerverbindung zwischen Gotthardstraße und Große Ritterstraße (mit Anschluss in Richtung Bahnhofstraße) angeboten werden.

6 Standort Einkaufszentrum Gotthardstraße (Thietmar-Forum)

Auf den ehemaligen Brachflächen und Abbruchgrundstücken westlich des historischen Kaufhauses Dobkowitz ist der mehrgeschossige Wohn- und Geschäftshauskomplex Thietmar-Forum errichtet worden. Die Bebauung erstreckt sich über alle Baulücken in der Gotthardstraße (Nordseite), stellt die westliche Platzwand am Entenplan wieder her und fasst baulich den Eingang zur Großen Ritterstraße. Das Bau- und Denkmalschutzobjekt des Kaufhauses ist funktionell in die Konzeption integriert.

Die ebenerdige Stellplatzanlage im nordwestlichen Grundstücksbereich soll mit einer neu zu schaffenden Anliegerstraße zwischen Großer Ritterstraße und Bahnhofstraße (über das Grundstück des ehemaligen Technikhofes AZV, *siehe Standort 8*) erschlossen werden.

Damit können der Parksuchverkehr über die Große und Kleine Ritterstraße verhindert und diese Straßenzüge wieder in das historische Netz der Haupteinkaufsstraßen des Stadtzentrums bzw. in die angestrebte flächenhafte Verkehrsberuhigung der Innenstadt integriert werden.

Zwischen Große Ritterstraße und Gotthardstraße ist eine fußläufige Verbindung über den genannten Parkplatz mit Weiterführung über den vorhandenen Durchgang des Privatgrundstücks Gotthardstraße 15 mit öffentlicher Widmung der erforderlichen Wegeflächen vorgesehen.

Damit eröffnen sich neue Nutzungs- und Sanierungsanreize für den Gebäudebestand auf diesem Grundstück.

7 Standort Grundstück des AZV Merseburg

Das Gelände des Technikhofes AZV ist nach erfolgter Verlagerung komplett freigelegt und soll neu geordnet werden. Eigentümer der in das Neugestaltungskonzept einzubeziehenden Grundstücke sind der Abwasserzweckverband sowie die Stadt Merseburg. Eigentümer des gegenwärtig vorhandenen und zum Ausbau vorgesehenen Erschließungsweges aus Richtung Bahnhofstraße ist das Land Sachsen-Anhalt (Standort Finanzamt).

Durch den AZV wird die Veräußerung seiner Grundstücke am Standort angestrebt. Ein möglicher separater Verkauf von Teilflächen erschwert eine komplexe Standortentwicklung und sollte zugunsten der Realisierbarkeit der standortbezogenen Sanierungsziele möglichst nicht erfolgen.

Gemäß Maßnahmekatalog des Wettbewerbsbeitrags Stadtumbau Ost (M12) ist die *Neuerschließung des Parkplatzes Ritterstraße* (Thietmar-Forum) ein wesentliches Sanierungsziel für die Verbesserung der Verkehrserschließung Innenstadt, das nur unter Einbeziehung dieses Grundstücksbereiches erreicht werden kann.

Das Erschließungskonzept sieht vor, den Parkplatz über einen neuen Straßenanschluss direkt mit der Bahnhofstraße zu verbinden (*siehe Standort 8*), um die Große und Kleine Ritterstraße vom Parksuchverkehr freizuhalten.

Damit reduziert sich das Bau- und Denkmalschutzobjekt für quartierergänzende Neubaumaßnahmen auf eine Teilfläche am Südwestrand des neuen Straßenabschnitts.

Vorgesehen ist eine geschlossene, straßenbegleitende Bebauung an der Westseite der geplanten Erschließungsstraße mit einer altengerechten Wohnanlage (ca. 50 WE) bis zur Straßenbegrenzungslinie Große Ritterstraße. Der Ostgiebel des Neubaus Stadtwerke (Große Ritterstraße 13, Haus 5) erlaubt ein direktes Anbauen. Östlich der Straße kann eine Gemeinschaftsstellplatzanlage (anwohnerorientiertes Parken) eingerichtet werden.

Alternativ wäre auch eine Neubebauung zum Kliia-Grünzug hin in Form von Stadthäusern vorstellbar, wie sie auch in der Großen Ritterstraße 25 und 33 realisierbar sind (*Standort 2*).

Dieser Gebäudetyp, der punktuell entlang des Grünzugs anordenbar wäre und von dessen Lagegunst partizipiert, könnte gemeinsame Architekturmerkmale aufweisen und dadurch mit dem Wiedererkennungseffekt als "Kliia-Stadthaus" eine stadtbildprägende Wirkung entfalten.

Voraussetzung für eine derartige grundstücksübergreifende Planung ist allerdings die Gewinnung eines Bauträgers für das Gesamtvorhaben oder aber interessierter Eigentümer, die auf Grundlage einer gemeinsamen Bauplanung die Einzelvorhaben realisieren.

8 Standort Verbindungsstraße Bahnhofstraße/ Große Ritterstraße

Die bisher unbefestigte Zufahrt zum Grundstück AZV erhält nach Verlagerung des Technikhofes (*siehe Standort 7*) und baulicher Neuordnung eine erheblich größere Bedeutung als Verbindungsstraße zwischen Bahnhofstraße und Große Ritterstraße. Für die Nutzung als Zufahrt zum Parkplatz Thietmar-Forum ist ein Ausbau mit Fahrbahn und separatem Gehweg vorgesehen.

In die Trassierung ist das Grundstück Große Ritterstraße 3 mit einbezogen worden, dessen Baubestand gemäß Stadtentwicklungskonzept bereits abgebrochen worden ist.

Die Verkehrsbelastung der neuen Straße muss bei der Objektplanung für anliegende Gebäude berücksichtigt und in Kauf genommen werden. Im Gegenzug können die benachbarten Straßen von Parksuchverkehr freigehalten und als verkehrsberuhigte Anliegerstraßen ohne Durchfahrsmöglichkeiten im historischen Zentrum zwischen Gotthardstraße, Entenplan und Domstraße aufgewertet werden.

An der Ostseite kann durch eine straßenbegleitenden Baumreihe die Führung durch den offenen Quartierinnenbereich räumlich gefasst werden.

Für die Anlage einer durchgehenden Fußwegeverbindung am südöstlichen Gewässerufer in Richtung Kliaplatz sind die standörtlichen Voraussetzungen nicht gegeben.

9 Standort Bausubstanz Kleine Ritterstraße (Ost- und Westseite)

Zur Erhaltung des historischen Straßenraums ist die Sanierung des teilweise leer stehenden und schwer beschädigten Gebäudebestandes (Denkmalbereich) verstärkt voranzutreiben, da ansonsten mit baulichen Verlusten zu rechnen ist.

Es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass mit Fertigstellung des Thietmar-Forums und der neuen Platzgestaltung am Entenplan (Freiflächen und Brunnenanlage) sowie in Verbindung mit den verkehrsberuhigenden Umgestaltungs- und Erschließungsmaßnahmen im Bereich Kleine Ritterstraße/Parkplatz das städtebauliche Umfeld in seiner Attraktivität deutlich gesteigert worden ist und mehr Anreiz für die notwendige Gebäudesanierung gibt.

Darüber hinaus ist die Schließung der Baulücke Kleine Ritterstraße 18 (am Finanzamt) mit einem mehrgeschossigen Gebäude zwingend erforderlich. Unter Beachtung der geringen Grundstücksfläche sollten bevorzugt gewerbliche Nutzungen realisiert werden.

10 Standort Parkplatz Schulstraße

Nach Abbruch des Baubestandes Kleine Ritterstraße 19 (ehemaliges Schulverwaltungsamt des Landkreises) ist die Fläche zu einem öffentlichen Parkplatz unter Einbeziehung der vorhandenen Stellplatzanlage an der Apothekerstraße umgestaltet worden. Die Kapazität umfasst insgesamt ca. 120 Stellplätze, davon 80 neu auf dem Abbruchgelände.

Ergänzend zum touristischen Parkplatz Hälterstraße, dem Parkplatz Ölgrube sowie den vorhandenen bzw. geplanten Kapazitäten im Umfeld der Gotthardstraße wird durch die Anlage das attraktive Netz an zentrumsnahen Parkmöglichkeiten komplettiert, das zwingende Voraussetzung für die Umsetzung einer flächenhaften Verkehrsberuhigung in der Merseburger Innenstadt ist.

Zu- und Abfahrt erfolgen über die Bahnhofstraße in und aus Richtung König-Heinrich-Straße, die damit als „Innenstadtverteiler“ mehr Bedeutung erhält.

Eine ergänzende Ausfahrt an die Apothekerstraße erlaubt nur den Verkehrsabfluss in Richtung Burgstraße/ südliche Innenstadt (B181).

Dem Gebäude Kleine Ritterstraße 15 kommt mit seiner plastischen Giebelausformung eine besondere Bedeutung für den nördlichen Eingang zum zentralen Einkaufsbereich zu, da entlang der Schulstraße die bauliche Quartierfassung auf Dauer aufgegeben wird.

Zum optischen Ausgleich für die verlorene Baumasse soll der Parkplatz mit Baumreihen flächenhaft begrünt werden.

11 Standort Straßenraum und Parkplatz Apothekerstraße

Die Apothekerstraße ist unter Beibehaltung der Profilaufteilung zu sanieren. Im Zusammenhang mit der Errichtung des Parkplatzes Schulstraße (*Standort 10*) ist jedoch die Neuordnung der vorhandenen Parktaschen zweckmäßig sowie die Herstellung einer gemeinsamen Ausfahrt in die Kleine Ritterstraße erforderlich.

Die Straßenraumbegrünung am nördlichen Fahrbahnrand wird mit der Planung der Stellflächen neu konzipiert. Die Ausfahrt des Innenhofparkplatzes östlich der Grundstücke Kleine Ritterstraße 7-15 muss in die Sanierung einbezogen werden.

12 Standort Platzfläche Apothekerstraße/ Ecke Burgstraße

Die Oberfläche des Platzes ist zwischenzeitlich saniert worden.

Da die Platzanlage im Zuge der Aufwertungsmaßnahmen in der Raumfolge zwischen Marktplatz/Entenplan und dem Dom-Schloss-Bereich wichtige kommunikative Aufgaben erfüllen kann, ist eine Neumöblierung und touristenwirksame Ergänzung durch bildkünstlerische und/oder gärtnerische Ausstattungselemente von besonderer Bedeutung.

In diesem Zusammenhang sollte überlegt werden, ob und in welcher Form die an bedeutsamen historischen Einzelgebäuden angebrachten Informationstafeln durch eine „Spur“ von Bodentafeln ergänzt werden können, mit denen wichtige innerstädti-

sche Touristenwege markiert und Auskunft über Besonderheiten der Merseburger Siedlungsgeschichte gegeben werden.

Eine Bebauung des westlichen Platzrandes wird nicht weiter verfolgt.
Die städtebauliche Raumfassung soll weiterhin mit Pergola und unter Einbeziehung einer verdichteten Hinterpflanzung beibehalten werden.

13 Standort Straßenraum Burgstraße

Die bereits begonnene Sanierung der östlichen Nebenanlagen (Gehwege) ist im übrigen Straßenraum fortzusetzen.

Der an den westlichen Fahrbahnrand anschließende ausgedehnte Gehwegbereich soll unter Verwendung der bereits am Nordrand des Entenplans eingesetzten Gestaltungsgrundsätze und Einbeziehung von erhaltensfähigem Großgrünbestand umgestaltet werden und damit eine fußgängerfreundliche Aufwertung erfahren.

Die Fahrbahn selbst soll in ihrer Profil- und Materialgestaltung so umgebaut werden, dass sie den funktionellen und optischen Anforderungen an einen verkehrsberuhigten Straßenraum entspricht.

Damit kann sichergestellt werden, dass der Straßenraum innerhalb des innerstädtischen Verkehrsnetzes seine bedeutende Rolle für die Fußgängerführung zwischen dem Marktplatz/Brühl, Entenplan/Gotthardstraße und dem historischen Dombezirk ausfüllen kann.

Durch die verkehrsberuhigenden Maßnahmen des Verkehrskonzeptes (Tempo 20-Zone, Verkehrslenkung) erfolgt eine strikte Unterbindung von unerwünschtem Durchgangs- und Schleichverkehr im Zuge der Burgstraße und bei den Anschlüssen der Nebenstraßen (Apothekerstraße und Tiefer Keller), ohne dass die Erreichbarkeit des Stadtzentrums grundsätzlich verhindert wird..

14 Standort Platzfläche Entenplan

Der Siegerentwurf aus dem Wettbewerb Brunnenanlage wurde realisiert und die Umgestaltung der Grünanlagen, Fahrbahn- und Fußgängerbereiche abgeschlossen.

Die Umsetzung des Verkehrskonzeptes Innenstadt erfolgt mittels einer Differenzierung der Verkehrsanlagen auf der Platzfläche, wobei der Fußgängerbereich die ehemaligen Straßenflächen der Südseite des Platzes und die mittigen Grünflächen erfasst, die Nordfahrbahn mit ihrem Stellplatzbestand jedoch im verkehrsberuhigten Straßennetz (ohne Durchfahrtsmöglichkeit) verbleibt.

15 Standort Bebauung Ostende Gotthardstraße/ Preußnerstraße

Die zentrale Lage des Ostabschnitts Gotthardstraße erfordert in besonderem Maße die Wiederherstellung der geschlossenen Straßenrandbebauung in Form einer „Reparatur“ des Stadtgrundrisses.

Deshalb soll in der Baulücke Preußnerstraße/ Ecke Sonnenwinkel wieder ein Wohn- und Geschäftshaus errichtet werden. Dazu gelten die Festsetzungen des rechtskräftigen B-Planes Nr. 8 (mehrgeschossig, unter Aufnahme der ehemaligen Bauflucht).

16 Standort Bebauung zwischen Sonnenwinkel und Markt

Zur städtebaulichen Reparatur des Quartiers ist die Schließung der seitlichen Blockränder unbedingt erforderlich.

Da die begonnenen, aber nicht weitergeführten Baumaßnahmen sich in keiner Weise in das angestrebte Bild des Stadtmittelpunktes einfügen, sollte ein Abbruch der Rohbauten Markt 16 und Sonnenwinkel (zu Grundstück Markt 14) in Erwägung gezogen werden.

Die Ersatzbebauung sollte in der Kubatur der historischen Umgebung als Wohn- und Geschäftshäuser erfolgen.

Im Einzelnen müssen in unterschiedlichem Privateigentum liegende Flurgrundstücke in die Folgeplanung einbezogen werden.

Der teilsanierte Seitenflügel des Grundstücks Markt 12 ist als südliche Quartierkante geeignet, so dass in Verbindung mit den vorgelagerten privaten Hofräumen der Nachbargrundstücke und entsprechend raumwirksamen Einfriedungsmaßnahmen die geplante fußläufige Wegeverbindung zwischen Preußerstraße und Marktplatz auch städtebaulich zufriedenstellend gelöst werden kann (*siehe auch Standort 21*).

Alternativ ist auch eine Bebauung des südlichen Blockrandes in der historischen Bauflucht denkbar, würde jedoch wegen der beengten Standortverhältnisse weiterführende Entkernungsmaßnahmen im Blockinnenbereich (Abbruch des o. g. Seitenflügels Markt 12) erfordern.

17 Standort Gotthardstraße 40 und 42/ Wagnerstraße

Nach Abbruch des vorhandenen, teilweise leer stehenden Baubestandes im westlichen Standortbereich soll ein mehrgeschossiges Geschäftshaus zwischen Gotthardstraße und Wagnerstraße errichtet werden. Ein Planungskonzept für einen Büroerweiterungskomplex der Sparkasse liegt dafür bereits vor.

Mit einer Brücke über die Wagnerstraße wird die funktionelle Verbindung zum gegenüberliegenden Sparkassengebäude hergestellt. Der Komplex soll eine Tiefgarage erhalten. Im Dachgeschoss des Südflügels sind Wohnungen vorgesehen.

Teile des verbleibenden Grundstücksfreiraums des Nachbargebäudes Gotthardstraße 46 sollen weiterhin für PKW-Stellplätze genutzt werden. Eine Bepflanzung mit 1-2 Bäumen zur Schließung der Raumkante entlang der Wagnerstraße ist dort wünschenswert.

Mit Aufstockung des Erdgeschosses des z.Zt. nur eingeschossig bebauten Grundstücks Gotthardstraße 40 soll der Straßenzug in diesem Bereich wieder vervollständigt werden.

Bei der Planung des mehrgeschossigen Wohn- und Geschäftshauses ist besonders zu beachten, dass infolge eines ehemaligen Gassenverlaufs am östlichen Grundstücksrand (jetzt in Privateigentum) Giebelfenster des Nachbargebäudes Gotthardstraße 38 zu berücksichtigen sind.

Es sollte geprüft werden, ob und in welcher Form diese Gasse nach dem Beispiel der anderen quartiertypischen Durchgänge in der Nachbarschaft ebenfalls wieder aktiviert werden könnte.

18 Standort Baulücke Wagnerstraße/ Ecke Preußerstraße

Die unbebaute Fläche Wagnerstraße/ Ecke Preußerstraße setzt sich aus verschiedenen, teilweise nur splitterförmigen Grundstücken zusammen, die alle kommunales Eigentum sind.

Gemäß Wettbewerbsbeitrag Stadtumbau Ost erhält der Standort eine besonders exponierte Bedeutung am Westrand der historischen Altstadt, da dort die kompakte

Zentrumsbebauung an den neu herauszuarbeitenden „Grünen Ring“ um den ehemals stadtmauerumringten, mittelalterlichen Stadtkörper angrenzt (vgl. *M6 Neuinterpretation der Stadtmauer Grüner Ring*).

Die Schließung der Baulücke in direkter Randlage zum vernetzten Grünsystem Gotthardtteich - Brühl - Klia in Verbindung mit der Maßnahme M4 des Wettbewerbsbeitrags (*M4 Rekonstruktion der Geisel als Thema*) bietet ein hervorragendes Lagepotenzial.

Die Bebauung soll als freistehendes Wohn- und Geschäftshaus erfolgen, da die Standortbedingungen keinen Anbau an bestehende Giebelwände erlauben. Auch ein Nutzungszusammenhang mit der Neubebauung des Standortes 19 (Altengerechtes Wohnen) ist denkbar.

Der Baumbestand ist nach Möglichkeit in die Freiflächengestaltung einzubeziehen.

19 Standort Grundstücksnutzung Sixtistraße 1

Im Wettbewerbsbeitrag Stadtumbau Ost werden eine Reihe kommunaler Grundstücke zwischen Sixtistraße und Preußnerstraße in die Teilmaßnahmen *M4 Rekonstruktion der Geisel als Thema* und *M15 Umstrukturierung Brühl/ Sixtistraße* einbezogen.

Beide Maßnahmen sind eng miteinander verknüpft und haben ihren Schwerpunkt überwiegend südlich der Begrenzung des Rahmenplangebietes/ Sanierungsgebietes.

Sie haben u.a. das Ziel, einerseits eine fußläufige Verbindung an der Schnittstelle zwischen dem alten Stadtkern und dem Plattenbauwohngebiet zu gestalten und andererseits den Plattenbaubestand zwischen dem Altstadt kern und der Sixtiruine weitgehend durch neue Wohnformen zu ersetzen.

Das gewerblich genutzte Gebäude Sixtistraße 1 soll unter Beachtung der noch zu konkretisierenden Stadtumbauplanung für den o.g. Quartierhof abgebrochen und durch eine Neubebauung ersetzt werden. Gegenwärtig wird die Nutzung für altengerechtes Wohnen favorisiert.

Weitere Ansatzpunkte für die Flächennutzung sind von den Untersuchungen zu erwarten, die unter dem Thema „Befreiung der Geisel“ durchgeführt werden und die den gesamten ehemaligen Gewässerverlauf (ehemals entlang der Preußnerstraße) unter Beachtung der vorhandenen baulichen Zwangspunkte neu ordnen sollen.

In diesem Sinne soll das Bau Feld möglichst so zониert werden, dass entlang der Sixtistraße (und in der Verlängerung Brühl) Flächen für die Neuanlage eines Bachbettes für die Geisel, als offener Gewässerlauf mit ggf. Verrohrungsabschnitten vorgehalten werden können. Die übrigen Bereiche sollen als Teil des Umstrukturierungsgebietes (5- und 11-geschossiger Quartierhof Sixtistraße) angesehen und entsprechend baulich konzipiert werden.

20 Standort Grundstücksnutzung Brühl Nordseite/ Preußnerstraße, Supermarkt (EDEKA)

Zwischen den Standorten 19 (Sixtistraße 1) und 22 (Marktplatz) umfasst dieser Standortbereich wesentliche Teile der Nahtstelle der noch vorhandenen Altstadtbebauung mit dem südlich angrenzenden, industriell errichteten Wohngebiet Brühl. Hier verläuft auch die Grenze des Sanierungsgebietes.

Das in seiner flächenhaften Ausdehnung den Altstadtmaßstab sprengende Gebäude des EDEKA-Marktes soll abgerissen werden.

Am Standort soll ein neuer, mehrgeschossiger Wohn- und Geschäftskomplex einschließlich Stellplätzen errichtet werden, dessen Baumassengliederung besser den städtebaulichen und architektonischen Anforderungen an die zentrale Lage am historischen Stadtmittelpunkt entspricht und der die aufzuwertenden Funktionsbeziehungen zwischen Entenplan und Brühl-Zentrum wirkungsvoll unterstützt.

Erfolgsentscheidend für die Reparatur des gegenwärtig städtebaulich ungeordneten Areals zwischen der verlängerten Sixtistraße im Westen und den Resten der Quartiersrandbebauung Markt 4, 6 und 8 wird sein, wie es gelingt, hier wieder ein kompaktes Gebäudeensemble zu entwickeln, das in seiner Dichte und Strukturierung an die nördlich angrenzende Bebauung anknüpft und damit das „alte“ Zentrum im engeren Sinne abrundet.

Dazu gehören quartiersschließende Maßnahmen im Anschluss an die Gebäude Markt 4, 6 und 8 ebenso wie die bauliche Ergänzung der Häusergruppe Preußerstraße 18, 20 und 22. Die altstadttypische Kleinteiligkeit des Quartiers soll durch querende Wegebeziehungen zwischen der Preußerstraße und dem Brühl (*siehe auch Standort 21*) hergestellt werden, mit denen auch die gewünschte engere Verflechtung der Haupteinkaufsbereiche Gotthardstraße/ Entenplan mit dem Brühl-Zentrum gelingt.

Wesentlicher Aspekt der Standortentwicklung ist auch hier die Idee, dem überbauten oder verfüllten früheren Geisellauf wieder ein neues Bett zu schaffen, soweit es die standörtlichen Gegebenheiten entlang des Straßenzugs Brühl (Nordseite) erlauben (*siehe Standortbeschreibung 19*).

Insgesamt setzt die Entwicklung des Standortes bodenordnende Maßnahmen voraus und sollte zweckmäßigerweise im Rahmen eines Wettbewerbsverfahrens näher untersucht werden. Dieses Verfahren würde angesichts der zu erwartenden städtebaulichen Varianten wesentlich dazu beitragen, zukünftige Einzelentscheidungen in diesem Bereich auf eine sichere Grundlage zu stellen.

Bis auf kommunale Nebenanlagen (Fußwege) umfasst das dafür in Frage kommende Areal nur private Grundstücke.

21 Standort Straßenraumverknüpfung Entenplan/ Sonnenwinkel/ Brühl

Die Verbesserung der Funktionsbeziehungen zwischen den Einkaufs- und Dienstleistungsschwerpunkten Thietmar-Forum und Brühl-Zentrum innerhalb des innerstädtischen Einkaufsbereiches Gotthardstraße/Entenplan/Markt ist wesentlicher Bestandteil der städtebaulichen Entwicklung am Standortbereich EDEKA-Markt (*Standort 20*).

Insbesondere gilt es, die räumliche Fassung am Südrand der Preußerstraße zu verbessern und Verknüpfungen zwischen den genannten Zielpunkten herzustellen. Dieses Ziel soll mit der Herstellung bzw. dem Ausbau folgender Wegeverbindungen erreicht werden.

Zwischen Preußerstraße und Marktplatz:

Der ehemals vorhandene Straßenverlauf soll unter Regulierung der südlich und nördlich anliegenden Grundstücksgrenzen wieder hergestellt und als fußläufige Wegeverbindung angeboten werden.

Die zu untersuchenden Grundstücke befinden sich sowohl in städtischem Eigentum (vorhandene Fußwege) als auch in Privatbesitz.

Zwischen Preußerstraße und Brühl:

Innerhalb des Baufeldes soll für die Ersatzbebauung des Supermarktes ein Wege-recht am Ostgiebel Preußerstraße 18 (privat) grundbuchlich gesichert werden.

Damit wird eine durchgängige fußläufige Direktverbindung zwischen dem Parkplatz Thietmar-Forum, Gotthardstraße 15, Meistergasse, Preußerstraße 13 und dem Brühl möglich, die bereits vorhandene Passagenabschnitte einbezieht und damit aufwertet.

Die Einrichtung einer ähnlich strukturierten, direkten Fußwegeverbindung zwischen Sonnenwinkel und dem Haupteingang zum Brühl-Zentrum über den jetzigen Vorplatz des EDEKA-Marktes ist im Verkehrskonzept für die Innenstadt explizit dargestellt.

Im Zusammenhang mit einer Neubebauung im Bereich des abzubrechenden Supermarktes als Wohn- und Geschäftskomplex (*siehe Standort 20*), der auch wieder einen Nahversorger aufnehmen sollte, ist die Berücksichtigung dieser Wegeverbindung als offener Abschnitt oder in Passagenform notwendig und sinnvoll.

22 Standort Marktplatz

Die am westlichen Randbereich begonnene Sanierung des Marktplatzes als Stadtmittelpunkt ist weiterzuführen. Solitärer Baumbestand und Staufferbrunnen werden als historische Elemente in die Gestaltung der Platzfläche einbezogen.

Die südliche Marktplatzfront (ehemaliger Standort des Neuen Rathauses) soll nach erfolgtem Abbruch des Baukörpers der Bürgerinformation wieder mit einem Neubau geschlossen werden.

Dies benennt der Wettbewerbsbeitrag Stadtumbau Ost in seiner Maßnahme *M14 Neufassung der Marktsüd- und Ostseite* als Schwerpunktaufgabe in der mittelfristigen Stadtentwicklung.

Die räumliche Schließung der derzeit nur rudimentär bebauten Platzfront sollte auf die kommunalen Grundstücke 108 und 109, Flur 43, beschränkt bleiben, was den historischen Gegebenheiten entspricht. Es ist zu prüfen, ob das Baudenkmal Markt 1 in das mehrgeschossige Wohn- und Geschäftshausensemble städtebaulich mit einbezogen werden kann.

Außerdem ist es empfehlenswert, die in einer städtebaulichen Studie entwickelte Idee einer teilweise die Platzfläche unterlagernden Tiefgarage aufzugreifen und in zukünftige konzeptionelle Überlegungen einfließen zu lassen.

Das Thema „Befreiung der Geisel“ ist bei den beiden nachfolgend beschriebenen Entwicklungsvarianten des Standortes gleichermaßen zu berücksichtigen. Es wird gegenwärtig vom Denkansatz ausgegangen, das neu anzulegende Geiselbett in die Gestaltung des östlichen Randbereichs des Marktplatzes einzubeziehen, bevor der weitere Verlauf über die Ölgrube bis zur Einmündung in die Saale vollendet wird.

Neben der Wiederherstellung der südlichen Platzfassung und den freiräumlichen Veränderungen sind gleichermaßen städtebauliche Korrekturen der bebauten Marktostseite (Markt 11-15) geboten. Diese komplexe Aufgabe greift allerdings erheblich in bestehenden Bau- und Funktionsbestand ein, sodass eine Realisierung nur mittelfristig möglich sein wird.

Variante 1 (Plandarstellung):

Wirtschaftlich machbares Nahziel ist lediglich die Aufhebung der funktionellen Barriere zwischen Platzfläche und Gebäudefront. Dabei wird von einem grundsätzlichen Erhalt des Baubestandes ausgegangen, was die Sanierung des Plattenbaus (enthal-

ten im SEK 2001/ Sanierungskonzept des Eigentümers Gebäudewirtschaft Merseburg GmbH einschließlich baulich-gestalterischer Umstrukturierung einschließt. Weiterführende städtebauliche Korrekturen im Rahmenplanzeitraum werden dadurch ausgeschlossen.

Die östlich verlaufende Fahrbahn soll gemäß Verkehrskonzept Innenstadt als städtische Erschließungsstraße fungieren und bis zur Realisierung einer neuen Verbindungsstraße zwischen Ölgrube und Brühl zur Erschließung des Parkplatzes Ölgrube dienen.

Die Lage innerhalb der Tempo 30-Zone der südlichen Innenstadt und verkehrslenkende Regelungen im Gebiet schaffen jedoch deutlich verkehrsberuhigende Bedingungen, wie sie für die Nachbarschaft des Marktplatzes von großer Bedeutung sind.

Es ist zweckmäßig, die dem Block Markt 11-15 vorgelagerten Fußwegterrassen nach Umgestaltung weiterhin mit Großgrün auszustatten, um die Aufenthaltsqualität (Frei-gastronomie, Saisonverkauf) aufzuwerten. Zur besseren Integration dieses Bereiches in die Platzfläche sind einerseits vorhandene Höhenstufen zu minimieren und andererseits großzügige Überquerungsstellen für Fußgänger im Straßenraum zu gestalten.

Variante 2:

Eine umfassende Reparatur der städtebaulichen Situation im Sinne des Wettbewerbsbeitrages ist jedoch nur im Rahmen einer weitgehenden Wiederherstellung des historischen Stadtgrundrisses im Zuge der östlichen Platzbegrenzung möglich. Die ursprüngliche Parzellenteilung ist in den Katasterunterlagen noch vorhanden.

Im Zusammenhang mit bodenordnenden Maßnahmen wäre es möglich, die in westliche Richtung zu verschiebende Marktstraße geradlinig an den Grundstücken entlang zu führen und in den Straßenzug Ölgrube einzubinden.

Im Ergebnis der Korrektur des Verkehrsraumes wären die funktionellen Rahmenbedingungen für eine Ersatzbebauung auf annähernd dem historischen Stadtgrundriss entsprechenden Baufluchtlinien gegeben, wie sie mit ihrem räumlichen Versatz zur Burgstraße im Wettbewerbsbeitrag dargestellt sind.

Weiterführende Stadtumbaumaßnahmen im Bereich Ölgrube (außerhalb des Rahmenplangebietes) müssen dabei koordiniert werden, um gegenüber dem Alten Rathaus eine raumprägende Eckbebauung realisieren zu können.

Insgesamt erhält der Marktplatz bei dieser Variante wieder sein historisches Format und eine prägende östliche Raumfassung, in der Begrünungsmaßnahmen entfallen können.

Ähnlich wie in der *Standortbeschreibung 20* stellt sich die Entwicklung des Standortes Marktsüd- und -ostseite als Bauaufgabe dar, die aufgrund ihrer weitreichenden Auswirkungen auf das städtebauliche Erscheinungsbild des Stadtmittelpunkts im Rahmen eines Wettbewerbsverfahrens näher untersucht werden sollte.

Gegenwärtig werden in einem sogenannten Charrette-Verfahren (in der Öffentlichkeit ablaufende Planung) Initiativen zur Revitalisierung des Marktbereiches entwickelt, da oben beschriebene hochbauliche Maßnahmen (Marktcenter und Tiefgarage) kurzfristig nicht zur Realisierung anstehen, der Marktplatz aber dringend einer Belebung und funktionellen Aufwertung bedarf.

Im Rahmen eines Urban 21-Projektes „Neues Leben am Markt“ wird daher ein vertiefendes Quartierskonzept erarbeitet mit den Zielen,

- den Markt als Ort des Wohnens, der Kultur, Geselligkeit, Kunst, des Austausches, des Handels und der Begegnung wieder zu aktivieren,
- studentisches Leben wieder stärker in die Innenstadt zu verlagern und damit das wirtschaftliche, demografische und kulturelle Potenzial dieser Bevölkerungsgruppe für die Belebung des Zentrums zu nutzen,
- das Projekt „Neues Leben am Markt“ als Bestandteil der Arbeitsgruppentätigkeit „Hochschulstadt“ in der FH Merseburg dauerhaft zu integrieren.

Im Ergebnis einer Strategie der kleinen Schritte soll sich nach Sensibilisierung der lokalen Akteure und Erarbeitung der konzeptionellen Grundlage eine selbsttragende Interessengemeinschaft bilden, deren Engagement auf die sozial-kulturelle Erneuerung des Stadtmittelpunktes Markt ausgerichtet ist. Auf diesen Revitalisierungsansätzen aufbauend, können sich dann auch größere investive Maßnahmen anschließen. Siehe dazu auch die Ausführungen im *Punkt III-2.4. Instrumentarien zur Sicherung von Bauvorhaben*.

23 Standort Straßenraum Brühl

Als Vorschlag im Wettbewerb Stadtumbau Ost ist im Rahmen der Gestaltung der Nahtstelle zwischen historischer Altstadt und dem Plattenbauwohngelände Brühl die Maßnahme *M4 Rekonstruktion der Geisel als Thema* benannt.

Sie hat zum Ziel, gebaute Stadtgeschichte in ihrer kontinuierlichen Veränderung erlebbar zu machen und stützt sich dabei auf den in den Katasterunterlagen noch erkennbaren Verlauf des in den sechziger Jahren verfüllten (und teilweise überbauten) Geiselbettes.

Das Vorhaben berührt, vom ehemaligen Überlauf des Gotthardteiches kommend den südlichen Rand des Rahmenplangebietes zwischen Sixtistraße, Preußnerstraße (*siehe Standort 19*), Brühl und Marktplatz.

Mit der aus der Charrette-Tätigkeit entwickelten Idee einer „Befreiung der Geisel“ werden Überlegungen verfolgt, die über rein formale Kennzeichnungen des früheren Gewässerverlaufs hinausgehen und auf eine Neuanlage in abgeänderter Trassenführung abzielen.

Das Ergebnis der Untersuchungen ist nach Vorlage bei den konkreten Standortplanungen in den berührten Bereichen des Rahmenplangebietes zu berücksichtigen. Besonders mit der Wiederherstellung eines zweiten natürlichen Abflusses aus dem Gotthardteich und der Vollendung der Fließlinie durch die Ölgrube bis zum Mündungsbereich in die Saale südlich der Neumarktbrücke werden potenzielle Erlebnisräume erschlossen, die im Rahmen der weiteren Stadtentwicklung stadtbildprägende Qualität erhalten sollen (*vgl. M13 Aktivierung Saaleufer „Blaues Band“, M16 Erlebnisraum Gotthardteich*).

Mit diesem Konzept der Neudarstellung des ehemaligen Geisellaufes lässt sich auch die notwendige Umgestaltung des Straßenraumes Brühl hervorragend verknüpfen, da hier vielfältige bauliche Abrundungsmaßnahmen (Marktsüdseite, Ersatzbebauung im Bereich EDEKA-Markt) anstehen und weitere Wegebeziehungen zur Verflechtung der Einkaufsbereiche entwickelt werden sollen (*siehe Standort 21*).

Da aber für die Umgestaltung des Straßenzuges Brühl nur begrenzter Spielraum besteht und gleichzeitig eine kompakte Blockrandergänzung am Nordrand beabsichtigt wird, müssen freiräumliche Ziele einer „Befreiung der Geisel“ konzeptionell besonders eng mit der gewünschten hochbaulichen Entwicklung abgestimmt werden.

Deshalb ist es sinnvoll, die Thematik in die Aufgabenstellung zum anzustrebenden Wettbewerb für das Baufeld zwischen Preußnerstraße und Brühl aufzunehmen (*siehe Standort 21*).

Sollte die bevorzugte Herstellung einer offenen Wasserführung in kritischen Bereichen nur als Verrohrung möglich sein, formuliert der Rahmenplan dafür als alternative Anregungen

- die Einrichtung eines begleitenden Gehweges, differenzierte Gestaltung im Pflasterbild und Materialeinsatz,
- die Begleitung durch Baumreihen,
- die thematische Interpretation des Bezuges z.B. mit partiellen Wasserrinnen, Sprudelsteinen oder auch „Lichtlinien“ im Verlauf u.ä..

In die Betrachtung müssen überwiegend kommunale Grundstücke einbezogen werden.

Die Beibehaltung der Stadtbushaltestelle bleibt feste Vorgabe für weitere Untersuchungen.

24 Standort Quartierentwicklung Tiefer Keller

Im Zusammenhang mit dem Verkauf einzelner Parzellen und damit notwendig werdender Bodenordnungsmaßnahmen soll für die Grundstücke Burgstraße 9, 11, 13, 15/17 aufgrund der hofseitigen Lage von Haus- und Wirtschaftseingängen eine gemeinsame rückwärtige Gebäudeerschließung als Mischverkehrsfläche eingerichtet werden.

Auch die nördlich anschließenden Grundstücke Burgstraße 19 und 21 sowie Obere Burgstraße 3 und 5 sollen Wegerechte erhalten.

Die Erschließungsfläche wird mit anwohnerorientierten Parkstellflächen ergänzt.

Die angrenzende Fläche des kommunalen Flurstücks 12/4 (Flur 43) wird als Gemeinschaftsfreifläche einer zu gründenden Eigentümergemeinschaft entwickelt, an der auch die flächenmäßig unterversorgten Eckgrundstücke beteiligt werden können. Für den Ersatzneubau Obere Burgstraße 5 (Burgschenk) bietet sich die funktionelle Anbindung des Grundstücksfreiraums (gastronomische oder andere gewerbliche Nutzung) an die Hofzufahrt ebenfalls an.

Das leerstehende Wohnhaus Tiefer Keller 1 soll in Abhängigkeit vom aktuellen Bauzustand saniert oder aber durch eine Lückenbebauung in ähnlichen Abmessungen ersetzt werden. Damit kann die geschlossene Bebauung zumindest auf der Südseite des historischen Straßenzuges Tiefer Keller weiterhin erhalten werden.

Denkbar sind eine Wohnnutzung oder gewerbliche/ Gemeinbedarfsnutzung im Zusammenhang mit der weiteren Entwicklung auf dem östlich anschließenden Nachbargrundstück Tiefer Keller 3 (ehemaliger Jugendtreff, z.Zt. ungenutzt).

25 Standort Straßenraum Tiefer Keller

Die Bedeutung der Straße für den fußläufigen Verkehr steigt mit der vorgesehenen öffentlichen Erschließung des Saaleufers (*Standort 29*), da über den Tiefen Keller die kürzeste Verbindung zum Entenplan gegeben ist.

Zur Verhinderung von motorisiertem Durchgangsverkehr sollte die untergeordnete Straßenverbindung im Rahmen der grundhaften Sanierung verstärkt verkehrsberuhigt (Mischverkehrsfläche) umgestaltet werden.

Eine durchgehende Baumreihenbepflanzung entlang der nördlichen Straßenraumkante verbessert wesentlich das Erscheinungsbild als Hauptwegeverbindung zu den traditionellen Gemeinbedarfsnutzungen im Quartier und weiter zum Saaleufer.

26 Standort Altes Rathaus

Mit der baulichen und funktionellen Umgestaltung des Alten Rathauses soll durch Einrichtung eines Bürgerzentrums der Verwaltungsservice weiter verbessert und die kommunalpolitische Arbeit des Stadtrates für die Bürger transparenter gemacht werden. Der Umbau umfasst auch wesentliche Maßnahmen zur Herstellung der barrierefreien Erreichbarkeit, wie Aufzug, Sanitäranlagen und Kommunikationstechnik (*siehe auch Punkt III-2.6.*). Das Vorhaben ist Bestandteil des Urban 21-Konzeptes (Nr. 29). Mit der Sanierung oder Umnutzung weiterer Gebäude im Umfeld ist denkbar, verwandte oder aus Platzgründen im Rathaus nicht unterzubringende Bürgerdienste in räumlicher Nähe anzusiedeln.

27 Standort Straßenraum Ölgrube/ Einmündung Am Neumarkttor

Die Zielvorstellung einer flächenhaften Verkehrsberuhigung in der Merseburger Innenstadt beinhaltet u.a. die Unterbindung des Durchgangs- und Schleichverkehrs zwischen der nordwestlichen Innenstadt und der Neumarktsiedlung (*vgl. Wettbewerbsbeitrag Stadtumbau Ost M2 Verkehrsberuhigung Innenstadt und M8 Änderung der Straßenwertigkeit Neumarkt*).

Deshalb sieht das Verkehrskonzept Innenstadt vor, mittelfristig eine Verbindungsstraße zwischen der Straße Am Neumarkttor und dem Brühl (außerhalb des Sanierungsgebietes) neu herzustellen, die das Durchfahren der Oberen Burgstraße erübrigt und die direkte Rückführung auf die B 181 erzwingt.

Damit wird es notwendig, den erforderlichen Straßenausbau Ölgrube/ Am Neumarkttor an die veränderte Hauptfahrtrichtung anzupassen.

Zugleich sollte die angestrebte Führung einer Stadtbuslinie über Ölgrube, Neumarktbrücke und Neumarkt berücksichtigt werden, mit der der ÖPNV im Stadtgebiet benutzerfreundlicher werden soll.

28 Standort Bebauung Obere Burgstraße/ Ecke Ölgrube

Die Einmündung der Oberen Burgstraße in den unter *Standort 27* beschriebenen Straßenabschnitt Am Neumarkttor/ Ölgrube ist gegenwärtig durch die ausgedehnte Brachfläche der Grundstücke Burgstraße 11 und 13 geprägt.

Zur Wiederherstellung der hier dringend benötigten städtebaulichen Raumfassung und Klarstellung des veränderten Verkehrsvorrangs ist die Neubebauung der Ecksituation unverzichtbar.

Ein vorliegendes Konzept sieht die Bebauung mit einem mehrgeschossigen Wohn- und Geschäftshaus in winkelförmiger Anordnung vor.

Eine rückwärtige Grundstückszufahrt zwecks Einordnung von Stellplätzen über die Straße Tiefer Keller ist möglich.

Die teilweise leer stehenden oder unvollendeten Nebengebäude des Nachbargrundstücks Obere Burgstraße 9 sollen im Zuge der weiteren Gebäudesanierung abgebrochen werden, wie es auch im SEK 2001/ Abrisskonzept 2007-2010 der Gebäudewirtschaft Merseburg GmbH dargestellt ist.

Damit ist es möglich, bei der freiräumlichen Gestaltung des Hofraums Stellplätze für den Eigenbedarf zu berücksichtigen, die weiteren Parkdruck aus dem öffentlichen Straßenraum nehmen können.

29 Standort Westliches Saaleufer, Ölgrube (außerhalb des Sanierungsgebietes)

Die gegenwärtig durch Kleingärten belegte Uferzone soll entsprechend dem Vorschlag *M13 Aktivierung Saaleufer „Blaues Band“* des Wettbewerbsbeitrags Stadtumbau Ost für die Öffentlichkeit zugänglich und als innenstadtnahes Flussufer erlebbar gemacht werden.

Dazu gehört neben der Schaffung öffentlich zugänglicher Freiflächen und Wegeverbindungen auch, mit freiraumgestalterischen Mitteln den im Stadtgebiet ehemals vorhandenen Geisellauf, der unterhalb der Neumarktmühle (Am Neumarkttor 3) in die Saale mündete, wieder herauszuarbeiten. Insbesondere muss geprüft werden, auf welcher Trasse der geplante offene Gewässerlauf in den Fluss eingebunden werden kann (Eigentums-, Gefälle-, Fließbedingungen).

Die Aktivierung des westlichen Saaleufers südlich der Neumarktbrücke erfordert auf jeden Fall bodenordnende Maßnahmen, da die Gartenanlage „Am Neumarkttor“ die Nutzung durch privaten Uferverbau bis an die Uferlinie ausgeweitet hat und somit weder Gewässerschonstreifen noch öffentlich gewidmete Freiflächen vorhanden sind.

Daher sind überwiegend private Grundstücke in eine Untersuchung einzubeziehen, die das Ziel verfolgt, eine direkte Wegeverbindung zwischen Ölgrube/ Am Neumarkttor und der Gartenanlage herzustellen.

Bei grundsätzlicher Erhaltung und Umbau des Plattenbaus Ölgrube 21-31 kann diese Wegeverbindung nur am nördlichen Blockgiebel unter Einbeziehung des denkmalgeschützten Stadtmauerrests (Am Neumarkttor 1) entlang geführt werden.

Parallel dazu soll angestrebt werden, die Uferlinie zumindest partiell öffentlich zugänglich zu machen.

Die beabsichtigte Führung des Saaleradwanderweges auf dem Erschließungsweg der Gartenanlage erfordert darüber hinaus die Sicherung einer uneingeschränkten Benutzbarkeit dieses Trassenabschnitts.

Die im Maßnahmenkatalog des Wettbewerbsbeitrags Stadtumbau Ost unter *M3* vorgeschlagene *Errichtung von Stadtvillen Ölgrube* erfasst zwar nur Umstrukturierungen außerhalb des Rahmenplangebietes, wirkt sich jedoch speziell auf weitere Alternativen in der Wegeführung zwischen Ölgrube und westlichem Saaleufer aus.

Falls es mittel- oder langfristig zu einer Realisierung dieser bedeutsamen Stadtumbaumaßnahme kommen sollte, ergeben sich durch den Abstand zwischen den freistehenden Stadthäusern vielfältige Sicht- und Funktionsbeziehungen zum dahinter liegenden Saaleuferabschnitt.

III-5.2.2. Quartierbereich König-Heinrich-Straße (Standorte 30-56)

30 Standort Teichstraße/ Eisenbahnbrücke

Da die Grundstücksbebauung insgesamt einer erhöhten Lärmbelastung durch die unmittelbar benachbarte, höher liegende Bahntrasse ausgesetzt ist, sind bei Sanierung des leerstehenden Vorderhauses Nutzungen für gewerbliche Zwecke anzustreben.

31 Standort Baulücke Lauchstädter Straße 5

Das Grundstück Lauchstädter Straße 5 wird zur Zeit teilweise als Parkplatz genutzt. Vorgesehen ist mittel- bis langfristig die Errichtung eines mehrgeschossigen Erweiterungsbaus für das benachbarte Hauptgebäude der Stadtverwaltung Lauchstädter Straße 1-3.

Ein neuer barrierefreier Treppenhausverbinder, dessen Lage bereits bei den laufenden Sanierungsarbeiten im Gebäudebestand berücksichtigt ist, soll den Haupteingang des Gebäudekomplexes aufnehmen.

Damit wird eine Konzentration der Verwaltungsfunktionen und Festigung des Standortes erreicht.

32 Standort Busbahnhof

Abweichend von den Überlegungen im Rahmenplan 1993 zur Verlegung/ Teilung des Busbahnhofs wird vorgeschlagen, den zentralen Umsteigepunkt und Schnittstelle mit dem Eisenbahnverkehr als tragfähige Lösung am Standort zu belassen.

Außerdem ist für den Flächenstreifen zwischen Bahnhofsgelände und Wasserturm zu untersuchen, dort benötigte Bus-Bereitstellungsflächen geschaffen werden können.

Die Bahnsteige und das Informationssystem sollen den Erfordernissen einer behindertengerechten und fahrgastfreundlichen Nutzung angepasst werden.

Bei Einführung einer speziellen Citybuslinie wird diese in die Schnittstelle eingebunden.

33 Standort Parkplatz am Busbahnhof

Die quartierschließende Bebauung gemäß Rahmenplan 1993 soll aufgrund des zurückgehenden Baubedarfs nicht weiter verfolgt werden.

Der vorhandene öffentliche Parkplatz wird wegen seiner Lagegunst angenommen und soll am Standort gesichert werden.

Mit Sanierung der Fläche ist nach dem Vorbild des bewirtschafteten Parkplatzes Lauchstädter Straße eine flächige Übergrünung mit großkronigen Laubbäumen anzustreben. Die Standorte sind dabei so zu wählen, dass die Raumkante zum Busbahnhof markiert wird.

34 Standort Südlicher Bahnhofsvorplatz

Abweichend vom Rahmenplan 1993 wird an der Bebauung des südlichen Bahnhofsvorplatzes mit einem Kino- und Gewerbekomplex nicht mehr festgehalten.

Die vorhandene unsanierte Grünfläche in kommunalem Eigentum soll unter Einbeziehung von erhaltenswürdigem Baumbestand freiraumplanerisch umgestaltet werden.

Die Platzfläche vor der Ladenzeile König-Heinrich-Straße 8a/b/c ist ebenfalls zu sanieren und als Kommunikationsbereich aufzuwerten.

35 Standort Kino "Völkerfreundschaft"

Der traditionelle Standort hinter der Wohn- und Geschäftshauszeile König-Heinrich-Straße 7 soll revitalisiert und wieder zu einem Kino mit ergänzenden Freizeitnutzungen ausgebaut werden.

Dazu hat sich ein entsprechender Förderverein gegründet.

Die Einbindung des Vorhabens in das URBAN-Konzept der Stadt ist vorgesehen. Gegenwärtig wird der Grunderwerb durch die Stadt vorbereitet.

Die Nähe zu den Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs und die Lage an wichtigen Fußwegebeziehungen schaffen günstige Voraussetzungen für eine funktionelle Integration des Standortes in das Erschließungssystem der Gesamtstadt.

Zur Abdeckung des Parkraumbedarfs für die vorgesehenen Nutzungen muss auf die vorhandenen Stellplatzkapazitäten des Umfeldes, u. a. Bahnhof, Lauchstädter Straße, Kliaplatz zurückgegriffen werden.

Eine Inanspruchnahme der rückwärtigen Freiflächen der Wohngebäude König-Heinrich-Straße 1-5 ist auszuschließen, da es sich hierbei um Rückzugsräume zugunsten der verkehrsbelasteten Vorderhauswohnungen handelt.

36 Standort Straßenraum Marienstraße

Mit der Wiedernutzbarmachung des Kinostandortes und dessen Nähe zur zentralen Straßenbahnhaltestelle Hölle bzw. den Funktionsbeziehungen zum Stadtzentrum erhält die Marienstraße eine bedeutende Aufwertung als fußläufige Direktverbindung aus und in Richtung Altstadt.

Gleichzeitig besitzt sie Erschließungsfunktion für die Wohn- und Geschäftshauszeile König-Heinrich-Straße 1-7 (rückwärtig).

Um beide Nutzungsanforderungen konfliktfrei erfüllen zu können, empfiehlt sich im Zuge der Straßenraumsanierung die Beibehaltung des Trennungsprinzips, d.h. Herstellung eines großzügig bemessenen Fußweges mit Baumreihe und Anliegerfahrbahn.

Zur Verringerung des bestehenden Anwohnerparkdrucks soll ein Streifen am Nordrand der bestehenden Grünanlage zur Herstellung von Parkbuchten in Schräg- oder Senkrechtaufstellung in Anspruch genommen werden.

37 Standort Straßenraum Bahnhofstraße

Es ist die Sanierung der noch nicht erneuerten Bereiche (Fahrbahn, Teile der Nebenanlagen) mit dem Ziel abzuschließen, gemäß Verkehrskonzept Innenstadt den Straßenzug als tragende Funktionsverbindung zwischen Bahnhof, Stadtzentrum und Dom-Schloss-Bereich zu entwickeln.

Zwischen der lichtsignalgeregelten Einmündung in die König-Heinrich-Straße, der Kreuzung mit Hölle/ Dammstraße und dem Übergang in die Schulstraße fungiert die Bahnhofstraße (neben der Poststraße) als wichtigster Zubringer zu den zentrumsnahen Parkplätzen Schulstraße/Apothekerstraße, Thietmar-Forum, Hälterstraße und dem Anwohnerparkplatz Entenplan. Entsprechend sind die Stellplatzkapazitäten im Straßenraum eingeschränkt.

Da der Straßenzug gleichzeitig traditionell als eine der fußläufigen Hauptverbindungen vom Bahnhof/Hölle zum Stadtzentrum frequentiert wird, ist bei der Profilgestaltung auf die ausgewogene Bemessung aller notwendiger Verkehrsstreifen und die Einrichtung barrierefreier und benutzerfreundlicher Übergänge in den Kreuzungsbereichen zu achten.

Zur Sicherung der stadträumlichen Attraktivität der Bahnhofstraße als fremdenverkehrsrelevante Hauptverbindung ist die Anordnung von Straßenbäumen als Gestaltungselement des gesamten Straßenraumes an allen dafür verfügbaren Standorten von besonderer Bedeutung.

38 Standort Gebäude Poststraße 1 und 3

Beide Gebäude sind typisch für das historische Erscheinungsbild der frühen gründerzeitlichen Stadterweiterung. Für Ihre Sanierung und Nutzung für Wohn- und Geschäftszwecke bestehen in diesem Quartierbereich gute Ausgangsbedingungen. In Verbindung mit den Sanierungsmaßnahmen an den Vorderhäusern sollten leerstehende Nebengebäude abgebrochen werden.

39 Standort Baulücke Poststraße 9

Der Standort ist für eine bauliche Ergänzung des Quartiers mit einem freistehenden Wohn- und Geschäftshaus vom Grundsatz her geeignet. Eine Grenzbebauung an den Westgiebel des Nachbarhauses Poststraße 11 sollte vermieden werden, um hofseitig die Wohnbedingungen im Bereich der in spitzem Winkel anschließenden Quartierecke nicht zu beeinträchtigen.

Alternativ zu einer Lückenbebauung ist mittel- oder langfristig eine freiräumliche Nutzung denkbar, die beispielsweise eine Gemeinschaftsnutzung unter Einbeziehung der in Bezug auf Freiflächen benachteiligten Eckgrundstücke Poststraße 11 und Dammstraße 6, 8/10 einschließt und/ oder begrünte Anwohnerstellplätze schafft.

40 Standort Quartierrand König-Heinrich-Straße/ Ecke Poststraße

Die bisher verfolgte Schließung des westlichen Quartierendes auf den Grundstücken 1728/46 und 1816/45 (Flur 5, beide privat) ist durch die zwischenzeitlich erfolgte rückwärtige Bebauung des nördlichen Grundstücks mit einem Lidl-Markt und die allgemeine Verkehrsbelastung des Standortes an der lichtsignalgeregelten Straßenkreuzung erschwert.

Die im Konzeptplan dargestellte hochbaulichen Lösung weist ein mehrgeschossiges Wohn- und Geschäftshaus in der Bauflucht Poststraße aus, dessen Flügel zur König-Heinrich-Straße ggf. auch als ein- bis zweigeschossiger gewerbliche Anbau gestaltet werden könnte, um in der Höhenabstaffelung zum Lidl-Grundstück zu vermitteln.

Als Entwicklungsalternative kann auch unter Würdigung der zurückgesetzten Bauflucht des benachbarten Postamtes die Weiterführung dessen begrünter Vorfläche bis zum Gebäudegiebel König-Heinrich-Straße 15 in Erwägung gezogen werden. Damit wäre es möglich, in Verbindung mit weiteren Baumpflanzungen am Straßenrand des Lidl-Grundstückes den dringend erforderlichen Raumschluss mit grüngestalterischen Mitteln herzustellen.

Die verbleibenden Giebelflächen sollten mit flächendeckenden Fassadenbegrünungen gestaltet werden. Die räumliche Verbesserung des Lidl-Parkplatzes durch zusätzliche Baumpflanzungen ist teilweise bereits erfolgt.

41 Standort Baulücke Poststraße 14a

Das mit Garagen überbaute Grundstück eignet sich hervorragend für die Errichtung eines freistehenden Wohn- und Geschäftshauses.

In Betracht kommen eine eigenständige Nutzung oder auch eine funktionelle Verknüpfung mit dem nachzunutzenden Nachbargrundstück (ehemaliges Arbeitsamt).

Bis zur Bebauung ist der raumwirksame Baumbestand an der vorderen Grundstücksgrenze zu erhalten.

42 Standort ehemaliges Arbeitsamt Poststraße 16

Die repräsentative Bausubstanz bietet sich in Größe, Grundriss und Lage weiterhin für eine Nachnutzung für Verwaltungszwecke oder ähnliche gewerbliche bzw. Bildungszwecke an.

Bei Bedarf sollte die Einbeziehung des benachbarten Garagengrundstücks Poststraße 14a (*siehe Standort 41*) in das Nutzungskonzept angestrebt werden.

43 Standort Lückengrundstück Dammstraße/ An der Hoffischerei

Für die Wiederbebauung der ehemals geschlossenen Quartierecke liegt eine Hochbauplanung für ein Seniorenwohn- und -pflegeheim mit 133 Plätzen vor.

Der mehrgeschossige Gebäudekomplex soll die frühere Bauflucht annähernd wieder aufnehmen und die offene Quartierecke zwischen Poststraße, Dammstraße und An der Hoffischerei schließen. In der Nachbarschaft zum Arbeitsamt Poststraße wird eine Hofzufahrt eingeordnet; zu den übrigen Seiten ist eine vollständige Grenzbebauung vorgesehen.

Im Bereich Dammstraße ist eine Erweiterung der Gehwegzone einschließlich Baumreihenbegrünung konzipiert.

Vom Nutzungskonzept her sind neben dem eigentlichen Wohn- und Pflegebereich auch Zuordnungen spezifischer gewerblicher und sozialer Dienstleister möglich, die ggf. auch Versorgungsaufgaben im allgemeinen Wohnumfeld übernehmen können.

44 Standort Straßenraum Dammstraße

Die Umgestaltung des Straßenzuges wird unter Beachtung der technischen Parameter für Gleistrassen der Straßenbahn gemäß den Vorplanungsunterlagen erfolgen.

Aufgrund der im Verkehrskonzept Innenstadt auch zukünftig geltenden Bedeutung für die flächenhafte Erschließung des nördlichen Innenstadtgebietes und des mangelhaften Bauzustandes ist die Sanierung vordringlich.

Die teilweise beschränkte Straßenraumbreite und die Anforderungen aus dem Straßenbahnbetrieb erlauben dabei weder die durchgängige Einordnung von Stellplätzen noch eine Begrünung des Straßenraumes.

Daher kommt es besonders im nördlichen Abschnitt des Straßenzuges darauf an, alle dort vorhandenen Möglichkeiten für anwohnerorientierte Verbesserungen (Straßenbäume, Parkstellplätze, Haltestellenausstattung u.a.) zu nutzen.

45 Standort Baulücke und Gebäude An der Hoffischerei (Westseite)

Die zum Denkmalschutzbereich zählenden leerstehenden Wohnhäuser An der Hoffischerei 8, 10 und 14, 18 sind zu sanieren, um die zusammenhängende Gruppe weitgehend unveränderter Beispiele der Stadterweiterung des 19. Jahrhunderts zu erhalten.

Die beiden Baulücken An der Hoffischerei 6 und 16 sollen mit mehrgeschossigen Wohn- und Geschäftshäusern in den Abmessungen der Nachbarbebauung geschlossen werden.

Am Standort An der Hoffischerei 6 sollte die angedachte Gemeinbedarfsnutzung (soziales Zentrum der katholischen Gemeinde) weiterhin verfolgt werden, um dort bereits vorhandene Einrichtungen (Gemeindezentrum und Kindertagesstätte) zu stärken.

46 Standort Stadtverwaltung und Altenburger Turnhalle Siegfried-Berger-Straße

Der Standort des denkmalgeschützten städtischen Verwaltungsgebäudes ist durch die Weiterführung der Gebäudesanierung zu sichern.

Die wie das Vorderhaus denkmalgeschützte Turnhalle wird seit längerer Zeit nicht mehr genutzt und soll aufgrund des schlechten Bauzustandes und funktioneller Mängel auch nicht wieder in das innerstädtische Schulsportkonzept integriert werden. Es ist der Abriss vorgesehen.

Die freiwerdende Fläche soll im Rahmen der Umgestaltung des gesamten Grundstücksfreiraums in die Neuordnung der Parkierungs- und Freianlagen einbezogen werden.

Es ist zu prüfen, ob eine Mitnutzung ausgewählter Teilbereiche durch das benachbarte Bildungszentrum GfM in Form einer Gemeinschaftspausenfläche bzw. eines Gemeinschaftsparkplatzes möglich ist.

47 Standort Feuerwehr König-Heinrich-Straße

Der gegenwärtige Standort der Feuerwehr im Quartierinnenbereich soll wegen seiner Störwirkungen im Gebiet und schlechten Anbindung an das städtische Verkehrsnetz aufgegeben werden.

Nach Abbruch aller freiwerdenden baulichen Anlagen ist eine Umstrukturierung des Standortes vorgesehen. Die damit verbundene Zielstellung einer quartierverträglichen Nachnutzung kann mit einer Wiederbebauung für Wohnnutzungen (Plandarstellung) oder gewerbliche Zwecke erreicht werden.

Die vorhandene Erschließung durch die stichförmige Anliegerstraße aus Richtung König-Heinrich-Straße als auch die umgebende Struktur der Quartierbebauung schaffen dafür gute Rahmenbedingungen.

Alternativ oder als Zwischenlösung ist auch die Einrichtung eines Quartierparkplatzes für die umliegenden Nutzer (Verwaltung, Gewerbe, Anwohner) denkbar.

Auf eine Eingrünung der hochbaulichen Objekte und/oder der Parkierungsanlagen muss geachtet werden, um die freiräumliche Prägung des Quartierinnenbereiches zu unterstützen.

48 Standort Stichstraße König-Heinrich-Straße (Quartier 20)

Im Zusammenhang mit der Umstrukturierung des freiwerdenden Grundstücks nach Verlagerung des Feuerwehrstandortes ist der Straßenraum zu sanieren.

Angesichts der geringen Länge und beschränkten Breite der Stichstraße kann die Erneuerung als Mischverkehrsfläche erfolgen. Sollte ein Quartiersparkplatz eingerichtet werden, ist jedoch eine Trennung in Gehweg und Fahrbahn ohne Einordnung weiterer Parkstellplätze im Fahrbahnbereich zweckmäßig.

49 Standort Gebäude König-Heinrich-Straße 21-25 (Ostseite)

Zur Konsolidierung der geschlossenen Straßenrandbebauung in diesem Abschnitt der König-Heinrich-Straße ist auf dem Grundstück König-Heinrich-Straße 25 die Sanierung und gewerbliche Nutzungsbelegung des leerstehenden Gebäudes voranzutreiben.

Für die Nachbarbebauung Nr. 21-23 ist im SEK 2001/ Sanierungskonzept 2007-2010 der Gebäudewirtschaft Merseburg GmbH die vom-Markt-Nahme vorgesehen.

Da der Standort gemäß SEK zu den Nachverdichtungsbereichen des Stadtkerns gehört, sind jedoch in jedem Fall Ersatzbaumaßnahmen erforderlich, so dass die Sanierung der leerstehenden Gebäude eine wirtschaftliche Alternative darstellt, die weiter verfolgt werden sollte. Bauzustand und Lage lassen eine Erhaltung des Gebäudebestandes zu.

Die erwünschte Reduzierung des Wohnungsbestandes kann mit dem Verzicht auf einen Dachgeschossausbau und die Zulassung von gewerblichen Nutzungen in den Obergeschossen erreicht werden.

Um verbleibenden Wohnraum attraktiv zu machen, müssen die Hofräume als Ausgleich zur Verkehrslärmbelastung der Straßenseite entkernt und als Rückzugsräume der Anwohner grüngestalterisch verbessert werden.

Es ist zu prüfen, ob Parkraum des Standortes 47 (ehemalige Feuerwehr) zweckgebunden zur Verfügung gestellt und/oder das nur untergeordnet bebaute südöstliche Nachbargrundstück funktionell in das Nutzungskonzept einbezogen werden kann.

50 Standort Straßenraum König-Heinrich-Straße, Nordabschnitt

Die Erneuerung des noch unsanierten Fahrbahnbereiches zwischen Bahnhofstraße bis über die nördliche Sanierungsgebietsgrenze hinaus wird sich in Profilstaltung, funktioneller Aufteilung, Materialwahl und Begrünung am bereits erneuerten Südabschnitt orientieren.

51 Standort Westseite König-Heinrich-Straße 14-42

Wegen der vorhandenen Lärmbelastung durch die parallel verlaufende Bahntrasse soll im gesamten Baubestand die gewerbliche Nutzung bevorzugt entwickelt werden. Die Reduzierung der Wohnnutzung ist dabei nur Zug um Zug sinnvoll, damit die Gebäude nicht durch Leerstand entwertet werden.

Eine Entkernung der teilweise beengten Grundstücke ist nicht zwingend erforderlich, da die Nebengebäude sowohl Lärmschutzfunktionen erfüllen als auch gewerblich nutzbare Flächen bieten.

Die auf dem Grundstück König-Heinrich-Straße 30 registrierte Altlastenverdachtsfläche (ehemaliger Textilreinigungsbetrieb) ist zu untersuchen. Vom Ergebnis sind weitere Maßnahmen abzuleiten.

52 Standort Park & Ride-Parkplatz (außerhalb des Sanierungsgebietes)

Die Zufahrt zum geplanten Park & Ride-Parkplatz soll über den Südrand des Grundstücks König-Heinrich-Straße 22 (Pit-Stop) verlaufen. Eine entsprechende Kaufoption ist vereinbart.

Die Parkplatzzufahrt soll im Zweirichtungsverkehr nutzbar sein und gleichzeitig die Anfahrbareit der Kfz-Werkstatt sicherstellen.

Nördlich des Bahnhofsgebäudes ist eine zweite Anbindung des Parkplatzes zu berücksichtigen.

53 Standort Baulücke Siegfried-Berger-Straße

Die benachbarten Grundstücke König-Heinrich-Straße 29 (privat) und Siegfried-Berger-Straße (Flurgrundstück 41/9, Flur 5, kommunal) nutzen gegenwärtig eine gemeinsame Einfahrt zur Erschließung eines Garagenhofes.

Nach Freilegung des Grundstücks Siegfried-Berger-Straße (Garagenhof) ist eine Neubebauung mit einem freistehenden Wohn- und Geschäftshaus möglich (Plandarstellung).

Damit wird die nördliche Quartierandbebauung in der für diesen Straßenzug typischen offenen Bauweise ergänzt.

Da aufgrund der ecknahen Lage nur eine eingeschränkte Grundstückstiefe zur Verfügung steht, sollte die Einbeziehung des östlichen privaten Nachbargrundstücks für eine ausgewogene freiräumliche Nutzung und den Stellplatznachweis angestrebt werden.

Alternativ oder als Zwischennutzung ist auch eine Stellplatzanlage für anwohnerorientiertes Parken zur Abdeckung des steigenden Parkraumbedarfs im näheren Einzugsbereich (*siehe Standort 49*) nach Abbruch des Baubestandes denkbar.

Dazu sind ggf. eine gesonderte Grundstückszufahrt und Fassung der nördlichen Raumkante mit Einfriedung und Ergänzung des Baumbestandes herzustellen.

54 Standort Parkplatz Siegfried-Berger-Straße (348/41, Nordseite)

Mit einer vertretbaren Reduzierung der Stellplatzanzahl sollen Begrünungsmaßnahmen (Baumpflanzungen) vorgenommen werden, mit denen die städtebauliche Einfügung in das Quartier verbessert und ein wirksamer Raumabschluss zum Straßenzug erzielt werden kann.

55 Standort Straßenraum Siegfried-Berger-Straße

Die Siegfried-Berger-Straße wird gemäß Verkehrskonzept Innenstadt in Verbindung mit der Lindenstraße (außerhalb des Sanierungsgebietes) der Erschließung der nördlichen zentrumsnahen Parkraumkapazitäten (touristischer Parkplatz Hälterstraße, Parkdeck Georgstraße *siehe Standorte 65 und 87*) dienen.

Die Sanierung des Straßenraums muss in Bezug auf Profil, Gestaltung und Ausstattung mit Parkieranlagen diesen Funktionsanforderungen gerecht werden. Der typische Baumbestand ist zu erhalten.

56 Standort Straßenraum An der Hoffischerei

Der Straßenraum ist unter Anwendung ähnlicher Profilgestaltungs- und Bemessungsregeln wie im Bereich Dammstraße (*siehe Standort 44*) zu sanieren.

Die durch die Linienführung der Straßenbahntrasse verursachte Funktionsdichte erlaubt im Südabschnitt der Straße weder die Einordnung von Straßenbäumen noch die Einrichtung gekennzeichnete Parkbuchten am Fahrbahnrand.

Im Nordabschnitt sollten in Fortführung des vorhandenen Baumbestandes der Straße Weiße Mauer Ergänzungspflanzungen mit dazwischenliegenden Parkbuchten realisiert werden.

III-5.2.3. Quartierbereich Klia/ Unteraltenburg (Standorte 57-74)

57 Standort Straßenraum Schulstraße

In Verlängerung der Bahnhofstraße verbindet die Schulstraße den Parkplatz Schulstraße direkt mit dem Aufgang zum Dom-Schloss-Bereich am Krumpen Tor und muss entsprechend fußläufigen Besucherverkehr aufnehmen.

Daher sieht das Verkehrskonzept für die Innenstadt verkehrslenkende Maßnahmen vor, die geeignet sind, im Zusammenspiel mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung (Tempo 20-Zone) eine starke Verkehrsberuhigung zu erzielen, wie sie im Umfeld des Dom-Schloss-Bereiches erwünscht ist.

In Anlehnung an die städtebaulich prägenden Gestaltungsmerkmale des Gesamtstraßenzuges Bahnhofstraße soll die vorhandene Straßenraumbegrünung erhalten und gegebenenfalls ergänzt werden. Die streifenförmige Unterteilung des Straßenraumprofils wird erhalten, jedoch in Abmessungen, Oberflächenausbildung und Ausstattung den Anforderungen an eine frequentierte Fußgängerverbindung in Richtung Domberg angepasst.

58 Standort Grundstück Domstraße 8

Das Einzeldenkmal (Domkurie) ist zu sanieren und als wesentlicher touristischer Anlaufpunkt in der zu entwickelnden Haupterlebnisachse zwischen dem kommerziellen Stadtzentrum um Gotthardstraße/ Marktplatz/ Entenplan und dem kulturellen Zentrum des Dom-Schloss-Bereiches zu entwickeln.

Das Vorhaben ist Bestandteil des Urban 21-Konzeptes und sieht eine Anreicherung mit fremdenverkehrsrelevanten Nutzungen, vor allem Erlebnisastronomie vor.

59 Standort Straßenraum Brauhausstraße (südlich Ressource)

Die Brauhausstraße ist ein innerhalb des Denkmalbereiches Altstadt geschützter Straßenzug und dient neben den Anliegerverkehr vor allem der Besucherführung zwischen dem touristischen Parkplatz Hälterstraße/ Ressource (*siehe Standort 65*) und dem Zugang zum Dom-Schloss-Bereich (über Krumpes Tor) bzw. dem Einkaufsbereich der Innenstadt (Entenplan).

Der Straßenraum soll gemäß den denkmalpflegerischen Vorgaben saniert werden. Das streifenförmige Straßenprofil wird dabei weitgehend beibehalten, eine Begrünung erfolgt nur punktuell zur Markierung von Straßenbiegungen.

Die nördlich der Goetheschule eingerichtete Zwischennutzung als Parkplatz wird mit der Umgestaltung der Grünfläche als Freizeitanlage (*siehe Standort 60*) aufgegeben. Die freiwerdende Fläche kann dadurch für die Umgestaltung des Bereichs um den Eulenturm verfügbar gemacht werden.

Ebenso wird der bisherige Straßenverlauf vor der Ressource im Zusammenhang mit der Parkplatzneugestaltung (*siehe Standort 65*) verändert.

60 Standort Schul- und Turnhallenbereich Am Eulenturm

Im Wettbewerbsbeitrag Stadtumbau Ost sind als wichtige Entwicklungsziele für diesen Innenstadtbereich die Maßnahmen *M6 Neuinterpretation der Stadtmauer „Grüner Ring“* und *M7 Neugestaltung Klia-Grünzug* genannt.

Der Standort lässt sich aufgrund seines freiräumlichen Nutzungsanteils (Schulhof, Sportanlagen, extensive Grünflächen) vorteilhaft in das Konzept für den Ausbau des

Klia-Grünzuges und dessen Anreicherung mit dauerhaft tragfähigen Nutzungen integrieren.

Variante 1 (Plandarstellung):

Der Betrieb der Sonderschule an diesem Standort soll gemäß mittelfristigem Schulentwicklungsplan des Landkreises im August 2006 eingestellt werden.

Eine Nachnutzung durch den Eigentümer (Stadt Merseburg) ist nicht vorgesehen, sodass von einem Gebäudeabriss ausgegangen werden kann. Die Eulenturm-Sporthalle ist zu sanieren und soll langfristig für den Schulsport zur Verfügung stehen.

Auf der Freifläche am Eulenturm soll das Urban 21-Vorhaben Nr. 17 realisiert werden, das die Errichtung einer Jugendfreizeitanlage für die älteren Kinder und Jugendlichen im zentralen Bereich der Innenstadt vorsieht.

Diese Anlage sollte den Anforderungen an einen Spielplatz der Kategorie A (Ortsteilbereich, Einzugsbereich 900m-Radius) entsprechen und kann effektiv die benachbarte Goetheschule ergänzen. Eine Überlagerung der Pausenhoffläche mit geeigneten Funktionsbereichen der Freizeitanlage ist daher anzustreben.

In der Konzeption ebenfalls zu berücksichtigen ist die Nutzbarkeit von Elementen der Freizeitanlage für bestimmte Schulsportaktivitäten wie Gymnastik, Ballspiele u.ä..

Die schematische Flächendarstellung im Konzeptplan basiert auf der Anregung, den Eulenturm zum visuellen Mittelpunkt der Anlage zu machen, ihn ggf. durch ein Podium zu ergänzen und mit kleineren Geländemodellierungen Bereiche verschiedenartiger Aktivitäten (Treff, Sport, Spiel, Entspannung, Kleinkunst u.a.) zu differenzieren.

Trotz Realisierung des touristischen Parkplatzes Hälterstraße/ Ressource (*siehe Standort 65*) soll der private Gästeparkplatz am Südgiebel der Ressource erhalten bleiben. Am Nordgiebel soll nach Abbruch eines Gebäudeanbaus ein neuer Verbindungsweg zwischen Klia-Grünzug und Schlossgarten (über touristischen Parkplatz Hälterstraße, entlang der ehemaligen Stadtmauerlinie) hergestellt werden.

Hochbauliche Ergänzungen am Standort sind in dieser Variante nicht vorgesehen.

Die mit Abbruch des Sonderschulgebäudes verbundene räumliche Auflockerung der städtebaulichen Situation ist erwünscht, da aus Richtung Kleine Ritterstraße/Entenplan der aufgeweitete Klia-Grünzug optisch und funktionell besser präsentiert werden kann.

Die gewonnenen Freiflächen sind mit grünplanerischen Mitteln wie Rahmenpflanzungen, Bäumen, Geländemodellierung und Wegeflächen zu gestalten.

Eine großflächige Fassadenbegrünung der Sporthalle ist zur optischen Kaschierung ihrer Unmaßstäblichkeit anzustreben.

Variante 2:

Langfristig soll geprüft werden, über den Abbruch der Sonderschule hinaus auch einen Abbruch der Eulenturm-Sporthalle zu erwägen, um deren erheblichen Sanierungsaufwand zu vermeiden und gleichzeitig größeren Handlungsspielraum für eine städtebauliche Neuordnung des wertvollen zentrumsnahen Bereiches zu erhalten.

Diese alternative Standortentwicklung ist jedoch wesentlich abhängig vom weiteren urbanen Schrumpfungsprozess und den sich daraus ergebenden Auswirkungen auf die mittel- und langfristige Schulentwicklungsplanung.

Außerdem ist der erhebliche Objektbedarf für den Merseburger Vereinssport mit seinem Übungs- und Wettkampfbetrieb ein wichtiger Faktor für die Sportflächenplanung der Stadt und muss bei der Entscheidungsfindung berücksichtigt werden.

Es wird eingeschätzt, dass innerhalb des Betrachtungszeitraumes des Rahmenplanes keine Ersatzflächen für die Eulenturm-Sporthalle verfügbar sein werden, so dass an eine Standortaufgabe vorerst nicht in Betracht gezogen werden kann.

Daher kann erst zu gegebener Zeit im Rahmen eines Ideenwettbewerbes untersucht werden, ob und wie z.B. die Nutzungsaspekte

- Gestaltung des Pausenhofbereiches Goetheschule,
- Integration von Jugendfreizeit- und -sportfunktionen,
- Wiederherstellung des ehemaligen Ressourcegartens,
- freiräumliche Aufwertung des Klia-Grünzuges,
- zweckmäßige Wegeführung und
- bauliche Ergänzungen für Wohn- oder Gemeinbedarfszwecke

miteinander verflochten werden können.

61 Standort Klia-Grünzug

Die im Wettbewerbsbeitrag Stadtumbau Ost genannten Maßnahmen *M6 Neuinterpretation der Stadtmauer „Grüner Ring“* und *M7 Neugestaltung Klia-Grünzug* haben zum Ziel, den bereichsweise stark überformten historischen Altstadtgrundriss von Merseburg wieder klarer ablesbar zu machen und mit Aufwertung und Erweiterung der innerstädtischen Freiraumstrukturen die Stadtentwicklung positiv zu beeinflussen. Dabei ist die Vernetzung einzelner Grünflächen zu einem „Verbund“ das tragende Element des Stadtgrüns.

Der Klialauf erfüllt bereits jetzt eine Reihe von städtebaulichen und funktionellen Anforderungen an eine solche Grünverbindung, besitzt jedoch noch erhebliche Reserven hinsichtlich Ausstattung, ökologischer Qualität und touristischer Attraktivität.

Der umfassende Ausbau des Klia-Grünzuges als innenstadtprägendes Freiraumelement soll deshalb schwerpunktmäßig folgende Maßnahmen einschließen:

- Behindertengerechte Sanierung des Wegebestandes einschließlich der Anschlusspunkte an das öffentliche Straßennetz,
- Landschaftspflegerische Maßnahmen am Gehölzbestand,
- Schwerpunktmäßige Umgestaltung der Uferzonen durch verbesserte Zugänglichkeit, ingenieurbioologischen Verbau, ansatzweise Differenzierung des Gewässerprofils mit Langsam- und Schnellfließstrecken,
- Einordnung von Ruhe- und Aktivitätsbereichen,
- Verknüpfung mit weiteren innerstädtischen Freiraumelementen und Funktionsbeziehungen.

Zu letzterem zählt vor allem die Koordinierung mit Maßnahmen an den *Standorten*

- 1 - Übergang zum Gotthardteich,
- 8 - Neue Verkehrserschließung des Parkplatzes Thietmar-Forum,
- 37/64 - Aufwertung der Verkehrsverbindungen an die touristischen Parkplätze Schul- und Hälterstraße,
- 60 - Entwicklung des Freiraumbereiches am Eulenturm,
- 86 - Herausarbeitung der Grünverbindung über Ressource, Schlossgraben bis zum Schlossgarten.

62 Standort Bebauung Dammstraße, Ostseite

Die Erhaltung einer geschlossenen Bebauung insgesamt ist wesentlich für die räumliche Fassung des in diesem Bereich angerartig aufgeweiteten Straßenzuges.

Die Standortbedingungen für die noch unsanierten und leerstehenden Gebäude auf den Grundstücken Dammstraße 5, 11 und 13 sind durch die Verkehrsbelastung (Straßenbahn, Erschließungsfunktion) im Zuge der Dammstraße/ An der Hoffischerei und die geringen Grundstückstiefen zum rückwärtigen Abschnitt der verlängerten Hälterstraße nicht optimal.

Daher ist auch im SEK 2001/ Abrisskonzept 2007-2010 der Gebäudewirtschaft Merseburg GmbH der Abbruch der Wohngebäude Dammstraße 5 und 11 dargestellt. Als Folgemaßnahme ist jedoch die Wiederbebauung der freigelegten Grundstücke mit mehrgeschossigen Wohn- und Geschäftshäusern erforderlich.

Die benannten Standortnachteile können in diesem Fall durch entsprechende Grundrissverbesserungen und Anordnung von großzügig bemessenen Balkonen/ Wohnterrassen mit Ausrichtung zum Klia-Grünzug ausgeglichen werden.

Gleiche Bedingungen treffen für die Baulücke Dammstraße 15 zu. Hier soll eine Wiederbebauung, ggf. als reines Geschäftshaus unbedingt weiter verfolgt werden, da sich die Baulücke exponiert in der Blickachse des abknickenden Straßenraumes darstellt und mit freiräumlichen Mitteln nicht zu kaschieren ist. Außerdem ist eine bauliche Verbindung zu den beiden sanierten Gebäuden am Nordende der Straßenzeile erforderlich.

Da infolge gravierender Substanzschwächen die Sanierungsunfähigkeit der Dammstraße 13 angenommen werden muss, ist ebenfalls eine Ersatzbebauung unter den gleichen Prämissen wie bei den oben beschriebenen Nachbargrundstücken erforderlich.

Es kann davon ausgegangen werden, dass sich mit der Realisierung der gegenüberliegenden Großbaumaßnahme (*siehe Standort 43*) die städtebauliche Situation so grundlegend verbessert, dass auch das Umfeld wieder für weitere Investitionen interessant wird.

63 Standort verlängerte Hälterstraße (Südabschnitt)

Die Umgestaltung der Oberfläche der kurzen Stichstraße kann als Mischverkehrsfläche erfolgen.

Eine Begrünung des Straßenraums ist mit dem angrenzenden Baumbestand des Klia-Grünzugs bereits ausreichend gegeben. Konzeptionell sind Stellplätze zu berücksichtigen.

Sanierung und Integration der kliabegleitenden Fußwegeverbindung aus Richtung Bahnhofstraße sind wichtiger Bestandteil der Umgestaltung, um die angestrebte Vernetzung des Klia-Grünzuges mit den umgebenden Wohnquartieren und Straßenräumen sicherzustellen.

64 Standort Straßenraum Hälterstraße

Ähnlich wie die parallel verlaufende Bahnhofstraße (*siehe Standort 37*) ist auch die Hälterstraße Verkehrsträger für die Erschließung von zentrumsnahen Parkieranlagen aus Richtung König-Heinrich-Straße bzw. Dammstraße/ An der Hoffischerei. Gemäß Verkehrskonzept für die Innenstadt werden über den Straßenzug der touristische Parkplatz Hälterstraße (Ressource) und das Parkdeck Georgstraße aus westlicher Richtung erreichbar sein.

Neben dieser Erschließungsfunktion soll entlang dieses Straßenzuges gleichzeitig eine innerstädtische Vernetzung bestehender öffentlicher Grünanlagen im Rahmen

der Maßnahme *M6 Neuinterpretation der Stadtmauer „Grüner Ring“* des Wettbewerbsbeitrags Stadtumbau Ost hergestellt werden.

Diese Vernetzung soll den Verlauf der ehemaligen Stadtmauer südlich des Straßenraumes thematisch aufgreifen und den Klia-Grünzug über den touristischen Parkplatz vor der Ressource sowie den ehemaligen Grabenbereich an der Hälterstraße mit dem Schlossgarten verbinden (*siehe Standorte 65 und 86*).

Die im Abschnitt des Klia-Brückenbauwerks begonnene Sanierung ist zwischenzeitlich auch im übrigen Straßenraum weitgehend abgeschlossen worden, wobei die Gestaltung der nördlichen Nebenanlagen im Zusammenhang mit vorgesehenen Umgestaltungsmaßnahmen im Bereich der Plattenbauten (Straßenraumbegrünung und Parkstellflächen) gesehen werden sollte.

Zur Verdeutlichung der funktionellen und freiräumlichen Zusammenhänge im Zuge des o.g. "inneren Grünrings" wird eine durchgängige Baumreihe den südlichen Fußweg des Straßenzuges begleiten.

65 Standort Touristischer Parkplatz Hälterstraße/ Vorplatz Ressource

Durch die Nähe am Aufgang zum Dom-Schloss-Bereich über die Hälterstraße bietet sich der Platz östlich der Ressource für touristischen Individualverkehr an. Nach Abbruch der Wärmeübertragerstation und des Grundstücks Brauhausstraße 15 ist die Fläche bis Brauhausstraße bzw. Hälterstraße zu einem öffentlichen Parkplatz mit einer Kapazität von ca. 120 Stellplätzen umgestaltet worden. Außerdem sind Haltepunkte für zwei Reisebusse vorgesehen.

Der bestehende Parkplatz an der Hälterstraße und ein Trafostandort sind mit überplant worden.

Durch die flächenhafte Begrünung des Parkplatzes mit rahmenförmigen und solitären Baumpflanzungen und die Einordnung einer touristischen Wegeverbindung zwischen Klia-Grünzug und Schlossgraben wird die Fläche als grüngestalterische Verknüpfung im Sinne des Stadtumbaukonzeptes erlebbar gemacht (*siehe Standort 64*).

Die Führung der Wegeverbindung (zugleich fußläufige Parkplatzerschließung) orientiert sich am Verlauf der ehemaligen Stadtbefestigungsanlagen mit Resten einer Bastion, die mit freiraumgestalterischen Mitteln (Fundamentspur, sockelförmige Aufmauerung, Möblierung u.a.) gekennzeichnet worden ist.

Der Eingangsbereich zur Ressource, die in das touristische Nutzungskonzept verstärkt zu integrieren ist, wird durch eine veränderte Wegeführung und vorgelagerte Grünflächen bedeutungsgerecht aufgewertet.

66 Standort Plattenbauten Unteraltenburg 6/ Hälterstraße (Nordseite)

Schwerpunkt der baulichen Neuordnung dieses Standortes muss die Beseitigung der groben Unmaßstäblichkeiten im städtebaulichen Erscheinungsbild der touristisch frequentierten Nahtstelle zwischen dem Dom-Schloss-Bereich, der historischen Altstadt und der nördlich anschließenden Stadterweiterung sein.

Dazu wird der Abbruch zumindest eines Teils der dort bestehenden Plattenbauten angestrebt.

Die Sanierung des Einraumwohnblocks Unteraltenburg 6, wie sie in der Modernisierungsplanung des Eigentümers Gebäudewirtschaft Merseburg GmbH für 2006 (enthalten im SEK 2001) vorgesehen ist, sollte nochmals überdacht werden, da bei Er-

haltung dieses Gebäudes der städtebauliche Missstand (Störung des Denkmalschutzbereiches durch grobe Unmaßstäblichkeit) am wichtigsten touristischen Eingangsbereich zum Ständehaus, Schlossgarten, Schloss und zur Hotelanlage Radisson nicht dauerhaft beseitigt werden kann.

Für die Entwicklung des Standorts ergeben sich zwei Varianten:

Variante 1 (Plandarstellung):

Analog der Planung zur Umstrukturierung der Platte Unteraltenburg (*siehe Standort 99*), wie sie auch als *Maßnahme M 1* im Wettbewerbsbeitrag Stadtumbau Ost vorgeschlagen wird, sollen die Wohnblöcke Hälterstraße 1-7 und 9-15 auf ihre Anpassungsfähigkeit an veränderte funktionelle und städtebaulich-architektonische Anforderungen untersucht werden.

Dabei sollen auch grundsätzliche Veränderungen im Bestand (Grundrisse, Gebäudeabmessungen, Ausstattung u.a.) in Erwägung gezogen werden, um zukünftigen Bedarf an zeitgemäßen, dauerhaft vermietbaren Wohnformen zu Gunsten der Bindung junger Familien an preisgünstigen Wohnraum in differenzierten Größen und mit großzügiger Freiraumausstattung in attraktiver Zentrumslage erfüllen zu können.

Bevorzugtes stadtplanerisches Ziel dieser Variante ist die Integration beider umstrukturierter Plattenbauten in die Quartierneuordnung. Der südöstliche Quartierrand hingegen soll entlang der Straßenbegrenzungslinien wieder so weit wie möglich geschlossen werden.

Dazu sollen die leerstehenden, schadhaften Altbauten Unteraltenburg 8 und 10 gemäß Abrissplanung Gebäudewirtschaft 2007-2010 (enthalten im SEK 2001) abgebrochen, im Nachverdichtungsbereich der Innenstadt aber wieder durch Wohn- und Geschäftshäuser ersetzt werden.

Bei Abriss des Einraumwohnblocks Unteraltenburg 6 ist eine Verlängerung dieser neuen Quartierrandbebauung bis in den Straßenzug Hälterstraße hinein möglich. Im Ergebnis ist eine wirtschaftlich vertretbare Reparatur des Stadtgrundrisses in diesem sensiblen urbanen Raum machbar.

Variante 2:

Diese Variante geht von einem weitergehenden Rückbau des Plattenbaubestandes am Standort aus. Neben dem Ersatz der Gebäude Unteraltenburg 6, 8 und 10 (wie Variante 1) soll auch der Wohnblock Hälterstraße 9-15 vom Markt genommen und durch eine straßenraumbegleitende Bebauung ersetzt werden. Im Zuge der Hälterstraße kann dies in Form von stadtvillenartigen Einzelbaukörpern erfolgen.

In Abhängigkeit vom Ergebnis der Umstrukturierungsuntersuchungen für den Wohnblock Hälterstraße 1-7 kann an dieser Stelle auch ein Ersatz des Baukörpers durch weitere Einzelgebäude entlang der Klia ("Klia-Stadthäuser") erwogen werden.

Diese Einzelhausbebauung soll die Standortgunst optimal für hochwertige Wohnangebote ausnutzen, ohne den geplanten Ausbau des Klia-Grünzuges einzuschränken. Deshalb sind entlang des Gewässerlaufes ausreichende öffentliche Grünflächen vorzuhalten.

67 Standort Baulücke An der Hoffischerei 7

Der Stützpunkt des Arbeiter-Samariter-Bundes soll am Standort verbleiben. Dazu ist eine Altlastensanierung (ehemalige Kfz-Werkstatt) erforderlich. Die vorhandene mas-

sive Einfriedung ist zu erhalten und der optische Raumschluss zum Straßenzug durch eine Hinterpflanzung mit Laubbäumen zu ergänzen.

Alternativ kann mittel- bis langfristig eine Wiederbebauung der Baulücke verfolgt werden. Dazu ist jedoch die Verlagerung des Garagenhofes aus dem Grundstück, das in seiner Nähe zum Klia-Grünraum zumindest hofseitig gute Lageeigenschaften aufweist, erforderlich. Nach Abbruch des Baubestandes ist eine Lückenschließung mit einem mehrgeschossigen Wohn- und Geschäftshaus in geschlossener Bauweise möglich.

68 Standort Bebauung An der Hoffischerei 9 und 19/ Ecke Seffnerstraße

In Abhängigkeit vom aktuellen Bauzustand soll das Wohngebäude An der Hoffischerei 19 (Leerstand mit erheblichen Bauschäden) abgebrochen und durch einen Neubau für Wohn- und Geschäftsnutzungen ersetzt werden (Plandarstellung).

Im hinteren Grundstücksteil ist nach wohnumfeldverbessernden Maßnahmen (Entsiegelung, Flächenneuordnung) die Unterbringung der erforderlichen Stellplätze möglich. Die vorhandene Grundstücksmauer an der Seffnerstraße soll erhalten und nach Möglichkeit durch eine raumwirksame Begrünung ergänzt werden.

Alternativ ist auch ein Gebäudeerhalt und Sanierung für Wohnzwecke denkbar, da das im Eigentum der Gebäudewirtschaft stehende Grundstück in der Abrissplanung zum SEK 2001 nicht mit aufgeführt ist.

Beim Wohn- und Geschäftshaus An der Hoffischerei 9 kann gegenwärtig trotz baulicher Mängel noch von einer Substanzerhaltung (Gebäudesanierung und Leerstands-beseitigung) ausgegangen werden, doch besteht angesichts des fortschreitenden Leerstandes dringender Handlungsbedarf.

69 Standort Baulücke Seffnerstraße 6 und Gebäude Nr. 4-14, Südseite

Die vorhandene Baustelle soll mit der Errichtung eines Wohn- und Geschäftshauses fertig gestellt werden. Die Sanierung des benachbarten Baubestandes ist weiterzuführen.

70 Standort Eckgrundstücke Unteraltenburg 10 und Nr. 8

Beide Gebäude stehen leer und befinden sich in schlechtem Zustand. Eine Sanierung ist nur mit erheblichem Aufwand möglich und nur aus Gründen des Bestandschutzes in der Quartierecke sinnvoll, falls es nicht zum angestrebten Abbruch des südlich anschließenden Plattenbaus Unteraltenburg 6 kommt.

Sollte sich eine Quartierentwicklung gemäß Beschreibung *Standort 66* durchsetzen, wäre für beide Grundstücke Unteraltenburg 8 und 10 eine Ersatzbebauung die wirtschaftlichere und funktionell bessere Lösung. In diesem Fall wäre nach Abbruch des Mittelganghauses Unteraltenburg 6 eine quartierschließende Neubebauung des östlichen Blockrandes möglich, mit der die städtebauliche Situation entscheidend aufgewertet würde.

71 Straßenraum Seffnerstraße

Die Seffnerstraße übernimmt im Verbund mit der Siegfried-Berger-Straße und Lindenstraße die Erschließung des innenstadtnahen Parkraumes im Bereich Hälterstraße/Georgstraße.

Die Sanierung erfolgt unter Berücksichtigung des beidseitigen alleeartigen Straßenbaumbestandes. Die vorhandenen offenen Pflanzstreifen sollen in gesicherte Baumscheiben umgestaltet werden, um zwischen den Baumstandorten Parkbuchten zulassen zu können.

72 Standort Straßenraum Unteraltenburg

In Fortsetzung des bereits sanierten Abschnitts der Brauhausstraße soll auch die Unteraltenburg bis zur Sanierungsgebietsgrenze in der gleichen Profilgestaltung erneuert werden.

Bis zur Einmündung der Schreiberstraße prägt die Unteraltenburg mit ihrer kleinteiligen Bebauung die historische Stadtstruktur am Fuße des Domberges und sollte deshalb mit dem gleichen Natursteinbelag wie das südlich anschließende Straßennetz ausgestattet werden.

Entsprechend dem Charakter als städtische Erschließungsstraße ohne maßgebliche Durchgangsfunktionen soll der Straßenraum in geeigneten Bereichen Parkierungseinrichtungen und punktuelle Straßenbegrünung erhalten.

73 Standort Stichstraße Winkel

Unabhängig von zukünftigen Bebauungsstrukturen des Plattenbaustandortes an der Klia bleibt die Stichstraße Winkel Bestandteil der bügelförmigen Gebietserschließung zwischen Unteraltenburg und Rosental.

Die Sanierung dieses Straßenabschnittes kann in Form der im Gebiet erfolgreich praktizierten Mischverkehrsfläche erfolgen. Erhöhte Sicherheitsanforderungen für Fußgänger im Bereich der Parkplatzausfahrt können mit geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen (Oberflächengestaltung, Tempobegrenzung u.a.) erfüllt werden.

Straßenparken ist wegen des gering bemessenen Profilquerschnitts nicht möglich.

74 Standort Ehemalige Druckerei Unteraltenburg

Das mehrgeschossige, überwiegend leer stehende Fabrikgebäude soll saniert und für Wohn- und Geschäftszwecke nachgenutzt werden.

Vorzugsweise bietet sich der Umbau zu alternativen Wohnformen (Lofts, WGs) für jüngere Nutzergruppen (Fachhochschule!) und großzügigen Büro- und Ateliergrundrissen für Existenzgründer u. ä. an.

Ebenso ist es denkbar, die vorhandene freizeitorientierte Nutzung durch Kombination mit ähnlich strukturierten Gewerbe- und Vereinsnutzungen (Bowling, Kreativwerkstätten, Tanzstudio, Gastronomie u. a.) auszuweiten und weitere leer stehende Gebäudeteile zu integrieren.

Stellplätze sollten im Erdgeschoss/ Hof eingeordnet werden, um die südwestlich vorgelagerte (private) Brachfläche weitgehend als begrünter Freiraum nutzen zu können. Die spätere Überbauung dieser Fläche (Unteraltenburg 24) soll nicht ausgeschlossen werden.

Die auf dem Grundstück erfasste Altlast ist zu sanieren.

Eine Nachnutzung für gewerbliche Zwecke, die gemäß §4 BauNVO in Allgemeinen Wohngebieten als „störend“ gelten, soll ausgeschlossen werden.

III-5.2.4. Quartierbereich Domberg (Standorte 75-104)

75 Standort Bebauung Domstraße/ Grüne Straße

Zur Verbesserung des touristischen Erscheinungsbildes des Dom-Schloss-Bereiches aus den Hauptzugangsrichtungen Bahnhofstraße und Markt ist die Sanierung des Baubestandes zwischen Domstraße und Grüne Straße von großer Bedeutung.

Besonders der Leerstand in den Gebäuden Domstraße 1, 3, 5 und 13 ist durch Sanierung bzw. Umnutzung zu beseitigen.

Da für eine Wohnnutzung aufgrund der Standortmerkmale (Untergeschosse im Steilhang, kaum Grundstücksfreiräume) keine optimalen Voraussetzungen gegeben sind, sind Misch- bzw. Umnutzungen für gebietsverträgliche büro- oder andere gewerbliche Zwecke anzustreben. Besonders attraktiv in diesem Zusammenhang wäre die Ansiedelung von touristisch interessanten Verkaufseinrichtungen, die angesichts der Bedeutung der Domstraße als wichtige Fußgängerverbindung (siehe Verkehrskonzept für die Innenstadt) die Relation Entenplan-Domplatz deutlich aufwerten würden.

Die mächtige Westfront des oberhalb der Grünen Straße positionierten Gebäudes Domplatz 3 soll instandgesetzt und nach Möglichkeit flächenhaft mit Kletterpflanzen begrünt werden, um seine unmaßstäbliche Wirkung abzuschwächen.

76 Straßenraum Grüne Straße, Panoramaweg

Die Sanierung des schmalen Straßenzuges unterhalb der ehemaligen Dombergummauerung (Denkmalbereich) kann wegen der untergeordneten Verkehrsbedeutung als Mischverkehrsfläche erfolgen.

Stellplätze sollten in geeigneten Randbereichen eingeordnet werden. Am Ende der Stichstraße ist eine Wendemöglichkeit für Pkw vorzusehen.

Zwecks Verknüpfung mit den weiter östlich geplanten Aussichtsterrassen (siehe Standort 78) soll von der Grünen Straße aus ein sogenannter Panoramaweg über das Grundstück Dompropstei 7 geführt werden und in die Domstufen einbinden. Der weitere Verlauf soll bis zum Schlossgraben und von dort entlang der nördlichen Stadtmauerreste und hinter der Ressource bis zum Klia-Grünzug reichen.

Verknüpfungen mit der Straße Am Neumarkttor, dem Kapitelgarten, den Schlossterrassen und dem touristischen Parkplatz Hälterstraße sind vorgesehen.

Damit wird es möglich, den südlichen Sporn des Domberges mit seinen Ausblicken auf Stadtzentrum, Fluss und Neumarktsiedlung in Form eines Rundweges für Besucher zu erschließen.

Bei der bautechnischen Planung ist zu beachten, dass im südöstlichen Hangbereich des Domberges unterirdische Stollenanlagen bestehen (siehe Erläuterungen unter Pkt. III-3.8.).

77 Standort Bebauung Obere Burgstraße 4-10/ Grüne Straße

Die unter Einbeziehung der äußeren Dombergummauerung errichteten historischen Bürgerhäuser Obere Burgstraße 4,6,8,10 (Baudenkmale, unterschiedliche Eigentümer) sind bis auf Fassadenreste und Kelleranlagen nicht mehr erhalten. Ein Wiederaufbau ist derzeit wirtschaftlich nicht machbar, da einerseits komplizierte Sicherungs- und Gründungsprobleme zu lösen sind und andererseits die Hanglage Nutzungseinschränkungen auferlegt.

Die Grundstücksflächen sollen daher gesichert und einer baufachlichen Prüfung unterzogen werden, in der die konstruktiven und denkmalpflegerischen Belange der historischen Untergeschossmauern und Kelleranlagen geklärt werden.

Vom Ergebnis ist abzuleiten, ob bei einer späteren Wiederbebauung in der alten Kubatur und traditionellen Bauweise vorzugsweise die historische Bauflucht auf der Hohen Mauer (Obere Burgstraße) wieder aufgenommen werden kann oder die Bebauung in einer veränderten Gebäudelage, ggf. zurückweichend, erfolgen muss.

Die Wiedereinrichtung des ehemals vorhandenen Treppenaufgangs zwischen den Häusern ist zu berücksichtigen.

78 Standort Grundstück Dompropstei 6/ Weinbergterrassen

Das Grundstück der ehemaligen Kurie Philippi et Jacobi ist nur noch in Resten bebaut (Eingangsbereich, Kelleranlagen). Der obere, flache Teil eignet sich für die Errichtung eines Wohn- und Geschäftshauses mit Integration tourismuswirksamer Nutzungen (Gastronomie, Pension u.ä.).

Der archäologische bzw. bautechnische Untersuchungsbedarf der unterirdischen Baureste (Außenmauern, Keller, Luftschutzanlagen und Ähnliches) und die exponierte Lage an der Hangkante des Domberges mit Blickachse besonders aus Richtung Neumarktstraße sind in der Entwurfsbearbeitung zu beachten.

Eine Verknüpfung mit dem geplanten Panoramaweg (*siehe Standort 76*) erhöht erheblich die Standortvorteile und erlaubt eine direkte Anbindung an die geplante Freilegung der ehemaligen Weinbergterrassen des südlichen Nachbargrundstücks.

Dort ist neben der Wiederaufhebung die öffentliche Zugänglichmachung und Einrichtung eines Aussichtspunktes vorgesehen.

Damit werden die gastronomische Einrichtung und die Terrassen vorteilhaft in ein attraktives touristisches Rundwegenetz um und über den Domberg eingebunden.

79 Standort Grundstück Dompropstei 2

Das nördlich an die Domstufen anschließende Grundstück Dompropstei 2 (Pfarrgrundstück) eignet sich im oberen flachen Abschnitt ebenfalls für eine abrundende Bebauung.

Es soll geprüft werden, ob sich aus dem geplanten Umbau des Altbaubestandes für altengerechte Wohnzwecke ein baulicher Erweiterungsbedarf ableiten lässt oder ein Pendant zur Neubebauung Dompropstei 6 ebenfalls als Wohn- und Geschäftshaus möglich ist.

80 Standort Domstufen

Die Instandsetzung der Treppenanlage ist wichtiger Bestandteil einer verbesserten Besucherführung zwischen Domberg und der umgebenden Innenstadt bzw. dem Saaleufer (URBAN 21-Vorhaben Nr. 10).

Durch Verknüpfung mit dem geplanten Panoramaweg um den Domberg und über den Schlossgarten wird ihre Bedeutung zusätzlich gesteigert.

Im Zusammenhang mit der Einrichtung eines Bootsanlegers (*vgl. Wettbewerbsbeitrag Stadtumbau Ost – Maßnahme M13 Aktivierung Saaleufer „Blaues Band“*) ist die Treppenanlage ein wichtiges Bindeglied für den Direktaufstieg zum Dom-Schloss-Bereich. An ihrem Fußpunkt soll deshalb der vorhandene Informationspunkt ausgebaut werden, der touristischen Hinweisen auf empfehlenswerte Besichtigungsziele

und Wegeverbindungen dient. Eine Koordinierung, ggf. auch Zusammenlegung mit dem Informationssystem der benachbarten Schiffsanlegestelle ist vorteilhaft.

81 Standort Rad- und Fußweg westliches Saaleufer

Der unbefestigte Wirtschafts- und Spazierweg am Hangfuß des Domberges soll in wassergebundener Oberfläche als Teil des überregionalen Saaleradwanderweges ausgebaut werden.

Bis zur Freigabe des nördlich anschließenden Abschnitts Königsmühle endet er vorläufig am Treppenaufgang Wasserkunst/ Mühlberg und muss übergangsweise über die Oberaltenburg/ Weinberg geführt werden.

Bei der Gestaltung des Uferabschnitts nördlich der Neumarktbrücke ist auch die geplante Anlegestelle für Fahrgastschiffe und Sportboote realisiert worden.

Als planerisches Ziel galt die Entwicklung optimaler Verknüpfungen zwischen der Uferzone, dem Fremdenverkehrsschwerpunkt Dom-Schloss-Bereich mit Schlossgarten, dem Stadtmittelpunkt (Markt, Entenplan) und der Neumarktkirche als Station der Straße der Romanik.

An der Neumarktbrücke sollte der Bereich um den vorhandenen Informationspunkt (*siehe Standort 80*) speziell auch für Radwanderer aufgewertet werden (Hinweise zum Aufstieg auf den Domberg, Abstecher zum Panoramaweg u.ä.). Die Ufervegetation ist so zu pflegen, dass ausreichend attraktive Aussichten auf die Flusslandschaft möglich sind. Die Kombination des Bootsanlegers mit dem Rast- und Info-Punkt des Saaleradwanderweges kann zur Abrundung dieser touristischen Schnittstelle beitragen.

Die geplante Umgestaltung der Aufgänge zum Schlossgarten im Zusammenhang mit dessen denkmalgerechter Neugestaltung (*siehe Standort 93*) und die Weiterführung des Saaleradwanderweges in Ufernähe südlich der Neumarktbrücke und darüber hinaus verbessern die Vernetzung des uferbegleitenden Rad- und Wanderweges mit der Innenstadt.

82 Standort Straßenraum Dompropstei

Der als Denkmalbereich geschützte Straßenzug wird unter Zugrundelegung der für den Domplatz aufgestellten und bereits realisierten Gestaltungsregeln saniert. Straßenparken wird auf ausgewählte Bereiche beschränkt.

Auf eine zusätzliche Begrünung des Straßenraumes kann verzichtet werden, da der Baumbestand auf dem privaten Grundstücksflächen bereits eine ausreichende Raumfassung bietet.

83 Standort Domstraße 15

Im Ergebnis eines Architekturwettbewerbes soll das leerstehende Grundstück Domstraße 15 unter Einbeziehung von Teilen des benachbarten Gartenraumes (Domplatz 1) saniert, baulich erweitert und zur Galerie umgebaut werden. Der Komplex soll Sitz der neu zu gründenden Willi-Sitte-Stiftung werden und neben einem Galerieshop und Galeriecafé vor allem Ausstellungsräume zur Aufbewahrung und Präsentation des Lebenswerks des Malers umfassen.

Vom Standort im Zentrum des Dom-Schloss-Bezirkes werden wesentliche Anreize zur kulturellen und touristischen Belebung des Domberges erwartet. Das Vorhaben ist Bestandteil des Urban 21-Konzeptes der Stadt.

84 Standort Domplatz 2 (Kapitelhaus)

Als Vorhaben Nr. 22 soll das Kapitelhaus im Rahmen des URBAN 21-Konzeptes in engem Zusammenhang mit den Feierlichkeiten zum 1000-jährigen Jubiläum des Domkapitels als Archiv, Bibliothek und Museum revitalisiert werden. Dazu ist ein umfassender Innenausbau des leerstehenden Gebäudes erforderlich.

Die Maßnahme gehört zu den wichtigsten Vorhaben der Landesinitiative, weil sie entscheidend zur Aufwertung des gesamten Dom-Schloss-Bereiches beitragen soll. Die Wiederherstellung des Kapitelhausgartens am Saalesteilufer steht im Zusammenhang mit der Führung des Panoramaweges entlang der Ostflanke des Dombergs.

85 Standort Dom und Schloss

Die Instandsetzungs- und funktionellen Umbaumaßnahmen im unmittelbaren Dom- und Schlossbereich werden auf Grundlage eines umfassenden Entwicklungskonzeptes durchgeführt (*siehe Punkt III-3.7. Freizeit- und Fremdenverkehrseinrichtungen*).

Schwerpunkte sind u.a.

- Instandsetzungsmaßnahmen an den Bauhüllen der Bauwerke,
- Instandsetzungs- und Sicherheitsmaßnahmen an den Außenanlagen,
- die touristische Erschließung ausgewählter Türme,
- die Neuordnung der Gebäudeeingänge in Verbindung mit der Einrichtung touristischer Dienste,
- der Ausbau gastronomischer Angebote.

Mit der kontinuierlichen Abarbeitung der Bauaufgaben und Nutzungsintensivierung, die bereits zum Jubiläum des Domkapitels fertiggestellte Teilmaßnahmen präsentieren soll, werden entscheidende Voraussetzungen für die Steigerung der touristischen Attraktivität geschaffen. Alle Maßnahmen sind daher in das Urban 21-Konzept eingebunden worden.

86 Standort Hälterstraße 4-10

Gemäß URBAN 21-Konzept ist auf den brachliegenden bzw. bereits planmäßig freigelegten Grundstücken Hälterstraße 4-10 eine Neubebauung als Handwerkerhof vorgesehen (Vorhaben Nr. 3).

Mit der Errichtung des Wohn- und Gewerbekomplexes soll das tourismusrelevante Nutzungsspektrum der Innenstadt an einem der wichtigsten Zugänge von den geplanten Parkieranlagen (*siehe Standorte 65 und 87*) zum Plateau des Domberges mit Ständehaus, Schlossgarten und Dom/ Schloss bereichert werden.

Der bisher konzipierte Planungsansatz sieht eine geschlossene Gruppe von mehrgeschossigen Gebäuden entlang der Straßenbegrenzungslinie Hälterstraße vor, deren rückwärtige Hofbereiche für Verkaufs- und Präsentationsaktivitäten ebenfalls erschlossen werden sollen.

Darüber hinaus ist ein Abschnitt des entlang der Stadtmauer verlaufenden ehemaligen Grabens mit einem Wegerecht als Teil des geplanten Panoramawegs für die öffentliche Benutzung gesichert worden.

Eine Verknüpfung mit dem noch vorhandenen Grabenabschnitt am Schlossgarten ist beabsichtigt.

Das Grundstück lässt alternativ auch eine aufgelockerte Bebauung mit freistehenden Handwerkerhäusern zu, die mit Wohnraum für den Betreiber ausgestattet sind und

ansonsten im Erdgeschoss traditionelles Kleinhandwerk mit Fremdenverkehrsbezug (Schauhandwerk) beherbergen sollten.

In jedem Fall ist sicherzustellen, dass das Vorfeld der Stadtmauer optimal erlebbar bleibt und neben der städtebaulichen Klarstellung historischer Stadtentwicklungsphasen auch die gewünschte Vernetzung der Grünsysteme der Innenstadt zwischen Saaleufer/ Schlossgarten auf der einen Seite und Klia-Grünzug/ Wallgraben/ Gott-hardteich auf der anderen Seite erreicht wird.

87 Standort Parkdeck Georgstraße/ Hälterstraße

Zur Deckung des Stellplatzbedarfs des Ständehauses soll nach Freilegung des Grundstücks Georgstraße 4 und Entfernung des Baumbestandes eine zweigeschossige Parkpalette auf dem unregelmäßigen Baufeld errichtet werden.

Die Lage am Hang des Domberges erlaubt dabei direkte Zufahrten vom umgebenden Straßennetz auf die verschiedenen Ebenen.

Die nach Westen abgestaffelten Geschossebenen sollen an ihren Kanten begrünt werden, um einen qualitätsvollen städtebaulichen Rahmen für den nach dem Krümmen Tor zweitwichtigsten Eingangsbereich zum Dom-Schloss-Ensemble abzugeben. Eine vorliegende Entwurfsstudie weist insgesamt 81 Stellplätze in zwei Geschossebenen nach.

88 Standort Straßenraum Georgstraße

Die Georgstraße dient neben der Hälterstraße der Erschließung des Parkdecks (*Standort 87*), speziell der östlich geplanten oberen Ebenenzufahrt.

Die Sanierung des Straßenraumes soll unter Berücksichtigung dieser neuen Erschließungsfunktion in Verbindung mit der Errichtung der Parkieranlage erfolgen.

Die beschränkte Fahrbahnbreite und die Wirtschafts-/Tiefgaragenausfahrt hinter dem Ständehaus erlauben dabei keine Einrichtung von Stellplätzen im Straßenraum.

89 Standort Bebauung Unteraltenburg 3-13 (Ostseite)

Die begonnene Sanierung an den kleinteiligen Wohn- und Geschäftshäusern (überwiegend Baudenkmale) ist weiterzuführen. Nicht mehr benötigte Nebengebäude sollen ersatzlos abgebrochen und die gewonnenen Flächen nach Möglichkeit freiräumlich genutzt werden, um das bestehende Freiflächendefizit auf den topografisch benachteiligten Grundstücken (hohe Stützmauern am Domberg) zu reduzieren.

90 Standort Baulücke Unteraltenburg 23/25 und Nachbargrundstücke

Die Baulücke soll nach Beseitigung der vorhandenen Garagen als Bauplatz für ein EF-Doppelhaus (geschlossene Bauweise) zur Verfügung stehen. Aufgrund der beengten Grundstücksverhältnisse ist eine Terrassierung des Hofraumes sinnvoll.

Auf den sanierten Nachbargrundstücken werden nach Möglichkeit Entkernungsmaßnahmen nicht zwingend benötigter unsanierter Nebengebäude empfohlen, um die Aufenthaltsqualität in den rückwärtigen Hofbereichen insgesamt zu verbessern. Die flächenhafte Begrünung der dominanten hinteren Stützmauern mit Klettergehölzen kann dazu wesentlich beitragen.

91 Standort Treppenaufgang Stufenstraße

Die ehemals bis zur Unteraltenburg durchlaufende Stufenstraße (kommunales Grundstück) ist als Teil des historischen Stadtgrundrisses am Domberg aufgrund schwerer baulicher Mängel zur Zeit nicht öffentlich nutzbar.

Dies wäre erst nach Stabilisierung und Sanierung der Stützmauern im rückwärtigen Teil der Grundstücke Unteraltenburg 27 und 29 einschließlich Wiederherstellung der Treppenabschnitte möglich.

Infolge der beengten Standortsituation besonders zwischen den Grundstücken Unteraltenburg 27 und 29 und im Stützmauerbereich ist mit der Wiedereinrichtung dieser Wegeverbindung eine Einsehbarkeit der anliegenden hofseitigen Wohnnutzungen und funktionelle Überlagerung des unteren Zugangs verbunden.

Sollte die Stadt auf die Wiederherstellung der Wegeverbindung verzichten, muss der Fußgängerverkehr auf die in ca. 60 m Abstand parallel verlaufende Schreiberstraße umgelenkt werden.

Gegenwärtig werden Abstimmungen mit den Anwohnern zur Problemlösung geführt.

92 Standort Straßenraum Oberaltenburg, Südabschnitt

Im Rahmen des URBAN 21-Vorhabens Nr. 10 wird die Oberaltenburg im Abschnitt zwischen Hälterstraße und Mühlberg unter weitgehender Beibehaltung des vorhandenen Straßenprofils saniert. Die westlichen Nebenanlagen sind bereits fertiggestellt.

Der ausgewachsene Baumbestand des Schlossgartens bietet eine ausgeprägte räumliche Fassung, so dass weitere Begrünungsmaßnahmen nicht erforderlich sind. Lediglich am Nordende des Straßenabschnittes sollte mit der "torartigen" Anordnung einer Baumgruppe der Übergang in den nördlichen Straßenabschnitt markiert werden.

Mit Verweis auf die in unmittelbarer Nachbarschaft zukünftig zur Verfügung stehenden touristischen Parkraumangebote an der Ressource und Georgstraße soll Parken in diesem Straßenraum nicht mehr zugelassen werden.

In Nähe des Ständehauses und des Schlossgartensalons sollen Ein- und Aussteigemöglichkeiten für Bustouristen geschaffen werden, die jedoch nicht als Busparkplätze zugelassen werden. Entsprechende Aufstellflächen sind vor allem auf dem geplanten Busparkplatz Königsmühle am Fuße des Mühlbergs (*siehe Standort 97*) und im Bereich der Rischmühleninsel verfügbar.

93 Standort Schlossgarten

Der in die Landesinitiative „Gartenträume“ aufgenommene historische Schlossgarten soll im Rahmen des URBAN 21-Vorhabens Nr. 11 auf der Grundlage eines denkmalpflegerischen Rahmenkonzeptes saniert werden.

Schwerpunkte sind dabei neben der weiteren Instandsetzung des Gebäudebestandes des Schlossgartensalons (Erdgeschoss, Eingangsbereich) und der Wiederrichtung des zweiten Orangeriegebäudes am historischen Standort vor allem die Umgestaltung des Schlossgartens selbst.

Die Umgestaltung umfasst neben

Korrekturen/Ergänzungen im Gehölzbestand und Herausarbeitung der bestehenden Sichtachsen (aus Richtung Ständehaus und Schlossgartensalons)

die Erneuerung des Brunnenplatzes und des Wegenetzes,

die Restaurierung der Kleinarchitektur/Skulpturen und Obelisken,

die Ergänzung der Zaun- und Toranlage neben dem Orangerieneubau und die Ausstattung mit Sitzgelegenheiten und Beleuchtungskörpern.

Einbezogen wird auch der Saalesteilhang als Bestandteil der historischen Gartenanlage mit seinen Wegeverbindungen zum Saaleufer. Hier sind Neubauten der beiden Hangwege und einer Treppenanlage in Höhe der südlichen Gartenquerachse vorgesehen. Daraus ergeben sich neugestaltete Zugänge zum Dicken Heinrich und dem Schlossgraben sowie die Verknüpfung mit dem geplanten touristischen Panoramaweg um den Domberg, entlang der Stadtmauerreste an der Hälterstraße bis zum Anschluss an den Klia-Grünzug (*siehe Standorte 76 und 86*).

Die Sanierung des Aussichtspunktes am Ostrand der Gartenanlage soll mit der Freistellung eines Sichtfensters in der Hangbegrünung verbunden werden (Aussicht auf das Saalewehr und die Auenlandschaft).

Im Zusammenhang mit der Erschließung des Flusslaufes (Fahrgastschiffs- und Sportbootanleger) erfolgt auch der Neubau des Uferweges, der hier gleichzeitig auch Saaleradwanderweg ist. Zu erwähnen ist hier die Einrichtung eines Skulpturengartens, in dem die Ergebnisse des 2004 in Merseburg durchgeführten Steinbildhauersymposiums präsentiert werden.

Nach Abbruch der zum Schlossgartensalon benachbarten Grundstücksbebauung Mühlberg 1 soll die Fläche in das Nutzungskonzept des Schlossgartensalons einbezogen werden.

94 Standort Straßenraum Mühlberg

Mit der Sanierung des Mühlbergs (Denkmalbereich) in der vorhandenen Profilaufteilung wird die befahrbare Verbindung zur Saaleniederung im mittleren Bereich des Domberges verbessert.

Die gegenwärtige Nutzung als Trassenteilstück für den Saaleradwanderweg wird nach Fertigstellung der durchgängigen Führung entlang des Flussufers aufgehoben, jedoch wächst die Bedeutung des Straßenzuges als Fußgängerverbindung zum touristischen Parkplatz (Individualverkehr und Busaufstellraum) und zum geplanten Sondergebiet Sport und Erholung im Bereich der ehemaligen Königsmühle (*siehe Standort 97*).

Bei der zukünftigen Lage und Gestaltung des Straßenkörpers muss der auch weiterhin an der Nordseite des Schlossgartensalons verbleibende, behindertengerecht auszubauende Haupteingang berücksichtigt werden.

Angesichts dessen und wegen der schwierigen Straßenraumverhältnisse in Breite und Gefälle ist der Mühlberg zur Erschließung des Parkplatzes nicht geeignet. Eine zumutbare Verkehrsrelation zwischen Dombergplateau und Busparkplatz besteht jedoch über Weinberg und Industriestraße Königsmühle und soll entsprechend ausgebaut werden.

Weiterhin sollte am Fuße des Treppenaufgangs Wasserkunst analog Neumarktbrücke ein rad- und allgemeintouristischer Informationspunkt eingerichtet werden, der u. a. auf die empfehlenswerte Aufstiegsmöglichkeit zum Schlossgarten über den Mühlberg hinweist.

95 Standort Bebauung Oberaltenburg 1

Zwischenzeitlich ist die Sanierung des Hauptgebäudes mit angrenzendem Südflügel für Wohnzwecke abgeschlossen.

Die Herrichtung der vom Straßenraum und dem Schlossgartensalon einsehbaren Außenanlagen im Hofbereich ist noch erforderlich. Zur räumlichen Fassung des Straßenraumes gegenüber dem Schlossgartensalon ist eine Hinterpflanzung der Grundstücksgrenze mit mittelkronigen Bäumen empfehlenswert.

96 Standort Grundstück Mühlberg 1

Zur Umsetzung des URBAN-21 Vorhabens Nr. 11 zur Aufwertung des Bereiches Schlossgartensalon und Orangerie ist vorgesehen, die an den Wirtschaftsbereich der östlichen Orangerie angrenzenden kommunalen Grundstücke 3/1 und 3/2 (Flur 19) in das Nutzungskonzept des Schlossgartensalons einzubeziehen.

Dazu sollen die leer stehenden und baulich schwer geschädigten Gebäude abgebrochen werden. Die freiflächenorientierte Folgenutzung wird mit der weiteren Sanierung und funktionellen Umgestaltung im Schlossgartensalon (Erdgeschoss) und im Gastronomiebereich des Gebäudekomplexes konkretisiert.

97 Standort Touristischer Parkplatz Königsmühle (außerhalb des Sanierungsgebietes)

Das touristische Verkehrskonzept für die Innenstadt sieht neben einer Reihe von Maßnahmen im Sanierungsgebiet auch die Errichtung eines Großparkplatzes, vornehmlich für Reisebusse, auf der Industriebrache Königsmühle vor. Die Zufahrt soll über die vorhandene Industriestraße erfolgen.

Voraussetzung für die erfolgreiche Integration in das touristische Funktionskonzept ist jedoch einerseits eine ansprechende Gestaltung des Parkplatzzumfeldes und seiner Zufahrt und andererseits eine funktionstüchtige fußläufige Verknüpfung mit den touristischen Zielpunkten des Domberges. Daher ist eine Koordinierung mit den nächstgelegenen Aufstiegsmöglichkeiten zum oberen Hügelplateau über den Mühlberg und die Treppenanlage Wasserkunst zwingend notwendig.

Die Einordnung eines Aufzuges im Bereich Kloster gemäß Rahmenplan 1993 ist unwirtschaftlich und soll nicht weiterverfolgt werden.

Insgesamt ist aufgrund der vorhandenen topografischen Verhältnisse und Wegeentfernungen davon auszugehen, dass sich die Benutzung des Parkplatzes im wesentlichen auf das Abstellen von Reisebussen beschränken wird. Im Interesse einer benutzerfreundlichen Verkehrlenkung von Reisegruppen sollte allerdings darauf verzichtet werden, den Parkplatz als ausschließlichen Ein- und Aussteigepunkt auszuweisen. Auf die Ausführungen zu Reisebushaltepunkten in der Oberaltenburg (siehe Standort 92) wird hingewiesen.

Neuere Überlegungen zur Standortentwicklung im Gesamtareal der Gewerbebrache gehen von einer großräumigen Ansiedlung freizeitorientierter Nutzungen aus, die auch eine Überprüfung des bisherigen Standortvorschlages (siehe Plandarstellung) in räumlicher Nähe zum Mühlberg beinhalten werden. Unter anderem gibt es von Seiten des privaten Eigentümers Vorstellungen, auf dem Gelände einen 9-Loch-Golfplatz, ein Hotel, einen Yachthafen und Wohngebäude für altengerechtes Wohnen einzurichten.

Die frühe Phase erlaubt jedoch noch keine konkretisierten Darstellungen. Hinsichtlich der Lage des in das Nutzungskonzept fest integrierbaren touristischen Großparkplatzes kann daher aus rahmenplanerischer Sicht nur darauf hingewiesen werden, dass

- der Nutzungsaspekt „Abstellen von Reisebussen“ (ohne Fahrgastaufnahme) auch an anderen Randstandorten möglich wäre,
- die Akzeptanz eines Großparkplatzes für Individualtouristen aber zwingend an kurze Fußwege zu den touristischen Zielpunkten gebunden ist und demzufolge direkt dem Mühlberg zugeordnet werden müsste.

98 Standort Straßenraum Schreiberstraße

Die ehemals gegebene Befahrbarkeit der Schreiberstraße muss auch nach deren Sanierung nicht wiederhergestellt werden, da über Unteraltenburg und Hälterstraße das obere Plateau des Domberges bereits ausreichend erschlossen ist.

Mit dem fußläufigen, behindertengerechten Ausbau soll eine unverwechselbare, standorttypische Erschließungsform des westlichen Domberghanges angeboten werden. Diese ergänzt sich folgerichtig mit weiteren Ergänzungswegen im Bereich der Plattenbauten Unteraltenburg 43-59 und trägt somit zur Milderung der vorhandenen Barrierewirkungen in diesem Bereich bei.

Aufgrund ihres geringen Abstands zur Stufenstraße kann sie ggf. auch deren Funktion ausfüllen, falls auf eine Wiederherstellung dieser historischen Verbindung verzichtet wird (*siehe Standort 91*).

99 Standort Plattenbauten Unteraltenburg 43-59 (Ostseite)

In Konkretisierung des Wettbewerbsbeitrags Stadtumbau Ost, *Maßnahme M 1 Umstrukturierung der „Platte“ Unteraltenburg* soll die Bebauung in Abstimmung mit den beteiligten Wohnungsunternehmen auf ihre Anpassungsfähigkeit an veränderte funktionelle und städtebaulich-architektonische Anforderungen untersucht werden. Dabei sollen auch grundsätzliche Veränderungen im Bestand (Grundrisse, Gebäudeabmessungen, Ausstattung u.a.) in Erwägung gezogen werden. Dieses Vorgehen aktualisiert auch das Stadtentwicklungskonzept von 2001, in dem noch von einem Abbruch des Wohnblocks der Gebäudewirtschaft Merseburg GmbH (Unteraltenburg 41-49, Zeitraum 2007-2010) ausgegangen wurde.

Ziel ist nun, beide Wohnblocks im Sanierungsgebiet „zukunftsfähig“ zu machen, d.h. bestehenden und erwarteten Bedarf an zeitgemäßen, dauerhaft vermietbaren Wohnformen in attraktiver Zentrumslage zu erfüllen.

Der Plattenbaustandort am Rande der Klia-Niederung bietet dabei insgesamt optimale Planungsansätze zu Gunsten der Bindung junger Familien an preisgünstigen Wohnraum in differenzierten Größen und mit großzügiger Freiraumausstattung, so dass eine erfolgreiche Umstrukturierung der beiden Wohngebäude beispielhaft für den mittel- bis langfristigen Stadtumbau in der nördlichen Innenstadt sein könnte.

Gleichzeitig ist es erforderlich, die enorme Abriegelung des wertvollen Westhangs mit baulichen Maßnahmen zur Auflösung der undifferenzierten, riegelförmigen Baublöcke zu durchbrechen.

In Erwartung der Ergebnisse dieser Machbarkeits- und Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen wird vorerst von einer Erhaltung der Baukörper ausgegangen.

Alternativ könnte eine Ersatzbebauung in Form von freistehenden Stadthäusern oder auch mehrgeschossigen Reihenhäusern in Anlehnung an die bisherigen Baufluchten erwogen werden.

Bei grundsätzlicher Erhaltung der Plattenbauten scheidet eine Verdichtung des weitgehend unbebauten Westrandes der Oberaltenburg mit straßenraumbegleitenden Wohnhäusern innerhalb des Betrachtungszeitraumes des Rahmenplanes wegen des dort verlaufenden Bestandes an stadttechnischen Hauptversorgungsleitungen, bes. Ferngas, aus.

100 Standort Straßenraum Nebenfahrbahn Unteraltenburg, Abschnitt Rosental

Im Zusammenhang mit der Umstrukturierung der Plattenbauten Unteraltenburg 43-59 (*Standort 99*) ist auch die straßenseitige Gebäudeerschließung in Form der vorhandenen Mischverkehrsfläche zu sanieren.

Auch bei einer alternativen Ersatzbebauung empfiehlt sich angesichts der Geländeneigung und der hofseitigen Höhenentwicklung die grundsätzliche Beibehaltung der Nebenfahrbahn.

101 Standort Straßenraum Oberaltenburg, Nordabschnitt

Im Rahmen des URBAN 21-Vorhabens Nr. 10 zur Verbesserung der touristischen Haupteerschließungsstraßen im Dom-Schloss-Bereich soll die Oberaltenburg auch in ihrem nördlichen Abschnitt ab Mühlberg bis zum Petrikloster unter weitgehender Beibehaltung des vorhandenen Straßenprofils saniert werden.

Da bauliche Ergänzungen am westlichen Straßenrand nicht vorgesehen sind, sollen dort zur Unterstützung der räumlichen Fassung in Abstimmung mit dem Leitungsbestand ergänzende, auf markante Abschnitte konzentrierte Baumpflanzungen eingeordnet werden.

102 Straßenraum Unteraltenburg, Nordabschnitt und Fußweg Altenburger Kirche

Es erfolgt eine Sanierung des Straßenzuges sowie des fußläufigen Zugangs zum Kirchen- und Friedhofsgrundstück. Eine grundsätzliche Veränderung des Straßen- und Fußwegeprofils sowie der Struktur der angrenzenden Grünanlagen ist nicht erforderlich.

103 Standort Straßenraum Kloster

Die Sanierung des Straßenzuges ist Bestandteil des URBAN 21-Vorhabens zur Verbesserung des touristischen Erschließungsnetzes im Dom-Schloss-Bereich (*siehe auch Standort 101*), das von den Anbindepunkten an das Stadtzentrum und an den Flusslauf bis an das Nordende des Domberges mit seiner historischen Klosteranlage und der Altenburger Kirche reicht.

Zur Relativierung der baulichen Dominanz des Amtsgerichtsgebäudes auf der westlichen Straßenseite und dem damit verbundenen, von der Oberaltenburg abweichenden Erscheinungsbild des Straßenraums empfiehlt sich die Einordnung einer Baumreihe.

104 Standort Petrikloster

Die von der ehemaligen Klosteranlage noch erhaltenen, jetzt leer stehenden Klausurgebäude (vormals Heimatmuseum) werden zur Nachnutzung angeboten.

Es wird langfristig angestrebt, das Grundstück in die Entwicklung des Dom-Schloss-Bereiches zu integrieren und langfristig geeignete Nutzungsarten wie betreutes Wohnen, schulischen Gemeinbedarf (freie Träger) oder auch kulturelle bzw. touristische Gewerbenutzungen anzusiedeln.

Die sich aus der Eigenschaft als Baudenkmal ergebenden Anforderungen sowie die nur begrenzte Verfügbarkeit von Parkraum sind zu berücksichtigen. Die Revitalisierung der Anlage ist Bestandteil des URBAN 21-Konzeptes (Vorhaben Nr. 4).

III-5.2.5. Quartierbereich Neumarkt (Standorte 105-132)

105 Standort Grundstücksnutzung Neumarkt 4 und 6

Die beiden unbebauten Grundstücke sollen mit dem Ziel erworben werden, auf dieser Fläche einen Parkplatz für Individualtourismus anzulegen. Er soll als östlicher Ausgangspunkt für die Besichtigung der Neumarktkirche und Rundgang am Saaleufer sowie für den Aufstieg zum Domberg dienen.

In Nachbarschaftslage ist auch im Straßenraum Neumarkt das kurzfristige Abstellen von Reisebussen denkbar.

Damit werden die Voraussetzungen geschaffen, an dieser Station der Straße der Romanik attraktive Rahmenbedingungen anzubieten, die gleichzeitig den bestehenden Parkdruck in der Neumarktstraße reduzieren.

Das Vorhaben ist Bestandteil des Verkehrskonzeptes Innenstadt und soll einen wichtigen Beitrag zur Verkehrsberuhigung in der Neumarktsiedlung leisten.

Durch Begrünung der Stellplatzanlage (ca. 24 Stpl.) ist die notwendige Straßenraumfassung gegenüber dem Kirchengebäude herzustellen.

106 Standort Straßenraum Neumarkt

Der als Denkmalbereich geschützte Straßenraum soll saniert und den zukünftigen Nutzungsbedingungen angepasst werden. Dazu gehören neben erforderlichen Erneuerungen der stadttechnischen Erschließung vor allem die Korrektur des Profilerschnitts zu Gunsten breiterer Gehweg- und Hausvorflächen und die Einfügung markierter Parkieranlagen.

Zur Gliederung des lang gestreckten Straßenraums sollen Baumstandorte ausgewählt werden, die eine punktuelle Betonung von Straßeneinmündungen, wichtigen Gebäuden oder Fahrbahnabschnitten erlauben, insgesamt aber nicht den denkmalpflegerisch gewünschten, offenen architekturbetonten Marktcharakter des Straßenraums verändern.

Ziel der Umgestaltung insgesamt sind die Umsetzung der Maßnahme *M8 Änderung der Straßenwertigkeit Neumarkt* des Wettbewerbsbeitrags Stadtumbau Ost und der Vorgaben des Verkehrskonzeptes Innenstadt. Dieses sieht vor, durch schrittweise Neuordnung der Verkehrsströme im Bereich des Stadtzentrums störenden Durchgangsverkehr in der Neumarktsiedlung zu verhindern.

Es wird vorgeschlagen, mit verkehrsberuhigenden Maßnahmen wie Aufpflasterungen, Fahrbahneinengungen bzw. -versätzen die Durchfahrtsgeschwindigkeit deutlich zu reduzieren und nach Möglichkeit mit einer für die gesamte Neumarktsiedlung geltenden Tempo 30-Beschränkung zu kombinieren. Eine separate Radwegführung ist nicht erforderlich.

Im Zusammenhang mit der Freigabe der verbreiterten Gehwegbereiche zur Warenpräsentation und Straßengastronomie soll besonders der Westabschnitt der Straße zwischen Neumarktbrücke, Kirche, Bürgerhaus, Bäckerei und weiteren anzusiedelnden Nahversorgern/Dienstleistern mit Markttraditionen wie Trödel-, Töpfer-, Kunst-, Blumenmarkt, die wesentlich zur fremdenverkehrswirksamen Popularität der Neumarktsiedlung beitragen könnten, wiederbelebt werden.

Zur verbesserten Anbindung des Siedlungsbereiches an das öffentliche Nahverkehrsnetz ist im Zusammenhang mit den Überlegungen zur Einrichtung einer City-Buslinie angedacht, die Route stadteinwärts (aus Richtung Meuschau) über den Neumarkt zu führen und dort in zentraler Lage einen Haltepunkt einzurichten. Die

Einrichtung einer City-Buslinie erfordert keine Umbaumaßnahmen im Straßenbereich.

Die umfassende Verkehrsraumsanierung unter Einbeziehung der Stichstraße zum Grundstück Lathan (*siehe Standort 110*) ist im URBAN 21-Konzept als Einzelvorhaben Nr. 23 eingeordnet.

107 Standort Straßenraum Meuschauer Straße

Zur Vorbereitung der Sanierung des Straßenzuges muss geprüft werden, inwiefern mit der beabsichtigten Umnutzung der Grundstücke Neumarkt 4 und 6 (*siehe Standort 105*) eine Verbreiterung der Fahrbahn auf ein verkehrstechnisches Mindestmaß möglich ist. Ansonsten können Nebenanlagen nur einseitig angeordnet werden. Das Einfügen von Stellplätzen oder Straßenbäumen im Straßenraum ist wegen fehlender Flächen nicht möglich.

108 Standort Bebauung Neumarkt 16-20, 26 (Nordseite)

Bei den drei leer stehenden schwer geschädigten Wohnhäusern Neumarkt 16, 18, 26 handelt es sich um Baudenkmale mit siedlungsgeschichtlicher Bedeutung für den Quartierbereich. Daher ist eine Sanierung unbedingt anzustreben. Die Baulücke Neumarkt 20 soll wieder mit einem Wohn- und Geschäftshaus in der Dimensionierung der Nachbargebäude bebaut werden.

Der anzustrebende Abbruch von nicht mehr benötigten Nebengebäuden in den rückwärtigen Grundstücksteilen verbessert die Nutzungsbedingungen auf den schmalen Grundstücken und erhöht die Attraktivität als Wohnstandort.

109 Standort Bebauung Neumarkt 30-38 (Nordseite)

Alle Vorderhäuser, darunter die Baudenkmale Nr. 34 und 36 sollen saniert werden.

Leerstehende und störende Nebengebäude und Garagen sollen abgebrochen werden. Dazu zählen auch beide östlichen Seitengebäude des Fabrikgebäudes, die durch ihre Größe und Ausdehnung die Nachnutzung der hinteren Grundstücksteile beeinträchtigen bzw. eine großflächige Bodenentsiegelung verhindern.

Für die Nachnutzung der Vorderhäuser wird eine Mischung aus Gewerbe, Dienstleistungen und Wohnen angestrebt, in die auch die bestehenden Nutzungen integrierbar sind. Bauliche Erweiterungen in den Hofbereich des Fabrikgebäudes sind denkbar. Wünschenswert ist an diesem Standort die Ansiedlung kleinerer Nahversorgungs- und Dienstleistungsanbieter, um die Siedlungsentwicklung als bevorzugter Wohnstandort für junge Familien mit Kindern auch infrastrukturell zu stützen.

Die Erschließung des rückwärtigen Grundstücksbereiches ist über die vorhandene Hausdurchfahrt oder eine neue seitliche Grundstückseinfahrt möglich. Funktionsflächen stehen auf dem großräumigen Grundstück ausreichend zur Verfügung.

Am nördlichen Grundstücksrand soll der ehemalige Verlauf der Kleinen Saale als historisches, strukturierendes Erschließungselement der angrenzenden alten und neuen Wohngrundstücke wieder herausgearbeitet werden (rückwärtige Wegeverbindung). Im Rahmenplan von 1997 war insgesamt zur Strukturierung des Nordrandes der Neumarktsiedlung die Herstellung einer durchgängigen Spazier- und Radwegever-

bindung entlang des an der Grenze zur Kleingartenanlage noch erkennbaren ehemaligen Gewässerlaufes der Kleinen Saale vorgesehen.

Dieses Projekt soll zukünftig auf den o.g. Abschnitt zwischen Stichstraße Neumarkt und Meuschauer Straße beschränkt werden, da der Aufwand für erforderliche bodenordnenden Maßnahmen für den östlichen Abschnitt außerhalb des Sanierungsgebietes (bis Venenien) den praktischen Nutzen unverhältnismäßig übersteigt.

Im Westabschnitt befinden sich die davon betroffenen Flurstück überwiegend in kommunalem bzw. Eigentum der Gebäudewirtschaft Merseburg GmbH, so dass eine Bodenneuordnung erfolgversprechend erscheint. Anzustreben ist auch eine Verlängerung dieses geplanten Weges bis zum Saaleufer mit Blick auf die zukünftig gegenüberliegende Anlegestelle und die Dom-Schloss-Silhouette. Der entsprechende Geländestreifen ist Bundesbesitz.

Auf den hinteren Teilen der Grundstücke Neumarkt 30-34 ist, ggf. im Erschließungszusammenhang mit einer Bebauung des Grundstücks Lathan (*siehe Standort 110*) oder unter Nutzung der Privaterschließung über das Nachbargrundstück Neumarkt 36, die Einordnung von weiteren Einfamilienhäusern (in zweiter Reihe) möglich.

110 Standort Grundstücke Meuschauer Straße 3 u. Nachbarn

Der gesamte Gebäudebestand (Leerstand) soll abgebrochen, die umfangreichen Lager- und Verkehrsflächen entsiegelt werden. Danach kann das Gelände ggf. unter Einbeziehung von südlich und westlich anschließenden Nachbargrundstücken für eine Bebauung mit Reihen- und Einzelhäusern vorbereitet werden.

Die Absicht, gemäß Rahmenplan 1997 in diesem Bereich einen Quartierparkplatz einzurichten, wird aufgegeben.

Nach den Darstellungen des Flächennutzungsplans Merseburg ist die im Sanierungsgebiet erfasste Siedlungsfläche Neumarkt nicht als Überschwemmungsgebiet gekennzeichnet, aber von solchen umgeben. Infolge der geringen Höhenlage ist zudem flächendeckend mit oberflächennahen Grundwasserständen zu rechnen. Diese Besonderheiten sind bei Baumaßnahmen zu beachten. Es ist zu erwarten, dass infolge der gebietstypischen hydrologischen und geologischen Verhältnisse (Niederungsgebiet) erhöhte Gründungsaufwendungen notwendig werden.

Die Erschließung des Standortes ist nach den bisher vorgelegten Planungsvorstellungen nur über die nördliche Stichstraße Neumarkt vorgesehen, vorhandene Anlagen der technischen Versorgung (Trafo) sind zu berücksichtigen.

Der verkehrliche Anschluss des Standortes an die Meuschauer Straße über das Privatgrundstück 12/19, Flur 90 erfordert bodenordnende Maßnahmen im Bereich der dort vorhandenen Garagen, sollte jedoch wegen der verkehrsberuhigenden Bügelwirkung mittelfristig angestrebt werden. Davon könnten auch die Eigentümer der nördlich angrenzenden Grundstücke außerhalb des Sanierungsgebietes profitieren.

111 Standort Nördliche Stichstraße Neumarkt

Der unbefestigte kommunale Weg dient als Zufahrt zum aufgelassenen Grundstück Meuschauer Straße 3 (ehem. Lathan) und zur Kleingartenanlage. Im Zusammenhang mit der Entwicklung neuer Wohngrundstücke am nordwestlichen Ende der Straße und der Neuordnung auf dem Grundstück Neumarkt 38 (*siehe Standort 109*) soll die Straße saniert und mit einem Fußweg ausgestattet werden. Eine Begrünung des Straßenraumes (Westseite) ist erst nach Abbruch der Seitengebäude auf o.g. Grund-

stück und Umgestaltung der nördlichen Teilflächen möglich. Die Ausbaumaßnahme ist Bestandteil des Urban 21-Projektes Straßenbau Neumarkt.

Auf die Ausweisung eines Quartierparkplatzes "Pferdewiesen" gemäß Rahmenplan 1997 kann verzichtet werden, da auf den Grundstücken der Neumarktsiedlung insgesamt Stellplatzreserven bestehen. Dadurch erübrigt sich die Errichtung zentraler Stellplatzanlagen für Anwohner.

112 Standort Baubestand Kirchstraße, Südspitze

Der Bauzustand des denkmalgeschützten Fischerhauses Kirchstraße 9 (Leerstand) hat sich in letzter Zeit rapide verschlechtert, so dass eine Substanzerhaltung wirtschaftlich nicht mehr tragfähig erscheint.

Da die städtebauliche Situation jedoch einen Baumassenerhalt an diesem exponierten Standort verlangt, sollte ein Wiederaufbau, ggf. unter funktioneller Einbeziehung des ebenfalls unsanierten Nachbarhauses angestrebt werden.

Auch Nutzungsalternativen zur Wohnfunktion, etwa als museale Gemeinbedarfsnutzung (Saalefischerei) sind im Umfeld der Neumarktkirche denkbar.

Im Ausnahmefall kann die Grundstücksfläche nach Freilegung gärtnerisch gestaltet und gegebenenfalls dem Nachbargrundstück zugeordnet werden.

Mit den beschriebenen Nutzungsvarianten wird das touristische Umfeld der Neumarktkirche (Rundweg Treidelpfad) aufgewertet. Darauf abzielende Entkernungs- und Umgestaltungsmaßnahmen sind auch am Grundstück Kirchstraße 2 erforderlich.

113 Standort Spazierweg Treidelpfad, östliches Saaleufer

Der uferbegleitende Fußweg zwischen Kirchstraße und dem Grundstück des ehemaligen Strandschlösschens ist zwischenzeitlich in wassergebundener Decke erneuert und unter der Straßenbrücke B 181 bis außerhalb des Sanierungsgebietes weitergeführt worden. An geeigneten Stellen sind Ruhebänke an attraktiven Aussichtspunkten (Blick auf Neumarktbrücke, Dombergsilhouette) aufgestellt worden.

Der Weg ist über einen Treppenaufgang an den Fußweg der Saalebrücke sowie mit einem Wegerecht über ein Privatgrundstück (ehemaliges Strandschlösschen) an die Krautstraße anzubinden, um durch Vernetzung attraktive, fremdenverkehrsrelevante Rundwege im Saalebereich anbieten zu können, die zur Umsetzung der Maßnahme *M13 Aktivierung Saaleufer „Blaues Band“* gemäß Wettbewerbsbeitrag Stadtumbau Ost beitragen.

114 Standort Grundstück 64/15, ehem. Strandschlösschen

Der im Rahmenplan 1997 vorgeschlagene Wiederaufbau eines Ausflugslokals am traditionellen Standort fügt sich inhaltlich in die Entwicklung der stadtnahen Flussufer im Sinne der Maßnahme *M13 Aktivierung Saaleufer „Blaues Band“* des Wettbewerbsbeitrags Stadtumbau Ost ein und soll deshalb als eine mögliche Variante der Grundstücksnutzung weiter verfolgt werden.

Alternativ kommt auch eine Bebauung des östlichen Grundstücksteiles für Wohn- oder gewerbliche Zwecke (vorzugsweise fremdenverkehrsorientiert) in Kombination mit ausgewogenem Freiraumanteil in Betracht.

Wichtig ist die Sicherung einer öffentlich nutzbaren Wegeverbindung zwischen dem Saaleuferweg und der Krautstraße/ Siedlungsgebiet, zweckmäßigerweise entlang der südlichen Friedhofsmauer (Grundstücksgrenze), um einen Rundspazierweg von der Neumarktkirche aus anbieten zu können. Dies könnte den Erlebniswert der bedeu-

tenden Station auf der Straße der Romanik durch Erschließung ihres reizvollen städtebaulichen Umfeldes weiter erhöhen.

115 Standort Bebauung Krautstraße 17

Im Rahmen einer Ordnungsmaßnahme sollen die Garagen im Westabschnitt des Privatgrundstücks ersatzlos abgebrochen werden. Die frei werdenden Flächen werden begrünt und wirken als Pufferzone zwischen der hier auf dem Damm verlaufenden B 181 und dem nördlich anschließenden Baubestand.

Eine ergänzende Bebauung entlang der stichförmig verlängerten Krautstraße (*siehe Standort 116*) bei Abbruch des restlichen Garagenbestandes ist denkbar, stellt aber wegen der bestehenden Straßenlärmissionen keine Vorzugslösung dar.

116 Standort Straßenraum verlängerte Krautstraße

Die private Wegefläche soll befestigt und in kommunales Eigentum überführt werden oder zumindest ein öffentliches Wegerecht erhalten, um die Entwicklung des *Standortes 114* zu unterstützen.

Gleichzeitig sollen damit die Voraussetzungen für die Herstellung einer Wegeverbindung zwischen dem vorhandenen Saaleuferweg (Treidelpfad) und dem Siedlungsgebiet verbessert werden.

117 Standort Garagenstandort Querstraße (außerhalb des Sanierungsgebietes)

Nach Prüfung der Eigentums- und Nutzungsverhältnisse der Garagenanlage sollte abgewogen werden, ob ein Abbruch des gesamten Baubestandes möglich ist.

Nach Entsiegelung sollte das Gelände unter Beachtung schützenswerten Baumbestandes lärmschutzgerecht modelliert, begrünt und gegebenenfalls mit Stellplätzen am Nordrand der Fläche ausgestattet werden. Die Einrichtung einer wohnungsnahen Sport- und Freizeitfläche (Bolzplatz o.ä.) in die Flächenneugestaltung kann zur weiteren Aufwertung des Wohnstandortes Neumarkt beitragen.

Im Ergebnis sind ein erhöhter Lärmschutzeffekt für das südliche Siedlungsgebiet und eine deutlich verbesserte Stadtrandgestaltung im Zuge der Bundesstraße zu erwarten.

118 Standort Straßenraum Querstraße

Die untergeordnete Erschließungsstraße für die südlichen Grundstücke des Quartiers 38 wird mit Fahrbahn, nördlichem Gehweg und südlich angelagerten Stellplätzen erneuert.

In Abhängigkeit von der Standortentwicklung des Garagenkomplexes (*siehe Standort 117, außerhalb des Sanierungsgebietes*) wird eine straßenbegleitende Baumreihe neu gepflanzt. Der Wertstoffcontainerstandplatz im Einmündungsbereich Krautstraße ist zu berücksichtigen.

119 Standort Bebauung Querstraße, Nordseite

Eine quartiersschließende Bebauung, wie im Rahmenplan 1997 vorgeschlagen, sollte nicht weiter verfolgt werden, da weder ausreichender Wohnraumbedarf nachgewiesen werden kann und der Standort auch keine besondere Vorzugslage darstellt.

Stattdessen sollten die südlichen Grundstücksteile als Rückzugsräume der Anwohner bevorzugt gärtnerisch genutzt werden. Eine partielle Bebauung mit Neben- und Garagengebäuden ist bereits vorhanden und kann bestehen bleiben bzw. erweitert werden.

Durch den Verzicht auf die Einordnung von Wohnhauptnutzungen führt die Nachbarschaft des Gewerbebetriebes (Metallverarbeitung) nicht zu Nutzungskonflikten.

120 Standort Baubestand Krautstraße 4-12, Ostseite

Die bisher überwiegend leer stehenden Wohnhäuser befinden sich zwischenzeitlich teilweise in Sanierung, so dass grundsätzlich von einer Erhaltung der Gebäudezeile und Fortführung der Instandsetzung ausgegangen werden kann. Im Einzelfall ist in Abhängigkeit vom aktuellen Bauzustand auch ein Gebäudeabbruch mit nachfolgender mehrgeschossiger Ersatzbebauung möglich.

Da das Eckgrundstück Nr. 12 ein erhebliches Freiflächendefizit aufweist, soll die Einbeziehung von Teilen des östlich anschließenden Nachbargrundstückes, ggf. mit zusätzlicher Bebauung in der Bauflucht Querstraße zugelassen werden.

121 Standort Baulücken Krautstraße, Westseite

Nach Abbruch der Garagenanlage und Bodenordnung soll eine Parzellierung der Fläche zwischen Krautstraße und Neumarktfriedhof (Privatgrundstücke) zwecks Bebauung mit Einfamilienhäusern erfolgen.

Unter Berücksichtigung der Besonderheiten der Nachbargrundstücke (seitliche Grundstückszufahrten) ist eine geschlossene Bauweise nicht möglich. Die Neubebauung sollte daher vorzugsweise in Form von Doppel- und Einzelhäusern in zwei Reihen konzipiert werden. Die Erschließung der hinteren Reihe soll über einen Privatweg erfolgen.

Die Absicht, auf dem Gelände einen touristischen und anwohnerorientierten Quartierparkplatz einzurichten (Rahmenplan 1997), wird unter Verweis auf die *Standortbeschreibungen 105 und 109* nicht weiter verfolgt.

122 Standort Baubestand Neumarkt 5-15, Südseite

Die Sanierung der Vorderhäuser im Umfeld der Neumarktkirche muss vordringlich vorangetrieben werden. Schwerpunkte sind die Leerstandbeseitigung im Gebäude Neumarkt 9, vor allem aber die Entkernung der rückwärtigen Grundstücksteile. Dort sind ruinöse und leer stehende Nebengebäude zu beseitigen, die sowohl vom Friedhof als auch von der Krautstraße her einsehbar sind und die Grundstücksnutzung erschweren.

123 Standort Straßenraum Krautstraße

Wegen der angrenzenden Wohnungsbauentwicklungsfläche ist die Sanierung der Krautstraße außer dem Straßenzug Neumarkt von vorrangiger Bedeutung. Die Funktion im Verkehrsnetz der Neumarktsiedlung wird nicht verändert, d.h. eine Anbindung an die nördliche Richtungsfahrbahn der B 181 ist weiterhin nur eingeschränkt über die Querstraße möglich.

Am östlichen Fahrbahnrand sollten die neu anzulegenden Parkstellplätze durch einzelne Straßenbäume aufgelockert werden, um das Erscheinungsbild des Straßenraumes weiter aufzuwerten. Wie die Meuschauer Straße und die Querstraße soll

auch die Krautstraße in die flächenhafte Verkehrsberuhigung der Neumarktsiedlung (u.a. Tempo 30-Zone) einbezogen werden.

124 Standort Baulücke Neumarkt 23

Wegen des sanierten Baubestandes im rückwärtigen Grundstücksbereich ist eine Lückenbebauung zwecks räumlicher Schließung der Gebäudezeile nicht mehr möglich. Die Bauflucht soll daher ersatzweise mit einer massiven Einfriedung und Hinterpflanzung mit 2 mittelkronigen Bäumen wieder hergestellt werden. Alle raumbegrenzenden Giebelwände werden flächig mit Kletterpflanzen begrünt.

Als Flächennutzung kommt Anwohnerparken in Betracht. Alternativ könnte die Fläche auch als Erweiterung des Gastronomiebereiches der benachbarten Bäckerei entwickelt werden. Ergänzende Baumaßnahmen sollten in diesem Falle im rückwärtigen Flächenteil realisiert werden, um die raumwirksamen Baumstandorte zu sichern.

125 Standort Baubestand Neumarkt 25-43, Südseite

Neben der Weiterführung begonnener Sanierungsmaßnahmen im Vorderhausbereich sollen vor allem Entkernungen auf den schmalen Grundstücken durchgeführt werden. Der Abbruch nicht zwingend benötigter und leerstehender Nebengebäude verbessert besonders in den teilweise stark überbauten Grundstücken die Wohn- und Lebensbedingungen und schafft Zuwachs an gut besonnten, familienfreundlichen Freiflächen.

Speziell mit dem Abbruch der leerstehenden Nebengebäude Neumarkt 25 und nachfolgender Grundstücksneuordnung kann die Voraussetzung für die Bebauung der Baulücke Krautstraße 2 (jetzt Garagenhof) mit ausreichender Belichtung der Hoffassade geschaffen werden.

126 Gewerbebetrieb Metallverarbeitung, Querstraße

Ein Fortbestand des Gewerbebetriebes an diesem Standort ist nur aufgrund seines Bestandschutzes möglich.

Erhebliche Betriebserweiterungen sollten nicht zugelassen werden, da das Produktionsprofil mit der angestrebten bevorzugten Entwicklung des Quartiers als Wohnstandort nicht konfliktfrei verträglich ist.

Allerdings soll auch das Planungsziel des Rahmenplanes 1997, hier entlang der Querstraße eine quartiersschließende Wohnbebauung zu entwickeln, nicht weiter verfolgt werden, da weder ausreichender Wohnraumbedarf nachgewiesen werden kann und der Standort auch keine besondere Vorzugslage darstellt (*siehe auch Standortbeschreibung 119*). Diesbezüglich sind für den Gewerbebetrieb in absehbarer Zeit keine Nutzungskonflikte zu erwarten.

Eine Verlagerung sollte dennoch mittelfristig angestrebt werden. Vor Umnutzung als wohnungsnaher, privater Freifläche mit reduziertem Nebengebäudebestand wäre dann auch eine Sanierung der festgestellten Altlast erforderlich.

127 Standort Grundstücke Neumarkt 40-48

Das leer stehende und schwer geschädigte Wohnhaus Neumarkt 42 ist nur mit hohem Kostenaufwand zu sanieren, stellt jedoch ein bedeutendes Zeugnis der histori-

schen Bebauung der vorstädtischen Marksiedlung dar und ist deshalb besonders erhaltenswürdig. Eine Ersatzbebauung in gleicher Bauflucht und ähnlichen Abmessungen sollte daher nur im Ausnahmefall zugelassen werden.

In der östlich anschließenden Parzellenfolge, die zurückgesetzte Baustrukturen aufweist, sind raumwirksame Hinterpflanzungen der massiven Einfriedungen denkbar (Plandarstellung).

Alternativ können auch zur Schließung der historischen Bauflucht entlang der Straßenbegrenzungslinie wieder Wohn- und Geschäftshäuser mit Hausdurchfahrten errichtet werden.

Vor dem Grundstück Neumarkt 40 werden im Straßenraum zwei Baumstandorte zur ersatzweisen Fassung der fehlenden Fassadenfront (Garage statt Hauptgebäude) vorgesehen, mit denen gleichzeitig die Einmündung der Stichstraße Neumarkt markiert wird.

Bei den zahlreichen teilweise großflächigen und leer stehenden Nebengebäuden sollen Entkernungen und Entsiegelungen vorgenommen werden, um die Wohnbedingungen weiter zu verbessern.

128 Standort Straßenraum Stockgasse

Aufgrund ihrer geringen Frequentierung und Ausbaubreite soll die Stockgasse auch zukünftig nur eine untergeordnete Funktion im Verkehrsnetz der Neumarktsiedlung erhalten. Die Sanierung kann daher mit einfachen Mitteln und ohne weitere Profilunterteilung erfolgen.

Zur rückwärtigen Erschließung der anliegenden Grundstücke im Quartier kann bei Bedarf eine Querverbindung angefügt werden, die wie der südliche Abschnitt der Stockgasse für Pkw befahrbar ist. Die Befahrbarkeit erfolgt in diesem Fall ausschließlich aus Richtung Querstraße.

Zur Realisierung dieser Maßnahme sind jedoch bodenordnende Regelungen unter Mitwirkung aller beteiligten Eigentümer Voraussetzung.

129 Standort Baulücke Neumarkt 51

Mit der Schließung der Baulücke durch Errichtung eines Wohn- und Geschäftshauses soll die südliche Raumkante der Neumarktstraße in diesem Abschnitt wieder vollständig hergestellt werden.

Die Einfügung einer grundstücksübergreifenden, von der Stockgasse nach Osten abzweigenden Quergasse (*siehe Standort 128*) erlaubt die rückwärtige Andienung der Vordergrundstücke, die nur in einem Fall über eine Durch- oder Einfahrt verfügen.

130 Standort Grundstück Neumarkt 64

Die auf dem Grundstück festgestellte Altlast (ehemaliges Autohaus, vorrangiger Handlungsbedarf) wird saniert. Die nachträgliche Schließung der Baulücke wird aufgrund der gegebenen Überbauungsverhältnisse nicht weiter verfolgt.

Die notwendige optische Schließung des Straßenraumes kann mit der Hinterpflanzung der Grundstückseinfriedung mit 1-2 mittelkronigen Bäumen erreicht werden.

131 Standort Grundstücke Neumarkt 78a/ 80

Die begonnene Sanierung des Gebäudebestandes wird weitergeführt. Das leer stehende vordere Wirtschaftsgebäude ist in die Sanierungsmaßnahmen einzubeziehen

und soll für gewerbliche Zwecke ausgebaut werden. Alternativ ist auch ein Umbau für Wohnzwecke möglich.

132 Standort Autohaus Neumarkt 67/ B 181

Am Ostrand der Neumarktsiedlung berührt die aus Richtung Leipzig / A9 kommende Bundesstraße 181 erstmalig die im Zusammenhang bebaute Ortslage.

Um die gewollte Umfahrung des Siedlungsbereiches auch optisch schlüssig darzustellen (Durchgangsverkehr durch den Neumarkt ist unerwünscht und wird durch verkehrsberuhigende und verkehrslenkende Maßnahmen gedämpft), sind weitere raumwirksame Gestaltungsmaßnahmen im Zuge der Trasse B181 erforderlich.

Neben den Maßnahmen am Südrand der Neumarktsiedlung (*siehe Standort 117*) bietet sich dazu eine Verbesserung der Straßenraumfassung entlang des Autohauses Neumarkt 67 an, dessen bauliche Anlagen hier weitgehend offen liegen.

Geeignete Maßnahmen sind die Komplettierung vorhandener Einzelbäume am südlichen Grundstücksrand durch Ergänzungspflanzungen auf dem vorhandenen Grünstreifen und die Fortführung nach Norden (Pflanzscheiben) bis an das Wohn- und Geschäftshaus Neumarkt 69.

Die entstehende unregelmäßige Baumreihe rundet den Siedlungsrand ab, ohne die volle Einsicht auf die Wagenpräsentation im Außenbereich zu beeinträchtigen und unterstützt die räumliche Führung der stark befahrenen Hauptverkehrsstraße.

III-5.3. Begriffsdefinitionen für den Konzeptplan „Maßnahmen“

Aufbauend auf dem Bewertungsplan „Problembereiche“ (siehe Teil I+II der Dokumentation) enthält der Konzeptplan „Maßnahmen“ die standortkonkreten Entwicklungsvorschläge für das Bearbeitungsgebiet im Maßstab 1:2.500.

Die Darstellung umfasst auch ausgewählte Einzelstandorte am Sanierungsgebietsrand, soweit sie in engem funktionalem und konzeptionellen Zusammenhang mit der Rahmenplanung stehen. Diese sind farblich heller dargestellt.

Auf Verkehrsflächen, deren Umgestaltung bis Juli 2004 bereits realisiert werden konnte, wird nur noch im Bedarfsfall eingegangen.

Alle Standorte sind nummeriert und werden im *Punkt III-5.1. Maßnahmebeschreibungen* näher erläutert.

Für einzelne Darstellungen/ Planzeichen gelten folgende Definitionen:

Sanierung Gebäude: Darstellung aller Haupt- sowie wichtiger Nebengebäude, die in der Bestandserfassung 2001 mit den Bauzustandsstufen 3 und 4 (Bauhülle) oder als Leerstandsobjekte erfasst sind. Zwischenzeitlich realisierte Maßnahmen wurden teilweise berücksichtigt.

Sanierung und Neubau Straßen und Wege: Darstellung aller bis 7/2004 noch nicht sanierten oder neu geschaffenen öffentlichen Verkehrsflächen, auch wenn bereits Planungen vorliegen oder Teilbereiche bereits erneuert sind (Fahrbahnabschnitte, einzelne Nebenanlagen).

Private Verkehrsflächen sind ebenfalls einbezogen, wenn sie hausübergreifende Erschließungsfunktionen erfüllen (z.B. Rückseiten König-Heinrich-Straße 2-8, Burgstraße 9-21). Die Darstellung erfasst auch Wege in Grünflächen.

Neubau Gebäude: Es werden nur Baufelder dargestellt, innerhalb derer Neubaumaßnahmen realisiert werden können. Zwischenzeitlich realisierte Maßnahmen wurden teilweise berücksichtigt. Vorschläge zur Baukörperanordnung sind im Konzeptplan „*Bauliche und freiräumliche Gestaltung*“ enthalten.

Bei standortbezogenen Entwicklungsvarianten ist die Vorzugsvariante dargestellt.

Umnutzung, Substanzabbrüche, Altlastensanierung: Die grundsätzlich infrage kommenden Objekte sind mit Symbolen gekennzeichnet. Abbruchpläne von Wohnungsunternehmen sind, soweit noch aktuell, berücksichtigt.

Die Kennzeichnung von Abbrüchen bei der Nebengebäudesubstanz erfolgt nur generalisiert, d.h. dort sind stets Einzelfallentscheidungen erforderlich.

Aussagen zur Altlastensanierung sind in den jeweiligen standortbezogenen Maßnahmebeschreibungen enthalten (siehe *Punkt III-5.1.*).

Herstellung von Raumkanten: Es werden diejenigen Bereiche markiert, in denen hochbauliche Fassungen schwer möglich oder nicht sinnvoll sind und daher nur freiräumliche Mittel (Großgrün i.V.m. Grundstückseinfassungen) eingesetzt werden sollten. Die Darstellung erfolgt nur schematisch.

Parkplatzbegrünung: Auch hier erfolgt nur eine schematische Plandarstellung.

Begrünungsmaßnahmen in öffentlichen Straßen und auf Platzflächen werden nicht gesondert dargestellt, sondern sind integrativer Bestandteil der Verkehrsflächenplanung.

Sanierung von Grünflächen und Freizeitanlagen: Darstellung aller noch nicht sanierten und neu zu schaffenden öffentlichen Grünflächen, auch wenn bereits Planungen vorliegen oder Teilbereiche bereits erneuert sind.

Ausgewählte private Grünflächen sind ebenfalls einbezogen, wenn sie öffentliche Teilnutzungen (z.B. Panoramaweg) ermöglichen.

III-6. Zusammenfassung der konkretisierten Sanierungsziele

Grundsätzlich gelten für die zügige Umsetzung der noch zu realisierenden Sanierungs- und Stadtumbaukonzepte nachstehende Zielstellungen:

- 1. Wiederherstellung und Aufwertung der Bereiche, die in engem Zusammenhang zur historischen Bausubstanz stehen,**
- 2. Beseitigung von Baulücken durch Neubau und andere raumschließende Maßnahmen; Ersatz von funktionell und gestalterisch unbefriedigender Bausubstanz,**
- 3. Aufwertung der erhaltungsfähigen Altbausubstanz durch Sanierung und Modernisierung. Anpassung des erhaltungswürdigen Plattenbaubestandes an zukünftige Nutzungsanforderungen durch funktionellen und konstruktiven Umbau, im Einzelfall auch Ersatz durch neue Bauformen,**
- 4. Verbesserung des Wohnumfeldes,**
- 5. Verringerung der städtebaulich-funktionellen Zäsur durch die Bahntrasse,**
- 6. Aufwertung und Neuanlage von öffentlichen Grünflächen, Grünverbindungen und Wasserläufen,**
- 7. Steigerung der urbanen Qualitäten der Innenstadt durch ausgewogene Ansiedlung und standortgerechte Mischung der Funktionen Handel, Gewerbe, Kultur, Tourismus, Freizeit, Wohnen und soziale Betreuung,**
- 8. Barrierefreie Gestaltung der öffentlichen Einrichtungen, des Verkehrsraumes und des Wohnens**
- 9. Ausweitung und Aufwertung des innerstädtischen Einkaufsbereiches,**
- 10. Auslagerung störender bzw. nicht innenstadtrelevanter Gewerbebetriebe,**
- 11. Verbesserung der Wohn- und Lebensbedingungen in der Innenstadt/ Neumarkt,**
- 12. Verbesserung der funktionellen Ausstattung der Schulen,**
- 13. Verbesserung des touristischen und Freizeitangebotes,**
- 14. Verbesserung der stadttechnischen Infrastruktur,**
- 15. Schrittweise Durchsetzung eines neuen Verkehrskonzeptes,**
- 16. Verbesserung des verkehrsbezogenen Wohn- und Arbeitsumfeldes.**

Nach verwaltungsinterner Abstimmung und Erörterung mit den Betroffenen soll die Konkretisierung der Sanierungsziele von den Ausschüssen sowie vom Stadtrat beschlossen werden.

Anlage 1 Kosten- und Finanzierungsübersicht

Pläne

5	Konzeptplan „<i>Bauliche und freiräumliche Gestaltung</i>“	M 1: 2.500
6	Konzeptplan „<i>Nutzung</i>“	M 1: 2.500
7	Konzeptplan „<i>Verkehr</i>“	M 1: 2.500
8	Konzeptplan „<i>Maßnahmen</i>“	M 1: 2.500