

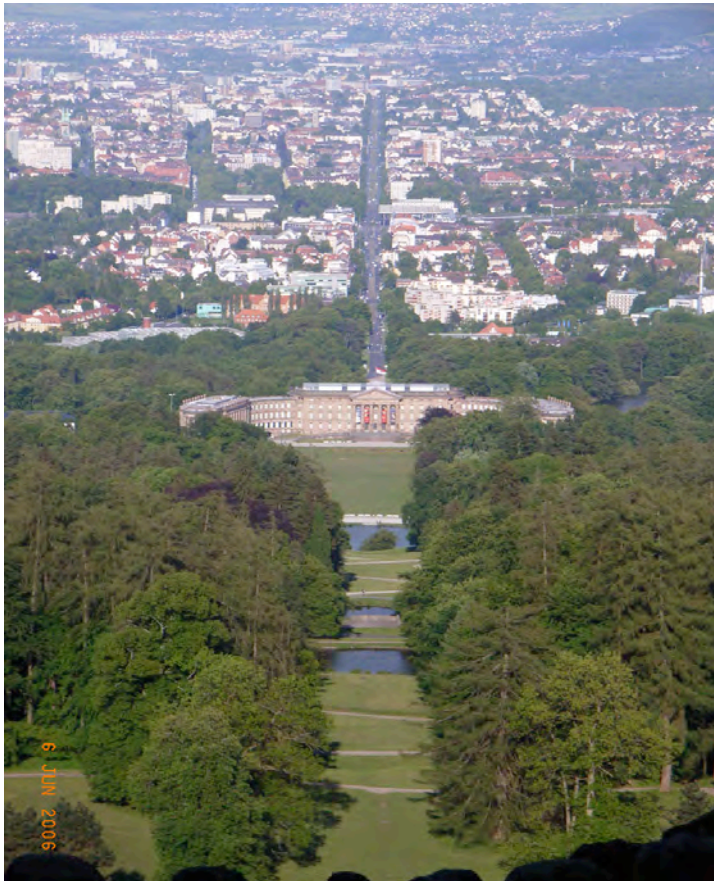
ANSÄTZE FÜR EIN STRATEGISCHES KONZEPT ZUR MUSEUMSLANDSCHAFT KASSEL

WILHELMSHÖHE • WILHELMSHÖHER ALLEE • INNENSTADT

Vorschlag: Lübke • Nolte • Passolt - Februar 2007

Vorschlag für ein städtebaulich-strategisches Konzept zum Verhältnis Schloss/Bergpark Wilhelmshöhe (Weltkulturerbe) und Innenstadt

Skizze zur Vorstellung in der AG Stadt-, Verkehrs- und Landschaftsplanung zur Museumslandschaft beim Magistrat der Stadt Kassel
am 01.03.2007 von Prof. Ingrid Lübke, Dr. Hans-Helmut Nolte und Herrn Jürgen Passolt



AUSGANGSPUNKTE

- Die beiden Museumslandschaften Wilhelmshöhe und Innenstadt sollen als die zwei Pole der Museumslandschaft Kassel so entwickelt werden, dass sie sich gegenseitig stützen und ergänzen.
- Historische Gebäude und Plätze sind Schlüsselbereiche für die kulturelle Wahrnehmung der Stadt. Sie sind so zu gestalten und zu einem kulturhistorischen Netz zu verknüpfen, dass die Stadtgeschichte ablesbar wird.
- Vorrangig soll dieses bestehende große Potential angemessen genutzt, gestärkt sowie behutsam und folgerichtig weiterentwickelt werden.
- Die Wilhelmshöher Allee ist Teil des Weltkulturerbes und Verbindungsachse der Museumsschwerpunkte. Sie soll, ihrer einmaligen städtebaulichen und historischen Bedeutung entsprechend, hohe Gestaltungs-, Nutzungs- und Aufenthaltsqualität haben. Sie ist Bestandteil der Museumslandschaft.

Diese Ausgangspunkte stehen auch im Kontext des Gutachtens zur Museumslandschaft von AS&P + Bogner (2005).

Zitate:

„Es gilt, ein Gleichgewicht zwischen den beiden kulturellen Standorten herzustellen...“

„Ein Grundsatz ist es, nicht durch Neuerfindung von scheinbar noch nie da Gewesenen schnelleffekte zu produzieren...“



ANSÄTZE FÜR EIN STRATEGISCHES KONZEPT ZUR MUSEUMSLANDSCHAFT KASSEL

WILHELMSHÖHE • WILHELMSHÖHER ALLEE • INNENSTADT

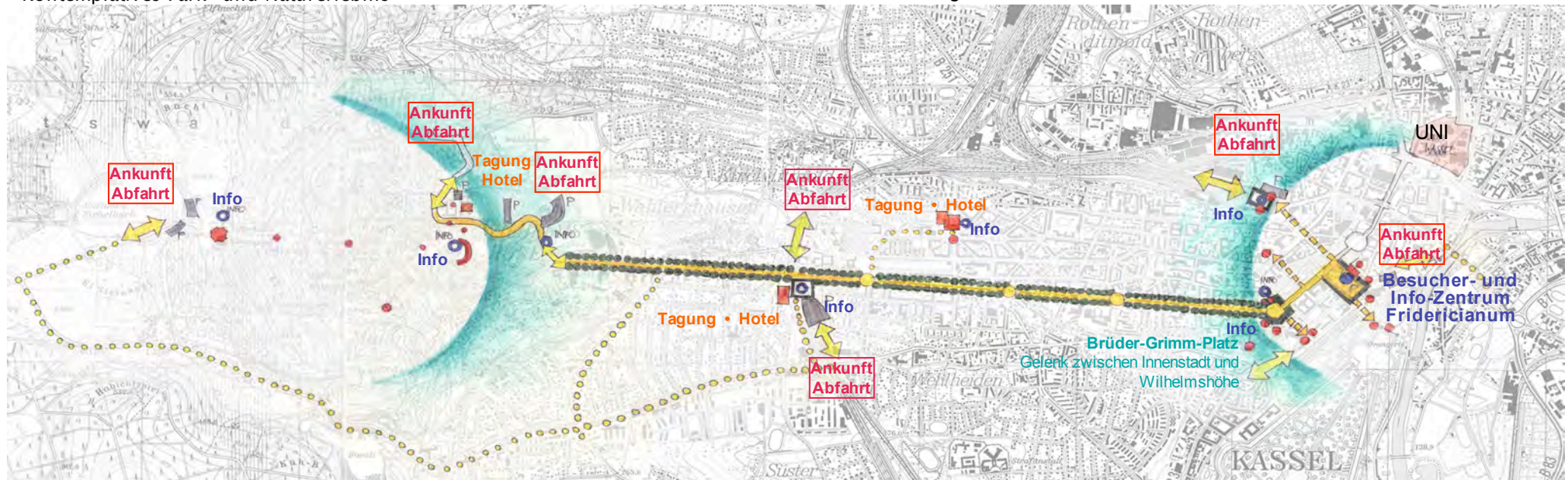
Vorschlag: Lübke • Nolte • Passolt - Februar 2007

Pol Wilhelmshöhe:

Herkules, Schloss und Bergpark
Hotel und Tagungen
Alte Meister
Philosophie und Mythos
Fürstlicher Kosmos
Temporäre Veranstaltungen
Weltkulturerbe
Kontemplatives Park- und Naturerlebnis

Wilhelmshöher Allee:

Verbindungsachse der beiden Pole – einmaliger Stadtraum
Erlebnis der Allee • Stadträumliche Gestaltung • Alle Verkehrsarten



INFORMATION DER BESUCHER

Attraktive Info-Punkte an allen Ankunfts- und Abfahrtsorten.
Zentrales Besucher- und Informationszentrum für die Museumslandschaft
und die anderen Kulturangebote im Fridericianum.

VERKEHR UND ERSCHLIESSUNG

Die Verbindung zwischen den Polen ist mit allen Verkehrsmitteln möglich.
Für Wege zwischen den Museumsschwerpunkten Schloss und Innenstadt
sowie dem Bahnhof Wilhelmshöhe wird ein öffentliches Verkehrsmittel
ohne Umsteigen angeboten.

Pol Innenstadt:

documenta und Brüder Grimm
Stadtkultur, Veranstaltungen
Historische Gebäude und historische Plätze
Einkaufen
Gastronomie
Aktives Stadterlebnis

ANSÄTZE FÜR EIN STRATEGISCHES KONZEPT ZUR MUSEUMSLANDSCHAFT KASSEL

WILHELMSHÖHE • WILHELMSHÖHER ALLEE • INNENSTADT

Vorschlag: Lübke • Nolte • Passolt - Februar 2007

POL: INNENSTADT

KULTURBAHNHOF

- Freie Szene, Ausstellungen und Projekte
- Technikmuseum – Henschelmuseum
- Tagungen – Gastronomie

STADTMUSEUM

BRÜDER-GRIMM-PLATZ

- Brüder-Grimm-Haus
- Brüder-Grimm-Bibliothek
- Murhardsche Bibliothek
- Landesmuseum
- Tapetenmuseum
- Literaturhaus (?)

WILHELMSHÖHER ALLEE

MUSEUM FÜR SEPULKRAKULTUR

HENSCHELGARTEN WEINBERG

NEUE GALERIE

PALAIS BELLEVUE

ORANGERIE MARMORBAD

Ankunft
Abfahrt

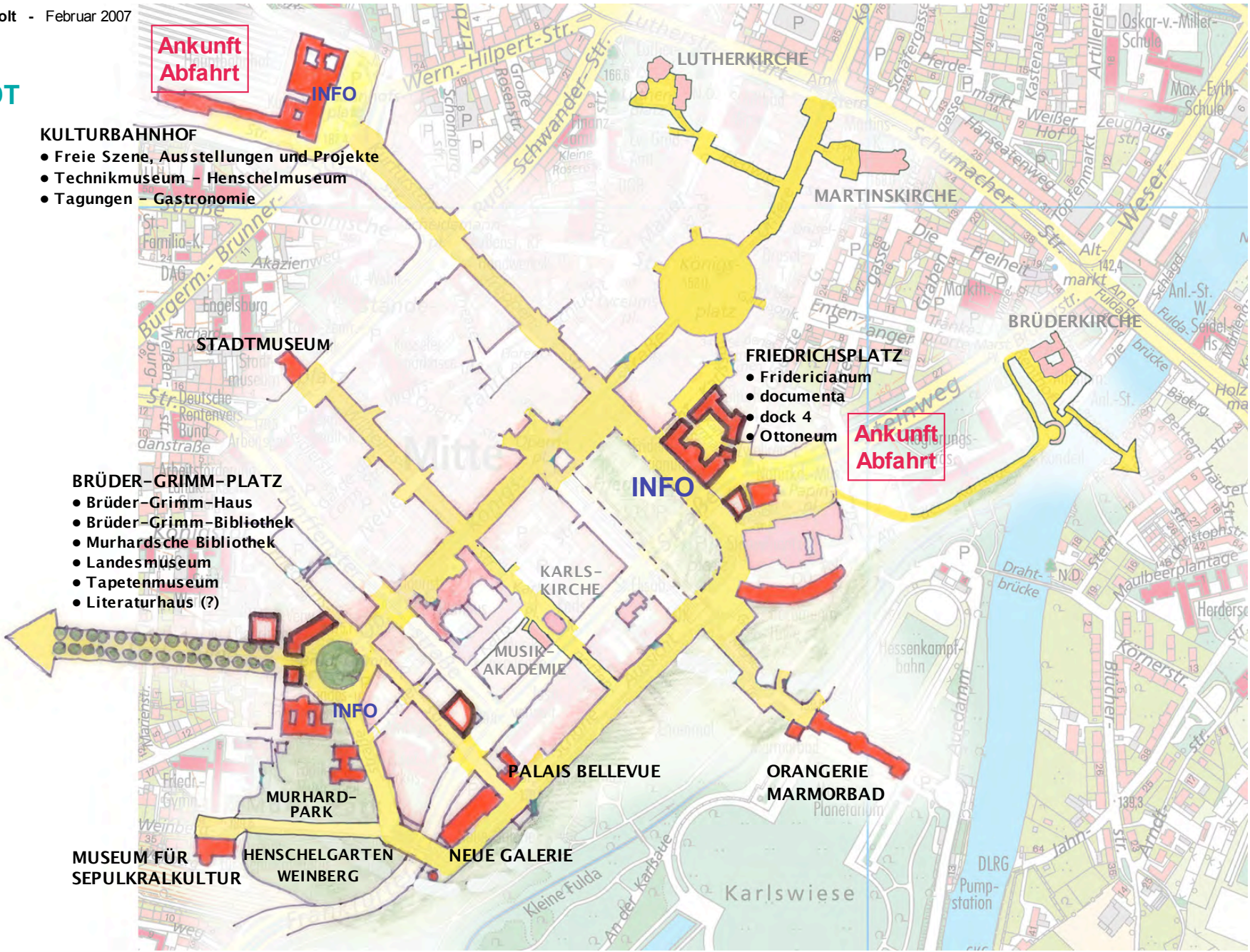
INFO

INFO

Ankunft
Abfahrt

FRIEDRICHSPLATZ

- Fridericianum
- documenta
- dock 4
- Ottoneum



VORSCHLAG FÜR DIE ERSCHLIESSUNG DES SCHLOSSPLATEAUS MIT DER TRAM



VERLÄNGERUNG DER LINIE 1 ZUM SCHLOSSPLATEAU • BESTAND UND VORSCHLAG



Erscheinungsbild und gestalterische Merkmale

- Rasengleis, Gleisbett kaum sichtbar
- keine Eingriffe in wertvollen Baumbestand
- Oberleitungs-Masten einseitig auskragend, kombiniert mit Beleuchtung (Laternenabstand ca. 30 m, OL-Masten-Abstand ca. 15 m in Kurven, ca. 35 m auf gerader Strecke)
- nur wenige zusätzliche Masten nötig, wenn überhaupt
- keine neu versiegelten Flächen, sondern Entsiegelung bestehender Asphaltflächen
- Keine Wartezeiten der Bahn auf dem Plateau; die Bahn kommt und fährt nach dem Aus-/Einsteigen gleich wieder ab, ohne das Bild des Welterbes dauerhaft zu beeinträchtigen.
- Wichtig ist die Ausgestaltung der Endhaltestelle auf dem Plateau: so einfach und „untechnisch“ wie möglich

VORSCHLAG FÜR DIE ERSCHLIESSUNG DES SCHLOSSPLATEAUS MIT DER TRAM

Welterbe-Verträglichkeit

Alle neuen technischen Eingriffe müssen aus Welterbe-Sicht kritisch betrachtet werden. Man kommt aber um solche Eingriffe nicht herum (etwa Anbau Ballhaus), wenn sie für eine angemessene Nutzung des historischen Erbes erforderlich sind.

Der Eingriff „Straßenbahn“ muss bewertet werden unter den Aspekten:

- Wird die Authentizität der Gesamtanlage beeinträchtigt?
- Wird der Parkcharakter gestört?
- Wird die Gesamtanlage durch eine Veränderung des modal split (vom MIV zum ÖPNV) geschont?
- Wird ihre angemessene kulturelle und touristische Nutzung durch den Anschluss an den ÖPNV gefördert?

Wirtschaftlichkeit

Über Bau- und Betriebskosten, Förderfähigkeit, Betriebsabläufe und Fahrgastzahlen für Busse und Straßenbahnen gibt es vom Planungsamt, der KVG und diversen Gutachten sehr unterschiedliche bis widersprüchliche Informationen und auch teils unbelegte Behauptungen.

Deshalb ist eine klare, vollständige und nachvollziehbare Wirtschaftlichkeitsberechnung und –prognose im Vergleich mit den anderen Lösungen zu erarbeiten.

VORSCHLAG FÜR DIE ERSCHLIESSUNG DES SCHLOSSPLATEAUS MIT DER TRAM

