

Projektentwicklung Bahnhofsgebäude Kirchhain



Projektentwicklung

Projektentwicklung

Projektentwicklung
Bahnhofsgebäude Kirchhain
(Stadt Kirchhain)

Schmidt & Strack Architekten GmbH
Schwabenröder Straße 5
36304 Alsfeld
Fon 06631/ 706428
Fax 06631/ 708333
info@schmidt-strack.de

www.schmidt-strack.de

Alsfeld im November 2007

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis

1

Einleitung

3

Makroanalyse

3

- Kirchhain –Basisdaten	3
- Regional Planerische Vorgaben	4
- Kirchhain Stadt	5
- Kirchhain Stadtteile	10
- Geschichte der Stadt Kirchhain	14
- Daten aus der Geschichte	16
- Geologische Geschichte – Naturgeologische Grundlagen	17
- Historische Verkehrswege um Kirchhain	19
- Verkehrsverbindungen heute	20
- Kirchhain Bildungsstandort	21
- Kirchhain aus der Luft	22
- Wirtschaftsstandort Kirchhain	23
- Kirchhain in Zahlen	24
- Industriepark	25
- Einkaufsmöglichkeiten in Kirchhain	26
- Kirchhain – Traditionelle Marktstadt	27
- Die städtebauliche Entwicklung der Stadt Kirchhain	28

- Altstadtanierung der Stadt Kirchhain	30
- Sehenswerte Bauten	31
- Naturerlebnis – Ausflugsziele	34
- Sport und Vereine	36
- Kirchhain – Am Rand des Burgwaldes	37
- Ausgewählte Daten über die Gemeinde Kirchhain	38
- Bevölkerungsentwicklung in Hessen bis 2050	39
- Monatliche Konsumabgaben privater Haushalte	40
- Gesundheitswesen – Medizinische Versorgung	41
- Stärken und Schwächen Makroanalyse	42

Mikroanalyse

44

- Eisenbahn und Bahnhof im allgemeinen	44
- Die Main-Weser Bahnlinie	45
- Wohratal- und Ohmtalbahn	47
- Preussischer Backstein oder hessisches Fachwerk	48
- Der Bahnhof von Kirchhain	49
- Die bauliche Anlage des Bahnhofsgebäudes Kirchhain	51
- Bewertung der Funktionen des Kirchhainer Bahnhofs	54
- Vorliegende Wertermittlung zu dem Bahnhofsgebäude	59
- Wertermittlung und Wertermittlungsverfahren	60
- Die Bahn als Planungspartner	64
- Bebauungsplan Bahnhofsareal	65
- Orientierungsplan und Bildaufnahmen	66
- Stärken und Schwächen Mikroanalyse	70

Nutzungskonzept

71

Entwurfspläne

72

- Lageplan Bestand	1:1000
- Bestand Erdgeschoss	1:200
- Bestand Kellergeschoss	1:200
- Bestand Obergeschoss	1:200
- Bestand Dachgeschoss	1:200
- Bestand Spitzboden	1:200
- Bestand Schnitte A, B	1:200
- Bestand Ansicht West,Ost	1:200
- Bestand Ansicht Gleisseite	1:200
- Bestand Ansicht Stadtseite	1:200
- Lageplan Planung	1:1000
- Lageplan Bhf. Aussenanlage	1:400
- Planung Kellergeschoss	1:200
- Planung Erdgeschoss	1:200
- Planung Obergeschoss	1:200
- Planung Dachgeschoss	1:200
- Planung Spitzboden	1:200
- Planung Schnitt A, B	1:200
- Planung Ansicht West, Ost	1:200
- Planung Ansicht Gleisseite	1:200
- Planung Ansicht Stadtseite I	1:200
- Planung Ansicht Stadtseite II	1:200

Architektursprache

95

Mengenermittlung

Kostenberechnung

114

- Kostenberechnungstabellen	114
- Kennwerte Bahnhofumbau	138
- Kennwerte Referenzgebäude	140
- Objektkostenkennwertblatt	141
- ortsübliche Mietpreise	142

Developer Rechnung

143

Finanzierungsplan

151

Quellenverzeichnis

154

Makroanalyse

Kirchhain - Basisdaten

Land:	Bundesrepublik Deutschland
Bundesland:	Hessen
Regierungsberirk:	Gießen
Landkreis:	Marburg- Biedenkopf
Geografische Lage:	50° 49` Nord, 8° 55` Ost, Amöneburger Becken
Höhe:	208 m über NN
Fläche:	90,92 km ²
Einwohner:	17.701 (Stand 27. Juli 2005)
Bevölkerungsdichte:	180 Einwohner pro km ²
Postleitzahl:	35274
Stadtgliederung:	13 Gemeindebezirke (Kernstadt u. 12 Stadtteile)
Stadtrecht:	seit 1352
Telefonvorwahl:	06422
Gemeindegchlüssel:	06 5 34 011
Bürgermeister:	Jochen Kirchner (parteilos)
Söhne der Stadt:	Eberhard Werner Happel (1657-1690), Dichter Leo Strauss (1899-1973), Philosoph Wilhelm Noll (*1926), Motorradgespann-Weltmeister
Partnergemeinden:	Plomelin, Frankreich, Bttagne (seit 1966) Doberlug-Lirchhain, Brandenburg (seit 1989)



Abb. 1.1 Lage Bezug Deutschland

Regionalplanerische Vorgaben

Kirchhain ist ein Mittelzentrum mit merkantilem und bildungspolitischem Entwicklungsschwerpunkt. Strukturräumlich ist Kirchhain dem ländlichen Raum zuzuordnen. Die Stadt bildet zusammen mit zwölf Stadtteilen, in denen genauso viele Einwohner leben wie in der Kernstadt selbst, eine lebendige Einheit.

Erreichbarkeit:	A5, Auffahrt Homberg/ Ohm, 25 km A45, Auffahrt Gießen, 35 km B3, B62, B454 Bahnstrecke Frankfurt-Kassel
Entfernung zum nächsten Oberzentrum:	15 km nach Marburg 35 km nach Gießen
Nächster Bahnhof:	Kirchhain
Nächster Stückfrachtbahnhof:	Marburg, Treysa
Nächster Gepäck-/ Expressgutbahnhof:	Marburg, Treysa
Nächster ICE-Anschluss:	Frankfurt, Kassel
Nächster IC-Anschluss:	Marburg, Treysa
Nächster Flughafen:	Frankfurt Rhein-Main Kassel-Calden
Nächste Flüsse:	Wohra und Ohm, Lahn bei Cölbe
Höhenlage:	zwischen 200m und 380m über NN



Abb. 1.2 Lage Bezug Hessen

Kirchhain

Die Großgemeinde Kirchhain umfasst ein Gebiet von 90,92 km². Davon sind 25,2 % bewaldet, der Wald befindet sich hauptsächlich im Norden des Gemeindegebietes befindet, und 61% durch landwirtschaftliche Nutzfläche belegt. Zwei kleinere Flüsse sind zu erwähnen: Die Ohm durchfließt das Gebiet von Südost nach Nordwest, die bei Kirchhain einmündende Wohra verläuft von Nord nach Süd. Kirchhain hat als drittgrößte Stadt im Landkreis etwa 17.500 Einwohner, wovon über die Hälfte in der Kernstadt Kirchhhains leben. 65,2% der Bewohner sind evangelischer, 28,0% katholischer und 6,8 % anderer Konfession. Die erstmals 1146 erwähnte Stadt Kirchhain war von 1821 bis 1932 Kreisstadt des Kreises Kirchhain. Der Kreissitz wurde im Zuge der Reformen der Dreißiger Jahre in die benachbarte Universitätsstadt Marburg an der Lahn verlegt. Die bis heute bestehenden Verwaltungsstrukturen wurden durch die Gebietsreform der Siebziger Jahre geschaffen. Im Jahre 1971 schlossen sich die Gemeinden Anzefahr, Betziesdorf, Burgholz, Himmelsberg, Kleinseelheim, Langenstein, Schönbach, Niederwald, Sindersfeld und Stausebach auf Grund freiwilliger Entscheidung ihrer Gemeindevertretung, der Stadt Kirchhain an. Im Juli 1974 wurden die Landkreise Marburg und Biedenkopf sowie die kreisfreie Stadt Marburg zum Landkreis Marburg-Biedenkopf zusammengelegt und die Gemeinden Emsdorf und Großseelheim in die Stadt eingegliedert. Mit 2,49 km² ist Schönstadt der flächenmäßig kleinste, Kirchhain mit 15,70 km² der größte Ortsteil. Im Westen schließt sich die Stadt Marburg, im Osten die Stadt Stadallendorf, im Süden Amöneburg und im Norden Rauschenberg an. Nach Norden bilden sich die südlichen Ausläufer des Burgwaldes aus, im Süden das Ohmbecken, das im Bereich Kirchhain, Kleinseelheim, Großseelheim

und Niederwald als Wasserrückhaltebecken ausgebaut ist. Die Main-Weser-Bahnlinie durchquert das Gemeindegebiet von Ost nach West. Als Mittelzentrum der Region Mittelhessen hat Kirchhain als Gewerbestandort für die Umgebung eine wirtschaftlich große Bedeutung. Verkehrsanbindungen bestehen an die B 62 (als Ortsumgehung im Bereich südlich von Kirchhain angelegt) und an die B 454, in 25 km Entfernung an die A5.

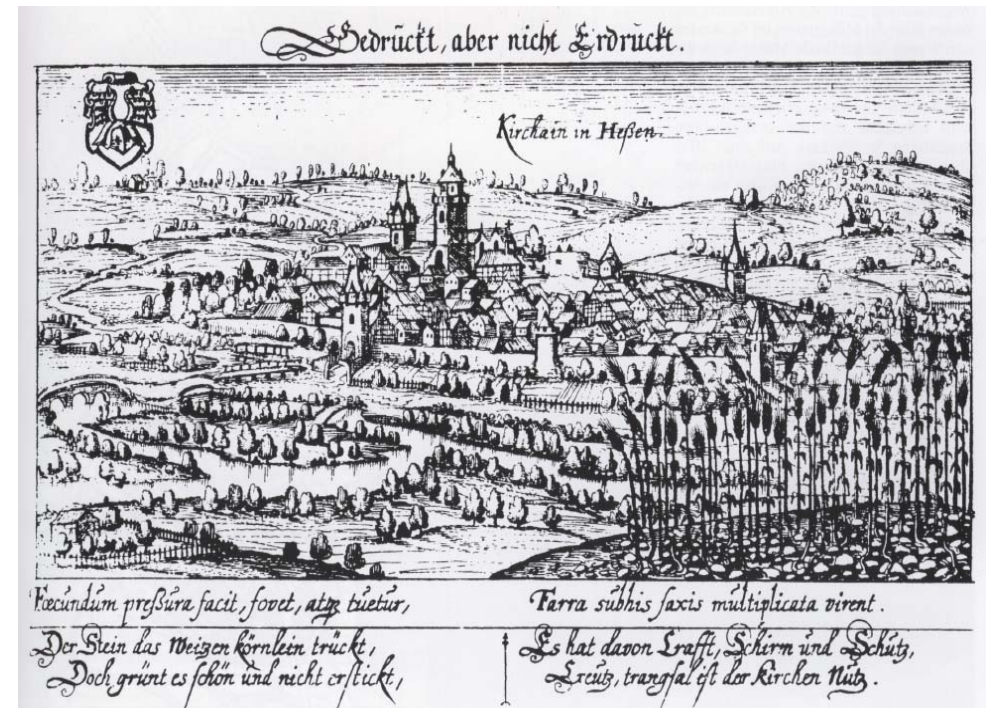


Abb. 1.3 Kupferstich Kirchhain

Im Jahre 1146 fand die auf einer Basaltkuppe errichtete Siedlung erstmals als „Werplohen“ schriftliche Erwähnung. Dem Kloster Hersfeld wurde am 2.8.1146 die königliche Rodung von König Konrad übertragen. Vögte waren die Landgrafen

von Thüringen. 1238 findet sich die Ortsbezeichnung Kirchan. 1345/46 taucht der Name Kirchhain auf. Auf eine frühe Besiedlung des Amöneburger Beckens weisen frühsteinzeitliche Funde (Feuersteine und Kieselschiefer in Emsdorf und u.a. Grabfunde in Langenstein) hin. Landgraf Heinrich II. von Hessen ließ als landgräfliche Festung gegen das mainzerische Amöneburg eine Burg errichten, die im Dreißigjährigen Krieg zerstört wurde. Mauerreste der quadratischen Burganlage sind im Unterbau der 1830/31 errichteten Volksschule noch erhalten. Die Stadtgründung erfolgte 1344 und 1352. Um den Kirchberg war mit Wall und Graben der älteste Stadtbezirk befestigt.

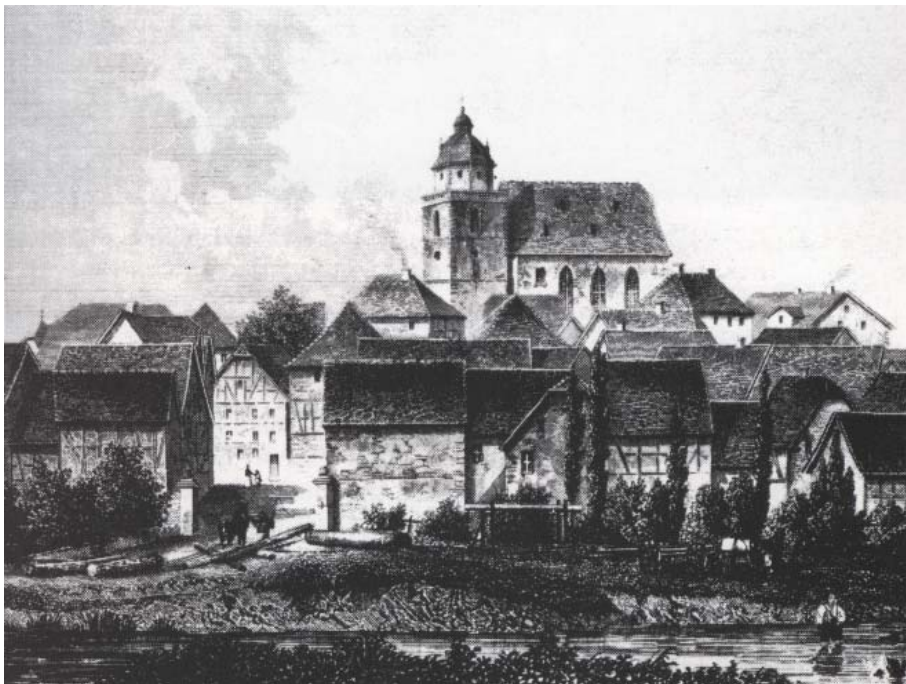


Abb. 1.4 Skizze Kirchhain

Der südwestlich unterhalb des Berges gelegene Deutschordensbezirk wurde durch die jüngere, um 1370 vollendete Stadtmauer in den Siedlungskomplex mit einbezogen. Die Stadtmauer verfügte über 26, später über 22 Türme und vier Stadttore. Auf dem Dreiecksmarkt trafen die drei großen Fernstraßen, die durch Kirchhain führten, zusammen. Verbunden wurden sie durch das Steigerstor im Süden, das Briesseltor im Westen und das Borntor im Norden.

Seit 1431 führten die alte Messestraße Köln-Leipzig und die alte Landstraße der „Langen Hessen“ durch Kirchhain. Erst 1780 verlor Kirchhain seine Bedeutung als Verkehrsknotenpunkt durch den Ausbau der „Chaussee“ Frankfurt-Kassel über das Cölber Eck. Ihre vorherige Verkehrsbedeutung erlangte die Stadt Kirchhain erst mit dem Anschluß an die Main-Weser-Bahn 1850 wieder.

Seit 1356 war die Stadt landgräflicher Gerichtsort. Über den größten Grundbesitz verfügte bis 1809 der deutsche Orden. Zehntherr war der Landgraf. 1821 erhielt Kirchhain als Kreisstadt (bis 1932) und Sitz eines Amtsgerichts überörtliche Funktionen. 1412 zerstörte ein verheerender Brand, den nur zwei Häuser überstanden, den größten Teil Kirchhains. Im nachfolgenden Jahrhundert wurden drei bedeutende Gebäude errichtet: Das Rathaus, ein dreigeschossiger Fachwerkbau mit einem steinernem Treppenturm, das ehemalige Weinhaus am Markt und die große Mühle, die sich im Deutschordensbesitz befand. Im Dreißigjährigen Krieg wurde Kirchhain teilweise zerstört. Überschwemmungen fügten der Stadt 1614 und 1862 große Schäden zu.

Bereits im 14. Jh. zählte Kirchhain mehrere jüdische Einwohner. Seit etwa 1700 ist ein jüdischer Friedhof nachgewiesen. 1811 gibt es eine Synagoge und ein Frauenbad. Von 1754 bis 1772 war Kirchhain Sitz des Landrabbiners. Ende des 19., Anfang des 20. Jahrhunderts war die Blütezeit des Kirchhainer Viehhandels, was zur Folge hatte, daß viele jüdische Großhändler zuzogen. 1910 zählte die Stadt 219 jüdische Mitbürger. Woll- und Leinwebereien sowie Gerbereien hatten

damals einen hohen Stellenwert unter den Handwerken. Im 19. Jahrhundert verlor das Handwerk seinen wirtschaftlichen Stellenwert und große Märkte, insbesondere Viehmärkte, gewannen an Bedeutung.

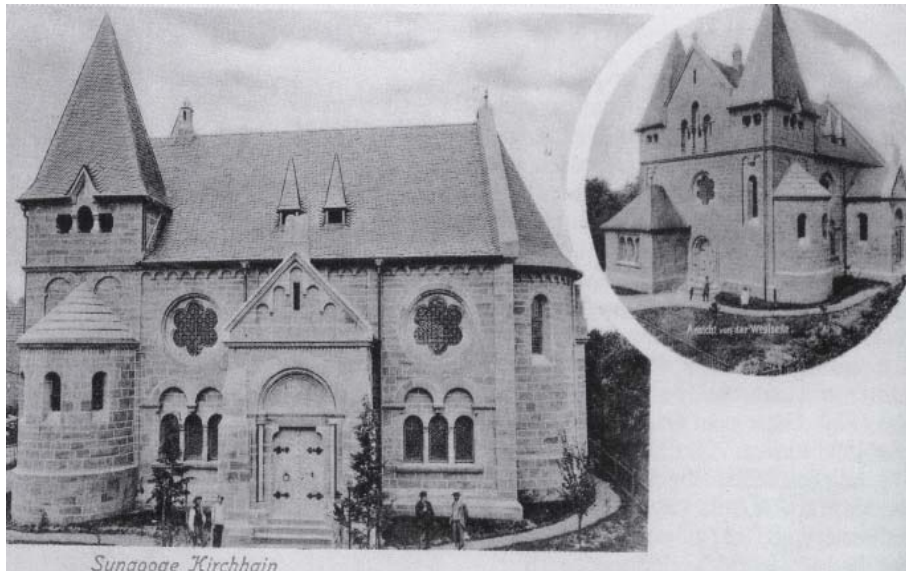


Abb. 1.5 Synagoge Kirchhain

Erst nach dem 2. Weltkrieg siedelte sich Industrie an. Maschinen- und metallverarbeitende Industrie, Papier- und Pappe bearbeitende Industrie behaupten Ihren Rang vor den Dienstleistungsbetrieben und dem Einzel- und Großhandel.

Für über 17.000 Einwohner aus Kernstadt und Stadtteilen sind hier neue Arbeitsplätze entstanden. Kirchhain erweist sich als ein guter wirtschaftlicher Standort, da es über ein Gewerbe- Industriegelände mit Gleisanschluß verfügt.

Die denkmalgeschützte Gesamtanlage von Kirchhain erstreckt sich im

wesentlichen über den Grundriss des mittelalterlichen, ehemals von einer Stadtmauer eingefassten Stadtkernes. Entlang der Bahnhofstraße bis zur Main-Weser-Bahn weitet sie sich in Richtung Norden aus. Parallel zur Straße am Bahnhof entstanden mehrgeschossige Wohnhäuser in historischen Baustil. Entlang der im Nordosten liegenden Hindenburgstraße gliedern sich mehrere Villengrundstücke an, deren Bauten deutliche Anklänge an die Zeit des Jugendstils erkennen lassen. Ebenfalls ist in diesem Teil Kirchhains auch die in Teilen abgebrochene Synagoge zu finden. Deren ursprüngliche Größe und neoromanischer Baustil zeugt von einer bedeutenden jüdischen Gemeinde innerhalb der Kirchhainer Bevölkerung. Der jüdische Friedhof liegt traditionell außerhalb des alten Stadtkerns, heute nördlich gegenüber des alten Bahnhofs.

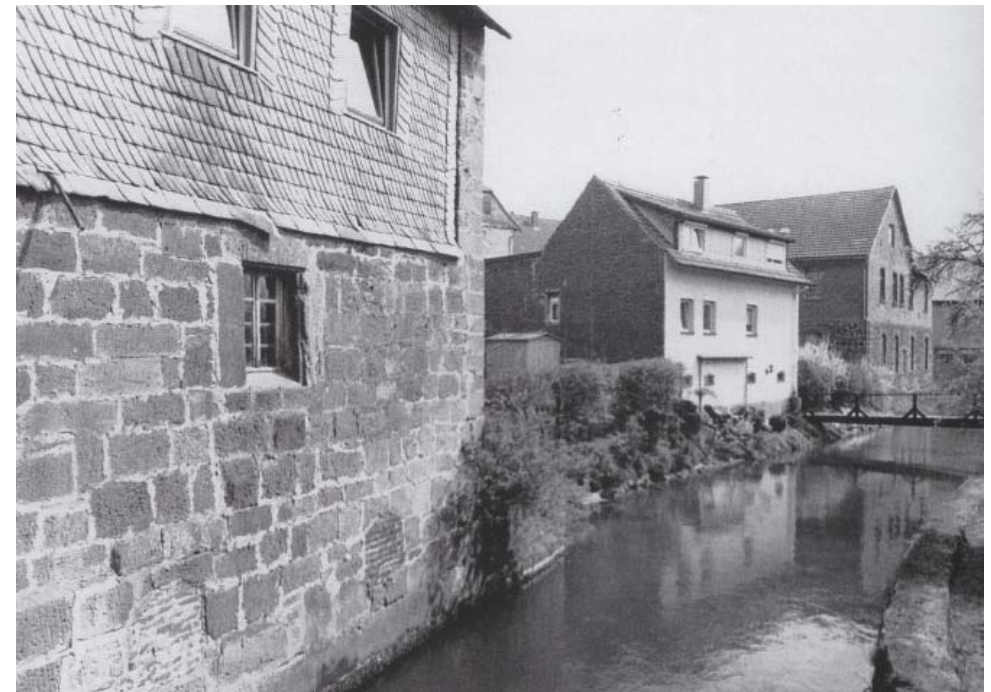


Abb. 1.6 Wohnhäuser durch Kirchhain

Westlich umfasst die Gesamtanlage die noch heute erhaltenen Obst- und Nutzbaumgärten sowie den Annapark. Der Mühlengraben, als Abzweig der Wohra, führt im Südwesten sein Wasser für die großen Mühlen durch die Stadtbefestigung hindurch.



Abb. 1.7 Stadtkirche Kirchhain

Im Mittelpunkt der im ovalen Grundriss errichteten Altstadt steht die evangelische Stadtkirche St. Michael, die sich auf einer 20 m über die Ohmniederung hinausragenden Basaltkuppe über die Stadt erhebt. Der Kirchberg mit der durch Landgraf Heinrich II. ab 1344 errichteten Burg bildete den Stützpunkt gegen die in Sichtweite liegende mainzische Amöneburg. Von dieser sind heute nur noch Reste als Untergeschoss des alten Schulhauses erhalten.

Die Stadt entwickelte sich bis zur Mitte des 14. Jh. unterhalb von Kirchbezirk und Burg planmäßig in mehreren Ringen. Um etwa 1370 schloß sich die Statmauer mit Wall und Graben auch um den im Südwesten bis

zur Wohra reichenden Deutschordensbezirk, der durch den Gillhof und die Deutschherrenmühle gebildet wurde, sowie den nach Nordosten ausgebreiteten Siedlungskomplex. Hier verlief die Stadtmauer im Bereich der heutigen Straße „Hinter der Post“. Reste der Stadtmauer mit ihren zahlreichen Ringtürmen haben sich im Nordwesten erhalten, wo das gleichnamige Bauwerk noch mit Teilen des ehemaligen Wehrgangs zu finden ist.



Abb. 1.8 Kirchhain im Mittelalter I

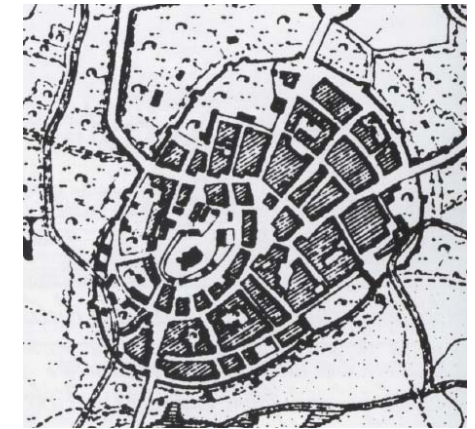


Abb. 1.9 Kirchhain im Mittelalter II

Das im 14. Jahrhundert entstandene Erschließungsnetz, das bogenförmig um den Kirchberg herum und zum Teil radial auf ihn zuführt, ist mit seinen Straßen und Gassen weitgehend erhalten und läßt sich auch heute im Stadtbild gut nachvollziehen. Besonders zu erwähnen ist der Straßenzug Hinter der Mauer – Unter dem Groth – Auf dem Groth bis zum Marktplatz. In seinem Verlauf reihen sich in dichter Folge dreigeschossige Fachwerkbauten. Ihre Ausrichtung war wohl ehemals einheitlich giebelständig; die heute traufständig erscheinenden Bauten sind meist durch Hauszusammenlegungen und nachfolgende Dachdrehungen entstanden.

Noch gut nachvollziehbar im Stadtbild sind die Stadteingänge. Die zugehörigen Toranlagen wurden zwar zu Anfang des 19. Jahrhunderts abgebrochen und durch später ebenfalls abgebaute Pforten ersetzt, aber der Eintritt in die historische Stadt ist vor allem am westlichen Zugang, dem ehemaligen Brießelstor, deutlich spürbar. Auch das nördliche Borntor sowie das südliche Amöneburger Tor lassen den vorhandenen Straßenverlauf und die Engstellung der Bebauung sowie die ehemaligen Grenzen deutlich werden. Die Tore verbanden die drei durch Kirchhain führenden Fernstraßen, die auf dem Marktplatz zusammentrafen.

Die in Form eines Schildes angelegte Stadtbefestigung, die 1354 und 1370 angelegt wurde, umschloss einst die ganze Stadt. In den jahrhundertelangen Konflikten zwischen den Mainzer Erzbischöfen und den hessischen Landgrafen, bildeten 21 halbrunde Schalentürme den Schutz für die Stadt. Teile der Mauer sind im Osten entlang der Straße „Hinter der Mauer“, im Norden entlang der Straße „Am Hexenturm“ und im Westen entlang des Annaparkes, der großen Mühle und der Straße „An der Lohmühle“ erhalten. Die Schalentürme sind nur in Resten, der hohe vollrunde Hexenturm am Bürgerhaus noch mit Rest des Wehrgangs vorzufinden.



Abb. 1.10 Hexenturm



Abb. 1.11 Amöneburg hinter Häusersilhouette

Kirchhain-Stadteile

Kirchhain ist als drittgrößte Stadt des Landkreises Marburg-Biedenkopf das Mittelzentrum im östlichen Teil des Landkreises. Die Stadt besitzt seit 1352 Stadtrechte und bildet zusammen mit zwölf Stadtteilen ein lebendiges Zentrum. Insgesamt wohnen in der Kernstadt mit ihren Stadtteilen ca. 17.400 Einwohner.

Das Wappen der Stadt Kirchhain zeigt auf einem roten Schild einen silbernen Helm mit Hörnern als Helmzier. An den Hörnern hängen silberne Lindenzweige. Zwischen den Hörnern steht ein goldenes „K“.



Abb. 1.12 Stadtwappen

Abb. 1.13 Ortschaft Emsdorf

Anzefahr (807 Einwohner)

Erstmals historisch nachgewiesen mit dem früheren Ortsadel, den Herrn von Anzefahr 1226 n. Chr.

Grundschule, Kindergarten, Bücherei

Betziesdorf (817 Einwohner)

Erster geschichtlicher Nachweis 1254. Partnerschaftlich verbunden mit der Gemeinde Plomelin in der Bretagne (Frankreich).

Grundschule, Kindergarten, Bücherei

Emsdorf (822 Einwohner)

Erste urkundliche Erwähnung in einer Übertragungsurkunde von Ländereien an das Kloster Haina im Jahr 1295 n. Chr.. An Zentraler Stelle im alten Ortskern findet man die im barocken Stil erbaute Kirche. Mit ihrer Rokoko-Innenausstattung gehört sie mit zu den Sehenswürdigkeiten im oberhessischen Raum. Kindergarten



Burgholz (417 Einwohner)

Geschichtlich seit dem Jahre 1317 nachgewiesen. Höchstgelegener Ort mit 378 m über NN, Verlauf der Außenmauer/Ruine der „Hunburg“ (schildförmige Burganlage) aus der Karolingerzeit erkennbar; Erholungsort; Landessieger 1992 im Wettbewerb „unser Dorf“.

Bücherei, Backhaus, Wassertretbecken



Abb. 1.14 Burgholzer Turm

Großseelheim (2031 Einwohner)

Erste urkundliche Erwähnung 779. Hoftag Heinrich's I., in Seelheim am 30.11.920. Vogteigericht des Deutschen Ordens im Mittelalter. Landessieger 1978 und 1984 im Wettbewerb „Unser Dorf“.

Heimatemuseum mit eingerichteter Schmiede, Backhaus, Trachten, Stickereien, u.a.; geöffnet nach Vereinbarung. Tel. 06422/3980 und 858932. Grundschule (inkl. Schulsporthalle), Kindergarten, Bücherei

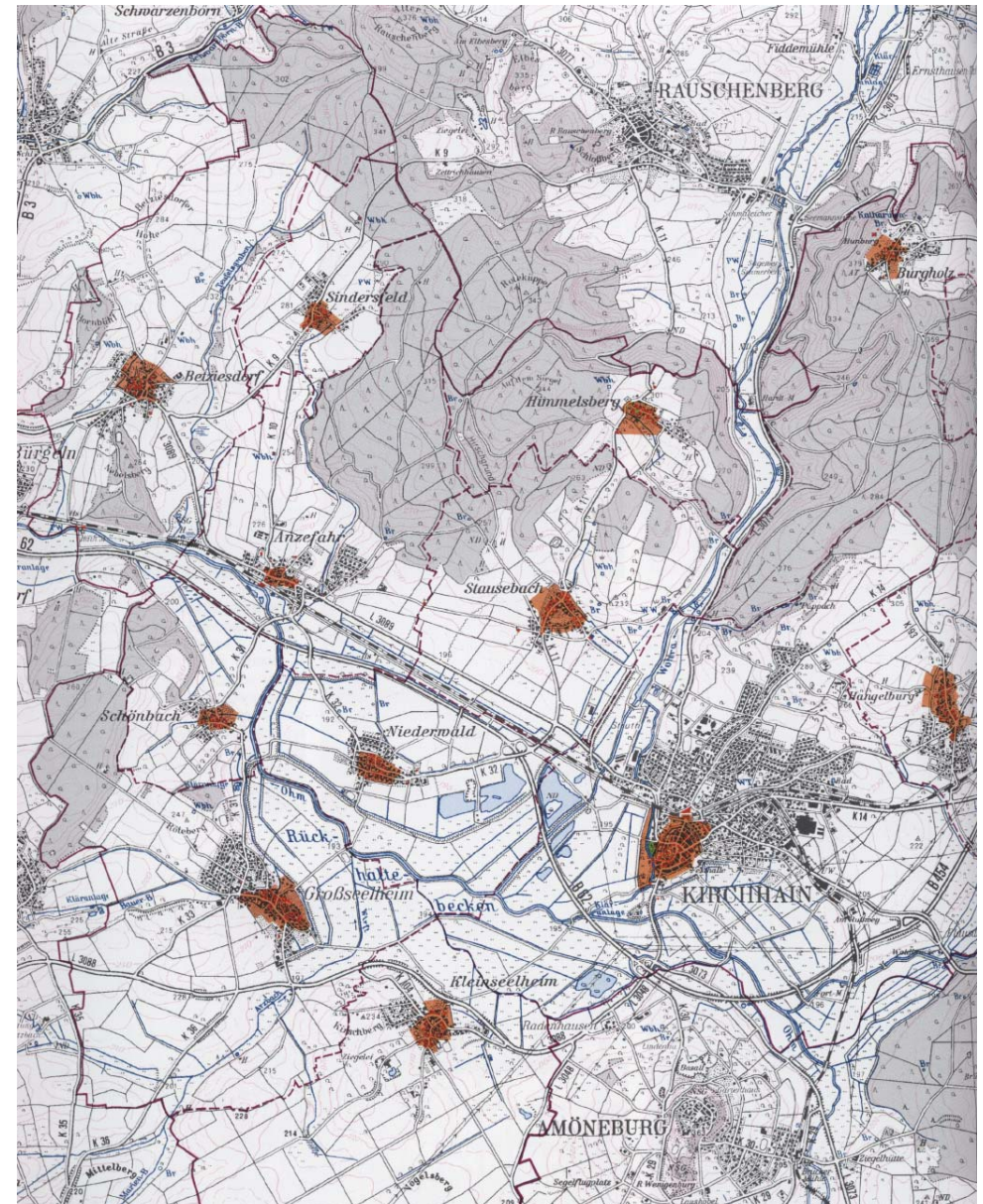


Abb. 1.15 Kirchhain und Stadteile

Himmelsberg (203 Einwohner)

Mit einem Stammumfang von 9 m und einer Höhe von 25 m ist die Dorflinde eines der bedeutendsten Naturdenkmäler und bildet den Ortsmittelpunkt. Die erste urkundliche Erwähnung dieser Rodungsgründung des Zisterzienserklosters Haina war 1243. Landessieger 1996 und 1998 im Wettbewerb „Unser Dorf“; Backhaus. Im Rahmen der Sonderpostwertzeichen-Serie „Naturdenkmäler in Deutschland“ wurde am 09.08.2001 eine 0,55 Euro Briefmarke mit dem Motiv der Linde zu Himmelsberg herausgegeben.

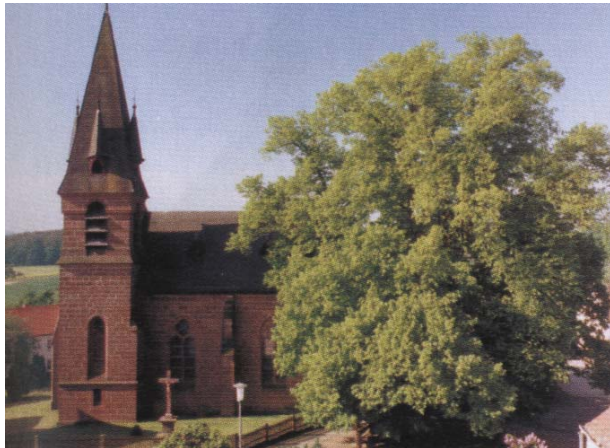


Abb. 1.16 Kirche u. Linde Himmelsberg

Kleinseelheim (755 Einwohner)

Vorgeschichtlicher Nachweis der Urnenfeldkultur-1000 v. Chr. Urkundlich nachgewiesen 1248 n. Chr. Siegel des Heinrich von Seelheim aus 1344. Sitz eines Vogteigutes des deutschen Ordens. Integrative Kindertagesstätte, Bücherei

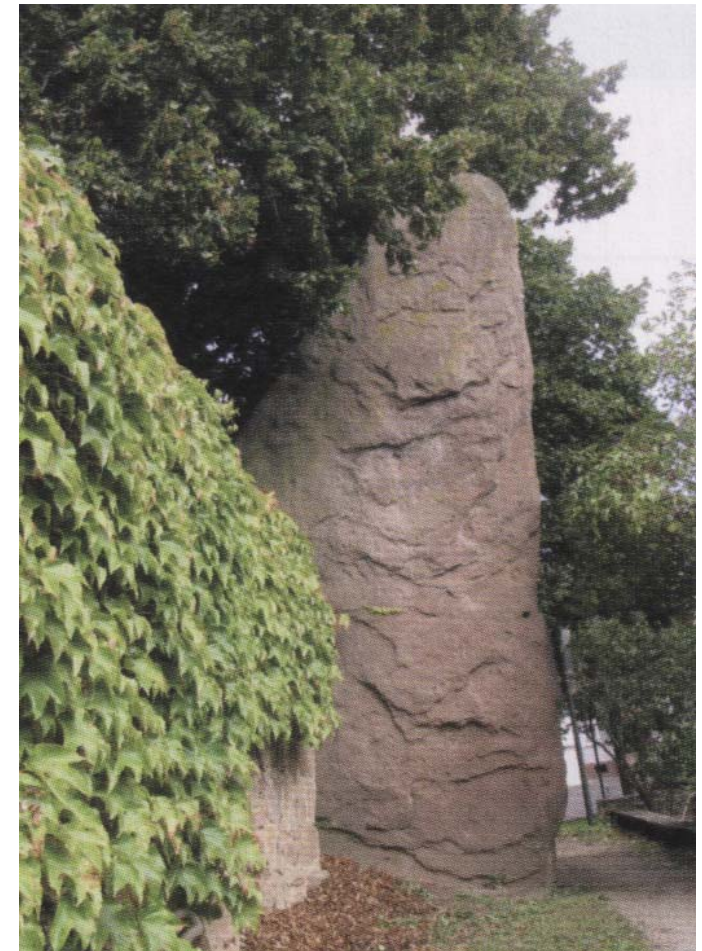


Abb. 1.17 „lange Stein“ von Langenstein

Langenstein (1159 Einwohner)

Benannt nach dem „langen Stein“, einem jungsteinzeitlichen Menhir, der mit 6,30 m Höhe zu den größten Menhiren Deutschlands zählte, wurde 1527 durch einen Blitzschlag auf nunmehr 4,75 m verkürzt. Ortsadel seit 1153 n. Chr. Die Kirche besitzt ein sechseckiges und freischwebendes Netzgewölbe. Grundschule, Kindergarten, Bücherei, Backhaus

Niederwald (817 Einwohner)

Der Stadtteil liegt unweit des Erlensee- und des Kiesbaggerseegebietes in der weiten Ohmaue. Der erste urkundliche Nachweis existiert aus 1243. Berthold v. Niederwald wird 1253 als Finanzverwalter des Kloster Haina genannt. Hochmittelalterliche Rodungssiedlung mit regelmäßigem Grundriß. Grundschule, Bücherei, Kindergarten.

Sindersfeld (445 Einwohner)

Erstmalig erwähnt 1241 bei einer Schenkung des Dietrich von Sindersfeld an das Kloster von Haina. Sindersfeld war 1267 hess. Lehen und wurde später Bestandteil des Mainzer Amtes Amöneburg.

Stausebach (535 Einwohner)

Erste historische Beurkundung 1268. Den Mittelpunkt bildet die schöne und kunstgeschichtliche bedeutende katholische Kirche St. Marien mit großem Chor umgeben vom alten Friedhof mit rund 20 Grabsteinen zwischen 1590-1735.

Schönbach (354 Einwohner)

Erste geschichtliche Beurkundung 1248 n. Chr. Friedrich von Schönbach 1292 und 1330 als Hauskomtur der Deutschordenskommande Marburg erwähnt. Markant für die Lage Schönbachs ist das Ohmrückhaltebecken mit Absperrbauwerk, wodurch Hochwasserschäden im Lahntal verhütet werden.

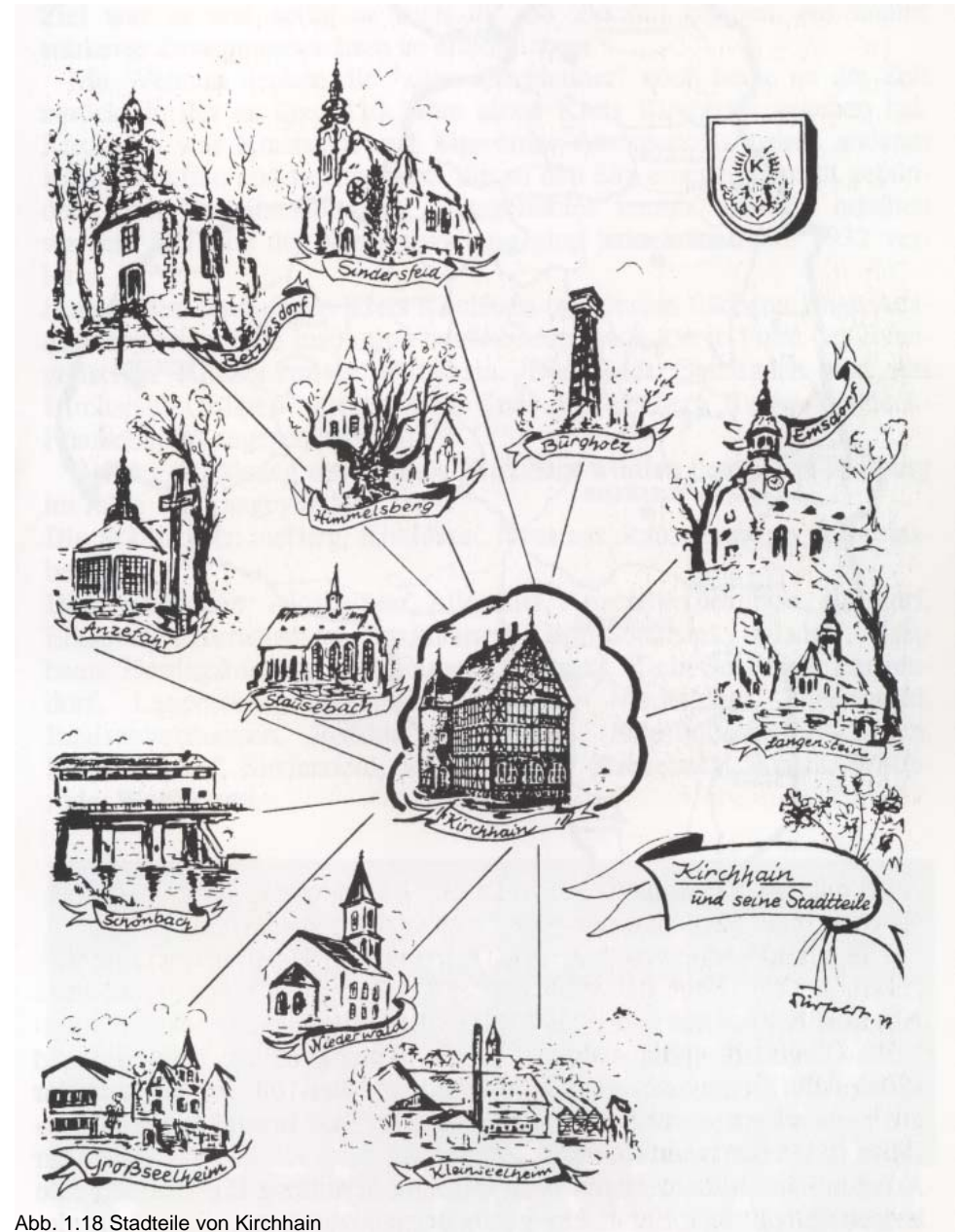


Abb. 1.18 Stadtteile von Kirchhain

Geschichte der Stadt Kirchhain

Die Stadt Kirchhain ist gelegen am Rand des Amöneburger Beckens auf einer Höhe von ca. 219 m über NN. Das heutige Stadtgebiet mit seinen umliegenden Gemeinden stand nachweislich frühzeitig unter wechselnden Kultureinflüssen. Bereits in prähistorischer Zeit wurde das Stadtgebiet von einem Netz von Fern- und Verbindungsstraßen durchkreuzt. Hierdurch lassen sich bereits Kultur- und Siedlungsepochen aus dem frühen Neolithikum nachweisen. Zum Höhepunkt des Siedlungsausbaus kam es in der keltischen Latenezeit, die im Amöneburger Becken mit Beginn des 5. vorchristlichen Jahrhunderts angesetzt wird. Für die römische Besetzung Germaniens liegen hingegen keine exakten Fundnachweise vor. Ab 700 n.Chr., mit Beginn der Ausdehnung des Franken Reiches zeichnet sich hingegen wieder ein klares Siedlungsbild ab. Dieser Prozess scheint gegen Ende des 8. Jahrhunderts abgeschlossen zu sein.

Klare territorialpolitische Abgrenzungen ergeben sich erst gegen Ende des 12. Jahrhunderts durch die Landgrafen von Marburg. Diese beginnen offensiv ihre Grenzen abzustecken, nachdem die Mainzer Erzbischöfe die Amöneburg zusammen mit weiteren Landstrichen im Amöneburger Becken in ihren Besitz brachten. Kirchhain wird von den hessischen Landgrafen zum Gegenpol der mainzerischen Amöneburg ausgebaut und wird immer mehr zum wirtschaftlichen und verkehrstechnischem Zentrum der Beckenlandschaft.

Der damalige Machtkampf baute sich durch die Konfessionsteilungen im dreißigjährigen Krieg weiter aus. Noch heute sind von den 12 Kirchhainer Stadtteilen sieben überwiegend evangelisch und fünf mehrheitlich katholisch.



Abb. 1.19 Radierung von Kirchhain



Abb. 1.20 Merian Stich

Bereits zum Ende des 13. Jahrhunderts kontrollierten die hessischen Landgrafen weite Strecken der alten Fernstraßen. Gestärkt wurde ihre Stellung durch den Bau der Wittelsberger Warte im Jahre 1431. Hierdurch konnten sie den gesamten Verkehr der Fernstraße der „Langen Hessen“ von Amöneburg weg auf Kirchhain lenken.

Einen weiteren Ausbau der Straßen und Wege und damit eine Stärkung als Verkehrsknotenpunkt erfuhr Kirchhain im 19. Jahrhundert:

Mit der Main-Weser-Bahn erhielt Kirchhain im Jahr 1850 Anschluß an die Bahnstrecke Frankfurt-Kassel. Ein weiterer Anschluß von Kirchhain nach Norden brachte die 1914 eingerichtete und 1980 im Zuge von Streckenstilllegungen aufgehobene Wohratalbahn. Durch die günstige Verkehrslage stiegen die Bevölkerungszahlen um die Jahrhundertwende an. Auch siedelten sich aus diesem Grund mehrere Gewerbe- und Geschäftszweige aus benachbarten Ortschaften in Kirchhain an. Die Stadt erfuhr durch ihre Verkehrslage mehr und mehr wirtschaftlichen Aufschwung. Die Stadt entwickelte sich unter anderem durch die stattfindenden Viehmärkte und im Zuge der Gebiets- und Verwaltungsreform 1821 zum Verwaltungssitz des neu geschaffenen Kreises Kirchhain, der erst 1932 aufgelöst und dem Kreis Marburg zugeschlagen wurde.

Bis zum II. Weltkrieg stellte sich Kirchhain als landwirtschaftlich geprägte „Ackerbürgerstadt“ dar. Erst die Ansiedlung von Industriebetrieben nach 1947/ 48 änderte die Wirtschaftsstruktur. Die Gründung der Gesamtschule Kirchhain im Jahre 1957 und der Ausbau der Beruflichen Schulen verstärkte die Stellung als Mittelzentrum in dem ländlichem Umfeld.



Abb. 1.21 Altkreis Kirchhain

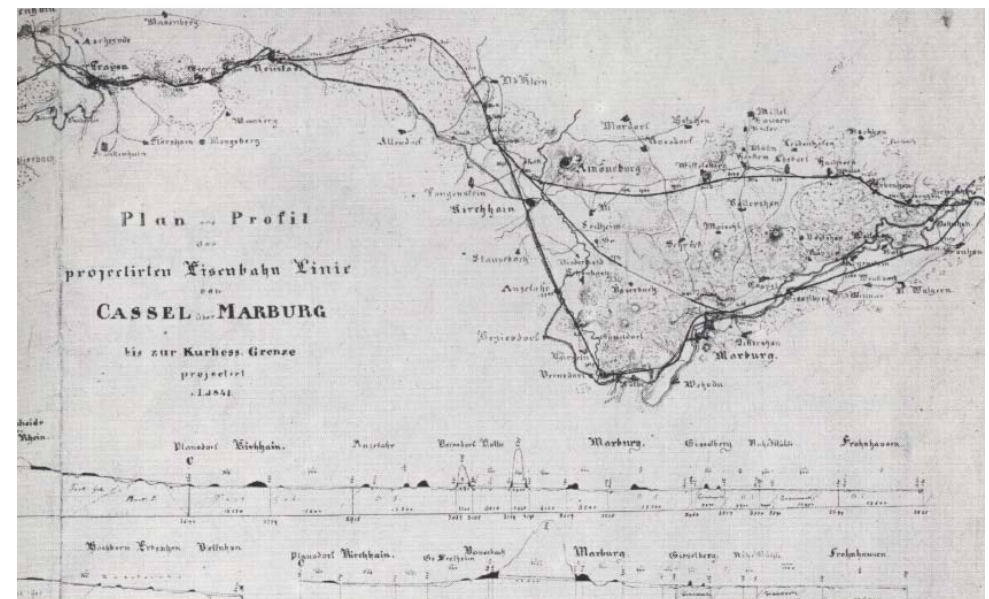


Abb. 1.22 Bahnverlauf Marburg-Cassel

Daten aus der Geschichte

- 1146 Erste Angaben über das Dorf „Werploh“.
- 1238 Erste urkundliche Erwähnung des Namens „Kirchhain“ in einer Urkunde des Klosters Kalden.
- 1327 Kirchhain gehört zu dem Landgrafen Heinrich II. und dient als Gegenpart zu den Mainzer Besitzungen in Oberhessen.
- 1344 Die Burg Kirchhain wird fertiggestellt.
- 1352 Kirchhain wird urkundlich als Stadt benannt. Bürgermeister und Schöffen werden angehalten ihr Siegel den Urkunden beizuhängen.
- 1412 Überfall auf Kirchhain durch Mainzer Amtmann Graf Heinrich von Waldeck (Sitz Amöneburg). Große Verwüstungen durch Stadtbrand.
- 1457 Die Landgräflichen Schultheiße stehen an der Spitze der Stadt.
- 1526 Die Stadt Kirchhain wird Sitz eines Untergerichts des Amtes Marburg.
- 1529 Besuch der Stadt durch Dr. Martin Luther (auf dem Weg zum Religionsgespräch in Marburg).
- 1533 Bau des Rathauses
- 1559 Errichtung des städtischen Weinhauses am Marktplatz
- 1562 Bau des Trepenturmes am Rathaus
- 1597 Teile der Universität Marburg sowie die fürstliche Kanzlei werden infolge des Ausbruchs der Pest kurzzeitig nach Kirchhain verlegt.
- 1612 Neubau des „Blauen Löwen“ in der Borngasse.
- 1755 Endgültige Einigung über die Landesgrenzen zwischen Hessen und Mainz. Dadurch Beendigung des dauernden Streits zwischen Amöneburg und Kirchhain.
- 1807 Die Stadt Kirchhain wird Teil des Königreichs Westfalen und fällt damit unter das „Departement der Werra“.
- 1813 Kirchhain kehrt zum Kurfürstentum Hessen zurück.
- 1819 Die Torbefestigungen werden abgebrochen.
- 1821 Kirchhain wird bei der neuen Einteilung der Kreise zur Kreisstadt mit den Ämtern Amöneburg, Kirchhain, Neustadt und Rauschenberg (5 Städte mit 37 Gemeinden).
- 1848 Ein „Volksrat“ besucht die Stadt.
- 1850 Eröffnung der Main-Weser-Bahn (Teilstrecke: Marburg - Kassel).
- 1866 Das Kurfürstentum wird mit Preußen vereinigt.
- 1900 Eröffnung der Ohmtalbahn zwischen Kirchhain, Homberg (Ohm) und Niedergemünden.
- 1914 Eröffnung der Wohratalbahn.
- 1932 Die Funktion als Kreisstadt wird wieder aufgehoben.
- 1957 Gründung der Gesamtschule Kirchhain.
- 1971 Eingliederung von 12 ehemals selbstständigen Gemeinden.
- 1980 Einrichtung einer Fußgängerzone
Stilllegung und Abbau der Wohratalbahn
- 1984 Aufnahme der Kirchhainer Altstadt in das Städtebauförderungsprogramm.
- 1989 Fertigstellung der Großsporthalle in Schulinähe.
- 1991 Fertigstellung der Südumgehung der Stadt Kirchhain (B62).
Ausweisung des Industriegebietes „Industrie-Park Kirchhain“.
- 1993 Eröffnung eines Jugend- und Kulturzentrums.
- 1996 Modernisierung und Bau einer Zentralkläranlage.
- 2003 Fertigstellung der Rathaussanierung

Geologische Geschichte - naturgeografische Grundlagen

Der Altkreis Marburg erstreckt sich von der Ostabachung des Rheinischen Schiefergebirges im Westen bis über die Oberhessische Schwelle im Osten in einer Ausdehnung von rund 38 Kilometern. Vom südlichsten Punkt in der Lahnaue bei Sichertshausen bis zu seiner nördlichen Begrenzung im Burgwald sind es rund 35 Kilometer. Das Oberflächenbild wird durch die Formenvielfalt der Mittelgebirge bestimmt. Die Randbereiche bestehen vornehmlich aus Höhenrücken, die besonders im Norden und Westen eine starke Zertalung aufweisen. Im Osten und Südosten dagegen schließt sich die fast tischebene Tafellandschaft des Amöneburger Beckens an, die mehr von flachwellig ansteigenden Höhenzügen umrahmt wird.

Innerhalb des Kreisgebietes finden sich die verschiedensten Tal- und Beckenformen. Sie sind bis auf wenige Ausnahmen dem Einzugsgebiet des Rheins zugehörig. Lediglich im Osten wird durch die Oberhessische Schwelle ein kleiner Bereich hydrographisch der Weser zugeordnet. Hauptflüsse um Kirchhain sind die Wohra und die Ohm. Diese beiden Flüsse fließen bei Cölbe in die aus dem Rheinischen Schiefergebirge kommende Lahn.

Im geologischen Aufbau des Kreisgebietes sind nahezu alle Zeitalter der Erdgeschichte vorzufinden. Sie gehören als paläozoische Bildungen dem mittleren und oberen Devon an und kommen hier als Grauwacke und Tonschiefer vor. An diese Formationen schließt sich nach Osten hin ein ausgeprägtes Band von Ablagerungen des Zechsteins an.

Am meisten findet man innerhalb des Kreisgebietes die Formationen des Buntsandsteins, der als untere und mittlere Schichtung vorkommt. Im Burgwald tritt dieser als fast 400 m starkes Gesteinspaket zutage, das sich nach Osten hin über das Wohratal hinaus bis an die östliche und südöstliche Kreisgrenze



Abb. 1.23 Landkreis Marburg-Biedenkopf

fortsetzt. Als Bausandstein erlangte dieses Gestein in vielen Gemeinden auch wirtschaftliche Bedeutung, da es bei nahezu allen Bauwerken als Sockel, Pfeiler oder Mauerwerk bis in die zweite Hälfte des 20. Jahrhunderts verwendet wurde. Der Bausandstein wurde auch im Einzugsgebiet von Kirchhain in zahlreichen Steinbrüchen abgebaut.

In das Tertiär gehören vor allem die vulkanischen Gesteine im Osten und Südosten des Kreisgebietes. Hierzu gehört beispielsweise das Gestaltmassiv der Amöneburg als prägendes Element der umgebenden Beckenlandschaft. Aber auch kleinere Basalt- und Tuffkegel wie die Kirchberge Wittelsberg und Kirchhain, der Schloßberg von Schweinsberg und die Basaltkuppen von Frauenberg und Stempel südöstlich von Marburg prägen das Landschaftsbild.

Dazu kam im Diluvium eine ständige Überdeckung und Auskleidung der östlichen Hangpartien durch das Einwehen staubsandiger Lößpartikel, die sich in unterschiedlicher Mächtigkeit anlagerten. Sie liegen heute zum Teil meterdick am Westrand des Amöneburger Beckens, sind aber auch in vielen Seitentälern und Randverzweigungen anzutreffen. Die Verbreitung und Intensität der daraus entstandenen Lößlehmböden war bereits in der Jungsteinzeit Voraussetzung zur Gründung von Siedlungen und dem damit verbundenen Land- und Ackerbau.

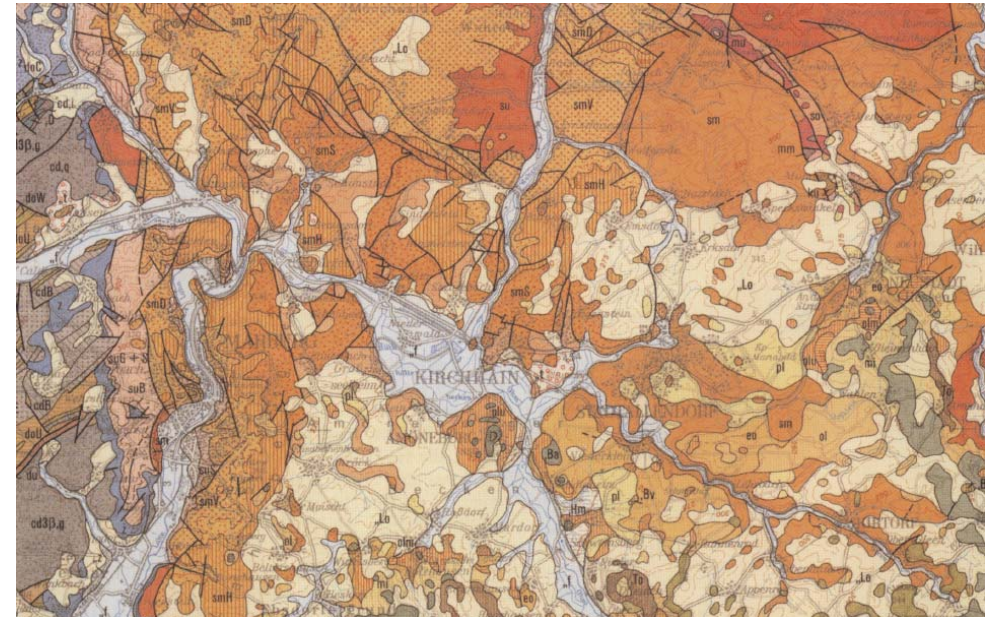


Abb. 1.24 geologische Karte

Klimatische Verhältnisse

Beobachtungsstation	Höhe in m über NN	Mittlere ¹⁾ Lufttemperatur in °C	Mittlere ¹⁾ Niederschlagshöhe in mm
Regierungsbezirk Darmstadt			
Frankfurt am Main, Flughafen	112	9,7	658
Kleiner Feldberg	805	5,6	1 005
Beerfelden	450	8,0	1 102
Geisenheim	118	9,9	548
Regierungsbezirk Gießen			
Gießen	186	9,1	653
Biedenkopf	290	7,7	902
Grebenhain-Herchenhain	608	6,4	1 307
Regierungsbezirk Kassel			
Kassel	231	8,9	698
Bad Hersfeld	212	8,6	227
Wasserkuppe	921	4,8	1 084
Willingen	580	6,4	1 226

1) Mittelwerte für die Jahre 1961 bis 1990.

Quelle: Deutscher Wetterdienst, Regionales Gutachtenbüro Offenbach am Main.

Historische Verkehrsnetze um Kirchhain

Spätestens in der Zeit der Römer setzte in Hessen der Bau von Straßen ein. Man kann Hessen als das Land der großen geografisch bedingten Durchgangsstraßen bezeichnen. Sie bestimmten über viele Jahrhunderte das Schicksal des Landes. Sie waren allerdings nicht nur eine Folge der geographischen und topographischen Gegebenheiten, sondern auch eine Folge seiner Lage im alten Deutschen Reich, da Hessen hierin zwischen West und Ost, Süd und Nord eine zentrale, verkehrsgünstige und fast unumgehbare Stelle einnahm.

Das heutige Gebiet des Landkreises Marburg-Biedenkopf wurde von mehreren dieser Straßen durchlaufen und gerade im Bereich zwischen Marburg, Kirchhain, Amöneburg kreuzten sich bedeutende Verkehrswege. Als der wichtigste Wegeverbindung ist die in Nord-Süd-Richtung von Mainz nach Paderborn verlaufende Weinstraße (Wein meint hierbei das Wort Wagen und ist die Srachform von we`in). Diese Straße führte über Butzbach und Gießen westlich vorbei an Marburg nach Frankenberg und Korbach. Aus dem Siegerland kommend führte eine weitere Route durch als Handelsstraße von Ost nach West. Diese war ein Abzweig der Niederrheinischen Straße und führte über Altenkirchen, Herborn, Marburg nach Amöneburg und vereinigte sich auf dem Weg nach Hersfeld im Raum Kirchhain mit dem nördlichen Strang der Niederrheinischen Strecke, welche über Biedenkopf führte.

Bei der Brücker Mühle östlich von Amöneburg stieß dann die im Norden Gießens von der Weinstraße abzweigende sogenannte „Lange Hessen“ dazu. Sie führte über Staufenberg, Ebsdorf, Wittelsberg, Amöneburg, Kirchhain, Langenstein, Erksdorf, Speckswinkel, Momberg, Treysa nach Eschwege und von dort aus weiter nach Mühlhausen und Leipzig. Bonifatius benutzte die

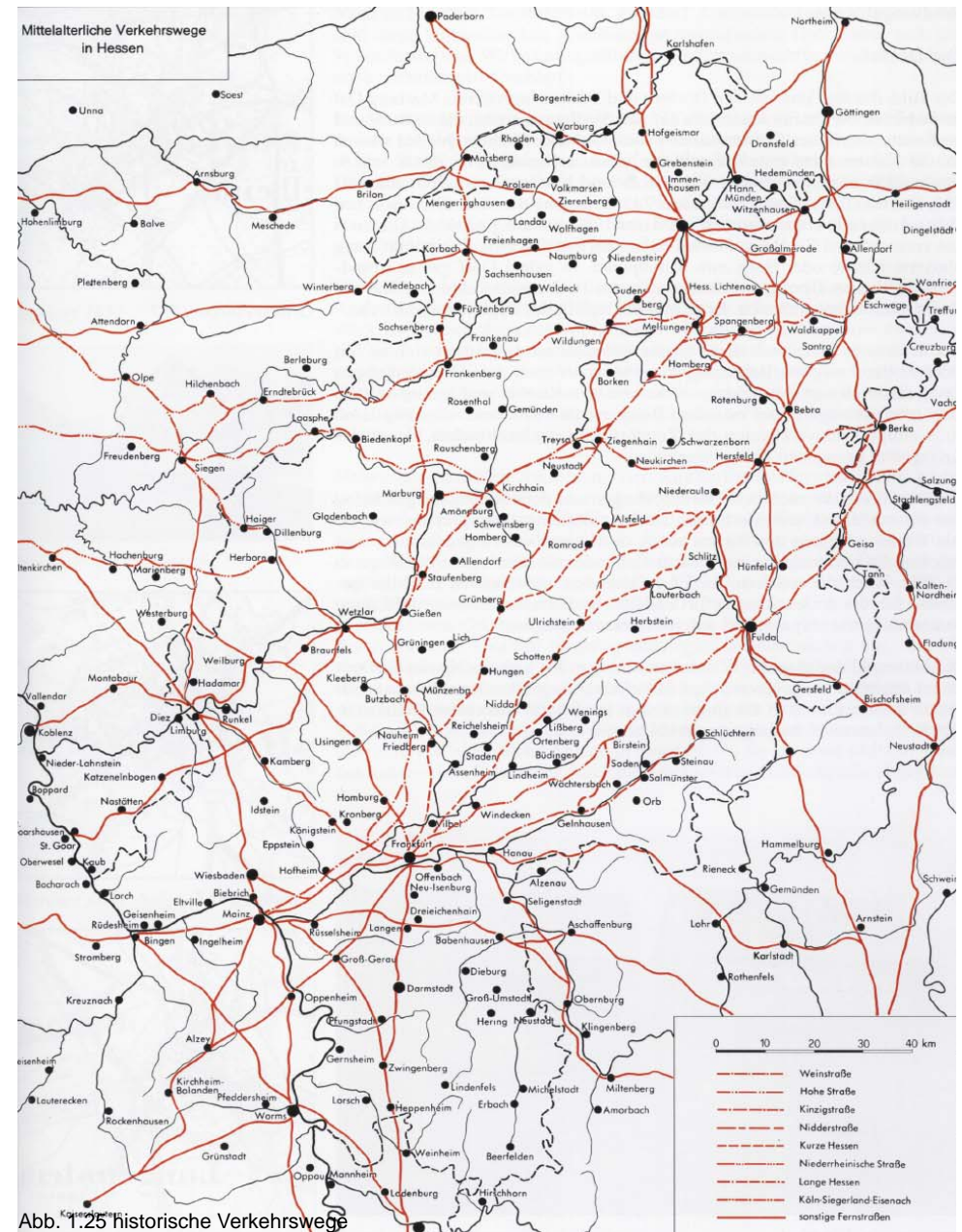


Abb. 1.25 historische Verkehrswege

„Langen Hessen“, als er nach Fällung der Donareiche (721) nach Thüringen zog. Ebenso nahm Martin Luther diese Wegestrecke bei der Reise zu seinem Religionsgespräch in Marburg.

Das Amöneburger Becken war damit als Knotenpunkt von Fernstraßen ein für die damaligen Verhältnisse bedeutendes Verkehrszentrum. Die heutigen Straßen im Kreisgebiet nutzen in vielen Bereichen die alten Trassenführungen der historischen Wegenetze. Die über Anzefahr nach Kirchhain verlaufende B 62 verläuft auf der alten Niederrheinischen Straße. Die Bundesstraße B 454 führt teilweise im Zuge des südlichen Zweiges der Landstraße auf der Wegeverbindung der „Langen Hessen“ durch Neustadt in Richtung Ziegenhain.

Die gute Verkehrslage begünstigte die Geschichte der Stadt Kirchhain jedoch nicht immer nur positiv. Während des Dreißigjährigen Krieges wurde die Stadt dadurch mehrere Male besetzt. Im Jahre 1636 waren beispielsweise zwischen 12.000 und 14.000 Soldaten hier untergebracht. Auch im Siebenjährigen Krieg führte die gute Verkehrslage immer wieder Truppen durch die Stadt.

Verkehrsverbindungen heute:

- Bahnstation an der Eisenbahnlinie Frankfurt - Kassel (Main-Weser-Bahn)
- BAB-Anschluss: Kassel-Frankfurt (A5), Anschlußstelle Homberg/ Ohm, ca.25 Kilometer entfernt.
- BAB-Anschluss: Gießen-Dortmund (A45), Anschlußstelle Gießen, ca. 35 Kilometer entfernt.
- Bundesstraßen: 3, 62 und 454

- Busverbindungen in alle Stadtteile und Richtungen:
Rauschenberg - Wohra - Gemünden
Amöneburg - Homberg/ Ohm
Stadtallendorf - Cölbe - Marburg



Abb. 1.26 Kirchhain aus der Luft

Kirchhain - Bildungsstandort

Im Vergleich zur Entwicklung der rasant zum Industriestandort gewachsenen Nachbarstadt Stadtallendorf verlief die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt Kirchhain eher bedächtig. Kirchhain war bis zum zweiten Weltkrieg der gewachsene wirtschaftliche Mittelpunkt des östlichen Kreisteiles des Landkreises Marburg-Biedenkopf. Obwohl nach 1948 noch einzelne weitere Unternehmen und Gewerbebetriebe in Kirchhain siedelten, entwickelte sich Kirchhain ab 1954 vornehmlich zum Schulstandort. Neben den allgemeinbildenden Schulformen entstanden hier eine Kreisberufs- und Berufsfachschule mit Fachoberschule. Ebenso befand sich in Kirchhain eine Landwirtschaftsschule, die jedoch 1964 nach Marburg verlagert wurde. Als Fachschulen wurden zusätzlich die Fischereischule Hessen sowie die Hessische Lehr- und Versuchsanstalt für Bienenzucht in Kirchhain eingerichtet.

Heute gibt es in der Kernstadt Kirchhain sechs Bildungseinrichtungen zu denen fünf Schulen mit über 3.500 Schülern zu zählen sind. Desweiteren gibt es neben der Kreisvolkshochschule noch weitere fünf Grundschulen in den Stadtteilen der Gemeinde Kirchhain.

Ebenso besitzt die Stadt eine Sternwarte sowie ein Medienzentrum, in dem Teile der Bildstelle des Landkreises Marburg-Biedenkopf untergebracht sind. Für die Betreuung der noch nicht schulfähigen Kinder gibt es in Kirchhain fünf Kindergärten mit Tagestättenbetreuung. In den zugehörigen Stadtteilen befinden sich zusätzlich sieben weitere Kindergärten. Die Stadt bietet damit auch berufstätigen Eltern die Möglichkeit Familie und Beruf miteinander zu vereinen.

Auch für die Jugendarbeit in der Kernstadt und ihren Stadtteilen sind mehrere

Räumlichkeiten eingerichtet. Neben dem Kulturzentrum „JUKUZ“ gibt es in jedem der zwölf Stadtteile Treffpunkte und Räumlichkeiten zur Jugendpflege.

Bildungseinrichtungen:

Alfred-Wegener-Schule (Gesamtschule mit: Hauptschule, Realschule, Gymnasium, Sonderschule)	ca.1.460 Schüler
Gymnasiale Oberstufe:	ca. 280 Schüler
Grundschule Kirchhain	ca. 390 Schüler
Berufliche Schulen des Landkreises Marburg-B.	ca. 1.400 Schüler
Kreisvolkshochschule des Landkreises Marburg-B.	nach Kursangebot
Hessisches Dienstleistungszentrum für Landwirtschaft, Gartenbau und Naturschutz -Bieneninstitut Kirchhain-	ca. 30 Schüler

Kirchhain - aus der Luft

Dieses Luftbild zeigt die städtebaulichen Entwicklungen der Stadt Kirchhain an Hand seiner Bebauung und Infrastruktur.

Gut zu erkennen ist der Altstadtring mit seiner dichten Bebauung, sowie die aufgelockerten Siedlungsstrukturen der neueren Bauzeit. Zu erkennen sind auch die Industrieflächen im Südwesten. Die Bahntrasse zerschneidet die

Stadt in zwei Hälften. Nördlich der Gleisanlagen sind die Schulen mit ihren Sporteinrichtungen zu finden. Die Wohnbebauung der 60er Jahre zieht sich wie ein gestreiftes Band entlang der Röthestraße.

Zu erkennen ist der orangefarbene Bahnhof, der das Gegenstück zur Stadtkirche bildet.



Abb. 1.27 Luftfoto

Wirtschaftsstandort Kirchhain

Kirchhain hat sich nach dem Krieg hauptsächlich zu einem zentralen Einkaufsort für das Umland entwickelt. Demgegenüber entstanden in den Nachbarstädten des Kreisgebietes -bis auf Stadtallendorf- mehrheitlich eher kleinere gewerbliche Schwerpunkte. Hier zu nennen sind die kleineren Städte Rauschenberg, Wetter, Neustadt oder Amöneburg. Durch die Schaffung von Einrichtungen für den Ausflugs- und Fremdenverkehr haben lediglich Amöneburg und Rauschenberg eine gewisse regionale Bedeutung erlangt.

Die Stadt Kirchhain wurde im Regionalplan Mittelhessen im Jahr 2001 als Mittelzentrum ausgewiesen. Der direkte Einzugsbereich der Stadt umfasst ca. 35.000 Einwohner bei einer Gesamtbevölkerung Kirchhains mit Ortsteilen von ca. 17.500 Einwohnern. Hiervon entfällt die Hälfte auf die Kernstadt und die andere Hälfte auf die zwölf zugehörigen Stadtteile.

Mit zentralen Dienstleistungen ist Kirchhain gut ausgestattet. Die Arbeitsplätze des produzierenden Gewerbes befinden sich überwiegend in der Kernstadt. Vorherrschende Gewerbegruppe ist die Papierverarbeitung, wobei sich das Spektrum der Arbeitsstätten auch im Bereich der Land- und Forstwirtschaft, Solar-, Energie- und Wasserversorgung, des verarbeitenden Gewerbes, des Baugewerbes, des Einzelhandels, der Kreditinstitute und des Versicherungsgewerbes sowie der Dienstleistungen und Organisationen bewegt. Durch eine gute Infrastruktur wird das Mittelzentrum seiner Bedeutung als Einkaufsstadt für die Region voll gerecht.

Die im Jahre 1980 zu einer Fußgängerzone umgestaltete Bahnhofstraße lädt mit ihrem gut sortierten Einkaufssortiment zum Einkaufen und Bummeln ein. Die angrenzenden verkehrsberuhigten Bereiche und insbesondere die überdurchschnittlich ausgeprägte Bereitstellung von Parkplätzen wird von

den Besucherinnen und Besuchern der Stadt geschätzt und stützt die Leistungsfähigkeit des Mittelzentrums.

In der Regionalplanung ist Kirchhain seit 1995 als gewerblicher Entwicklungsschwerpunkt ausgewiesen. Auf einem 120 ha großen Areal südöstlich von Kirchhain soll ein großes Gewerbe- und Industriegebiete entstehen. Die günstige geographische Lage im Zentrum Hessens und Deutschlands sowie die gute Verkehrsanbindung über die nahegelegenen Bundesstraßen ermöglichen ansiedlungswilligen Betrieben beste Ansiedlungs- und Investitionsvoraussetzungen.

Von dem 120 ha großem Areal sind bereits 16 ha erschlossen und bebaut, 44 ha sind im Flächennutzungsplan ausgewiesen und weitere 60 ha stehen als Zuwachsgebiet kurzfristig zur Verfügung. Der „Industriepark“ zwischen der Bundesstraße 454 und der alten Bundesstraße 62 in Richtung Alsfeld bietet somit vielfältige Entwicklungsmöglichkeiten.

Die Stadt Kirchhain kann folgende primäre Standortfaktoren für die Ansiedlung von Gewerbe- und Industriebetrieben erfüllen:

- günstige Verkehrslage
- angemessene Grundstückspreise
- qualifiziertes Arbeitskräftepotential
- Zuschnitt und Größe der Betriebsgelände nach Anforderung
- Nähe zum wirtschaftsstarke Nachbarstandort Stadtallendorf
- bestehende Fachbetriebe für Reparatur- und Wartungsarbeiten

Kirchhain in Zahlen

Zuwachs der Einwohnerzahl seit 2003:	+ 96 Einwohner
Aktuelle Einwohnerzahl:	17.701 Einwohner
davon männlich:	8.712 Einwohner (49,2%)
davon weiblich:	8.989 Einwohner (50,8%)
Anteil der Ausländer:	979 Einwohner (5,5%)
Einwohner mit Nebenwohnsitz:	1.036 Einwohner
Einwohner unter 18 Jahren:	3.424 Einwohner (19,3%)
Einwohner zwischen 18 und 60 Jahren:	10.257 Einwohner (58,0%)
Einwohner über 60 Jahren:	4.020 Einwohner (22,7%)
Arbeitslose:	480 Einwohner (7,7 %)
Haushaltsvolumen für 2005:	20.653.407 €
Pro-Kopf-Verschuldung:	997 €
Gewerbesteueraufkommen:	2.008.409 €

Industriepark

In dem Industrie- und Gewerbegebiet „Industriepark“ haben sich bereits folgende Betriebe angesiedelt:

- ein Herkules Einkaufszentrum mit angeschlossenem Heim- und Baumarkt auf einer Verkaufsfläche von 10.000 m²
- ein metallverarbeitender mittelständischer Betrieb
- eine Fachlackiererei
- ein Jahres- und Gebrauchtwagenhändler
- eine Großwaschanlage
- eine Firma mit Solarprodukten
- ein Eisen- und Werkzeugfachmarkt
- eine Tierarztpraxis

Durch die Ansiedlung des Herkules-Einkaufszentrums wird versucht, die vorher in andere Regionen abwandernde Kaufkraft an einen Schwerpunktmagneten in Kirchhain zu binden. Leider befindet sich dieses Einkaufszentrum auf der „grünen Wiese“ vor den Toren der Stadt, so dass von hier aus keine Impulse für den Einzelhandel der Kernstadt ausgehen.

Die Stadt Kirchhain hofft auf die Investitionsbereitschaft innovativer Unternehmen, welche die günstigen Voraussetzungen und Startbedingungen am Standort Kirchhain nutzen.

Gemeinsam mit den Nachbarstädten und Gemeinden sowie der Stadt Marburg und des Landkreises soll das umfangreiche Flächenpotential genutzt und vermarktet werden.



Abb. 1.28 Baumarkt Industriepark



Abb. 1.29 Einkaufszentrum Industriepark

Einkaufsmöglichkeiten in Kirchhain

Als zentraler Einkaufsstandort für den Ostkreis des Landkreises Marburg-Biedenkopf verfügt Kirchhain über mehrere Discountmärkte, Fachgeschäfte und spezialisierte Einzelhändler. Neben einer Poststelle befinden sich vier verschiedene Banken und Sparkassen in der Stadt. Die verkehrsberuhigte Fußgängerzone ist zentral von dem Bahnhof aus beginnend bis zum Rathaus verlaufend. An dieser Bahnhofstraße säumen sich mehrere Einzelhändler. Neben Cafes, Bäckereien, Optikern, Juwelieren, Imbisseinrichtungen, Schuhgeschäften, Fotoläden, Metzgereien und Bastelläden sind hier Drogerien, Reformhäuser, Apotheken und Bekleidungsgeschäfte zu finden. Alle benötigten Einrichtungen sind fußläufig vom Bahnhofsgebäude entfernt. Die kleineren Läden in der Fußgängerzone haben jedoch, wie in den meisten Städten dieser Größenordnung, mit Existenzproblemen zu kämpfen. Insbesondere die vor den Toren der Stadt entstandenen Einkaufszentren stellen eine große Konkurrenz dar, da hier neben der oftmals größeren Warenauswahl auch bessere Parkmöglichkeiten mit direkter Nähe zum Einkaufszentrum vorzufinden sind.

Trotzdem bleibt festzustellen, dass die Stadt Kirchhain ein Anziehungspunkt für viele Bürger aus den zwölf Stadtteilen ist, deren Traditionsbewußtsein und Identifikation mit der Landstadt dazu beitragen, dass die kleine Stadt über ein vitales Einkaufsleben verfügt.

Ein weiterer Faktor, der dazu führt, dass die Stadt ein beliebter Einkaufsort bleibt, sind ohne Zweifel die benannten Bildungseinrichtungen mit ihrer hohen Schüleranzahl.

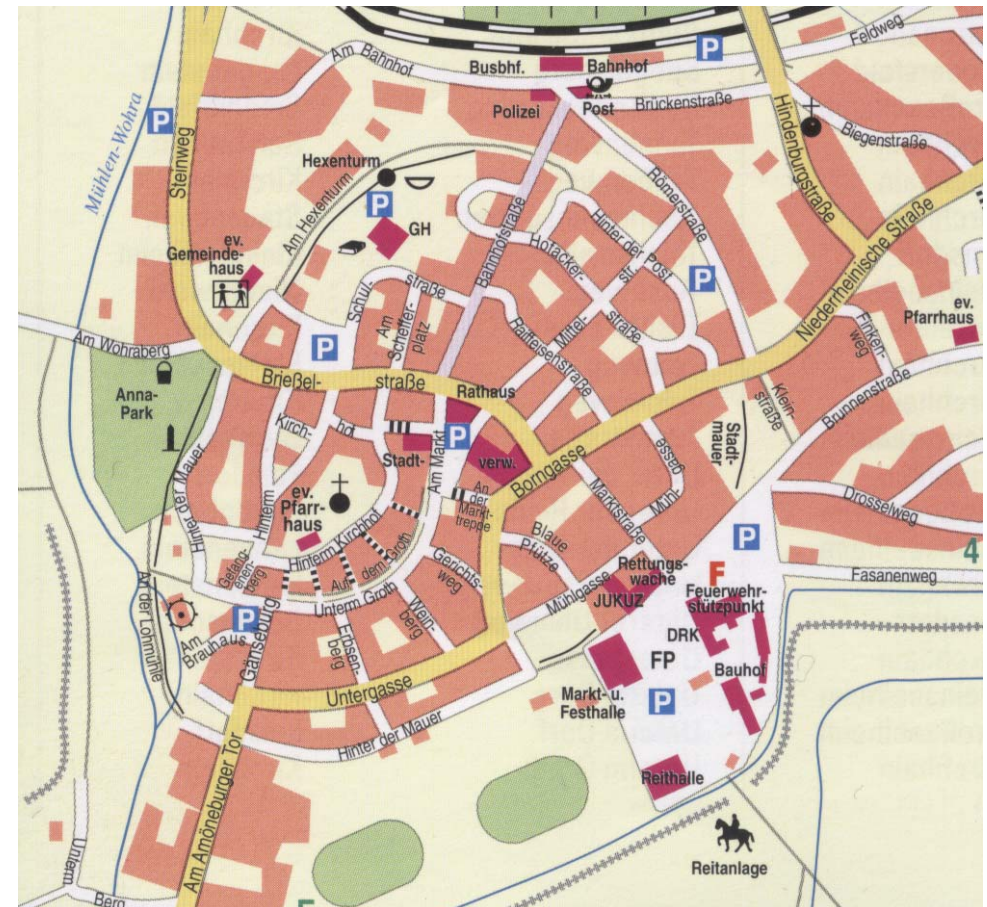


Abb. 1.30 Stadtplan

Kirchhain - traditionelle Marktstadt

Kirchhain ist als Marktstadt weit über die Stadtgrenzen hinaus bekannt und in den Terminbüchern der fahrenden Händler häufiger als jede andere Stadt der Region eingeplant. Die Stadt hat als zentrale Marktstadt im hiesigen Raum einen guten Ruf. Dass Kirchhain eine jahrhundertealte Markttradition aufweisen kann, zeigt ein Blick auf die Stadtgeschichte. Bereits im Jahr 1360 hatte der Landgraf Heinrich II. der Stadt Kirchhain das Recht zur Abhaltung von zwei Jahrmärkten verliehen. Im Jahr 1549 genehmigte der Landgraf Philipp der Großmütige zwei weitere Marktrechte. Im Februar des Jahres 1680 fügte der Landgraf Karl ebenfalls das Recht, zwei weitere Märkte abhalten zu dürfen hinzu.

Auf Ansuchen von Bürgermeister und Rat der Stadt Kirchhain an den Landgraf Friedrich II. wurde die Stadt mit drei weiteren Märkten beliehen, wobei das Recht an den früheren Marktrechten erneuert wurde. Von diesen insgesamt acht Märkten sind der Ostermarkt und der jährlich immer noch stark frequentierte Neujahrsmarkt bis heute geblieben. Der im Spätherbst, am letzten Wochenende im Oktober stattfindende Martinsmarkt ist jedoch erst vor wenigen Jahren hinzugekommen.

„Markt der Märkte“ ist und bleibt für die Stadt Kirchhain der traditionell am 30. Dezember stattfindende Neujahrsmarkt. Hier kann man neben dem umfangreichen Markttreiben durch die Straßen der Altstadt die ganz besondere Atmosphäre in den Gaststätten, Cafes und Kneipen erleben. Die Kirchhainer nennen diese Zeit zwischen Weihnachten und Neujahr auch „die fünfte Jahreszeit“. Umrahmt wird das Markttreiben von Veranstaltungen an den Abenden vor dem Markttag im Kirchhainer Bürgerhaus. Zusätzlich findet traditionell das „Würfeln“ um Torten und Würste in den Gaststätten statt.

Wochenmärkte finden jeweils mittwochs und samstags am Marktplatz vor dem Rathaus statt. Der Ostermarkt wird am Wochenende vor Ostern und der traditionelle Neujahrsmarkt am letzten Werktag vor Silvester durchgeführt. Am 1. Adventwochenende findet der Kunstmarkt der Stadt statt. Im Turnus von zwei Jahren (gerade Jahreszahlen) wird Ende Juni der Prämienmarkt mit Kreistierschau abgehalten. Dieser Prämienmarkt wird mit einem Springreitturnier umrahmt.



Abb. 1.31 Markttreiben in Kirchhain

Die städtebauliche Entwicklung der Stadt Kirchhain

Die wirtschaftliche und damit auch städtebauliche Entwicklung der Stadt Kirchhain ist eng mit der Führung der mittelalterlichen Verkehrswege verbunden. Spätestens um die Mitte des 15. Jahrhunderts führten die alte Messestadt Köln-Leipzig und ein Straßenzug der Landstraße „die Langen Hessen“ in die Stadt. Durch die Einrichtung einer Warte bei Wittelsberg wurden Handelsreisende ab der Mitte des 15. Jahrhunderts durch Kirchhain geleitet. Seit 1350 war Kirchhain Poststation des Postkurses Frankfurt-Kassel, dann später des Reichspostkurses Nürnberg-Bremen. Dies war die Grundlage dafür, dass neben der reinen Landwirtschaft und der im Mittelalter blühenden Woll- und Leinweberei sowie der Lederbearbeitung auch der Handel eine wichtige Rolle einnehmen konnte. 1360 wurden bereits zwei Märkte abgehalten, 1549 waren es derer schon vier. Noch um 1900 gibt es in Kirchhain einen für die Region bedeutenden Viehmarkt. Als Verkaufshalle der Tuchmacher wird 1559 das neben dem Rathaus angesiedelte Weinhaus erbaut. Im letzten Viertel des 16. Jahrhunderts wird die Zunft der Bäcker gegründet. Es folgen die Zünfte der Schuhmacher, Metzger, Lederhandwerker, Bauleute, Tischler und Schmiede. Handwerker und Kaufleute spielten neben den Bauern eine entscheidende Rolle für die Entwicklung der Stadt. Die Ackerbürger betrieben außerhalb der damals durch eine ovale Stadtbefestigung geschützten Stadt ihre Landwirtschaft.

Die heute in reichem Maße und einem beeindruckenden Stadtbild erhaltene historische Bausubstanz hat ihren frühen Ursprung in der Wiederaufbauphase nach 1412. In diesem Jahr war Kirchhain durch den Amöneburger Amtmann Graf von Waldeck in Schutt und Asche gelegt worden. In die Zeit des langsam erfolgendem Wiederaufbaus fällt die Errichtung des Rathauses und der

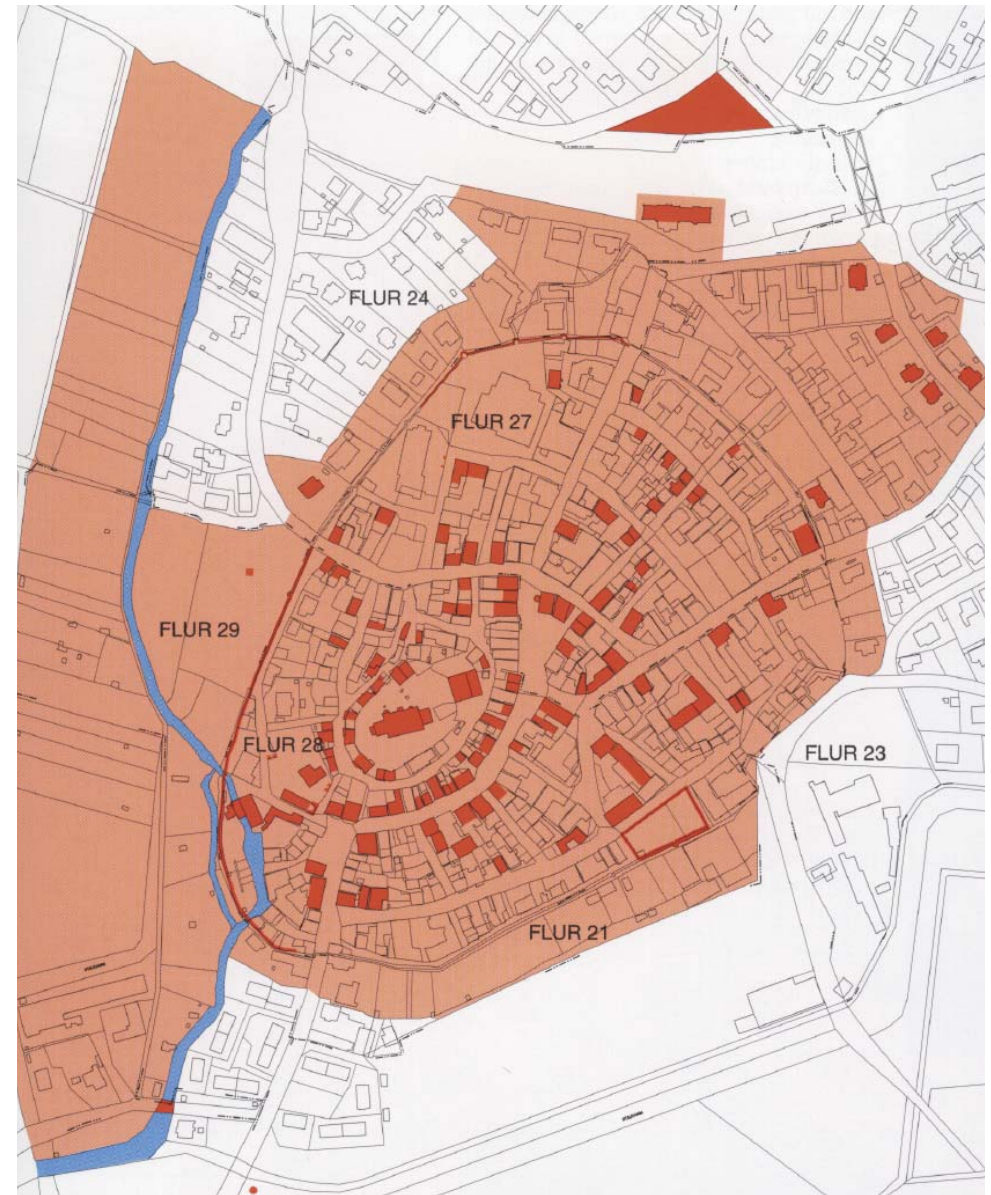


Abb. 1.32 historische Bauten I

Kirche, deren Vorgängerbauten mit zerstört wurden. Ab der Mitte des 16. Jahrhunderts ist dann neben dem Weinhaus eine kleine Anzahl von Bauten mit begründeter oder inschriftlicher Datierung aus dieser Zeit überliefert. Als herrschaftliches Gebäude trägt die Große Mühle des Deutschherrenordens im Südwesten der Stadt eine Inschrift mit dem Baujahr 1562.

Der in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts entstehende Grundtypus vieler Gebäude stellt sich als in Längsrichtung dreigeteilter Ständerbau dar. Dieser war meist von der Giebelseite her mittig erschlossen und hatte als aufgesetztes Geschoß eine Stockwerkskonstruktion. Rechts und links des mittleren Längsabschnitts befanden sich im Erdgeschoss Ställe und der Zugang zum Keller, der teilweise mit Gewölbe versehen war. Die Wohnräume waren in den oberen Stockwerken untergebracht, das meist zu den sichtbaren Straßenseiten hin auf Balkenköpfen vorkragte. Die meisten Häuser reichten sich in giebelständiger Stellung vor allem entlang des Marktplatzes, der Briesselstraße und der Straße auf dem Groth. Eine besonders außergewöhnliche straßenräumliche Situation befindet sich ab dem Marktplatz an der Straße Auf dem Groth. Hier beginnt mit einem rampenartigem Anstieg ein zweiter Fußweg als gesonderter Zugang zu den Häusern. Dieser Weg schließt darüber hinaus an mehreren Stellen durch enge Stichgassen und verwinkelte Treppenanlagen an den ansteigenden Kirchberg. Die in enger Folge anschließenden zwei- und dreigeschossigen Wohnhäuser aus der Zeit um 1600 sind mit Außenputz versehene Fachwerkbauten mit zum Teil historisch geschmückten Putzfeldern. Der Putz diente als konstruktiver Brandschutz und verlieh den Bauten gleichzeitig den Anschein von Steinbauten, die in der damaligen Zeit von den Bürgern als städtischer und hochwertiger bewertet wurden. Unterstützt wurde dieser Eindruck durch klar gegliederte Fensteranordnungen.

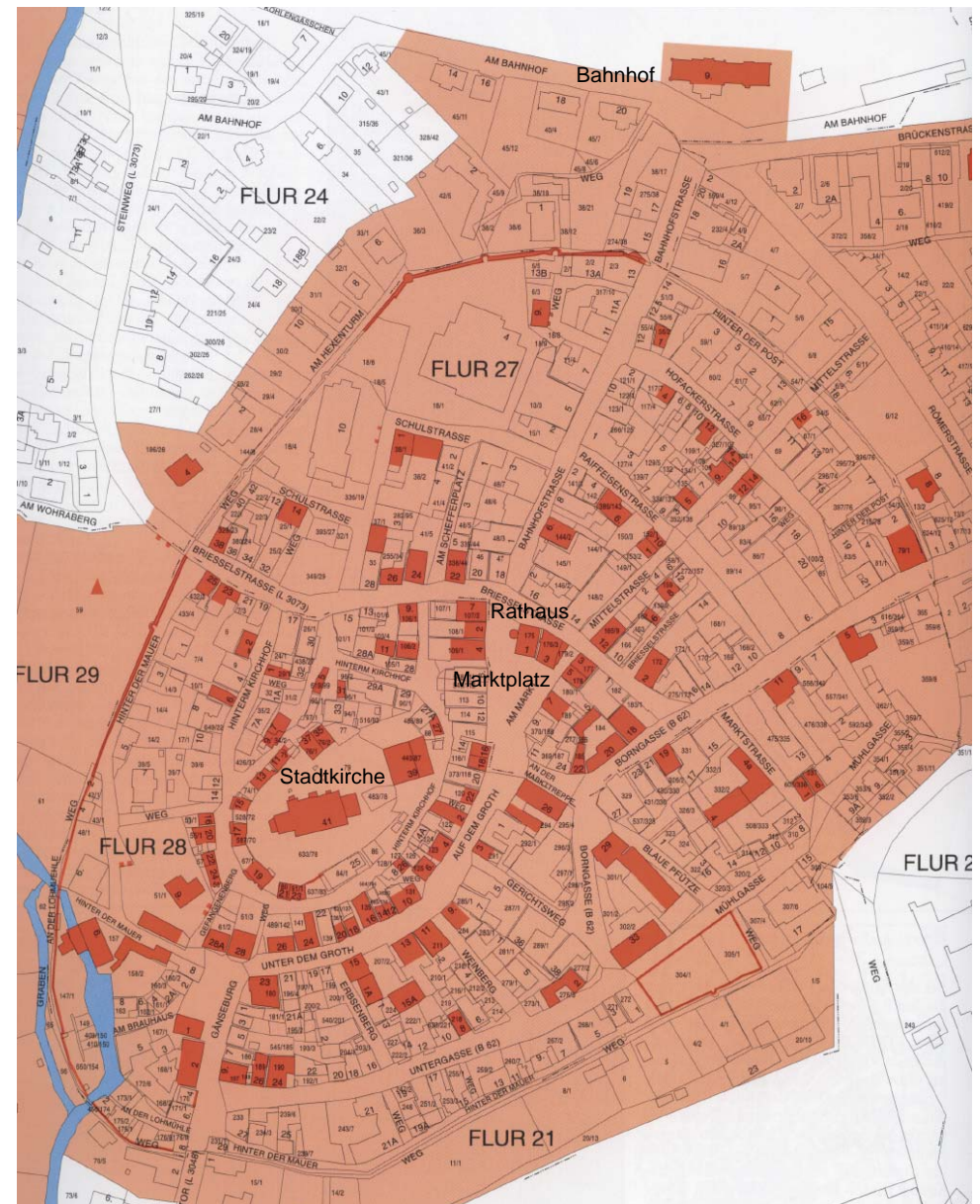


Abb. 1.32 historische Bauten II

Altstadtsanierung Kirchhain

Seit den achtziger Jahren wird in Kirchhain die Altstadtsanierung betrieben. Diese umfasst ein Gebiet von ca. 14 Hektar. Ziel der Altstadtsanierung ist die Reaktivierung des Stadtkerns sowie die Erhaltung und behutsame Erneuerung der schützenswerten und bestehenden Bausubstanz. Die Schaffung der notwendigen Infrastruktur soll hierbei ebenso erfolgen.

Von 1984 bis 2002 wurden der Stadt Kirchhain Sanierungsmittel von fast 12 Millionen Euro bewilligt. Hierbei unterstützte der Bund die Stadtsanierung mit ca. 3,5 Millionen Euro und das Land mit ca. 4,7 Millionen Euro. Der Eigenanteil der Stadt Kirchhain für die Sanierung lag bei über 3,6 Millionen Euro.

Im Jahr 2007 wird das Förderprogramm zur Stadsanierung voraussichtlich auslaufen. Die private Sanierung ohne Vorliegen eines formellen Sanierungsgebiets soll jedoch weitergeführt werden. In den vergangenen Jahren wurde der größte Teil der Fördermittel an private Bauherren vergeben, die meist zur Modernisierung, Schaffung und Wiederherstellung von Wohnraum genutzt wurden. Durch kommunale Sanierungsmaßnahmen wurden unter anderem die Wiederherstellung der Grothmauer, die Sanierung des Rathauses und die Sanierung des Gebäudes „Blauer Löwe“ ermöglicht. Zudem wurde eine Passage der Stadt vom Marktplatz zu den Behördengebäuden geschaffen und verkehrsberuhigte Bereiche sowie Parkplätze eingerichtet.

Seit 1984 ist die Wohnstadt Kassel GmbH als Sanierungstreuhänderin für die Stadt Kirchhain tätig und berät alle Interessenten und Bauherren zu Fragen der Sanierung von Gebäuden im Altstadtbereich.

Eine in jüngster Zeit gelungene Umnutzung von historischer Bausubstanz ist beispielsweise der Einbau eines Frisurenstudios in der Bahnhofstraße 6.

Abb. 1.33 Fachwerkdetail



Abb. 1.34 Haus am Groth



Abb. 1.35 Treppen zur Stadtkirche

Sehenswerte Bauten

Eine Sehenswürdigkeit der Stadt Kirchhain ist ohne Zweifel die gut erhaltene Stadtmauer mit Hexenturm am Bürgerhaus. Die romanische Kulisse des früheren Wachturmes wird heute als Kulisse für Freilichtaufführungen genutzt. Die zwischen 1354 und 1370 angelegte Stadtbefestigung umschloß einst die ganze Stadt. Ehemals 21 halbrunde Schalentürme bildeten in den jahrhundertelangen Konflikten zwischen den hessischen Landgrafen und den Mainzer Erzbischöfen den Schutz der Stadt. Teile der Mauer sind im Osten entlang der Straße Hinter der Mauer, im Norden entlang der Straße Am Hexenturm und im Westen entlang des Annaparkes, der Großen Mühle und der Straße An der Lohmühle erhalten. Die Schalentürme sind jedoch nur noch in Resten vorhanden. Der vollrunde Hexenturm besitzt anschließend noch Teile des Wehgangs.

Eine weitere Sehenswürdigkeit bildet das Burgtor als Rest der ehemaligen Stadtburg. Dieses Tor bildet heute den Eingang zum ehemaligen Alten- und Pflegeheim.

Das 1533 erbaute Rathaus am Marktplatz besitzt ebenfalls einen besonderen Stellenwert. An dessen westlicher Längsseite ist ein runder Bruchsandstein-Treppenturm mit sechseckiger, verschieferte Glockenhaube angeordnet. Dieses Gebäude bildet nicht nur aufgrund seiner Funktion eine Identität für Kirchhain. Am Sandsteinportal des Turmhauses ist in Latein der Spruch: QUI CUSTODIT OS SVVM CUSTODIT VITAM SUAM eingemeißelt. Dies bedeutet übersetzt: Wer seinen Mund bewahrt, bewahrt sein Leben. Hier findet man auch eine Darstellung des Kirchhainer Wappens. In unmittelbarer Nachbarschaft schließt sich eine Gebäudegruppe an, die in



Abb. 1.36 Fachwerkhaus Gänseburg

besonderer Weise die überregionale Bedeutung Kirchhains widerspiegelt. Es ist das ehemalige Postgasthaus, das der Ratsherr Heinrich Happel 1612 als Gasthaus „Zum Blauen Löwen“ errichten ließ. Es ist ebenfalls das Geburtshaus des Dichters Eberhard Werner Happel (1647-1690). Es liegt in der Borngasse, der früheren Hauptverkehrsstraße durch Kirchhain, in einer Straßenkrümmung als langgestrecktes Gebäude mit zwei großen Toreinfahrten, deren einer heute vermauert ist. Die aus zwei Baukörpern bestehende Anlage ist im Erdgeschoß als in dieser Zeit einziger Bau in Kirchhain massiv mit Sandsteinquaderung ausgeführt. Darüber erheben sich zwei Fachwerkgeschosse, die durch ihre Bauzier einzigartig in der Stadt sind. Die Ausschmückung mit Hervorhebung der Bundstiele durch Flachschnitzereien und Füllung der Brüstungsgefache mit verschiedenen geometrischen Mustern findet in den zu Gruppen zusammengefassten Fenstern in Form Rheinischer Erker ihren Höhepunkt.

Ein Ort der Ruhe und Entspannung bietet der außerhalb des alten Stadtkerns vor dem Brießeltor auf dem Gelände eines ehemaligen Friedhofs gelegene Anna-Park. Dieser lädt zwischen altem Baumbestand zum Spaziergang ein. Der frühere Friedhof wurde 1899 von dem Marburger Bierbrauereibesitzer Bopp in einen Park umgewandelt. Die Namensgebung erfolgte als Erinnerung an dessen Frau, die aus Kirchhain stammte. Zentral in dem Park steht das spätklassizistische Kriegererehnenmal des Ersten Weltkrieges. Neben der ortsgeschichtlichen Bedeutung ist der Park auch als innerstädtische Grünzone von Wichtigkeit.

Hoch auf einem Hügel der Ohmniederung liegt die das Stadtbild bestimmende evangelische Stadtkirche, die der Stadt ihren Namen gab. Ursprünglich war diese dem Heiligen St. Cyriacus geweiht, wurde jedoch nach 1244 nach dem Heiligen St. Michael benannt. Hierbei handelt es sich um eine

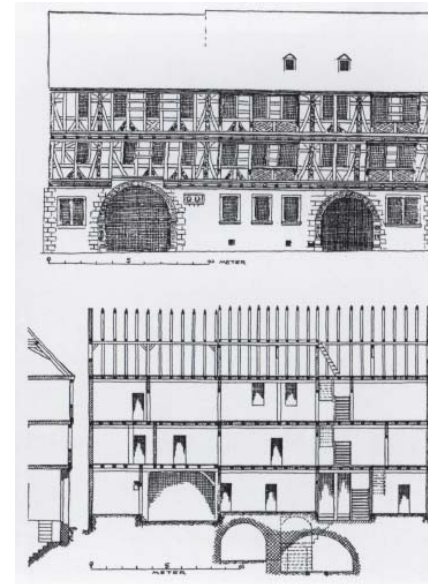


Abb. 1.37 Pläne „Blauer Löwe“



Abb. 1.38 „Blauer Löwe“

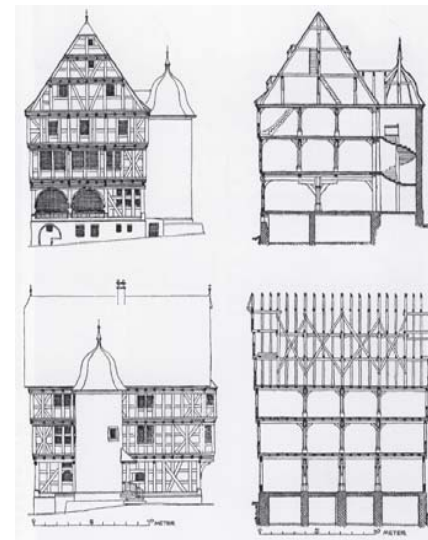


Abb. 1.39 Pläne Rathaus



Abb. 1.40 Rathaus

gewölbte Hallenkirche, deren Bau ursprünglich für ein geplantes, aber nicht realisiertes Karmeliterkloster gedacht war. Die heutige Turmgalerie und der achteckige Oberbau mit der Haube entstanden erst nach einem Brand im Jahre 1582.

Als letzte historische Form der Wohnbebauung hat sich in Kirchhain zwischen 1905 und 1915 die Bauform der Villa konstituiert. Entlang der Brücken- und Hindenburgstraße errichteten begüterte Bürger, die in der Zeit des florierenden Kirchhainer Viehhandels zu Wohlstand gekommen waren, auf großzügig bemessenen Grundstücken nordöstlich der Altstadt in der Nähe des Bahnhofs Einfamilienhäuser. Dem Zeitgeist entsprechend knüpften die Häuser noch stark an die Formen und Materialität des vertretenen Heimatstils an. Gleichzeitig sind jedoch in der Behandlung des Außenputzes deutliche Elemente des Anfang des 20. Jahrhunderts in Mode gekommenen Jugendstils zu erkennen.

Weitere Sehenswürdigkeitensind:

- der Gillhof, der als Vogtei des Deutschordens diente und „Große Mühle“ war am Rand der Stadtmauer
- die jüdische Synagoge an der Römerstraße
- die katholische Kirche St. Elisabeth, welche 1948 geweiht wurde
- die Martin-Luther-Kirche, welche 1967 erbaut wurde.
- die Gänseburg am Amöneburger Tor



Abb. 1.41 Kirchweg

Naturerlebnis und Ausflugsziele

Auf dem früheren Gelände einer ehemaligen Kiesgrube ist ein Lehrpfad mit Leitsystem für Blinde und Sehbehinderte mit Akustikstation entstanden. Ohne störende Nebengeräusche können in der Akustikstation Tierstimmen und Hörbilder mittels CD und Kopfhörer angehört werden. Die taktile Fläche neben der Station enthält verschiedene Naturstoffe, die mit nackten Füßen erfühlt und wargenommen werden können. Sechs Informationsstände und eine in den See ragende Beobachtungsplattform geben Gelegenheit, die Natur mit allen Sinnen wahrzunehmen. Die Infostände informieren über Bäume und Sträucher, Insekten, Sukzessionsflächen, Tourismus und Verkehr, Lebensraum Seeufer, Kultur- und Naturlandschaft. Angenommen und genutzt werden diese Einrichtungen von der nahegelegenen Blindenschule der Universitätsstadt Marburg sowie von mehreren Kindergärten, Grundschulen und allgemeinbildenden Schulen. Die Informationsstände, welche mit jahreszeitlichen Themen bestückt sind, werden jährlich viermal ausgetauscht und haben den Schwerpunkt: Bäume und Sträucher, Insekten, Sukzessionsflächen, Tourismus und Verkehr, Lebensraum Seeufer, Kultur- und Naturlandschaft. Wer sich stattdessen mehr nach Sonnenbaden oder Wassersport sehnt, für den ist der nahegelegene Kiesbaggersee bei Niederwald die richtige Wahl. Dieser See wird zum Windsurfen, Angeln oder einfach nur zum Schwimmen und Baden während den sonnigen Tagen des Jahres genutzt. Weitere Ausflugsziele sind neben der nahegelegenen Universitätsstadt Marburg auch die Nachbargemeinde Amöneburg mit ihrem Panoramaausblick. Ebenso gibt es in dem Kirchhainer Stadtteil Burgholz den Aussichtsturm „Hunburturm“, der mit einer Höhe von 28,5 m einen weiten Fernblick auf den Ostkreis des Landkreises Marburg-Biedenkopf bietet.



Abb. 1.42 Fluß „Ohm“



Abb. 1.43 Kirchhain im Sommer

Wer mehr über das Leben des Ackerbürgertums erfahren möchte, für den lohnt ein Besuch des Heimatmuseums im Stadtteil Großseelheim. Hier wird anschaulich gezeigt und dargestellt, wie und mit welchen Geräten die Menschen früher auf den Feldern um Kirchhain gearbeitet und gelebt haben. Auch kann der Besucher erfahren welche, Tracht die Kirchhainer Frauen früher trugen. Tradition und Brauchtum werden dort anschaulich dargestellt. Ein weiteres Ausflugsziel stellt das nahegelegene Rauischholzhausen dar. Hier kann man im Schlosspark spazieren gehen und das Schloss besichtigen.

Einen Besuch ist auch der „Lange Stein“ von Langenstein wert. Dieser Menhir, der mit 6,30 m Höhe und 2,30 m Breite zu den größten Menhiren Deutschlands zählt und dem Stadtteil Kirchhains seinen Namen gab, wurde im Jahr 1527 durch den Einschlag eines Blitzes auf nunmehr 4,75 m verkürzt.

Wer sich für Kirchenbau und deren Ausstattungen interessiert, für den ist die barocke Kirche von Emsdorf ein Anziehungspunkt. Diese gehört mit ihrer Rokoko-Innenausstattung zu den Sehenswürdigkeiten im oberhessischen Raum. Auch sind die Kirchen der beiden katholischen Orte Sindersfeld und Stausebach von Interesse.

Ein besonderes Naturdenkmal findet sich ebenso in einem Stadtteil der Stadt Kirchhain. Die Linde von Himmelsberg mit einem Stammumfang von 9 m und einer Höhe von 25 m gehört zu den bedeutendsten Naturdenkmälern Deutschlands. Sie ist als Mittelpunkt des Ortes Himmelsberg zu sehen und wurde im Jahr 2001 Motiv einer 55 Cent Briefmarke bei einer Sonderpostwertzeichen-Serie „Naturdenkmäler in Deutschland“.

Für Freunde der Fachwerkbauten sind neben Marburg auch die nahegelegenen Gemeinden Alsfeld, Rauschenberg, Schweinsberg und Amöneburg eine

Reise wert. Ebenso ist der Junker-Hansen-Turm in Neustadt als einziger Fachwerkrundbau Europas ein besonderes Reiseziel.

Entfernungen:	Universitätsstadt Marburg: 15 km
	Park und Schloss Rauischholzhausen: 8 km
	Amöneburg: 3km
	Rauschenberg: 8 km
	Himmelsberg: 6 km
	Emsdorf: 5 km
	Langenstein: 2 km
	Großseelheim: 2km
	Schweinsberg: 7 km
	Alsfeld: 27 km
	Homberg/ Ohm: 15 km
	Stadtallendorf: 5 km

Sport und Vereine

Die Stadt Kirchhain bietet zusammen mit seinen Ortsteilen eine große Anzahl an Sporteinrichtungen und Vereinen. Die Kernstadt besitzt neben einem Freibad und einem Hallenbad drei Sportplatzanlagen, einen Baseballplatz, eine Großsporthalle, eine Reithalle mit Reitanlage, einen Schießstand, eine Tennisanlage sowie ein Motodrom.

Kirchhain zählt als Kernstadt mit den umliegenden Stadtteilen folgende 33 Sportvereine, wobei es in den verschiedenen Vereinen noch unterschiedliche Abteilungen gibt:

- Badminton-Sportclub Kirchhain
- Balloonclub Hessenland
- Baseballclub Kirchhain e.V
- DLRG Ortsgruppe Kirchhain
- Fischereiverein Kirchhain
- Angelsportverein
- Flugsportverein
- Motor Sport Club Kirchhain e.V.
- Radfahrerverein
- Reit und Fahrverein Kirchhain
- Reiterclub Burgholz
- Schützenverein
- Schützenverein „Hubertus“ Stausebach
- Schützenverein Weidmannsheil Emsdorf
- Ski Club Kirchhain
- TTC Kirchhain 1962 e.V.

- Tischtennisverein Großseelheim
- TTC Eintracht 1969 Burgholz e.V.
- TTC 1952 Anzefahr e.V.
- TSV Germania Beziendorf
- TSV 1886 Kirchhain e.V.
- FSV „Rot Weiß“ Burgholz e.V.
- RSV Kleinseelheim 1927 e.V.
- VfR 1920 Niederwald e.V.
- 1. Fußballclub Sindorsfeld 1946 e.V.
- SV 1959 Grün Weiß Emsdorf e.V.
- Wanderfreunde Hunburg Burgholz
- Wanderverein Großseelheim 1991 e.V.
- Gymnastikgruppe 2000 Großseelheim
- Damen Gymnastikgruppe Schönbach
- SV 1959 Grün Weiß Emsdorf e.V. Tanzabteilung
- Dartclub „Flying Dukes“

Hier kommen alleine in der Kernstadt Kirchhain weitere 58 Vereine für alle möglichen Freizeitbetätigungen hinzu. Das Spektrum reicht dabei von dem Arbeitskreis Dörflicher Kultur e.V. über Fördervereine und Geflügelzuchtvereine bis hin zum Verkehrsverein und Verschönerungsverein. Sollte jemand hierbei sein Interessensgebiet nicht finden, so stehen in den nahgelegenen zwölf Ortsteilen insgesamt weitere 101 Vereine zur Verfügung. Diese große Anzahl an verschiedenen Verbänden zeigt, wie aktiv die Menschen in der Region sind. Durch die Vereine wird dabei nicht nur das Leben im Ort und in der Stadt gestärkt, sie bilden zugleich einen Wirtschaftsmotor für die Region.

Kirchhain - Am Rand des Burgwaldes

Im Jahre 1994 haben sich insgesamt zehn Gemeinden zur Entwicklungsgruppe „Region Burgwald e.V.“ zusammengeschlossen. Mitbegründet wurde dieser Interessenverband von den beiden Landkreisen Marburg-Biedenkopf und dem nördlich anschließenden Landkreis Waldeck-Frankenberg. Ebenso gingen Initiativen von Vereinen, Firmen und engagierten Bürgerinnen und Bürgern aus. Die Stadt Kirchhain wurde 1995 Mitglied dieser Entwicklungsgruppe. Im Jahre 1999 trat ebenfalls die Stadt Frankenberg diesem Verband bei. Die Region Burgwald umfasst ein Gebiet von ca. 480 km² mit ca. 50.000 Einwohnern. Ziel der Entwicklungsgruppe ist die Förderung einer integrierten, ökologisch und sozialorientierten sowie wirtschaftsstärkenden Entwicklung für die Region. Über einhundert Projekte wurden bereits begonnen bzw. umgesetzt. Hauptschwerpunkt ist die Förderung des Tourismus sowie kleiner regionaler handwerklicher Betriebe und die Sicherung und Schaffung neuer Arbeitsplätze. Ein beispielhaftes Projekt ist die „Frauenqualifikation im Bereich Land-Tourismus“. Hieraus ist bis heute ein Unternehmerinnen-Netzwerk Burgwald hervorgegangen.

Alle zwei Jahre wird von der Interessensgruppe die Burgwaldmesse, eine Regionalschau, der Leistungsfähigkeit der heimischen Unternehmen veranstaltet. Hierbei können Interessenten erfahren, was in der Region erarbeitet wird und welche Qualifikationen vorzufinden sind. Die Messe gibt Anstöße für Investoren und fördert die Kommunikation zwischen Firmen und Besuchern über die Stadt- und Landkreisgrenzen hinaus. Da der Burgwald eines der größten zusammenhängenden Waldgebiete Deutschlands ist, steht hierbei die Verarbeitung von Holz und Holzprodukten mit im Vordergrund.



Abb. 1.44 Am Rand zum Burgwald

Steuerhebesätze der Stadt Kirchhain

Grundsteuer A (Land- und Forstwirtschaftliche Einrichtungen)	280 von Hundert
Grundsteuer B (Gebäude)	260 von Hundert
Gewerbesteuer	320 von Hundert

Ausgewählte Daten über die Gemeinde Kirchhain

im Verhältnis zum Landkreis Marburg-Biedenkopf und zum Land Hessen

Wanderungsbewegung 2004:

	Zugezogene		Fortgezogene	
	Geamt	davon Deutsche	Geamt	davon Deutsche
Stadt Kirchhain:	850	746	828	727
Landkreis MR:	15.727	12.400	15.764	12.276
Land Hessen:	404.130	293.523	391.795	287.548

Hessisches Statistisches Landesamt, Wiesbaden 2006

Flächennutzung 2005:

	Stadt Kirchhain	Landkreis MR	Land Hessen
Gesamtfläche:	9.092 ha	126.256 ha	2.111.494 ha
Gebäude-/ Freifläche:	511 ha	8051 ha	154.853 ha
Betriebsfläche:	48 ha	493 ha	8.006 ha
Erholungsfläche:	40 ha	714 ha	18.710 ha
Verkehrsfläche:	615 ha	7.945 ha	139.631 ha
Landwirtschaftl. Fläche	5.332 ha	55.489 ha	899.318 ha
Waldfläche:	2.303 ha	51.582 ha	845.479 ha
Wasserfläche:	169 ha	1.189 ha	27.835 ha
Flächen anderer Nutzung:	75 ha	793 ha	17.663 ha

Hessisches Statistisches Landesamt, Wiesbaden 2006

Alterstruktur 2004:

	Stadt Kirchhain	Landkreis MR	Land Hessen
unter 6 Jahren alt:	890	13.561	338.912
6 bis 15 Jahre alt:	1.727	23.851	564.764
15 bis 65 Jahre alt:	10.688	172.786	4.082.810
65 und mehr Jahre alt:	3.082	43.502	1.111.279

Hessisches Statistisches Landesamt, Wiesbaden 2006

Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Pendler 2004:

	Stadt Kirchhain	Landkreis MR	Land Hessen
Einpendler:	1.729	45.398	1.410.676
Auspender:	4.389	48.612	1.285.482
Pendlersaldo:	-2.660	-3.214	+125.194

Hessisches Statistisches Landesamt, Wiesbaden 2006

Politische Sitzverteilung der Stadtverordnetenversammlung:

nach der Kommunalwahl am 26. März 2006

CDU	15 Sitze
SPD	15 Sitze
Grüne	4 Sitze
FDP	2 Sitze
UWG	1 Sitz

Bevölkerungsentwicklung in Hessen bis zum Jahr 2050

Die Bevölkerung Hessens wird nach den Ergebnissen der Monatszeitschrift „Staat und Wirtschaft in Hessen“ noch bis zur Mitte des nächsten Jahrzehnts zunehmen. Danach wird ein Bevölkerungsrückgang eintreten. 2050 wird die hessische Bevölkerung mit gut 5,49 Millionen etwa 600.000 oder 10% niedriger sein als heute. Der Bevölkerungsrückgang wird mit einer starken Verschiebung der Alterstruktur zu Ungunsten der jungen Bevölkerung verbunden sein. Diese Entwicklung ist nahezu für alle Regionen des Landes festzustellen, allerdings in unterschiedlicher Geschwindigkeit und Stärke.

Neben der Kenntnis von Zahl und Struktur der Bevölkerung in der Gegenwart ist es für Zwecke der Planung in verschiedenen Bereichen wichtig, sich ein Bild von der Bevölkerungssituation in 10, 20 oder 30 und auch mehr Jahren zu machen. Dabei muss man sich allerdings stets im Klaren sein, dass die Ergebnisse der Voraussrechnungen mit der Unsicherheit einer von Annahmen abweichenden Entwicklung behaftet sind.

Im ersten Halbjahr des Jahres 2005 sank die Bevölkerungszahl in Hessen um knapp 4.900 Personen auf 6.092.900 Einwohner. Wie das Hessische Statistische Landesamt mitteilt, war damit der Rückgang stärker als im gleichen Zeitraum des Vorjahres (minus 1.200). Die Abnahme resultiert aus einem Gestorbenenüberschuss von minus 4.800 Personen bei einem fast ausgeglichenen Saldo der Wanderungsbilanz. Regional verlief die Entwicklung unterschiedlich. Während der südhessische Regierungsbezirk Darmstadt einen leichten Bevölkerungszuwachs von rund 100 Personen verbuchte, zählte der Regierungsbezirk Kassel 2.900 Einwohner weniger. Die Bevölkerungsbilanz des Regierungsbezirks Gießen, zu dem auch Kirchhain gehört, war mit gut 2.000 Personen ebenfalls im Minus. Hieran lässt sich das

sich deutlich abzeichnende Nord-Süd-Gefälle in Hessen erkennen. Während sich in südhessischen Regionen wie Frankfurt am Main, Offenbach, Wiesbaden und Darmstadt Bevölkerungsgewinne durch mehr Zu- als Fortgezogene abzeichnen, kann die Landflucht in dem vergleichsweise strukturschwachen Mittel- und Nordhessen auch nicht durch geringe Geburtenüberschüsse ausgeglichen werden. Grund für die Bevölkerungsverluste in den mittel- und nordhessischen Landkreisen sind hauptsächlich Wanderungsverluste.

Monatliche Konsumausgaben privater hessischer Haushalte 2003 nach Haushaltstyp in Euro

Art der Ausgabe	Haushalte Gesamt	Frauen allein	Männer allein	Paare allein	Paare mit Kind	Allein-erziehende	Sonstige
Insgesamt	2.338	1.430	1.461	2.623	3.058	1.859	3.233
Nahrungsmittel, Getränke, Tabak	315 13,5%	165 11,5%	185 12,7%	336 12,8%	458 15,0%	285 15,3%	465 14,4%
Bekleidung, Schuhe	118 5,0%	71 5,0%	48 3,3%	126 4,8%	176 5,8%	111 6,0%	171 5,3%
Wohnen, Energie	772 33,0%	529 37,0%	541 37,0%	861 32,8%	949 31,0%	623 33,5%	1003 31,0%
Innenausstattung, Haushaltsgeräte	132 5,6%	73 5,1%	58 4,0%	156 5,9%	192 6,3%	83 4,5%	180 5,6%
Gesundheitspflege	96 4,1%	72 5,0%	56 3,8%	147 5,6%	74 2,4%	35 1,9%	105 3,2%
Verkehr	318 13,6%	157 11,0%	192 13,1%	353 13,5%	439 14,4%	228 12,3%	496 15,3%
Nachrichtenübermittlung	72 3,1%	49 3,4%	56 3,8%	61 2,3%	89 2,9%	79 4,2%	126 3,9%
Unterhaltung, Kultur	274 11,7%	171 12,0%	170 11,6%	305 11,6%	364 11,9%	213 11,5%	376 11,6%
Bildungswesen	26 1,1%	12 0,8%	10 0,7%	11 0,4%	70 2,3%	55 3,0%	34 1,1%
Beherbergungs-/ Gaststätdienstl.	112 4,8%	60 4,2%	92 6,3%	148 5,6%	127 4,2%	54 2,9%	136 4,2%
Andere Ware und Dienstleistungen	102 4,4%	71 5,0%	54 3,7%	119 4,5%	121 4,0%	92 4,9%	143 4,4%

Hessisches Statistisches Landesamt, Wiesbaden 2006

Bei der Ermittlung der dargestellten Konsumausgaben im Rahmen der hier dargestellten Verbrauchsstichprobe wird vom sogenannten Marktentnahmekonzept ausgegangen. Das heißt, es werden ausschließlich die Ausgaben für Käufe von Waren und Dienstleistungen nachgewiesen, die am Markt realisiert werden. Dazu zählen auch bestimmte unterstellte Käufe, wie der Mietwert von Eigentumswohnungen,.

Nicht in den Privaten Konsumausgaben enthalten sind die Zahlungen von direkten Steuern, Versicherungen, Übertragungen an andere Haushalte oder Organisationen sowie Tilgung und Verzinsung von Krediten. Ebenfalls nicht enthalten sind Käufe von Grundstücken und Gebäuden sowie Ausgaben für die Bildung von Geldvermögen.

Ein Haushalt besteht aus einer Gruppe von verwandten oder persönlich verbundenen (auch familienfremden) Personen, die sowohl hinsichtlich ihres Einkommens als auch ihres Verbrauchs zusammengehören. Sie müssen über ein oder mehrere Einkommen oder über Einkommensteile gemeinsam verfügen und voll oder überwiegend im Rahmen einer gemeinsamen Hauswirtschaft versorgt werden. Als Haushalt gilt auch eine Einzelperson mit eigenem Einkommen, die für sich allein wirtschaftet. Zeitweilig vom Haushalt getrennt lebende Personen, die den genannten Voraussetzungen entsprechen, gehören zum Haushalt, wenn sie überwiegend von Mitteln des Haushalts leben oder wenn sie mit ihren eigenen Mitteln des Lebensunterhalt des Haushalts bestreiten. Haus- und Betriebspersonal, Untermieter und Kostengänger zählen nicht zum Haushalt, in dem sie wohnen bzw. gepflegt werden, ebenso nicht Personen, die sich nur auf Besuch im Haushalt befinden. Sonstige Haushalte sind Haushalte, denen weitere Personen angehören wie zum Beispiel Schwiegermutter,-vater und Ähnliche. Als Kinder zählen alle ledigen Kinder unter 18 Jahren des Haupteinkommensbeziehers.

Gesundheitswesen -medizinische Versorgung in Kirchhain

Praktische Arzt/ Allgemeinmediziner:	7 Arztpraxen
Zahnarzt:	9 Arztpraxen
Kieferorthopädie:	1 Arztpraxis
Facharzt Kinderheilkunde:	1 Arztpraxis
Facharzt Augenheilkunde:	2 Arztpraxen
Facharzt Neurologe:	1 Arztpraxis
Facharzt Psychater:	1 Arztpraxis
Facharzt Hautarzt/ Allergologe:	2 Arztpraxen
Facharzt Frauenarzt:	1 Arztpraxis
Facharzt Internist:	1 Arztpraxis
Facharzt HNO:	1 Arztpraxis
Facharzt Orthopädie/ Unfallarzt	1 Arztpraxis
Logopädische Praxis:	2 Praxen
Praxis Ergotherapie	1 Praxis
Praxis Physiotherapie:	3 Praxen
Heilpraktiker:	3 Praxen
Tierärzte:	3 Praxen
Apotheken:	4 Apotheken
Pflegeteam/ mobile Versorgung:	8 Institutionen
Krankentransport:	1 zentrale Leitstelle
Rettungsdienst:	1 DRK-Rettungswache
nächstgelegene Krankenhäuser:	Universitätsklinik Marburg Diakonie Krankenhaus Marburg Klinik Psychiatrie und Psychotherapie Marburg

Kirchhain verfügt neben den aufgezählten häuslichen Pflegeteams und Diakonischen Kranken- und Altenpflegeeinrichtungen zudem über ein größerers Altenhilfezentrum sowie über ein Zentrum für Parkinson Kranke.

Des weiteren befindet sich in Kirchhain ein Dialysezentrum.

Für die kosmetische Pflege sowie die medizinische Fuß- und Handpflege findet man in Kirchhain 4 Einrichtungen.

Soziale Einrichtungen und Hilfestellungen

Viele Hilfestellungen und Beratungen werden im Wochenrythmus angeboten.

- Diakonisches Werk mit:
 - Allgemeine Sozialberatung
 - Mutter-Kind-Kuren
 - Flüchtlingsberatung
 - Wohnungslosenberatung
- Versorgungsamt
- Rentenberatung
- Seniorenrat
- Sozialverband Deutschland
- Sozialberatung für Zugewanderte

Einige weitere soziale Einrichtungen teilt sich die Stadt Kirchhain mit der nahegelegenen Nachbargemeinde Stadtallendorf. Hier finden sich folgende Beratungsstellen:

- Psychosoziale Kontakt und Beratungsstelle
- Sexual-, Verhütungs- und Schwangerschaftsberatungsstelle
- Jugend- und Drogenberatungsstelle
- Schuldnerberatungsstelle

Stärken + Schwächen

Makroanalyse

Die Stadt Kirchhain an der Ohm ist Mittelzentrum im östlichen Teil des Landkreises Marburg-Biedenkopf und ist aus diesem Grund für die Kernstadt selbst, aber insbesondere für die noch sehr ländlich geprägten zugehörigen zwölf Stadtteile das primäre Einkaufszentrum der Region. Vor allem kaufen die Bewohner hier die zur Sicherung ihrer Grundbedürfnisse notwendigen Nahrungs- und Lebensmittel ein.

Als Einkaufs- und Marktstadt ist das traditionsreiche Kirchhain aber weit über die Region hinaus beliebt, was wiederum vor allem an den viermal im Jahr stattfindenden Großmärkten deutlich wird. Die Besucherzahl von bis zu mehreren zehntausend macht die Attraktivität des Ortes Kirchhain für das Marktgeschehen sichtbar und zeigt wie sehr die Kleinstadt auch Publikumsmagnet ist und Besucher und Einwohner gleichermaßen in ihren Bann zu ziehen vermag.

Von Vorteil ist auch die verkehrsgünstige Lage des Ortes Kirchhain.

Nicht nur die Station der Eisenbahnlinie Frankfurt- Kassel, auch die Bundesstrassen 3, 62 und 454 und ebenso die Busverbindungen in alle Stadtteile und in Richtung Rauschenberg- Wohra- Gemünden, Amöneburg- Homberg/ Ohm sind hier zu nennen.

Nicht zuletzt wegen der vorteilhaften Verkehrsverbindung erfreut sich Kirchhain auch als Wohnstadt zunehmender Beliebtheit. Besonders die Nähe zur angesehenen Universitätsstadt Marburg macht diese Attraktivität aus. Aber nicht nur viele Studenten nutzen den Vorteil günstigerer Mietkosten, generell haben sich die Pendlerzahlen in den letzten Jahren erhöht, nehmen doch immer mehr Berufstätige einen längeren Berufsweg

in Kauf, um im Gegenzug geringere Mietausgaben zu haben. Dabei genießt Kirchhain im Vergleich zu größeren Städten wie Kassel, Gießen, Marburg oder Frankfurt keine mindere Wohnqualität. In Kirchhain können die Bewohner ländliche Tradition mit den Qualitäten einer modernen Kleinstadt verbinden. Dieses qualitative Landleben mit kleinstädtischem Flair findet sich zum Beispiel in der Bandbreite der zahlreichen Sport- und Freizeitmöglichkeiten wieder: Ballonfahren, Segelfliegen, Tennis; Tischtennis, Angeln, Surfen, Schießen, Reiten, Kegeln, Hallenbad und Freibad, Sauna Trimm- Dich- Pfad, Motorsportclub, Sternwarte und Diskothek, verschiedenste Sportvereine, etc.

Trotz des neu angelegten Industrie- und Gewerbegebietes (ca. 120 ha) besitzt die Gemeinde Kirchhain für die Industrie überregional noch wenig Bedeutung. Möglicherweise hängt dies auch mit einem noch fehlenden, aber in Planung befindlichen direkten Autobahnanschluss zusammen. Nur wenige Einwohner finden aus eben diesem Grund in der Kernstadt einen Arbeitsplatz in Handel, Gewerbe, Dienstleistungsbereich oder in produzierenden Betrieben, was wiederum zu einem zunehmend erhöhten Pendleraufkommen ins Rhein- Main- Gebiet oder nach Nordhessen geführt hat.

Dennoch hat es die kleine Gemeinde geschafft, auch wenn zum Beispiel der Einzelhandel in der Fußgängerzone rückbelebend ist, eine eigene Dynamik im Stadtkern zu behalten.

Die Lebendigkeit der Stadt spiegelt sich vor allem auch in dem umfangreichen Bildungsangebot wieder: Am Ort sind sämtliche Schulformen von der Grundschule über die Hauptschule, die Realschule und das Gymnasium sowie beruflichen Schulen und Berufsfachschulen sowie Volkshochschule ansässig. Aber auch für die „Kleinsten“ im Vorschulalter werden eine Krabbelstube und Kindergärten im Erziehungs- und Bildungssektor angeboten.

Umso mehr ist anzustreben, diese Dynamik und Lebendigkeit zu behalten

und deutlich zu beleben und nach geeigneten Konzepten zu suchen, die dieses umzusetzen vermögen. Angesichts der topologisch günstigen Lage Kirchhains -der Ort liegt nicht nur im Zentrum Hessens, sondern auch im Mittelpunkt des gesamten Bundesgebietes- ist die Gemeinde mit seiner umliegenden Region auch als Ferien- und Ausflugsziel interessant. Nicht nur wegen der kultur-historischen wichtigen Fachwerkbauten ist das hessische Städtchen beliebt, auch als Tor zur Ferienregion Burgwald ist Kirchhain längst zum bevorzugten Ausgangspunkt für Rad- und Wanderaktivitäten geworden.

Blickt man auf die Topografie des Städtchens, fällt einem zunächst die behagliche Hanglage auf. Im Gesamten Erscheinungsbild wirkt die Gemeinde jedoch stark zergliedert.



Plus

- Einkaufszentrum der Region
- Erfüllung aller Grundfunktionen einer Kleinstadt
- gute Verkehrsanbindung (Bahn, Bundesstraße)
- gute soziale Einwohnerstruktur
- viele Bildungseinrichtungen, alle Schulformen
- zentrale Lage in Hessen und Deutschland
- aktives Umland/ Ortschaften
- historischer Fachwerkstadtkern
- qualitatives Landleben mit schöner Topographie
- Nähe zur Universitätsstadt Marburg
- attraktiver Markort mit Magnetwirkung auf Region
- vorhandenes, erschlossenes Industriegebiet
- geplante Autobahnanbindung durch Ausbau A 49
- viele Sporteinrichtungen mit großer Vereinskultur



Minus

- kleine Gemeinde
- wenig Industrie vor Ort
- noch keine überregionale Bedeutung
- bisher fehlender Autobahnanschluss
- Innenstadt mit Impulsverlusten
- wenig Arbeitsplätze
- räumlich stark zergliedertes Stadtbild

Mikroanalyse

Eisenbahn und Bahnhof im Allgemeinen

Das Verkehrssystem „Eisenbahn“ gilt als die vielleicht wichtigste Errungenschaft unserer Zivilisation im 19. Jahrhundert. Sie prägt Land- und Ortschaft. Ganze Kontinente wie Nordamerika oder Afrika verdanken ihr die Erschließung, Industriegebiete in Europa den Aufstieg. Rohstoffe oder Fertigprodukte und ebenso der mobile Mensch gelangten durch sie in die entlegensten Gegenden unserer Erde. Für das Durchdringen von Bergen und das Überqueren von Tälern und Schluchten griffen Ingenieure auf bis in die Antike reichende Erfahrungen zurück. Doch neben der Bewältigung der technischen Anforderungen war nicht allein der Ingenieur sondern ebenso der Architekt gefordert. Die Errichtung von Bahnhöfen erfüllte in der Bevölkerung einst weit mehr soziale Erwartungen. Allein durch seine primäre Funktion wurde und wird er Stätte der Begegnung und des Abschieds. Er ist Ort der Emotionen und Gefühle genauso wie Ort der Wiederholung und Routine. Hier werden Wiedersehensfreude ebenso wie Abschiedsschmerz erfahren. Früher war der Bahnhof durch Postverteilung und Gepäckaufbewahrung auch zwischen Abfahrtszeiten belebt. Bahnpersonal und Stationsvorsteher hatten ihren Wohnraum im Bahnhofsgebäude. Für die Bürger der Stadt wurden Zeitungskiosk, Zigarrenladen, Blumenstand und Brezelbude vorgehalten. Vor allem aber besaßen die meisten Bahnhöfe ein Restaurant von oftmals vorzüglicher Qualität.

Bei der Gestaltung der Baugattung „Bahnstation“ bemühte man sich um eine Funktions- und Kunstform, deren Stilideal vom Klassizismus über die Romantik und den Historismus bis hin zur Moderne geprägt war. Die Bautypen erinnerten in ihrer Erscheinung an Villen, Herrensitze, feudale Schlösser bis

hin zu Triumphbögen. Der Bahnhof bildete kurz gesagt das Aushängeschild der Stadt und war das Identifikationsbauwerk für die Bürger seines Einzugsgebietes. In der Regel tangierte die Bahnstrecke eine Ortschaft nur oder sie endete am Rand von deren Zentrum. Für den Bau einer Bahnstation galten bequeme Erreichbarkeit und gute Sichtbarkeit als Voraussetzungen. Beides ermöglichte eine geradlinig zur Ortsmitte führende Verbindungsstraße, die üblicherweise den Namen „Bahnhofstraße“ erhielt. Mancherorts erinnert nur noch dieser Name an ein längst aufgegebenes Verkehrssystem. In Dörfern und kleinen Städten zogen solche Bahnhofstraßen meistens rechtwinklig ab. Manche dieser Straßen begann als Allee zwischen Feldern und erfuhr erst im Verlauf der nachfolgenden Jahrzehnte eine flankierende Bebauung und mauserte sich dann zu der Boulevardstraße der heranwachsenden Stadt. Solche Entwicklungen scheiterten nur dann, wenn das gewachsene Stadtzentrum der Altstadt hoch auf einem Hang lag und die Bahn im Tal nahe der Landstraße einen Bachlauf begleitete.

Die Entwicklung der Zeit mit ihrer Mobilität durch andere Verkehrssysteme brauchte keine 150 Jahre um den einstigen Stolz einer jeden kleinen Stadt in seiner Wirkung in das Gegenteil zu verkehren.

Heute bilden Bahnhöfe im Schatten der repräsentativen Großstadtbahnhöfe ein Stiefkinddasein. Trotz ihrer oftmals städtebaulich hervorragenden Lage zum Zentrum der Stadt und ihrer nach wie vor ansprechenden Architektur dienen sie allein der Funktion als Kartenautomatenüberdachung und Durchgangsschleuse zu den Unterführungen. Der Bestand ist marode, verdreckt, unansehnlich und meist ungenutzt. Die Umstände locken ein Publikum in das innere, welches den Verfall durch Vandalismus fördert und die Bahnhöfe zu unbehaglichen Orten werden lässt. Die Betreiber der Anlagen sind an neuen Konzepten für die Umnutzung selten interessiert und geben die Gebäude dem langsamen Verfall frei.

Die Main-Weser-Bahnlinie

Mit ihren fast 200 Kilometern gilt die „Main-Weser-Bahn“ als die längste Bahnstrecke in Hessen. Pläne zum Bahnbau in Kurhessen reichen bis 1838/ 39 zurück, als die kurfürstliche Regierung ein Streckengutachten für die Verbindung von Kassel nach Hanau auf eigenem Staatsgebiet initiierte. Dieses erste Projekt der „Main-Weser-Bahn“ scheiterte an Geländeschwierigkeiten an der Wasserscheide zwischen Fliede und Kinzig. Als Alternative bot sich danach die Streckenführung von Kassel über Marburg und Gießen nach Frankfurt an. Am 1. April 1844 bewilligte man in Kassel zum Bahnbau 6 Millionen Taler. Ein Jahr später war zwischen den drei Regierungen, durch die die Trassenführung laufen sollte, ein entsprechender Staatsvertrag ausgehandelt worden. Jede Regierung mußte für den Erwerb der notwendigen Gelände und en Gleisbau aufkommen. Die Finanzierung von Fahrzeugen und deren Betrieb erfolgte hingegen gemeinsam. Begonnen wurde mit dem Bau im Jahre 1846 unter Leitung eines belgischen Ingenieurs. Für fast alle Stationsgebäude zeichnete der Kasseler Hofbaudirektor Julius Eugen Ruhl verantwortlich, dieser wurde im März des Jahres 1846 zum Direktor der Kurhessischen Staatsbahn ernannt. Zu Beginn des Jahres 1851 wurde bereits von den Bahnbauern über Wabern, Treysa, Marburg und Lollar Gießen erreicht. Am 15. Mai 1852 konnte der erste Zug der „Main-Weser-Bahn“ von Kassel nach Frankfurt durchfahren. Gleich zu Anfang verkehrten auf der Strecke täglich vier Personenzüge in beiden Richtungen. Im Jahr 1853, dem Jahr des ersten vollem Betriebes) beförderte die Bahn 634.555 Personen. Elf Jahre später stieg diese Zahl auf 837.104 an. Für den Güterverkehr lagen die Vergleichszahlen noch günstiger: Hier war ein dreifacher Zuwachs von 103.320 Tonnen im Jahr 1853 auf 329.234 Tonnen beförderter Fracht



Abb. 2.01 Bahnnetz

gestiegen. Diese Steigerung lag in der Eröffnung des Fernverkehrs von Kassel an die „Hannover`sche Südbahn“ begründet. Ebenso wurde Gießen im Jahr 1862 an die Rheinlinie der „Cöln-Mindener-Bahn“ angeschlossen. Die „Main-Neckar-Bahn“ bis Heidelberg konnte über Mannheim an 1855 erreicht werden. Im Jahre 1865 wurde nach 12-jährigen Verhandlungen ein zweites Gleis für die „Main-Weser-Bahn“ verlegt, welches sich im Jahre 1866 zugunsten der preußischen Truppenbewegungen auswirkte. Die „Main-Weser-Bahn“, deren Name die weiter nach Bad-Karlshafen an der Weser reichende Strecke einbezieht, bildet nördlich des Mains das Rückgrat des hessischen Eisenbahnnetzes mit insgesamt 22 direkt abzweigenden Nebenbahnen, welche zwischen 1860 und 1914 entstanden. Ergänzt wird die „Main-Weser-Bahn-Linie“ durch die im Süden angrenzende, kaum ältere 90 Kilometer lange „Main-Neckar-Bahn-Strecke“.

Die Stadt Kirchhain liegt in etwa auf halber Strecke zwischen den beiden Ausgangsbahnhöfen Frankfurt am Main im Süden und Kassel im Norden. Die Fahrt mit dem heutigen Regionalexpress dauert in beide Richtungen etwa eine Stunde.

Haltepunkt von Zügen ist die Stadt Kirchhain mit ihrem hohen Pendleraufkommen täglich im Stundenrhythmus in beide Richtungen des Streckenverlaufs.

Ehemals war der Bahnhof von Kirchhain ein Zweigbahnhof zu den Streckenführungen zweier weiterer Bahnlinien: der „Ohmtalbahn“ mit Verlauf nach Südosten und der „Wohratalbahn“ als Entlastungsstrecke zur „Main-Weser-Bahn“ mit Streckenverlauf nach Norden. Beide Bahnstrecken wurden Anfang der achtziger Jahre stillgelegt

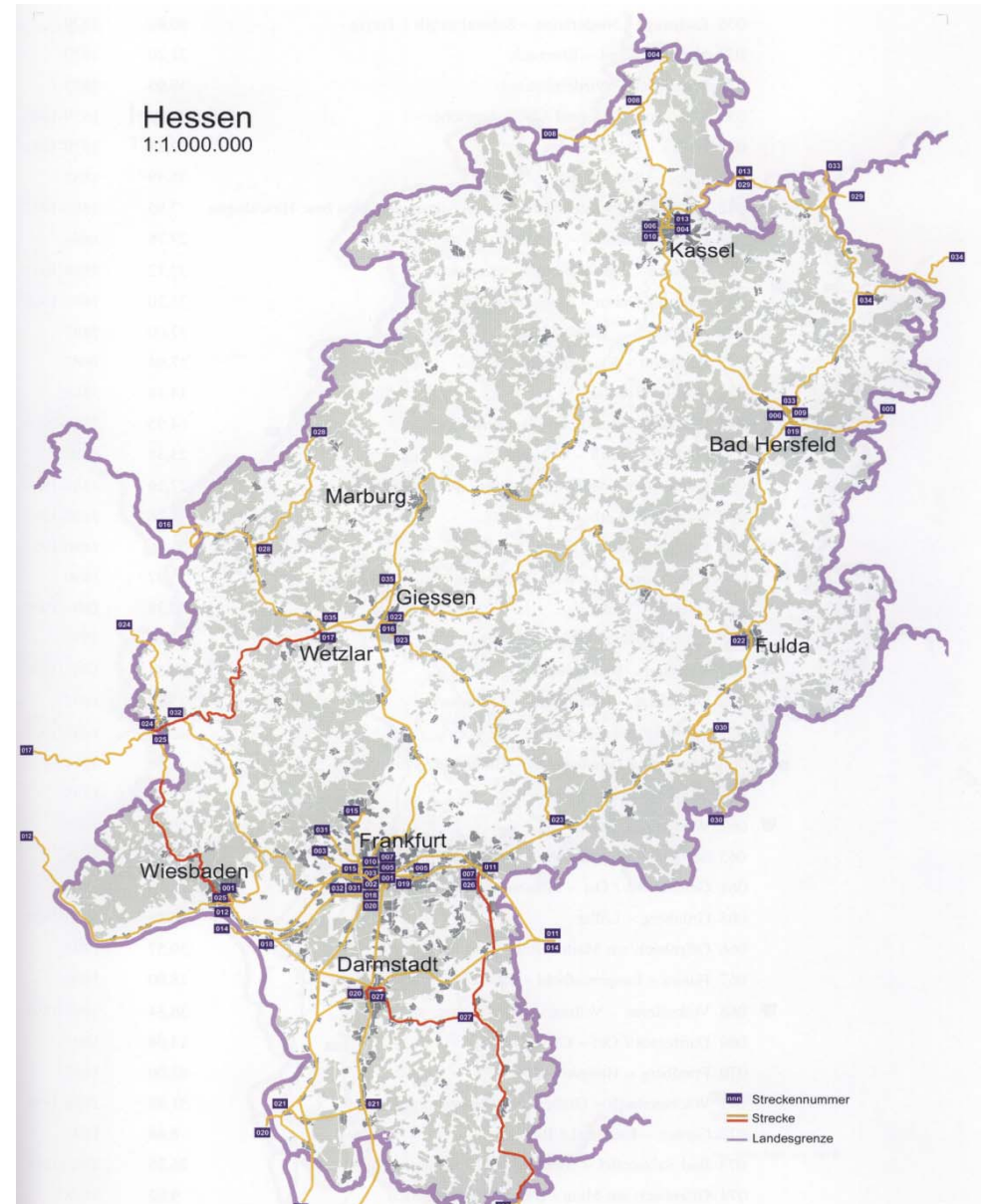


Abb. 2.02 Bahnnetz Hessen heute

„Wohratalbahn und Ohmtalbahn“

Die Wohratalbahn war eine eingleisige Nebenbahn zur Entlastung der „Main-Weser-Bahn“ und wurde im Jahre 1907 per preußischem Gesetz beschlossen und unmittelbar vor Ausbruch des ersten Weltkrieges vollendet. Der Streckenverlauf lag entlang des Kellerwaldes und führte von Kirchhain nach Neuental/ Zimmersode. Hierbei machte der Personenzug auf 13 Zwischenstationen halt. Die letzten Personenzüge verkehrten im Mai 1972. Nach 58 bzw. 61 Jahren wurde der Personenverkehr auf der für die Bahn unattraktiven Streckke eingestellt. Der Nahverkehr wurde von Bahnbussen übernommen, wobei auch dieser Liniendienst wenige Jahre später an Privatunternehmer abgegeben wurde. Übriggeblieben ist bis heute der Busverkehr zwischen Gemünden und Kirchhain, der von dem RKH Regionalverkehr Kurhessen überwiegend zur Schülerbeförderung durchgeführt wird. Eine weitere von Kirchhain abzweigende Bahnlinie war die „Ohmtalbahn“. Diese Bahnstrecke wurde als Querverbindung der „Main-Weser-Bahn“ mit der Strecke Gießen-Fulda südwärts durch die weit zurückweichenden Ausläufer des Vogelbergs vorwiegend entlang dem rechten Ufer der Ohm trassiert. Finanziert wurde diese Linienführung in der Nordhälfte über Amöneburg und Schweinsberg auf Kosten des damals preußischen Kreises Kirchhain, in der Südhälfte durch die Hessischen Staatseisenbahnen, von denen die Nebenbahn gemeinsam mit der Preußischen Staatseisenbahn betrieben wurde. Hinter Kirchhain wurde die „Ohmtalbahn“ mit der „Wohratalbahn“ nordwärts verbunden. Im Zuge der Stilllegung der „Wohratalbahn“ wurde am 31.05.1980 auch die ca. 20 Kilometer lange „Ohmtalbahn“ aus Rentabilitätsgründen stillgelegt. Heute erinnern nur noch Dammdurchlässe, Sandsteinviadukte und Eisenbahbrücken an die früheren Verkehrswege.

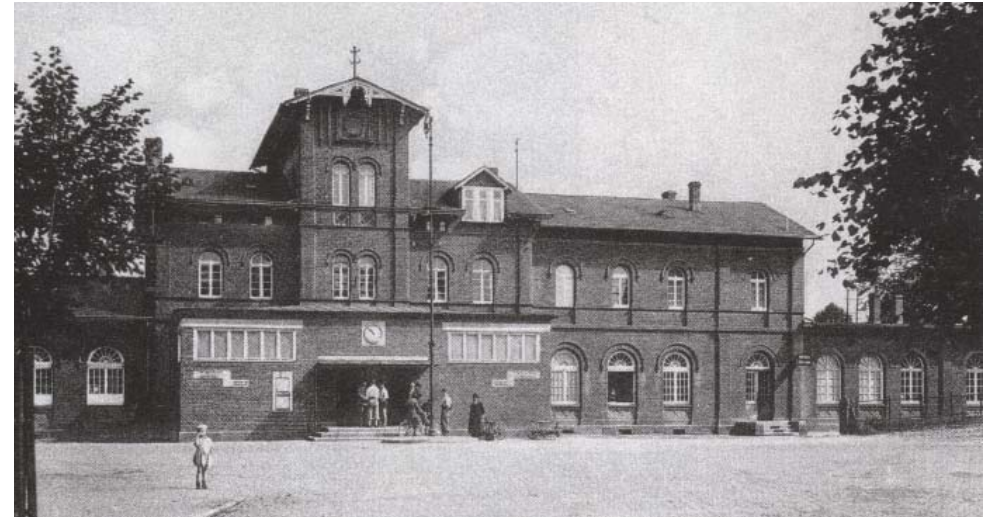


Abb. 2.03 Bahnhof in der 50er Jahren



Abb. 2.04 Eisenbahnbrücke ehemalige Ohmtalbahn

Preußischer Backstein oder hessisches Fachwerk

Wer sich mit den ältesten Bahnhöfen in Hessen befasst, wird feststellen, dass während der ersten Stationsgeneration üblicherweise in ortstypischem Material gebaut wurde. In solider Quadertechnik wurden steinsichtig die Bauten der ehemals größten Privatbahngesellschaft der „Ludwigsbahn“ erstellt. Als ebenfalls private, dann aber führende Staatsbahn der hessischen Frühzeit verwendete die um 1850 bauende „Nordbahn“ bevorzugt Backstein. Der Einsatz dieses Baumaterials erfolgte in einer Art Baukastensystem, bei dem Primärfunktionen und Grundformen ergänzbar und austauschbar einzusetzen waren.



Abb. 2.05 Julius Eugen Ruhl

Der Kasseler Hofbaumeister Julius Eugen Ruhl bevorzugte bei seinen nachweisbaren Bahnbauten Manufakturmaterial. Hierbei setzte er Backstein für das Mauerwerk ein und Terracotta-Steinguß für die dekorativen Elemente und Details. Bereits äußerliche Vergleiche unterschiedlicher Stationsgebäude entlang der Nordbahn-Hauptstrecken, wie z.B. der Bahnhof von Neustadt

mit dem Bahnhof von Kirchhain, vermitteln große Ähnlichkeiten. Das war die Vorstufe zu zukünftiger Verwendung völlig identischer Typenbauten. Am Ende des 19. Jahrhunderts wurde das Erscheinungsbild der Bahnhöfe kleinerer Ortschaften uniformierter. Entstehende Gebäude waren einer Vereinheitlichung ausgesetzt, die sich aus dem zentral herstellbaren und per Bahn leicht anlieferbaren Backstein als Baumaterial ergab. Etwa ein dutzend verschiedener Typen aus Backstein wurden beim Stationsbau vordefiniert. Originalität bekamen diese Stationen durch Mittelrisalite, Sprengwerk, Blendbögen und segmentbogige Fenster. Manche Typen bekamen breite Zierfriese aus ornamental vermauertem dunkelrotem Ziegel. Die tätigen Architekten entstammten den Baubüros der Bahndirektionen. Erst nach 1900 begann eine neue Entwicklung, die kurz nach Ausbruch des ersten Weltkriegs geendet hat. Ihr Ziel war, Bahngelände der Landschaft und ihren Ortschaften im „Heimatstil“ anzupassen. Diese optische Integration durch hessische Fachwerkarchitektur läßt sich sowohl in Südhessen wie auch in Ober- und Nordhessen an vielen Stationen ablesen. Für die meisten von Ihnen gilt der damals in Kassel tätige Alois Holtmeyer als Entwurfsarchitekt. Die Zeit zwischen dem Ersten und dem Zweiten Weltkrieg brachte keine nennenswerten Bahnhofsarchitekturbeispiele, da der Bedarf an Bahnstationen bis dahin weitgehend gedeckt war.

Der Bahnhof von Kirchhain

Der Bahnhof von Kirchhain befindet sich auf dem Flurstück 141/10, Flur 24 am Ende der dortigen Bahnhofstraße, die als verkehrsberuhigte Fußgängerzone ausgestattet mit Einzelhandelsfunktionen den Altstadtkern definiert.

Der Bahnhof liegt vis a vis des Rathauses und der evangelischen Stadtkirche, die dem Ort Kirchhain seinen Namen gab. Direkt an das Bahnhofsgebäude westlich angrenzend befindet sich der zentrale Omnibusbahnhof der Stadt.

Das Gebäude wurde im Jahre 1849 als Stations- und Verwaltungsgebäude der Hessischen Staatsbahn erbaut. Das Parallel zu der Streckenschienenführung angeordnete Bahnhofsgebäude entspricht in seiner Erscheinung dem alten Bahnhof von Treysa und dem von Neustadt. Charakteristisch ist der verwendete Backstein als vorherrschendes Baumaterial mit Verzierungen aus Terracotta. Die Fensteröffnungen sind als Rundbogenöffnungen im romantischen Stil des Klassizismus ausgebildet. In der Mitte des zweigeschossigen Klinkerbaus befindet sich ein überhöhter Mittelrisalit. Die seitlichen eingeschossigen Anbauten wurden um 1900 ergänzt. Der symmetrische Haupttrakt stellt sich mit überhöhter dreigeschossiger Giebelstellung der auf das Gebäude zulaufenden Bahnhofstraße entgegen. Traufständig wird dieser Mittelbau im Verhältnis 2 : 2 : 2 gerahmt. Ostwärts befindet sich ebenso eine doppelgeschossige Verlängerung, wie die auf der Westseite niedriger endende. Die Fassade stellt sich durch die regelmäßig angeordneten Fenster mit Rippenbogen und eingezogener Brüstung und Werksteingesims als differenziert gestaltet dar. Die Fassade zur Gleisseite erweckt auf der gesamten Gebäudelänge einen arkadenähnlichen Eindruck. An den Dachüberständen befindet sich reiches Schnitzwerk.



Abb. 2.06 Blick auf den Bahnhof um 1900

Das spätklassizistische Gebäude wurde von dem Kasseler Hofbaumeister Julius Eugen Ruhl als Kopfbau der auf den mittelalterlichen Stadtkern zulaufenden Bahnhofstraße als Gegenstück zum Rathaus erbaut. Zur Stadtseite ist heute ein introvertierter, eingeschossiger Vorbau mit Flachdach aus der jüngeren Zeit angeordnet. Die Gleisanlage ist mit einer vernieteten Stahlkonstruktion ausgeführt, die aus der gleichen Bauzeit des Bahnhofsgebäudes stammen müsste. Das Treppengeländer, welches zu den Gleisen führt, ist als schmiedeeiserne Konstruktion klassizistisch verziert. An den Gleisen befinden sich Wartebänke aus den sechziger Jahren, welche mit Ornamentglas vor Wind und Wetter geschützt werden.

Diese Einrichtungen bieten keine Möglichkeiten des visuellen Überblicks der Gleisanlage und stellen eine Verunsicherung für Bahnreisende in den Nacht- und Abendstunden dar.

Das Bahnhofsgebäude besitzt derzeit nur die Funktion als Durchgang zu den Gleisunterführungen. Im Inneren ist die frühere Wartehalle seitlich des Durchgangs abgemauert. Lediglich zwei Türöffnungen ermöglichen den Zutritt zu dem ehemaligen Schalterbereich, vor dem ein kleiner Zeitschriftenkiosk angeordnet ist. Im östlichen Teil des Bahnhofs war bis vor wenigen Jahren eine Gaststätte untergebracht. Von dieser ist jedoch bis auf ein neben dem Eingangsbau errichteten Biergartenplateau mit Holzzäunen und Lampen nur die Reklameleuchte vorhanden. Die in den oberen Geschossen angeordnete, frühere Bahnhofsvorsteherwohnung steht ebenfalls leer.



Abb. 2.07 Fensterdetail Bahnhof I

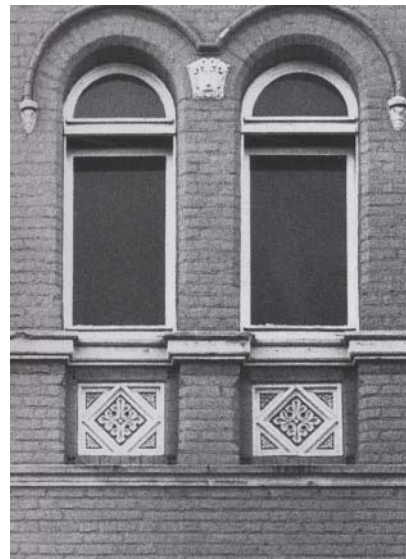


Abb. 2.08 Fensterdetail Bahnhof II

Das Gebäude ist trotz bester städtebaulicher Lage und Verkehrsanbindung ungenutzt. Die Innenräumlichkeiten sind ebenso in einem schlechten, unansehnlichen Zustand. Die gewölbte Unterführung mit der weißblauen keramischen Fliesung wird von Obdachlosen als Bahnhofstoilette mißbraucht. Zudem sind das Innere des Bahnhofs sowie der Bahnsteig mit Schmierereien und Graffiti überzogen. Einrichtungen wie Müllkörbe, Automaten, Anzeigetafeln und Sitzbänke werden regelmäßig durch Vandalismus zerstört, obwohl eine Polizeistation dem Bahnhof direkt gegenüber angeordnet ist. Fahrkartenautomaten sind daher vor dem Eingang zum Gebäude außenseitig angeordnet.

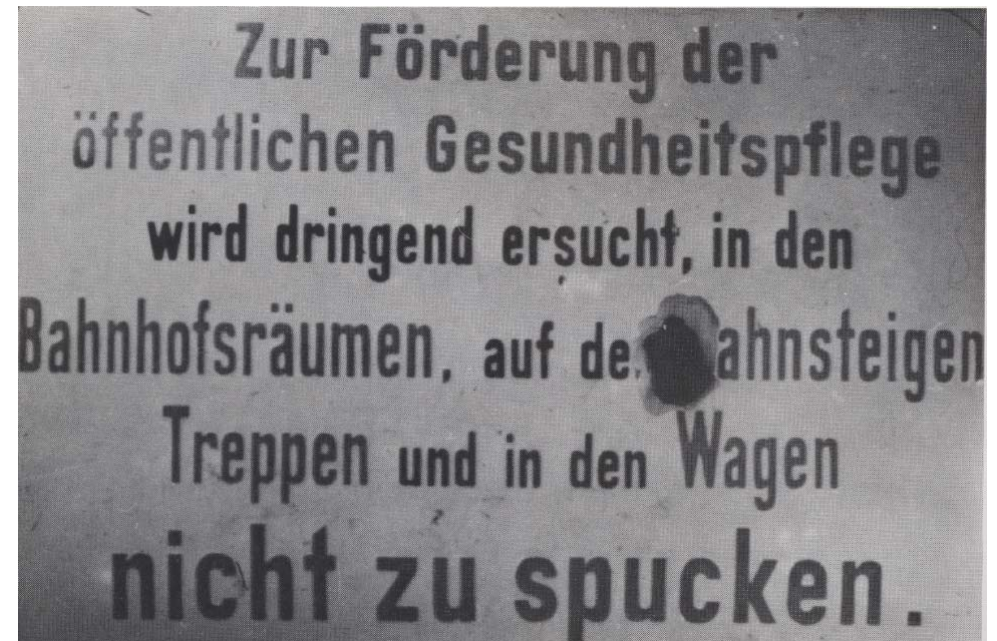


Abb. 2.09 Bahnhofsschild

Die bauliche Anlage des Bahnhofsgebäude Kirchhain

Außenanlage:

Sämtliche Flächen um das Gebäude sind zur Geh-, Fahr- und Parkplatzbenutzung mit Asphaltbelag und Basalt-Schoterdecke im hinteren östlichen Bereich befestigt. Das Biergartenplateau vor dem Bahnhof ist mit Betonpalisaden eingefasst und mit Betonverbundsteinpflaster belegt. Neben der Zugangstreppe befinden sich links und rechts zwei Robinienbäume als Hochstämme.

Das Kellergeschoss ist über zwei Außentreppen aus Sandsteinstufen zu erreichen. Die Geländer der Kellerabgänge sind stark korrodiert und zerstört.



Abb. 2.10 Parkplatz am Bahnhof

Bauwerk:

Die Fundamente sind als Betonstreifenfundamente und Bruchsteinverdichtungen ausgebildet. Die Mauern des Kellergeschosses bestehen aus Ziegel- und Bruchsteinmauerwerk. Die restlichen Obergeschosse sind in Ziegelmauerwerk mit Terracotta-Steinguß-Ornamenten ausgeführt.

Die Kellerdecke ist als preußische Kappendecke ausgeführt. Zudem findet man Gewölbedecken mit Betondeckung. Im Obergeschoss befinden sich Holzbalkendecken. Ebenso sind die Treppen zu den oberen Geschossen in Holz ausgeführt. Die Fassade wird von dem ungeputzten, in einem rötlichen Orangeton gestrichenen Ziegelsichtmauerwerk gebildet. Alle Fenster sind aus weiß gestrichenem Holz gefertigt. In den unteren Geschossen sind überwiegend Rundbogenfenster vorzufinden. Die Verglasung ist teilweise als Einfachverglasung in den oberen Geschossen und als Isolierverglasung in den unteren Geschossen ausgeführt. Die Eingangstüren zu den Räumlichkeiten bestehen an der Westseite aus weiß eloxiertem Metall. An der Ost- und Südseite sind diese jedoch wie die Fenster in Holz ausgeführt. In der früheren Wartehalle befindet sich ein Bodenbelag aus grauen und schwarzen Betonsteinplatten. Die Unterführung ist als abgezogener Estrichbelag mit rauher Oberfläche ausgeführt und besitzt an den Seiten Einlaufrippen für Regenwasser. Die Decken sind im öffentlichen Bereich mit Gipskartonplatten abgehängt. Das Fenster der Wartehalle über dem Treppenaufgang ist mit Glasbausteinen ausgemauert und verhindert die Sicht auf die Gleisanlage von dort aus. Seitlich des Treppenaufgangs sind Wandscheiben mit Stahlüren eingezogen worden. Die Treppe des Unterführungsabgangs ist als Betontreppe mit rauhem Estrichbelag ausgeführt. Die Satteldächer des Bahnhofsbaus sind bei einer Dachneigung von 25° mit einer dunklen Ziegeldeckung belegt. Die flachen Anbauten sowie die Dachgauben sind mit einer Bitumendachbahn auf Schalung gedichtet.



Abb. 2.11 Unterführung

Technischer und Sanitärer Ausbau:

Im I. Obergeschoss befinden sich zwei Bäder und im II. Obergeschoss ist ein Bad untergebracht. Im Gaststättenbereich und in der zur Gaststätte zugehörigen Wohnung wurden diese erneuert, ansonsten ist der ursprüngliche Zustand vorzufinden. Die Toiletten auf den Treppenabsätzen sind nicht mehr nutzbar. Die restlichen Bäder, Toiletten und Waschplätze sind in einem alten Zustand. Im Erdgeschoss befindet sich eine Personaltoilette für Bahnbedienstete und eine Gästetoilette. Für die Bahnreisenden gibt es keine Toilettenanlagen.

Die elektrischen Leitungen sind im gesamten Gebäude veraltet und entsprechen nicht dem Stand der Sicherheit und Technik. In der Wohnung und

der Gaststätte wurden die Leitungen teilweise erneuert. Die Wärmeversorgung des Bahnhofsgebäudes wird über zwei getrennte Heizzentralen gewährleistet. Die Gaststätte verfügt zusammen mit der dazugehörigen Wohnung über eine Ölheizung mit 4.500 Litern Heizöllagerung und Warmwasser-Boilern mit Elektroversorgung. Der Rest des Bahnhofgebäudes wird ebenfalls mit einer Ölheizung versorgt, deren Tankanlage 7.000 Liter fasst. Auch hier erfolgt die Warmwassererzeugung über Elektro-Boiler.

Durch die Nutzung als Gaststätte verfügt der östliche eingeschossige Bau über Dunstrohranschlüsse für die Abführung von Küchengerüchen. Desweiteren befindet sich an dem Gebäude eine Satelietenanlage und eine Empfangsantenne für Fernsehausstrahlungen.

Ausbau:

Die Wohnungen in den Obergeschossen besitzen neben Dielenböden lose verlegte Teppich- und PVC- Böden in Flur- und Wohnräumen. Bäder und Küchenspiegel sind mit keramischen Fliesenbelägen versehen. Die gewerblichen Räume sowie die früheren Räume der Bahn sind mit PVC Böden ausgelegt. Als Wandbehandlung findet man in den Bädern und Küchen Fliesen. Die Wohnräume sind mit Tapeten oder Rohfaserbahnen beklebt. In den Räumen der Bahn und in den Durchgangsfluren findet man weiß gestrichene Putzflächen. Die Decken der Gaststätte und der Wohnungen sind teilweise mit Profilholzbrettern verkleidet.

Baulicher Zustand:

Bis auf die Gaststätte mit ihrer dazugehörigen Wohnung ist der Zustand des Bahnhofsgebäudes als schlecht zu bewerten. Bedingt durch den Leerstand der Räumlichkeiten und die fehlende Wartung und Pflege des Gebäudes sind Mängel und Schäden eingetreten.



Abb. 2.12 Bahnhof vom Gleis gesehen

So ist beispielsweise das Dach der ehemaligen Bahnvorsteherwohnung undicht. Auch Schäden an Verglasungen wurden von Seiten der Betreiber erst dann erkannt und behoben, als sie augenscheinlich schon Zerstörungen der Substanz bewirkt hatten. Der Dachboden wird aufgrund von offenen Sparrenbereichen an der Traufe von Tauben als Taubenschlag benutzt und

weist entsprechende Verunreinigungen auf. Am Dachstuhl im Ostflügel ist zudem ein Brandschaden erkennbar. Das Gebäude entspricht zur Zeit mit seinem Bauzustand und seiner Ausstattung in mehrere Hinsicht nicht dem Stand der Technik. Die Dachdämmung kann beispielsweise nicht die notwendigen Wärmeschutzleistungen leisten. Auch die elektrische und heizungstechnische Gebäudeausstattung entspricht nicht den geltenden Sicherheitsrichtlinien und Normen. Für eine Wiedernutzung sämtlicher Räume ist eine grundlegende Renovierung des Hauses mit Einbau neuer technischer Gebäudeausstattung erforderlich. Für die Wohnung im zweiten Obergeschoss besteht erheblicher Sanierungs- und Renovierungsbedarf.



Abb. 2.13 Bahnhof von der Straßenseite gesehen

Bewertung der Funktionen des Kirchhainer Bahnhofs

Bewertet man einen Bahnhof, so kann man hierbei nach verschiedenen Kriterien vorgehen. Man kann zwischen der Funktionalität des Bahnhofs und der Attraktivität des Bahnhofs unterscheiden. Unter der Funktionalität ist die objektive Benutzbarkeit zu verstehen, während bei der Attraktivität ein subjektives Befinden beim Benutzen des Bahnhofs im Vordergrund steht. Beide Maßstäbe lassen sich nur in einem begrenzten Maße allgemeingültig definieren. Bei der Attraktivitäts-Beurteilung scheint eine naturgemäß subjektive Beurteilung relativ leicht verständlich zu sein, da persönliche Vorlieben und Abneigungen hier eine Rolle spielen. Aber auch bei der Funktionalität gibt es eine Vielzahl von Benutzergruppen, deren Bedürfnisse unterschiedlich sind. Ein Berufspendler benötigt beispielsweise keine Hinweis- und Abfahrtstafeln, da er die Fahrzeiten durch die regelmäßigen Bahnfahrten auswendig kennt. Für einen Ortsfremden hingegen sind Informationstafeln von elementarer Bedeutung. Ein Urlauber mit seinem großen Gepäck wiederum hat andere Bedürfnisse als ein Geschäftsreisender mit individuellem Koffer oder Laptop. Bahnreisende, welche längere Zeit am Bahnhof warten müssen, legen großen Wert auf gastronomische Einrichtungen und wettergeschützte Wartebereiche. Eindeutig fallen dagegen Bewertungen der behinderten- bzw. altersgerechten Benutzbarkeit des Bahnhofs aus.

Die folgende Kriterienbewertungstabelle wurde von der Publikation „Bahnhofstest Hessen von Kassel bis Heppenheim, von Limburg bis Fulda“ in Teilen übernommen. Die Autoren Schulze, Labib und Bracht haben diesen Test im Jahre 1997 durchgeführt. Leider gehörte der Bahnhof von Kirchhain hierbei nicht zu den Testbahnhöfen. Die Bewertung erfolgt deshalb hiermit von mir nach dem vorliegenden Bewertungsschlüssel.

Nr.	Grundfunktionen des Bahnhofs	Wertungspunkte (von 0 bis 4)
1.01	Fußläufigkeit zur Fußgängerzone	unter 10 min. = 4 P
1.02	ÖPNV-Anbindung	vom Eingang < 20-50 m = 3 P
1.03	Radwegeanbindung	kein Radweg, ungefährlich = 2 P
1.04	Weg zwischen Eingang u. Gleisen	ca. 40 Meter = 3 P
1.06	Objektive Sicherheit	schlecht beleuchtet = 2 P
1.07	Eignung für motorisch Behinderte	nicht vorhanden = 0 P
1.08	Eignung für Sehbehinderte	nicht vorhanden = 0 P
	Grundfunktionen Gesamtschnitt	= 2 P

Nr.	Wichtige Funktionen des Bahnhofs	Wertungspunkte (von 0 bis 4)
2.01	Ausschilderung für PKW	teilweise vorhanden = 2 P
2.02	Überwege am Bahnhof	direkt vor Bahnhof = 4 P
2.03	PKW Parkplätze für Bahnkunden	innerhalb von 100 m = 4 P
2.04	Radabstellanlagen	unüberdacht vorhanden = 2 P
2.05	ÖPNV-Haltestellen qualitativ	nicht beleuchtet, unsauber = 2 P
2.06	Taxen	Taxenstand n. i. besetzt = 2 P
2.07	Kofferkulis an den Bahnsteigen	keine Kofferk. vorhanden = 0 P
2.08	Schließfächer	keine Schließf. vorhanden = 0 P
2.09	Transportbänder/ Rampen/ Aufzüge	nicht vorhanden = 0 P
2.10	Wartemöglichkeiten im Bahnhof	keine vorhanden = 0 P
2.11	Wartemöglichkeiten am Bahnsteig	nicht ausreichend/ sauber = 1 P
2.12	Höhenunterschied zw. Zug/ Bahnsteig	Höhenunterschied zu groß = 0 P
2.13	Bahnsteigüberdachung/ Wetterschutz	Bahnsteig weit überdacht = 2 P
2.14	Toiletten	nicht vorhanden = 0 P

Nr.	Wichtige Funktionen des Bahnhofs	Wertungspunkte
2.15	Behinderten-Toilette	nicht vorhanden = 0 P
2.17	Fahrpläne/ Abfahrtstafeln	nur Bahnstg./Eingang = 0 P
2.18	Beschilderung/ Leitsystem	nicht vorhanden = 0 P
2.19	Zugzielanzeiger an den Bahnsteigen	nicht vorhanden = 0 P
2.21	Lautsprecher	nicht überall zu verst. = 2 P
2.22	Uhren	keine im Gebäude = 1 P
2.23	Schalterbereich	keiner vorhanden = 0 P
2.25	Fahrkartenautomaten	Eingang ungeschützt = 0 P
2.26	ÖPNV- Fahrpläne	Nicht direkt am Bhf. = 0 P
2.27	Stadtpläne/ Umgebungspläne	nicht vorhanden = 0 P
2.28	Wartemöglichkeit im Bahnhof	nicht vorhanden = 0 P
2.29	Beleuchtung Unterführung	schlechte Ausleucht. = 0 P
2.30	Einsehbarkeit Bhf/ Unterführung	unübersichtlich = 0 P
2.31	Telefonzelle	kein Telef. vorhanden = 0 P
2.32	Notruf/ Personal hat Überblick	kein Personal/ Notruf = 0 P
2.33	Sauberkeit des Bhf./ Bahnsteige/ Uf.	starke Defizite = 0 P
	Wichtige Funktionen Gesamtschnitt	= 0,73 P

Nr.	Wünschenswerte Funktionen	Wertungspunkte
3.01	Städtebauliche/ architekt Einbindung	Gut gelungen = 4 P
3.02	Fassade des Bahnhofsgebäudes	Bis auf Vorbau = 3 P
3.03	Innenarchitektur/ Erscheinung	nicht gelungen = 0 P
3.04	Schriftliches Infomaterial im Bhf.	nicht vorhanden = 0 P
3.05	Ausstattung mt Mülleimern	ohne Mülltrennung = 3 P

Nr.	Wünschenswerte Funktionen	Wertungspunkte (von 0 bis 4)
3.06	Geldautomat	nicht vorhanden = (0 P)
3.07	Touristische Zusatzinformation	keine Info vorhanden = 0 P
3.08	Telefonische Erreichbarkeit d. Bhf.	Bhf. ist nicht verzeichnet = 0 P
3.09	Kiosk	zeitweise, versteckt = 2 P
310	weiteres Warenangebot	nicht vorhanden = (0 P)
3.11	Imbiß	nicht vorhanden = 0 P
3.12	Restaurant (mind. 25 Sitzplätze)	nicht vorhanden = (0 P)
3.13	soziale Dienstleistungen	nicht vorhanden = (0 P)
	Gesamtschnitt Wünschenswerte Funktionen	= 1,33 P

Die in Klammern dargestellten Punkte fliesen nicht in die Wertung mit ein, sondern haben rein informativen Charakter.

Auswertung:

Bei den Grundfunktionen eines Bahnhofs erreicht der Kirchhainer Bahnhof noch 50 % von möglichen 100 %. Hierfür geben die zentrale Lage und die relativ kurzen Wege den Ausschlag. Ganz klar ist jedoch anzuführen, dass der Kirchhainer Bahnhof nicht eingerichtet ist für behinderte und ältere Fahrgäste. Prinzipiell müsste auch aufgrund der zusätzlich schlechten Übersichtlichkeit und Sicherheit der Wert nach unten korrigiert werden.

Bei der Auswertung der wichtigen Funktionen bekommt der Bahnhof von Kirchhain nur 18,33 % von 100 %. Bei sehr vielen Kriterien mußten überwiegend 0 Punkte vergeben werden. Betroffen ist hiervon ganz klar der Service und Komforteinrichtungen, so besitzt der Bahnhof von Kirchhain nicht einmal eine

den Bahnsteigen kein Zugzielanzeiger vorhanden ist, bleibt in der Reihe der Defizite eher untergeordnet.

Das Gesamterscheinungsbild des Bahnhofs ist nicht nur lieblos. Der Fahrgast fühlt sich hier unwohl und unsicher. Vandalen werden aufgrund der Uneinsehbarkeit zu Schmierereien und Verwüstungen eingeladen. Schriftliches Informationsmaterial wie Karten und Wegweiser sowie Stadtpläne fehlen bis auf eine Wanderkarte für Ortsfremde gänzlich.

Bei den wünschenswerten Funktionen kann der Kirchhainer Bahnhof nur mit seiner städtebaulichen Lage und der klassizistischen Fassade des Baukörpers punkten, denn schriftliches Informationsmaterial über Bahnreisen oder kulturelle Veranstaltungen, sowie ein gastronomisches Angebot fehlen völlig.



Abb. 2.15 Bahnhofstreppen zum Gleis



Abb. 2.16 Bahnhofsdurchgang

Insgesamt verdient der Bahnhof das Resultat „mangelhaft bis ungenügend“. Es wird verständlich, warum der Bahnhof bei der Deutschen Bahn AG „poor dog“-armer Hund- genannt wird. Lediglich die Untätigkeit für Änderungen durch den Betreiber bleibt unverständlich; und dies obwohl der Kirchhainer Bahnhof einer der Bahnhöfe ist, die sehr stark durch Schüler und Pendler frequentiert werden. Zudem bietet die städtebauliche Lage die Möglichkeit der Aktivierung von leerstehenden Räumen in der Hülle eines neoklassizistischen Klinkerbaus aus dem vorletzten Jahrhundert. Der Bahnhof Kirchhain ist sicherlich eine Station, deren Aufwertung möglichst bald in Angriff genommen werden sollte.

Testresultat:



Plus

- städtebauliche Lage
- direkter Fußweg in die Innenstadt
- architektonisch ansprechendes Bahnhofsgebäude
- Busbahnhof direkt nebenan
- Pkw- Stellplätze am Bahnhof



Minus

- Bahnhof nicht Behindertengerecht
- keine Wartemöglichkeit im Bahnhofsgebäude
- keine Toiletten
- unsauberer Eindruck/ Uringestank
- schlecht ausgeleuchtet
- Unbehagen durch fehlende Übersichtlichkeit
- Vandalismusschäden
- fehlende Informationsmöglichkeiten
- keine Gastronomie oder Warenangebot
- kein Service/ Personal/ Schalterbetrieb
- fehlende Hilfen für Gepäcktransport

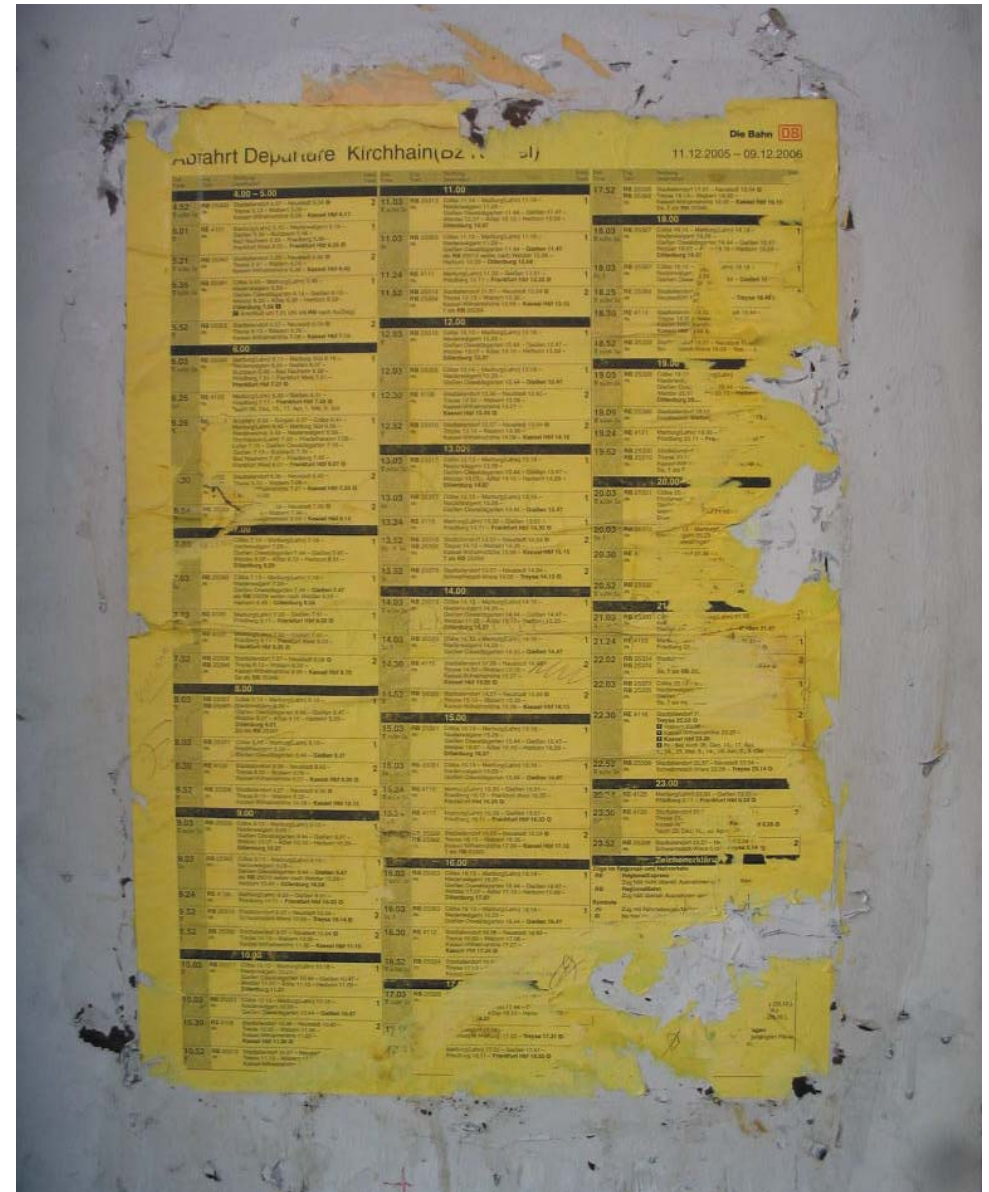


Abb. 2.17 Abfahrtszeitenplan

Vorliegende Wertermittlung zu dem Bahnhofsgebäude

Seit dem 15.08.2001 liegt der Stadt Kirchhain ein von ihr in Auftrag gegebenes Gutachten zu dem Verkehrswert des Kirchhainer Bahnhofsgebäudes mit Grundstück vor. Dieses Gutachten wurde vom Landrat des Landkreises Marburg-Biedenkopf, vertreten durch das Katasteramt, erstellt. Der Gutachterausschuss-Vorsitzende Dipl.-Ing. Lips erarbeitete mit den beiden Gutachtern Dipl.-Ing. Architekt Benthin und Dipl.-Ing. Brandl dieses Gutachten nach §194 Baugesetzbuch. Für die Erstellung lagen dem Gutachterausschuss folgende Unterlagen vor:

- Auszug aus der Liegenschaftskarte
- Auszug aus dem Liegenschaftsbuch
- Kaufpreissammlung
- Grundbuchauszug
- Kopie des gültigen Flächennutzungsplanes
- Pläne im Maßstab 1:100

Der Verkehrswert wurde durch den Preis bestimmt, welcher zum Zeitpunkt, auf den sich die Wertermittlung bezieht, im gewöhnlichen Geschäftsverkehr nach den rechtlichen Gegebenheiten und tatsächlichen Eigenschaften, der sonstigen Beschaffenheit und der Lage des Grundstücks und seiner Bebauung zu erzielen wäre. Hierbei wurden verkehrswertbeeinflussende Gegebenheiten wie Rechte, Belastungen privatrechtlicher und öffentlich-rechtlicher Art wie Dienstbarkeiten, Nutzungsrechte, Baulasten und sonstige dingliche Rechte und Lasten berücksichtigt. Auch wurden vorliegende Informationen auf Verunreinigungen des Grund und Bodens durch Altlasten überprüft. Hierbei wurde dem Grundstück eine Altlastenfreiheit unterstellt. Die Ergebnisse des Gutachtens können wie folgt zusammengefasst werden:

Im Grundbuch ist als formelles Grundstücksrecht folgende Eintragung vermerkt:
Eintagung in Abteilung II des Grundbuches:

lfd. Nr. 1 betrifft nur bigh. Flst. 298/ 141

Der jeweilige Eigentümer des Grundstücks Kartenblatt 24 Parz. 298/141 - zur Zeit das Deutsche Reich, Eisenbahnverwaltung- ist zu Gunsten des jeweiligen Eigentümers des Weges Kartenblatt 4 Nr. 83 -jetzt Stadtgemeinde Kirchhain- verpflichtet, das aus dem Seitengraben des Weges Kartenblatt 4 Nr. 83 abfließende Wasser dauernd in das Grundstück Kartenblatt 24 Nr 298/ 141 aufzunehmen und weiterzuführen. Gemäß § 11 Ziff. 20, § 17 Ziff. 19 des bestätigten Rezesses von Kirchhain eingetragen am 20.05.1927 in Blatt 1464 und über Blatt 3356 hierher übertragen am 16.04.1999.

lfd. Nr. 2

Sanierung wird durchgeführt an einer Teilfläche von 2.320 n² (§ 5 Abs. 4 StBauFG); eingetragen am 13.07.1987 in Blatt 3356 und hierher übertragen am 16.04.1999

Bei der Wertermittlung erfolgte für das Recht mit der lfd. Nr.1 kein Wertansatz. Baulasten, die den Grundstückseigentümer zu einem Tun, Dulden oder Unterlassen verpflichten, sind für das untersuchte Grundstück weder im Liegenschaftskataster noch im Baulastenverzeichnis eingetragen. Auch konnte vom Kreisbauamt keine Angabe über eine Eintragung gefunden werden.

Bauplanungsrechtlich konnte im vorbereitenden Bauleitplan, dem Flächennutzungsplan die zu bewertenden Flächen dem Bahngelände zugeordnet werden. Ein rechtskräftiger verbindlicher Bauleitplan in der Form eines Bebauungsplanes bestand zu dieser Zeit noch nicht. Das Baugebiet ist daher in der Verbindung mit dem §34 der Baunutzungsverordnung zu beurteilen.

Wertermittlung und Wahl des Wertermittlungsverfahrens

Im § 4 der Wertermittlungsverordnung ist eine Stufenfolge festgelegt, deren Reihenfolge die Entwicklung des Bodens von der land- und forstwirtschaftlichen Fläche zum baureifen Land darstellt. Hierbei muß berücksichtigt werden, dass die Entwicklung nicht immer nach dem dargestellten Stufenmuster verlaufen muß, sondern auch Rückentwicklungen denkbar, und aus der städtebaulichen Entwicklungspraxis zur Genüge bekannt sind.

Die tatsächliche Flächennutzung des zum Bahnhof gehörenden Grundstücks ist weitgehend als Parkplatzfläche zu bewerten. Die freien Teilflächen werden daher in die Qualitätsstufe „baufreies Land“ eingestuft. Bei der Festlegung von Bodenrichtwerten für die marktgerechte Wertbemessung des Verkehrswertes wurden für die Stadt Kirchhain die letztmalig zum Stichtag des 31.12.1999 ermittelten Werte verwendet. Hier nach befindet sich der Bereich des Bahnhofs in der Zone S 55 GL (Geschäftslage), welche mit 133 Euro/ m² Bodenanzugswert ausgewiesen ist. Die hinteren Grundstücksbereiche liegen hingegen in der Zone 12 M (gemischte Baufläche) und sind mit ca. 80 Euro/ m² festgelegt. Der Gutachterausschuss orientierte sich bei der Festlegung des Bodenwertes an der Zone S 55. Aufgrund der Randlage und der Nähe zur den Bahngleisen setzten die Gutachter hier jedoch einen Abschlag von 20 % fest. Damit wurde die zu bewertende Fläche mit einem Bodenwert von 106,50 Euro pro m² festgesetzt. Dies ergab bei einer zu bewertenden Fläche von ca. 2.500 m² einen Bodenwert von 266.250 Euro.

Bei der Wahl des Wertermittlungsverfahrens wurde entgegen den bestehenden Gepflogenheiten, nicht allein das Ertragswertverfahren angewandt, sondern unterstützend das Sachwertverfahren. Hierbei werden technische Merkmale wie Gebäude, Außenanlagen, bauliche Anlagen und besondere

Betriebseinrichtungen getrennt ermittelt. Der Bodenwert und der Wert der baulichen Anlage ergeben zusammen den Sachwert des Grundstücks. Für den Wert der Außenanlagen werden Einfriedungen, Treppen, Versorgungs- und Abwasserleitungen sowie Bodenbefestigungen nach Erfahrungswerten ermittelt. Hierbei werden gewöhnliche Herstellungskosten unter Berücksichtigung von Wertminderungen festgelegt. Für die Außenanlagen der Kirchhainer Bahnhofs setzten die Gutachter pauschal 16.000 Euro fest.

Bei der Ermittlung des Gebäudesachwertes wurden die Herstellungskosten der baulichen Anlage über Raum- und Flächenwerte berechnet. Die Normalherstellungskosten wurden in Anlehnung an Erfahrungsansätze und Wertermittlungsrichtlinien (Sprengnetter) ermittelt. Umrechnungen der Herstellungskosten für den Wertermittlungsstichtag erfolgten mit Hilfe geeigneter, vom Statistischen Bundesamt veröffentlichten Baupreisindexreihen (Fachserie 17, Reihe 4). Der Herstellungswert wurde ebenso aufgrund von Alterung und Abnutzung nach der Methode Ross gemindert. Die wirtschaftliche Restnutzungsdauer wurde mit 15 Jahren angesetzt.

Die Sachwertberechnung stellt sich wie folgt dar:

Ansätze	
Übliche Gesamtnutzungsdauer	70 Jahre
Wirtschaftliche Restnutzungsdauer	15 Jahre
Alterswertminderung (nach Ross)	70,20 %
Normalherstellungskosten (1995)	235 €/ m ²
Baupreisindex (gerundet am Stichtag)	98,6
Bruttorauminhalt	5.808 m ³
Baunebenkosten (Herstellungskosten)	14 %

Wertermittlungsberechnung

Nach dem beschriebenen Vorgehen des Gutachterausschusses ergab sich folgende Berechnung für den Sachwert des Gebäudes:

Berechnung Gebäudesachwert

Herstellungskosten 1995	1.364.880 €
Herstellungskosten am Wertermittlungsstichtag	1.345.771 €
Baunebenkosten	188.408 €
Herstellungskosten einschließlich Baunebenkosten	1.534.179 €
Alterswertminderung	1.076.994 €
Zwischensumme	457.185 €
10% Abschlag für Bauschäden/ Renovierungsbedarf	45.719 €
Zuschlag	0 €

Gebäudesachwert Bahnhofsgebäude 411.466 €

Sachwert des Grundstücks und Gebäudesachwert

Wert der Außenanlage	16.000 €
Bodenwert	266.250 €
Gebäudesachwert Bahnhofsgebäude	411.466 €

vorläufiger Sachwert 693.716 €

Um den über Herstellungskosten ermittelten vorläufigen Sachwert den Gegebenheiten des vorliegenden Grundstücksmarktes anzupassen, wurde dieser Wert wiederum durch einen Abschlag dem Standort angepasst. Hierbei setzten die Gutachter einen Marktangepassungsfaktor von 0,8 fest.

Der endgültige Verkehrswert für den Bahnhof von Kirchhain mit seinem Grundstück wurde daher wie folgt berechnet:

vorläufiger Sachwert	693.716 €
Marktangepassungsfaktor	0,8
marktangepaßter Sachwert	554.972 €
rd.	555.000 €

Der Gutachterausschuss ging im Jahre 2001 davon aus, dass bei einer Ermittlung des Ertrages für das bestehende Gebäude folgende Mieten ortsüblich und nachhaltig zu erzielen sind:

Kiosk (Erdgeschoss)	7,50 €/ m ²
Büro-, Praxis-, Verkaufsflächen (Erdgeschoss)	4,00 €/ m ²
Gaststätte mit Nebenräumen (Erdgeschoss)	6,00 €/ m ²
Wohnung (Obergeschoss)	4,00 €/ m ²
Büro-, Praxisfläche (Obergeschoss)	3,50 €/ m ²

Zu berücksichtigen sind hierbei noch anfallende Bewirtschaftungskosten wie Betriebskosten, Verwaltungskosten und Mietausfallwagnis.

Der Gutachterausschuss empfiehlt hierbei in Anlehnung an die Bewertungsliteratur (Sprengnetter) einen Wert von 24 % von dem Rohertrag in Abzug zu bringen.

Exkurs: Begriffe und Grundlagen der Wertermittlung

Verkehrswert:

Nach § 194 BauGB wird der Verkehrswert durch den Preis bestimmt, der in dem Zeitpunkt, auf den sich die Ermittlung bezieht, im gewöhnlichen Geschäftsverkehr nach den rechtlichen Gegebenheiten und tatsächlichen Eigenschaften, der sonstigen Beschaffenheit und der Lage des Grundstücks oder des sonstigen Gegenstandes der wertermittlung ohne Rücksicht auf ungewöhnliche oder persönliche Verhältnisse zu erzielen wäre.

Kaufpreissammlung:

Eine Kaufpreissammlung ist die Zusammenstellung gesammelter repräsentativer Kaufpreissammlungen, welche von Gutachterausschüssen, Notaren und Banken geführt wird. Hiermit kann die Entwicklung am Grundstücksmarkt umfassend beurteilt werden.

Wertermittlungsverfahren:

Die Wertermittlungsverordnung (WertV) kennt zur Ermittlung des Verkehrswertes drei Verfahren: Vergleichswertverfahren, Ertragsverfahren und das Sachwertverfahren. Die einzelnen Verfahren sind als gleichrangig und gleichwertig anzusehen. Es ist möglich, eines oder mehrere der Verfahren anzuwenden.

Vergleichswertverfahren:

Hierbei wird der Verkehrswert von bebauten und unbebauten Grundstücken aus Kaufpreisen vergleichbarer Grundstücke ermittelt. Der Bodenwert wird in der Regel immer durch das Vergleichswertverfahren festgelegt.

Sachwertverfahren:

Das Sachwertverfahren beruht im wesentlichen auf der Beurteilung technischer Merkmale. Bei der Anwendung des Sachwertverfahrens ist zunächst der Wert der baulichen Anlagen, wie Gebäude, Außenanlagen und besonderen Betriebs-einrichtungen zu ermitteln. Der Bodenwert sowie der Wert sonstiger Anlagen wird getrennt ermittelt. Der Bodenwert und der Wert der baulichen Anlage und der sonstigen Anlagen ergeben den Sachwert des Grundstücks.

Ertragswertverfahren:

Bei der Ermittlung des Ertragswertes ist vom nachhaltig erzielbaren Reinertrag des Grundstücks auszugehen, der sich aus dem Rohertrag abzüglich der Bewirtschaftungskosten ergibt. Der Ertragswert setzt sich aus den beiden Komponenten Bodenwert und Gebäudeertragswert zusammen. Der Ertragswert der baulichen Anlage ergibt sich durch Kapitalisierung des Reinertragsanteils der baulichen Anlagen mit einem Multiplikator. Dieser Multiplikator wird wiederum durch den objekt-spezifischen Liegenschaftszinssatz und der Restnutzungsdauer der baulichen Anlagen als Rentenbarwertfaktor ermittelt.

Bewirtschaftungskosten:

Bewirtschaftungskosten setzen sich aus der Abschreibung, den Betriebskosten, den Instandhaltungskosten und dem Mietausfallwagnis zusammen. Die Instandhaltungskosten, die Verwaltungskosten und das Mietausfallwagnis werden aus Erfahrungswerten als Prozentsatz des Rohertrages angesetzt.

Liegenschaftszinssatz:

Der Liegenschaftszinssatz stellt eine dauerhafte Rendite des Grundstück dar. Er wird zur Verzinsung zugrunde gelegt und richtet sich nach der Art des Objektes.

Exkurs: Grundstück und Bauleitplanung

Grundstücksnachweis:

Der Grundstücksbegriff ist im Bürgerlichen Gesetzbuch und der Grundbuchordnung nicht definiert, er wird vorausgesetzt. Nach wirtschaftlicher Betrachtungsweise versteht man im Allgemeinen unter einem Grundstück einen Teil der Erdoberfläche, der erkennbar abgegrenzt ist und in einer bestimmten Weise genutzt wird. Im sogenannten Liegenschaftskataster wird das Grundstück als Amtliches Verzeichnis geführt. Grundstück im Rechtssinne ist ein katastermäßig vermessener, beschriebener und katastermäßig dargestellter Teil der Erdoberfläche, der im Grundbuch auf einem besonderen Blatt oder unter einer besonderen Nummer geführt wird. Mehrere Flurstücke können zusammen ein Grundstück im Rechtssinne bilden.

Grundbuch:

Kern des formellen Grundstücksrecht ist die Grundbuchordnung. Sie dient der Verwirklichung des Grundbuchsystems, von dem das Liegenschaftsrecht des BGB beherrscht wird. Das Grundbuch gibt als öffentliches Register Auskunft über die Rechtsverhältnisse des Grundstücks. Insbesondere weist das Grundbuch den Bestand, das Eigentum sowie Belastungen und Verfügungsbeschränkungen aus. Es bringt durch die Eintragungen die dinglichen Rechte zur Entstehung.

Baulast:

Baulasten sind freiwillig übernommene öffentlich-rechtliche Verpflichtungen, die als Last auf dem Grundstück ruhen. Sie verpflichten den Eigentümer des Grundstücks zu einem sein Grundstück betreffenden Tun, Dulden oder

Unterlassen. Duldungspflichten entstehen durch privatrechtliche Vereinbarungen, wie zum Beispiel zivilrechtliche Absicherungen durch Dienstbarkeiten. Die Baulast hat dingliche Wirkung, ist aber nicht im Grundbuch, sondern im Baulastenverzeichnis eingetragen. Die Eintragung im Baulastenverzeichnis ist im Gegensatz zur Grundbucheintragung nicht rechtsbegründend, das heißt, die Baulast besteht unter Umständen auch dann, wenn die Eintragung in das Baulastenverzeichnis versehentlich vergessen wurde. Der Erwerber eines Grundstücks sollte sich von dem Veräußerer darüber eine Erklärung abgeben lassen, dass auf dem Grundstück keine Baulast ruht.

Planungsrecht:

Das Baugesetzbuch (BauGB) enthält Regelungen zur Bauleitplanung und deren Sicherung, zur baulichen und sonstigen Nutzung, zur Bodenordnung, Enteignung und Erschließung. Sie bilden die rechtliche Grundlage für das städtebauliche Handeln der Gemeinde. Aufgabe der Bauleitplanung ist es, die bauliche und sonstige Nutzung in der Gemeinde vorzubereiten und zu leiten. Bauleitpläne sind der Flächennutzungsplan (vorbereitender Bauleitplan) und der Bebauungsplan (verbindlicher Bauleitplan).

Die Bahn als Planungspartner

Bahnhöfe haben die Doppelfunktion, einerseits die Reisenden von der Stadt zur Bahn zu geleiten, andererseits sind sie das Eintrittstor zur Stadt -die „Visitenkarte“ der Stadt. Sie stellen das verbindende Glied zwischen Stadt und Eisenbahn her. Daher haben beide, Stadt und Bahn, ein Interesse an einer stadtverträglichen, intensiven Nutzung des Bahnhofs und seines Umfeldes. Der städtebaulich hohe Wert von Bahnhöfen und ihrem Umfeld wird heute sowohl von Kommunen als auch den Institutionen der Eisenbahn wieder erkannt. An vielen Bahnhöfen sollen aus den „Schmuddelecken der Städte“ wieder lebenswerte Stadtbereiche werden. Die Verbindung zu den Innenstädten mit ihren Synergieeffekten soll wieder aufgebaut werden. Vor genau 10 Jahren war die „Renaissance der Bahnhöfe“ Thema der Architektur-Biennale in Venedig. Kernaussage dieser Veranstaltung war, dass die Bahnhöfe wieder Zentrum des städtischen Lebens werden sollten.

Dass bis heute lediglich Großbahnhöfe als Prestigeobjekte überarbeitet und entwickelt wurden, liegt nicht allein daran, dass für kleinere Bahnhöfe die finanziellen Mittel fehlen. Ein Hauptgrund ist in dem unbeweglichen Verwaltungs- und Entscheidungsapparat der Deutschen Bahn zu suchen.

Im Zuge der Privatisierung der Deutschen Bundesbahn und der Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs lassen sich die Entscheidungsträger für Bahnhöfe, Gleisanlagen, Bahnliegenschaften und den Bahnbetrieb in folgende Institutionen aufteilen:

- das Eisenbahnvermögensamt in Frankfurt
- das Eisenbahn-Bundesamt in Bonn und
- die Deutsche Bahn AG in Frankfurt

Diese einzelnen Dachorganisationen gliedern sich wiederum in weitere Unterorganisationen. Allein die Deutsche Bahn AG unterteilt sich nochmals in fünf Ausgliederungen, welche als selbstständige Aktiengesellschaften geführt werden:

- DB Reise&Touristik AG (Personalverkehr)
- DB Regio AG (Personennahverkehr)
- DB Cargo AG (Güterverkehr)
- DB Netz AG (Fahrweg)
- DB Station&Service AG (Personenbahnhöfe)

Diese Ausgliederungen besitzen zudem eine Vielzahl von Entscheidungsträgern, deren Zuständigkeiten, Vertretungen und Arbeitsgebiete des öfteren wechseln. Als weitere Ansprechpartner sind die Verkehrsverbände zu berücksichtigen. Bei dem Bahnhof von Kirchhain handelt es sich um den Rhein-Main-Verkehrsverbund.

So gestalten sich Investitionsabsichten von privaten Investoren im Bereich von Bahnarealen und Bahngebäuden als äußerst schwierig. Selbst Gemeinden wie die Stadt Kirchhain haben bei Projektentwicklungsabsichten einen schweren Stand.

Wie schwierig der Planungspartner Deutsche Bahn AG ist, wird allein an dieser Diplomarbeit deutlich. So war es trotz umfangreicher Recherchen und Anfragen sowohl telefonischer wie auch schriftlicher Art nicht möglich, Auskünfte über Personenerhebungen zur Benutzung des Bahnhofs, Pläne und Angaben zum Bahnhofsgebäude oder Entwicklungsabsichten für die Zukunft zu erhalten.

Orientierungsplan zu Bildaufnahmen

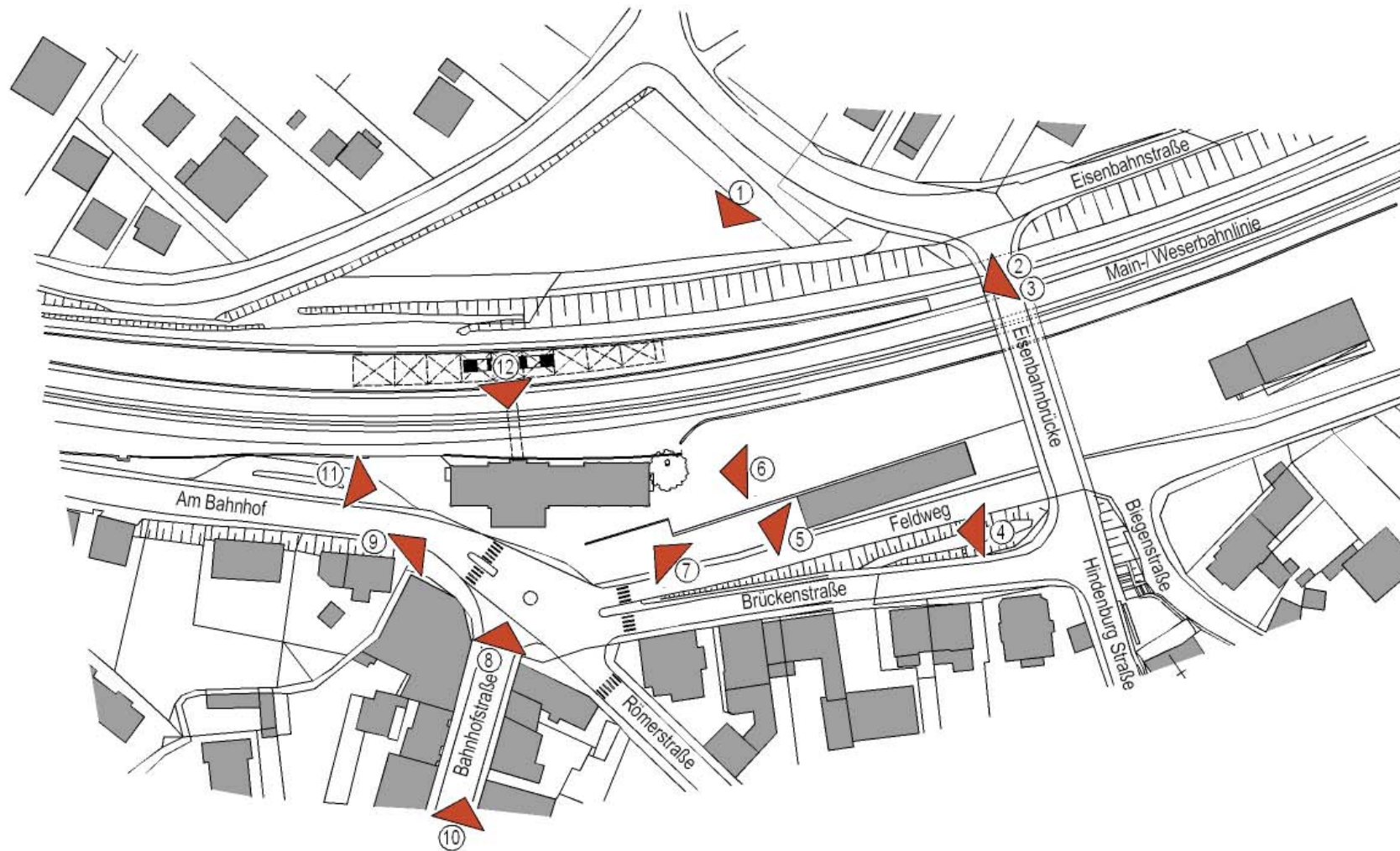


Abb. 2.18 Orientierungsplan Fotos

Bilder und Umgebungseindrücke des Bahnhofs Kirchhain



Abb. 2.19 Bahnhof vom Friedhof aus

Abb. 2.20 Bahnhof von der Eisenbahnbrücke



Bild 3



Abb. 2.21 Bahnhof Nordseite

Abb. 2.22 Bahnhof Ostseite



Bild 4

Bilder und Umgebungseindrücke des Bahnhofs Kirchhain



Abb. 2.23 Bahnhof vom Feldweg



Abb. 2.25 Bahnhof Bereich Ostbau



Abb. 2.24 Bahnhofseingang

Bild 5

Bild 6

Abb. 2.26 aus der Fußgängerzone



Bild 7

Bild 8

Bilder und Umgebungseindrücke des Bahnhofs Kirchhain



Abb. 2.27 Bahnhof Vorplatz

Abb. 2.28 Bahnhof vom ZOB



Bild 9

Bild 11



Abb. 2.29 Bahnhof am Ende der Fußgängerzone

Abb. 2.30 Bahnhof Nordseite



Bild 10

Bild 12

Stärken + Schwächen

Mikroanalyse

Der Standort des Bahnhofsgeländes Kirchhain besitzt neben seiner hervorragenden städtebaulichen Lage ein identitätsstiftendes Erscheinungsbild. Durch seine orangerote Farbgebung ist er bereits vom Marktplatz aus gut sichtbar. Der Bahnhof bildet den Abschluß der Kirchhainer Fußgängerzone und dient während der Wochentage mehreren hundert Schülern aus dem Umland als An- und Abreisestation. Ebenso wird der Bahnhof von einer hohen Berufspendlerzahl tagtäglich frequentiert. Die Bahnstrecke bietet Abfahrtsmöglichkeiten im Stundentakt zu den Ballungsräumen Frankfurt/Main und Kassel. Hierbei findet der Hauptreisestrom in das Rhein-/ Maingebiet statt. Der Bahnhof bietet im direkten Umfeld Parkierungsmöglichkeiten für die Bahnreisenden und Tagespendler. Die Parkflächen sind jedoch nur mit Schotter befestigt und besitzen keine Parkierungsorientierungen, so dass der ruhende Verkehr oftmals ungeordnet und platzraubend stattfindet. Ein Vorteil des Kirchhainer Bahnhofs ist die direkte Anbindung an den zentralen Omnibusbahnhof, der im Westen an das Bahnhofsgebäude anschließt. Die zentrale Lage des Bahnhofs und seine gute verkehrstechnische Anbindung besitzen jedoch gleichzeitig auch Nachteile. Hier ist zu erwähnen, dass der Kreisverkehr mit Fahrstraße direkt vor dem Bahnhofszugang verläuft. Der Abstand zur Straße beträgt dabei weniger als 2 Meter, was unter Umständen zu einem Gefahrensisko für Reisende werden kann. Schade ist es, dass der Kirchhainer Bahnhof keine Anbindung an das Radwegenetz besitzt, welches im Umland der Kleinstadt besteht. Die bereits in der Bahnhofsanalyse dargestellten Ergebnisse sollen in Kurzform hier als Stärken-/ Schwächenauflistung angeführt werden.



Plus

- städtebauliche Lage
- ansprechendes, bauhistorisches Erscheinungsbild
- zentrale Lage in der Stadt am Kopf der Fußgängerzone
- vorhandenes Parkplatzangebot
- direkt am ZOB (zentraler Omnibusbahnhof)
- Bahnhaltelpunkt im Stundentakt Frankfurt/ Kassel
- Haltepunkt des Regionalexpress
- Genau in der Mitte zwischen Kassel und Frankfurt/Main
- Kiosk im Bahnhof
- Viele Bahnreisende (hohes Pendleraufkommen)
- Hohe Frequentierung
- große Flächenanteile parterre im Erdgeschoss



Minus

- schlechter Zustand des Gebäudes
- großer Leerstand
- nicht Alten-/ Behindertengerecht
- keine Anbindung an Radwegenetz
- zu wenige Parkplätze, zudem unbefestigt
- Fahrstraße direkt vor Zug-/ Ausgang
- keine direkte Anbindung an die Nordstadt (Schulen)

Nutzungskonzept

Nutzungskonzept - Entwurfsdarstellung

Der Bahnhof Kirchhain besitzt genau wie die Stadt Kirchhain selbst als Standort Faktoren, welche eine Projektentwicklung positiv erscheinen lassen. Kirchhain liegt im Zentrum Hessens, mittig zwischen Frankfurt und Kassel. Der Bahnhof dient seit 1850 als Frequenzpunkt in der mittelhessischen Kleinstadt. Seine gute städtebauliche Lage am Kopf der Fußgängerzone, verbunden mit dem hohen Pendleraufkommen implizieren die Nutzung der leer stehenden Räumlichkeiten im Erdgeschoss als Verkaufs- und Geschäftsräume.

Grundgedanke bei der Umnutzung des Bahnhofs ist die Einplanung eines „Frequenzbringers“. Hierbei ist aufgrund der hohen Schülerzahlen in Kirchhain, von über 3500 Schülern an ein Fastfood-Restaurant gedacht. Dieses würde ebenso von den vielen Berufspendlern besucht werden. Eine Frequentierung mit Aufenthaltscharakter trägt dazu bei, dass der Bahnhof das objektive Gefühl von mehr Sicherheit vermittelt. Unerwünschte Personengruppen meiden meist daraufhin die Orte, an denen sie einer stärkeren öffentlichen Beobachtung ausgesetzt sind. Vandalismus und Verschmutzungen werden auch durch die Akzeptanz eines hellen Bahnhofsinneren verdrängt.

Ausgangsgedanke war es daher, den dunklen Vorbau mit seinen Oberlichtbändern rückzubauen und durch eine gläserne, konkav gewölbte Scheibe zu ersetzen. Hierdurch wird das Innere des Bahnhofs nach außen sichtbar. Gerade während der Morgen- und Abendstunden sowie den dunklen Winterabenden fühlen sich Wartende im beleuchteten Innern nicht unbehaglich. Ein Sicherheitsgefühl tritt bei den Reisenden ein.

Unterstützt wird die Frequentierung des Bahnhofs durch die Anordnung von fünf Ladengeschäften an die Wartehalle. Hierbei setze ich, wie schon bei dem Fastfood-Restaurant, auf die Zielgruppe der Kinder und Jugendlichen.

So ist bei diesem Entwurf neben einem Bekleidungsgeschäft für junge Markenmode an ein Geschäft für Turnschuhe, sogenannte Sneaker, gedacht. Unterstützt werden diese beiden Geschäfte durch einen weiteren Laden in dem Fun-Sportgeräte wie Skateboard, Inliner sowie Ballsportartikel erworben werden können. Der Ladenname „Nosports“ weist hierbei auf die Betonung des Spassfaktors hin. Die Ladenangebote im Erdgeschoss orientieren sich mehrheitlich an dem kaufstarken Publikum der Kinder- und Jugendlichen. Beidseitig des Bahnhofseingangs sind zwei Mini-Läden geplant, welche die Grundbedürfnisse eines Bahnhofes abdecken. Hierbei ist linksseitig an einen Kiosk mit Zeitungen und Kleinartikeln gedacht. Auf der rechten Seite bietet sich der Einbau eines kleinen Reiseladens an, dieser könnte zusätzlich die Funktion einer Taxizentrale, sowie einer Touristen-Information innehaben.

Alle Lagerräume für das Fastfood-Restaurant mit seinen Kühlräumen befinden sich zusammen mit den Technikräumen für Heizung, Lüftung und Haustechnikverteilung im Kellergeschoss. Zusätzlich befinden sich im Kellergeschoss die Toiletten für die fünf Läden des Erdgeschosses. So konnte darauf verzichtet werden, dass jeder Laden eine eigene Toilette hätte bauen müssen. Die wertvollen Ladenflächen mussten hierzu nicht dezimiert werden. Erstmals werden durch diesen Entwurf wieder öffentliche Toilettenanlagen in das Bahnhofsgebäude integriert. Auch diese sollen synergetisch genutzt werden. So dienen die im Erdgeschoss am Gang zwischen Fastfood-Restaurant und Wartehalle angeordneten öffentlichen Toiletten allen Besuchern und Benutzern des Bahnhofs. Für das Restaurant wurden daher keine weiteren Gästetoiletten geplant.

Vor dem Eingang zum Fastfood-Restaurant befindet sich der Zugang zum zentralen Treppenhaus. Von hier aus wird das Obergeschoss erschlossen. Das Obergeschoss ist der Nutzung von Büro- bzw. Praxisräumen vorbehalten.

Der Entwurf sieht hierbei die Nutzung einer Fahrschule mit Unterrichtsräumen sowie die Nutzung eines Ingenieurbüros vor. Grundlage dafür ist die Existenz von nur einem Architekturbüro in den Mittelzentren Kirchhain und Stadtallendorf zusammen. Das Architekturbüro erstreckt sich über die beiden Ebenen Ober- und Dachgeschoss. Auch diese beiden Nutzungseinheiten teilen sich wirtschaftlich ihre Toilettenanlagen. Die Räumlichkeiten des Ingenieurbüros wären ebenso dazu geeignet, eine Facharztpraxis darin unterzubringen. Das Dachgeschoss wird über eine geplante Stahlspindeltreppe intern mit dem größeren Büroflächenanteil des Obergeschosses verbunden. Der zweite Fluchtweg wird über die Anleiterbarkeit der Büroräume sichergestellt.

Bei dem Umbau und der Umnutzung des denkmalgeschützten Bahnhofs ist ein subtiler Umgang mit der Substanz notwendig. Dafür wurde das Gebäude von aussen so wenig wie möglich verändert. Lediglich die Gaupen mit ihren schadensanfälligen Detailpunkten werden entfernt und das Dach im Zuge der Erneuerung flächig ausgeführt. Die Fenster sollen allesamt wieder durch historische Holzfenster ersetzt werden.

Das im Ostteil des Erdgeschosses angeordnete Fastfood-Restaurant erhält eine 85 m² grosse Aussenterrasse, welche nach Süden ausgerichtet ist. Insgesamt wird das Bahnhofsgebäude abgetrennt und an den möglichen Investor veräußert.

Das im Osten an das Bahnhofsgebäude angrenzende Grundstück soll,

so wie es der Bebauungsplan vorsieht, der Nutzung eines P+R-Parkplatzes zugeführt werden.

Die Fläche mit den notwendigsten Baumaßnahmen ist jedoch, genau wie der Bahnhofsvorbereich, mit der Verkehrssituation nicht Grundlage dieser Arbeit. Wünschenswert und auch zeichnerisch dargestellt ist neben der Errichtung eines „echten“ Kreisverkehrs mit Verkehrsberuhigung durch Pflasterbelag, auch die Änderung der Verkehrsführung. So sollte die Strasse „Am Bahnhof“ die Funktion einer Einbahnstrasse erhalten, um den Verkehr vor dem Bahnhof zu beruhigen. In den dargestellten Planungskosten ist die Neuordnung der Kurzzeitparkplätze, sowie die Anordnung von Parkmöglichkeiten für Fahrräder berücksichtigt. Auch die Sockeleinfassung mit einem Natursteinpflasterband wurde bedacht.

Entwurfspläne

Entwurfspläne

Die folgenden Entwurfspläne wurden auf der Basis von Freihandzeichnungen, Fotos und rudimentären Planungskopien einzelner Geschosse des Bahnhofsgebäudes erstellt.

Die Deutsche Bahn AG ermöglichte mir weder den Zugriff auf vorhandenes Planmaterial noch den Zutritt zu den nichtöffentlichen Bereichen des Bahnhofs. Recherchen bei Baubehörden, Bauämtern und dem Stadtarchiv der Stadt Marburg brachten hierzu ebenso keine Ergebnisse, da die Deutsche Bahn als ehemaliges staatliches Unternehmen wie die Deutsche Post eine eigene Planungs- und Genehmigungsbehörde besaß.

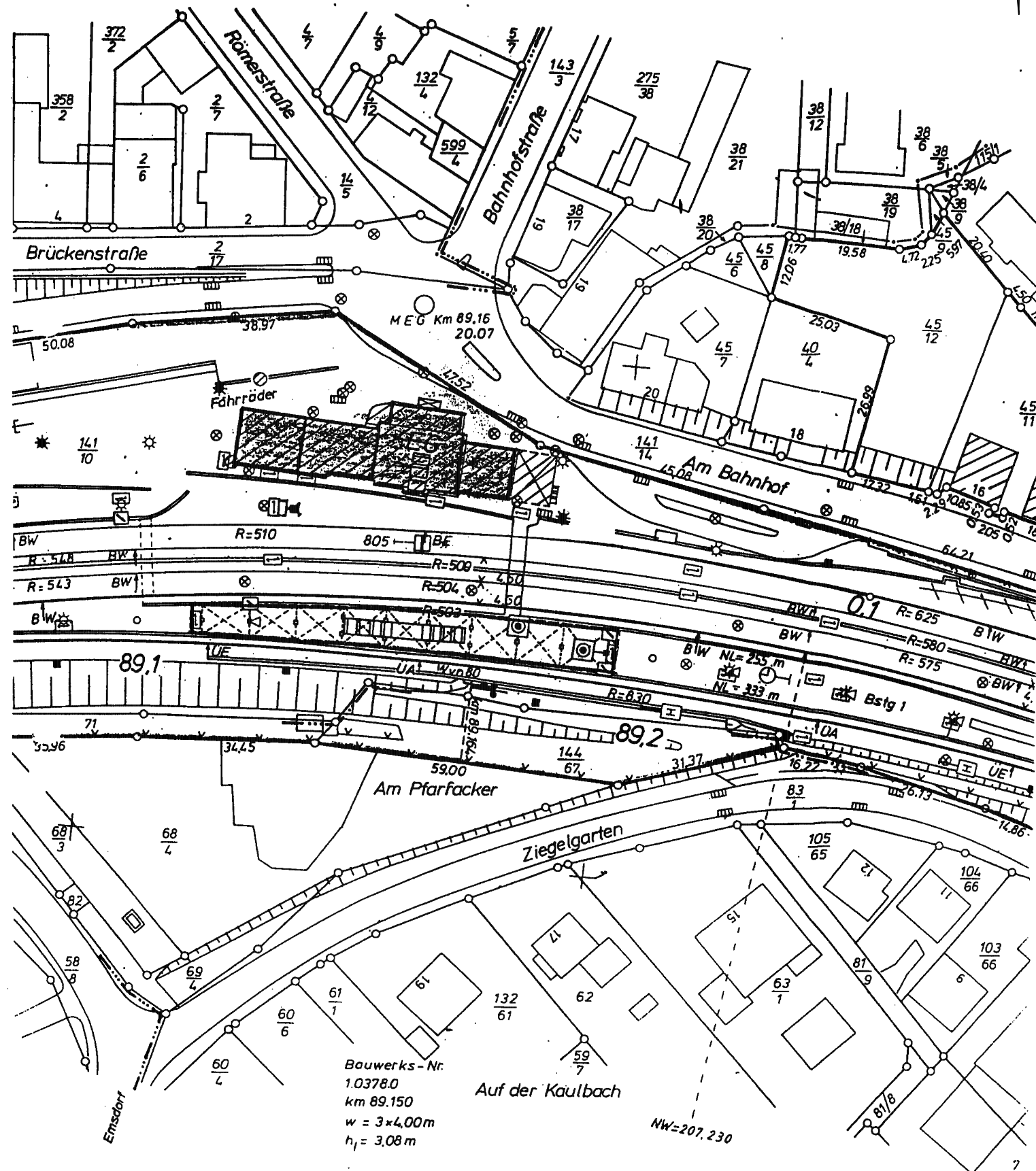
Bei den folgenden Planunterlagen wurden, um weiter arbeiten zu können, in Teilbereichen Annahmen getroffen, deren Richtigkeit nicht gewährleistet werden kann.

Außenmaße wurden stellenweise mit Hilfe eines Laser-Messgerätes überprüft und angepaßt.

Innenmaße und Raumzuschnitte, insbesondere des Ober- und Dachgeschosses konnten weder messtechnisch noch visuell überprüft werden.

Norden

Gemeinde Kirchhain 06 2523
Gemarkung

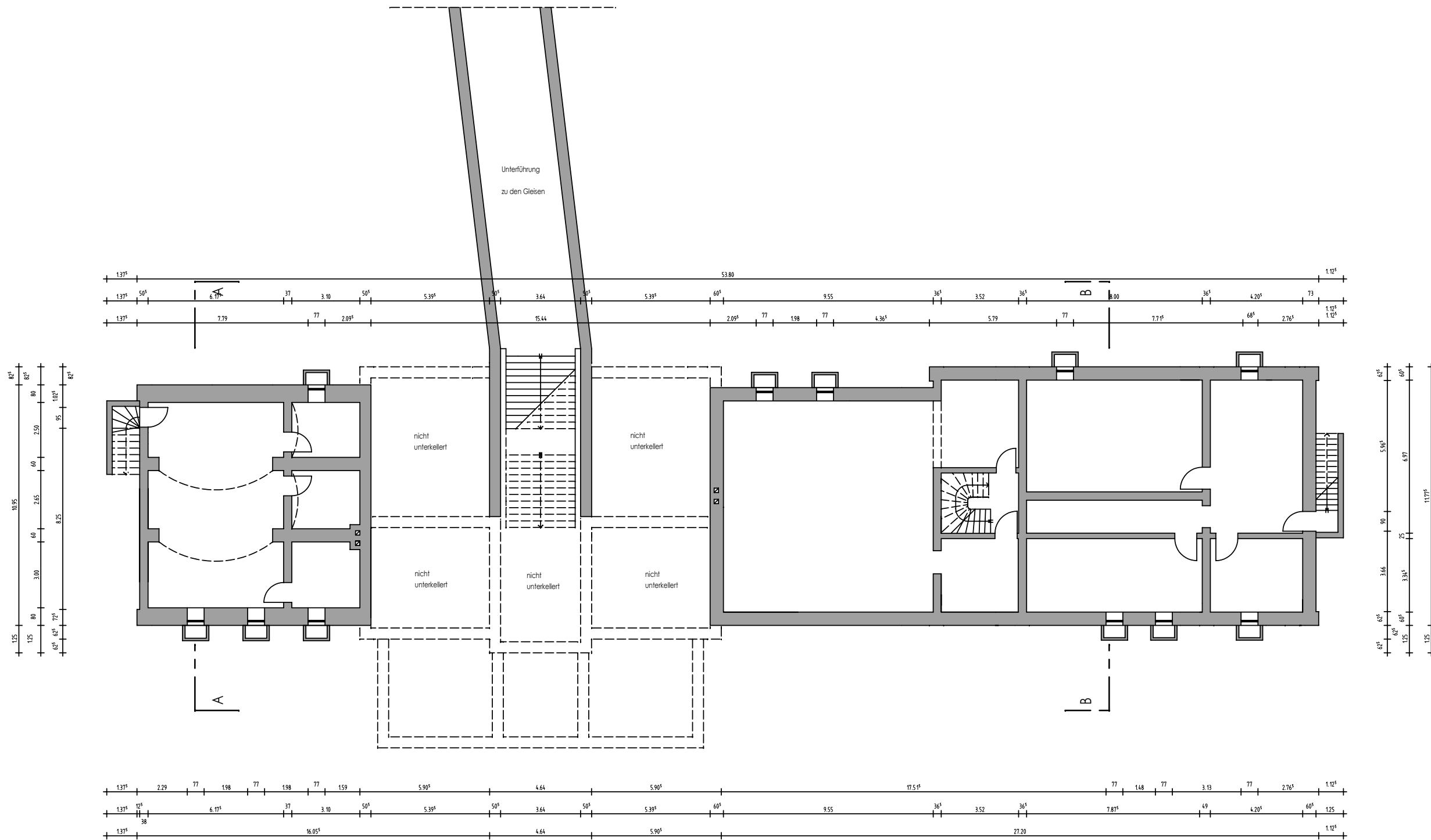


Bauwerks-Nr.
1.0378.0
km 89.150
w = 3x4.00m
h₁ = 3.08m

Projektentwicklung Bahnhof Kirchhain (Stadt Kirchhain)

Architekturbüro: Schmidt & Strack Architekten GmbH
Schwabentröder Straße 5
36304 Alsfeld
Fon. 06631 706 428
Fax. 06631 708 333
info@schmidt-strack.de

Lageplan Bestand
Maßstab 1/1000

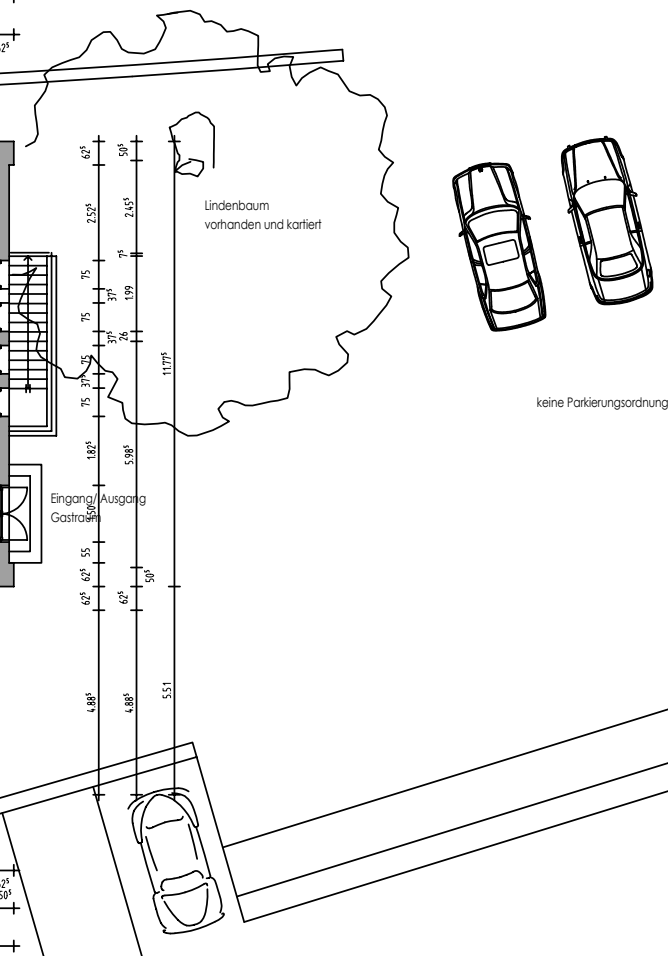
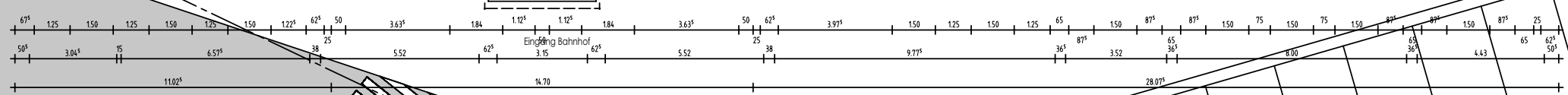
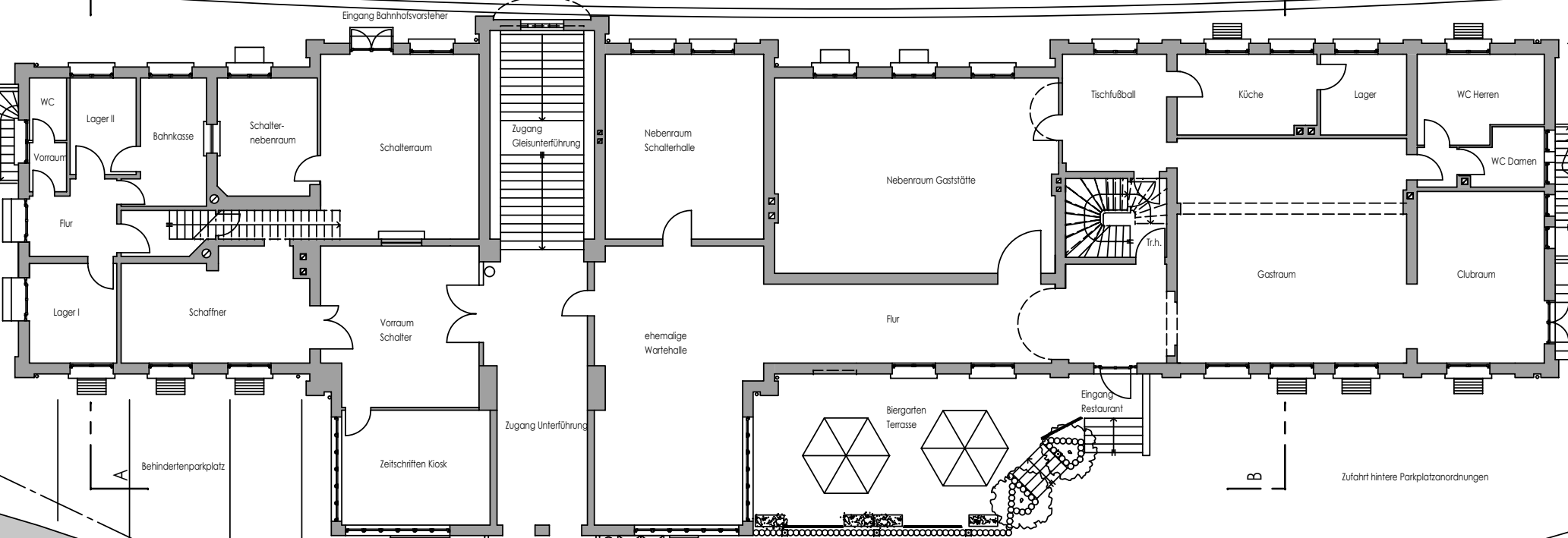
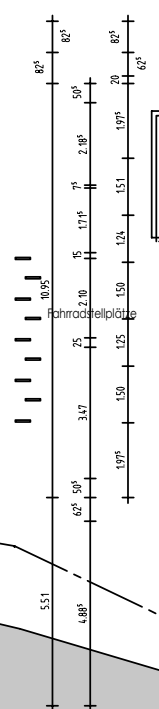
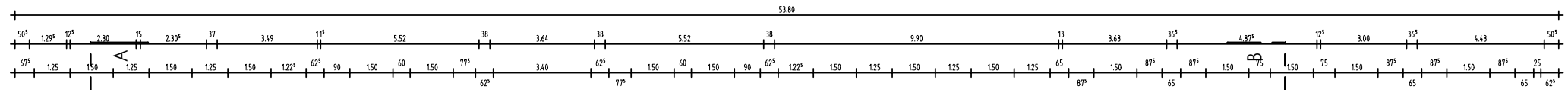


Projektentwicklung Bahnhof Kirchhain (Stadt Kirchhain)

Architekturbüro: Schmidt & Strack Architekten GmbH
 Schwabenröder Straße 5
 36304 Aisfeld
 Fon. 06631 706 428
 Fax. 06631 708 333
 info@schmidt-strack.de

Bestandsplan Grundriss Kellergeschoss
 Maßstab 1/200

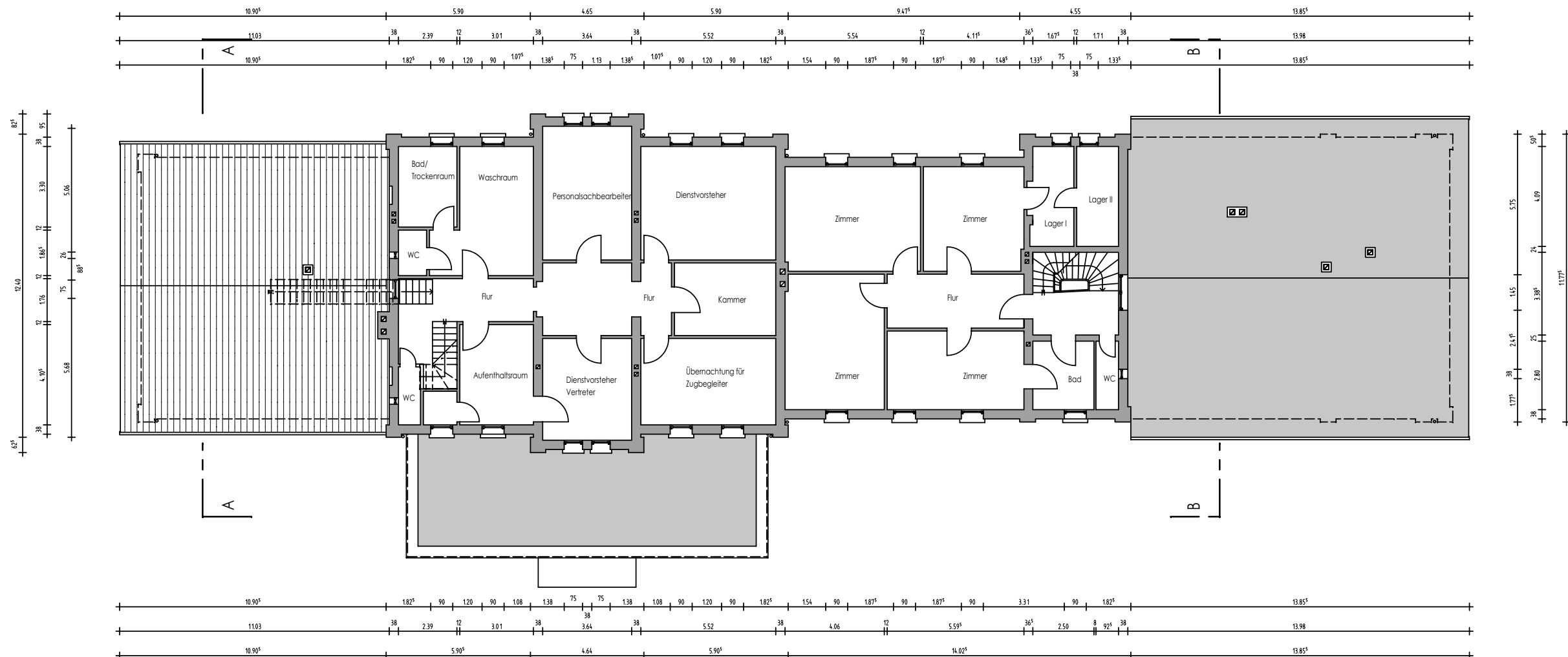
November 2007



**Projektentwicklung
Bahnhof Kirchhain (Stadt Kirchhain)**

Architekturbüro: Schmidt & Strack Architekten GmbH
 Schwabenröder Straße 5
 36304 Alsfeld
 Fon. 06631 706 428
 Fax. 06631 708 333
 info@schmidt-strack.de

Bestandsplan Grundriss Erdgeschoss
 Maßstab 1/200

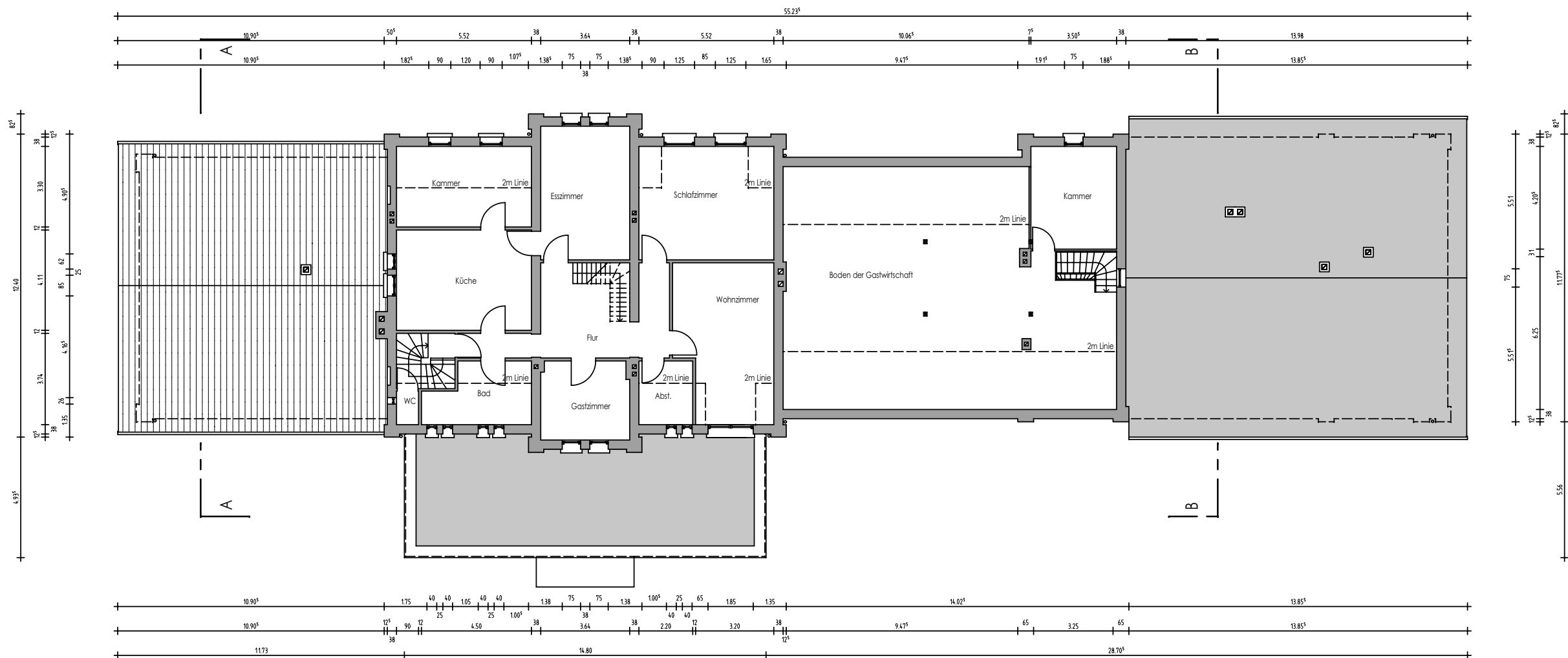


Projektentwicklung Bahnhof Kirchhain (Stadt Kirchhain)

Architekturbüro: Schmidt & Strack Architekten GmbH
 Schwabenröder Straße 5
 36304 Alsfeld
 Fon. 06631 706 428
 Fax. 06631 708 333
 info@schmidt-strack.de

Bestandsplan Grundriss Obergeschoss
 Maßstab 1/200

November 2007

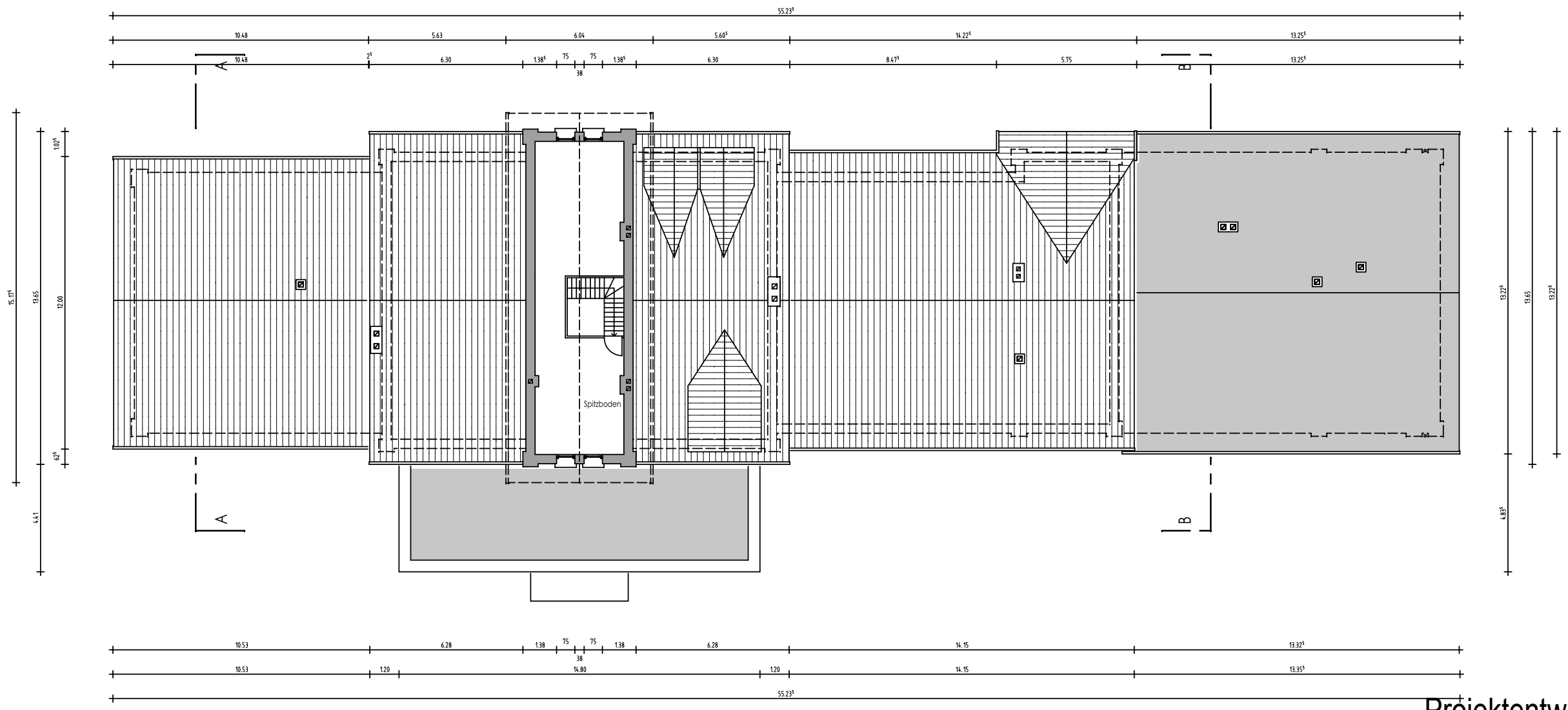


Projektentwicklung Bahnhof Kirchhain (Stadt Kirchhain)

Architekturbüro: Schmidt & Strack Architekten GmbH
 Schwabenröder Straße 5
 36304 Alsfeld
 Fon. 06631 706 428
 Fax. 06631 708 333
 info@schmidt-strack.de

Bestandsplan Grundriss Dachgeschoss
 Maßstab 1/200

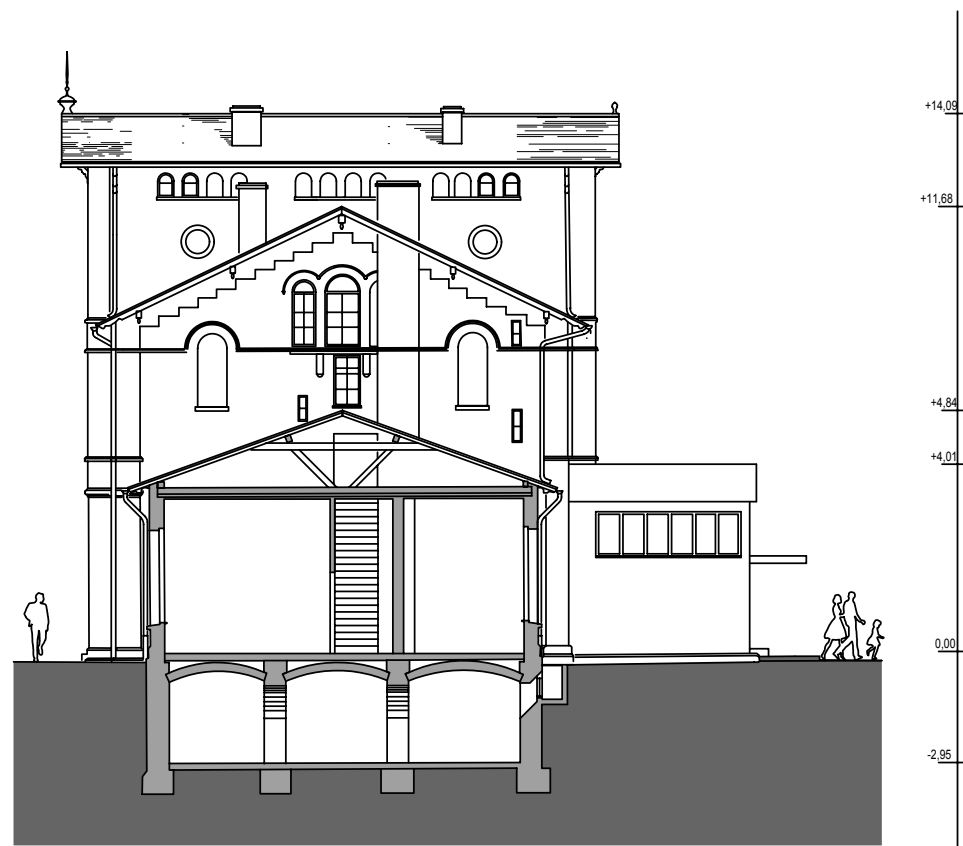
November 2007



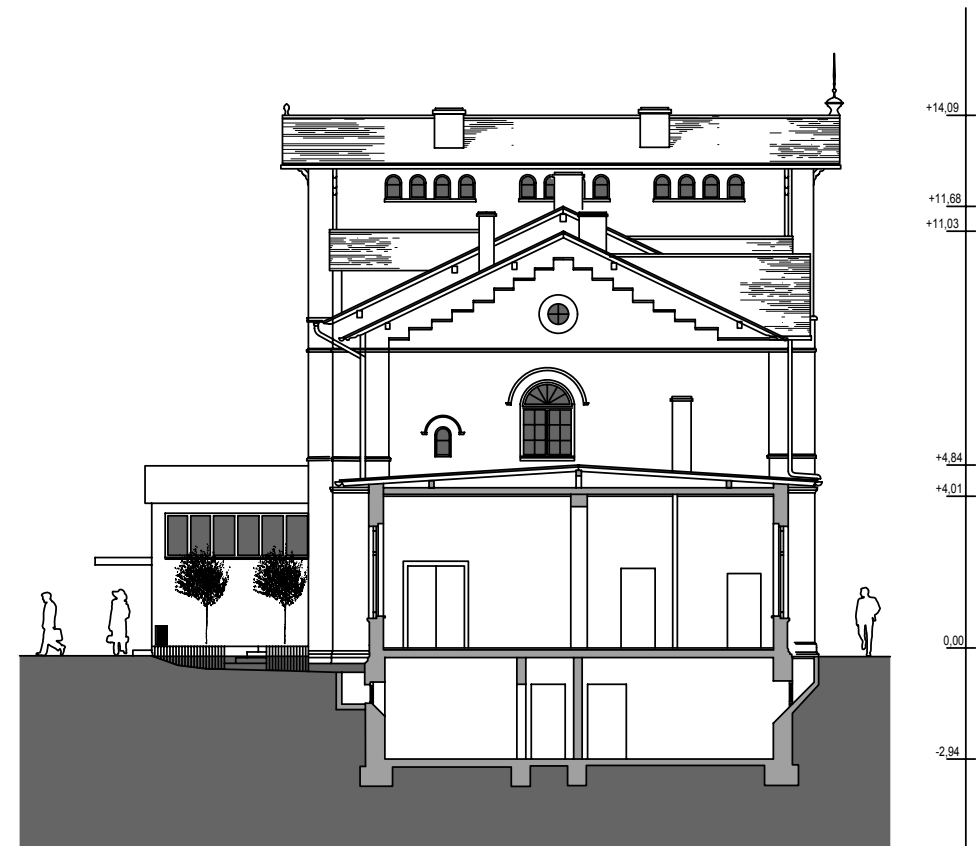
Projektentwicklung
 Bahnhof Kirchhain (Stadt Kirchhain)

Architekturbüro: Schmidt & Strack Architekten GmbH
 Schwabenröder Straße 5
 36304 Alsfeld
 Fon. 06631 706 428
 Fax. 06631 708 333
 info@schmidt-strack.de

Bestandsplan Grundriss Spitzboden
 Maßstab 1/200



Schnitt A - A (Bestand)



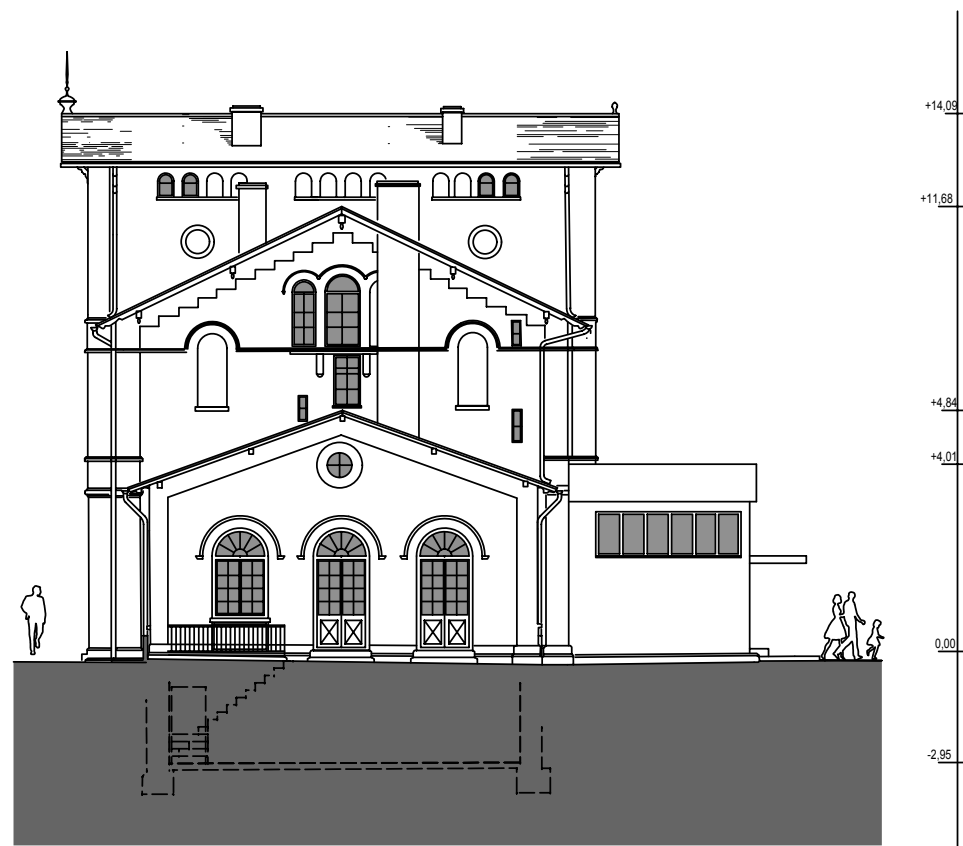
Schnitt B - B (Bestand)

Projektentwicklung Bahnhof Kirchhain (Stadt Kirchhain)

Architekturbüro: Schmidt & Strack Architekten GmbH
 Schwabenröder Straße 5
 36304 Alsfeld
 Fon. 06631 706 428
 Fax. 06631 708 333
 info@schmidt-strack.de

Bestandsplan Schnitt A - A, Schnitt B - B
 Maßstab 1/200

November 2007



Ansicht von Westen (Bestand)



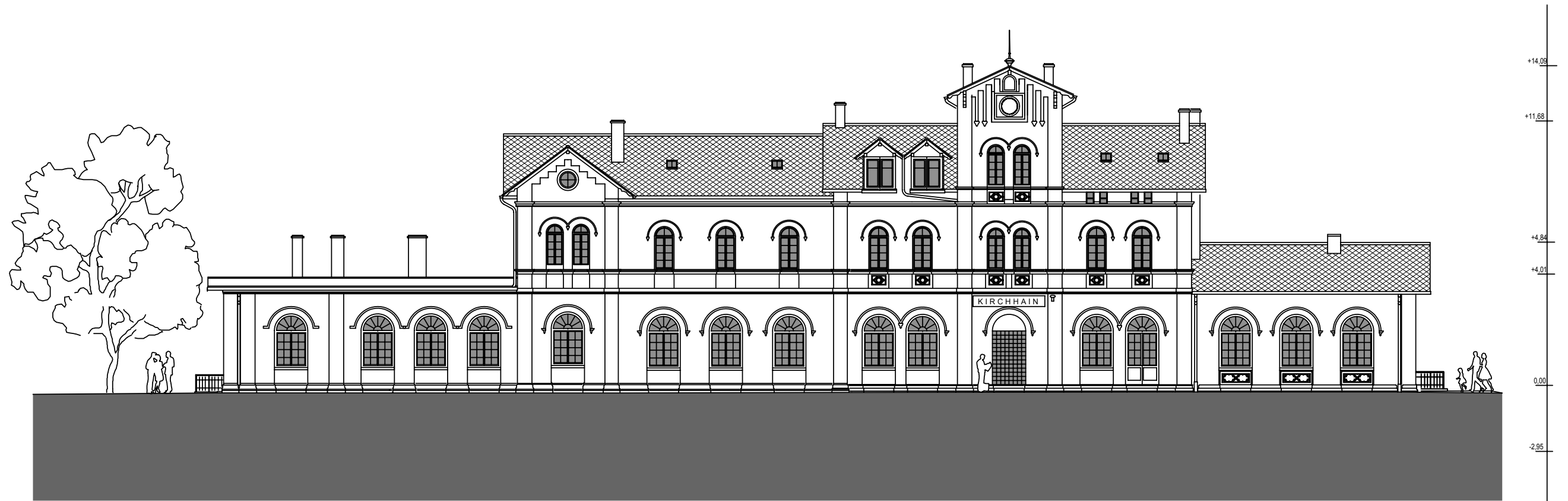
Ansicht von Osten (Bestand)

Projektentwicklung Bahnhof Kirchhain (Stadt Kirchhain)

Architekturbüro: Schmidt & Strack Architekten GmbH
 Schwabenröder Straße 5
 36304 Alsfeld
 Fon. 06631 706 428
 Fax. 06631 708 333
 info@schmidt-strack.de

Bestandsplan Ansicht West, Ansicht Ost
 Maßstab 1/200

November 2007



Ansicht von Norden (Bestand)

Projektentwicklung Bahnhof Kirchhain (Stadt Kirchhain)

Architekturbüro: Schmidt & Strack Architekten GmbH
 Schwabenröder Straße 5
 36304 Alsfeld
 Fon. 06631 706 428
 Fax. 06631 708 333
 info@schmidt-strack.de

Bestandsplan Ansicht Nord (Gleisseite)
 Maßstab 1/200

November 2007



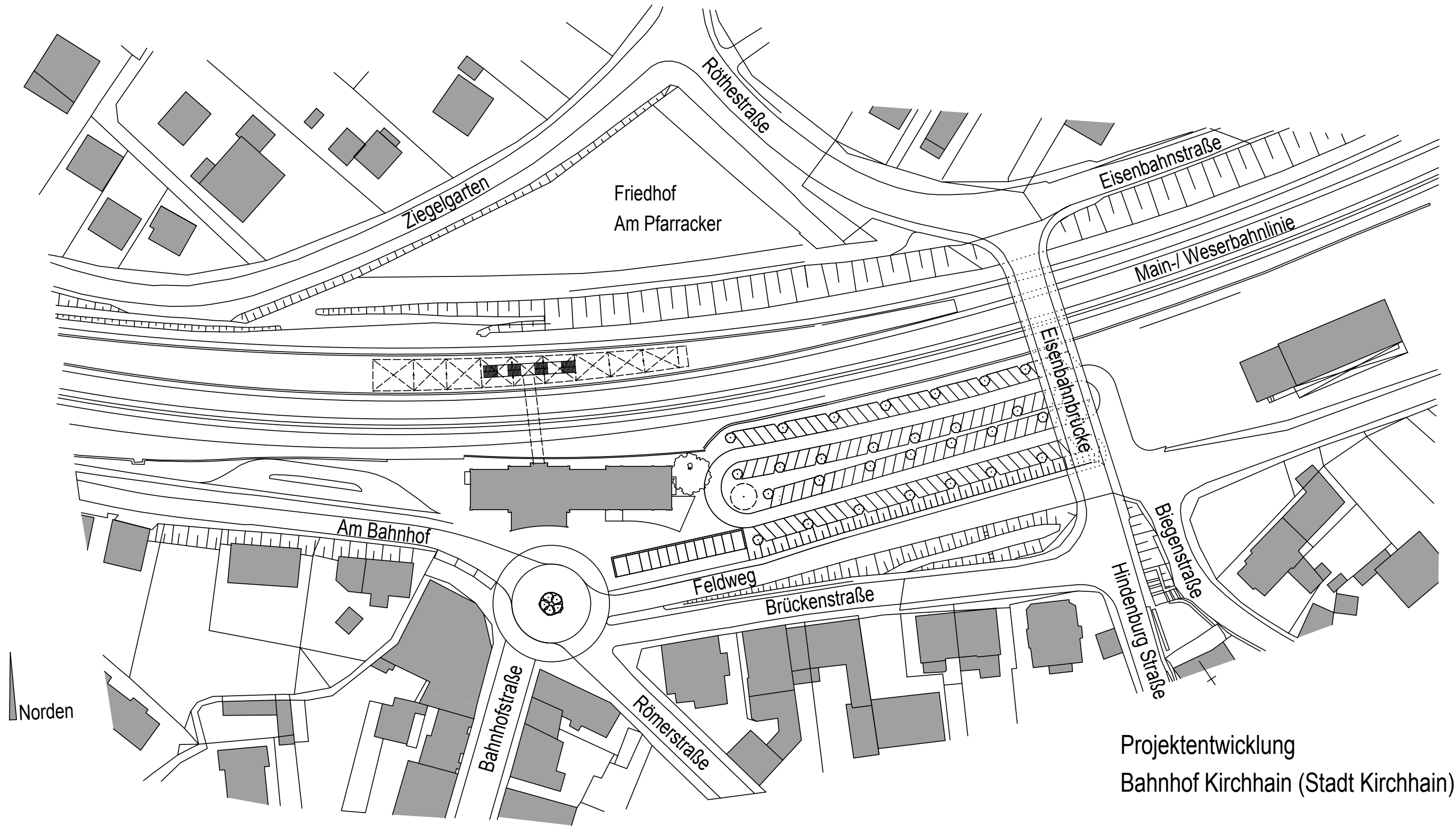
Ansicht von Süden (Bestand)

Projektentwicklung Bahnhof Kirchhain (Stadt Kirchhain)

Architekturbüro: Schmidt & Strack Architekten GmbH
 Schwabenröder Straße 5
 36304 Alsfeld
 Fon. 06631 706 428
 Fax. 06631 708 333
 info@schmidt-strack.de

Bestandsplan Ansicht Süd (Stadtseite)
 Maßstab 1/200

November 2007

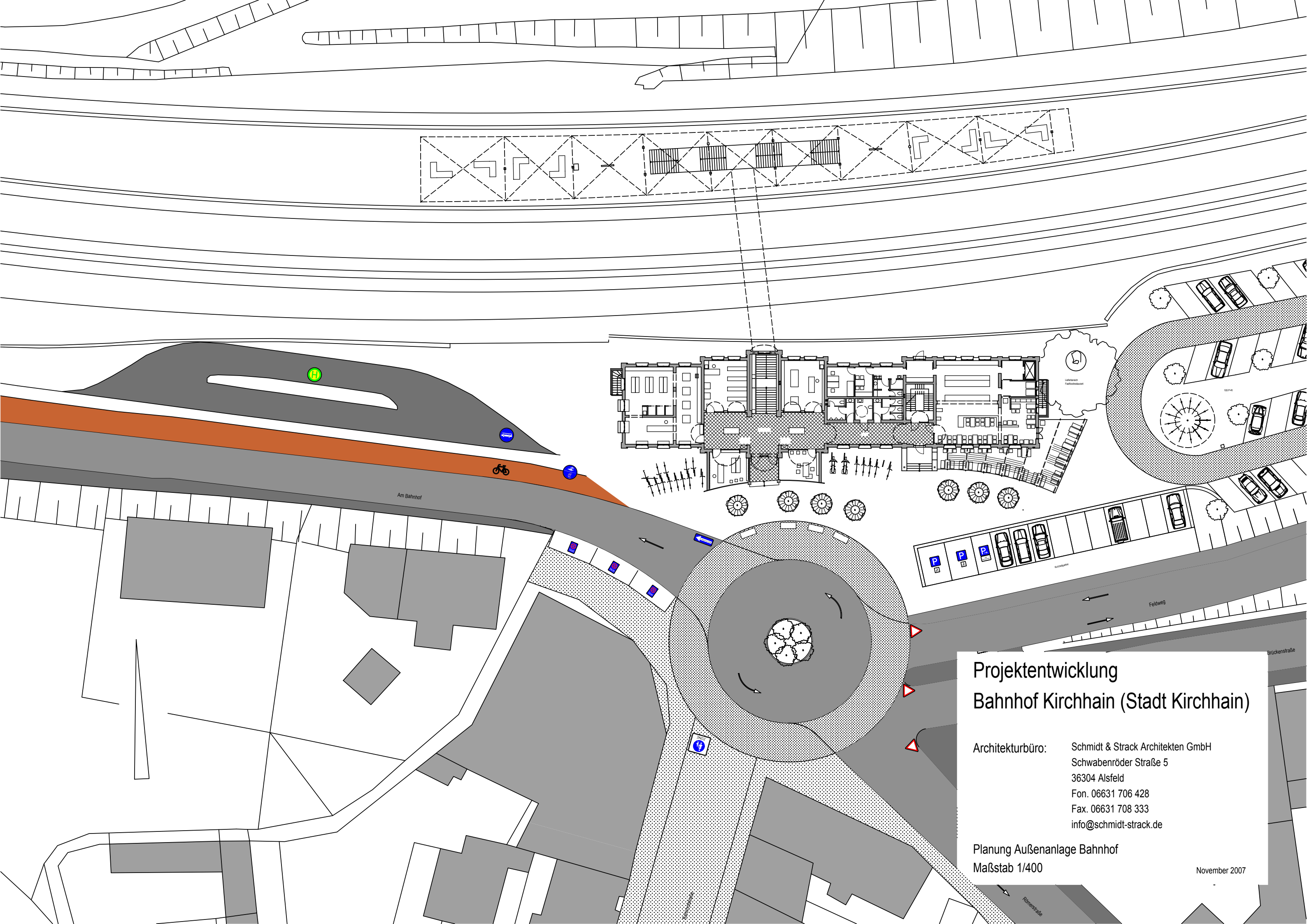


Projektentwicklung
Bahnhof Kirchhain (Stadt Kirchhain)

Architekturbüro: Schmidt & Strack Architekten GmbH
Schwabenröder Straße 5
36304 Alsfeld
Fon. 06631 706 428
Fax. 06631 708 333
info@schmidt-strack.de

Lageplan Planung Bahnhofsumfeld
Maßstab 1/1000

November 2007

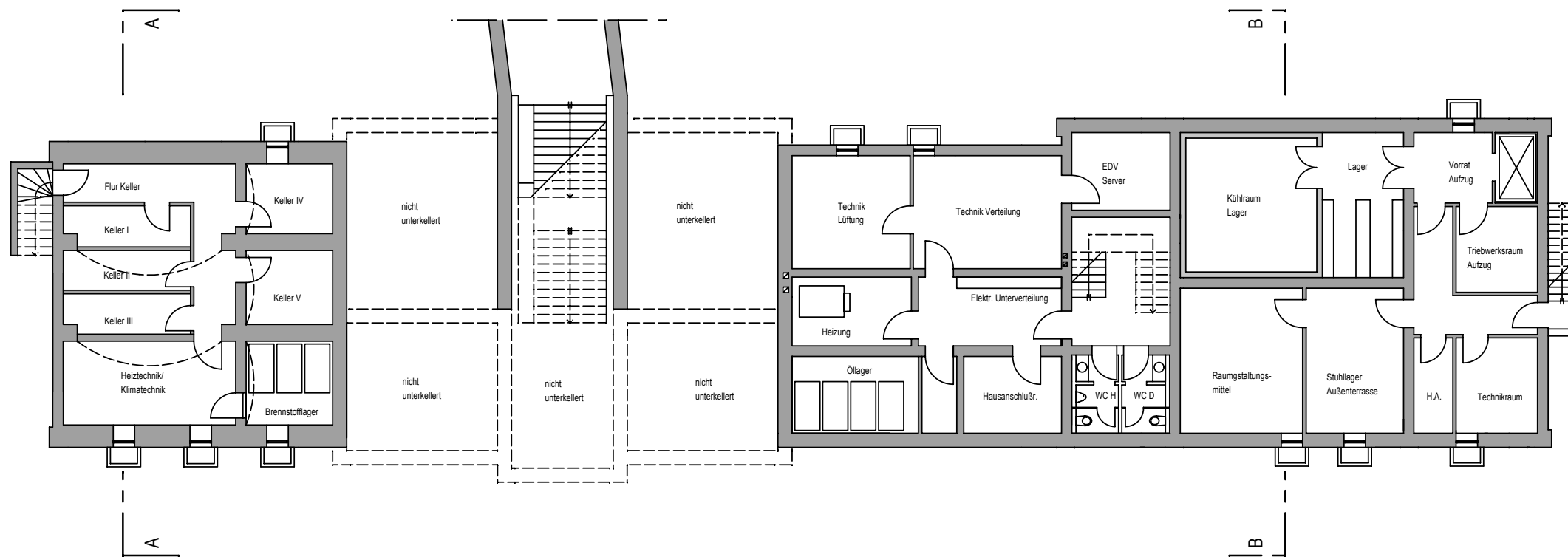


Projektentwicklung Bahnhof Kirchhain (Stadt Kirchhain)

Architekturbüro: Schmidt & Strack Architekten GmbH
Schwabenröder Straße 5
36304 Alsfeld
Fon. 06631 706 428
Fax. 06631 708 333
info@schmidt-strack.de

Planung Außenanlage Bahnhof
Maßstab 1/400

November 2007

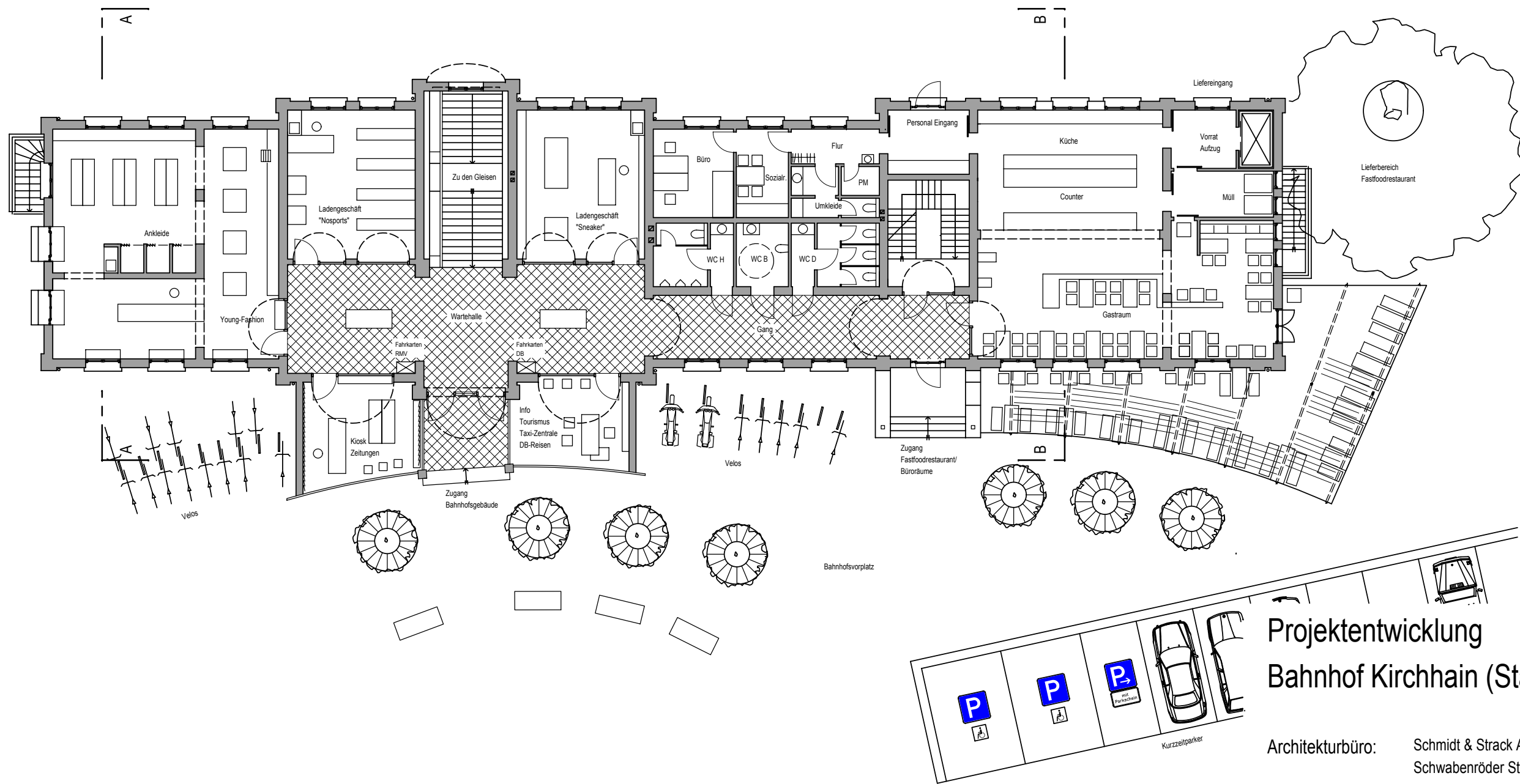


Projektentwicklung Bahnhof Kirchhain (Stadt Kirchhain)

Architekturbüro: Schmidt & Strack Architekten GmbH
 Schwabenröder Straße 5
 36304 Alsfeld
 Fon. 06631 706 428
 Fax. 06631 708 333
 info@schmidt-strack.de

Planung Grundriss Kellergeschoss
 Maßstab 1/200

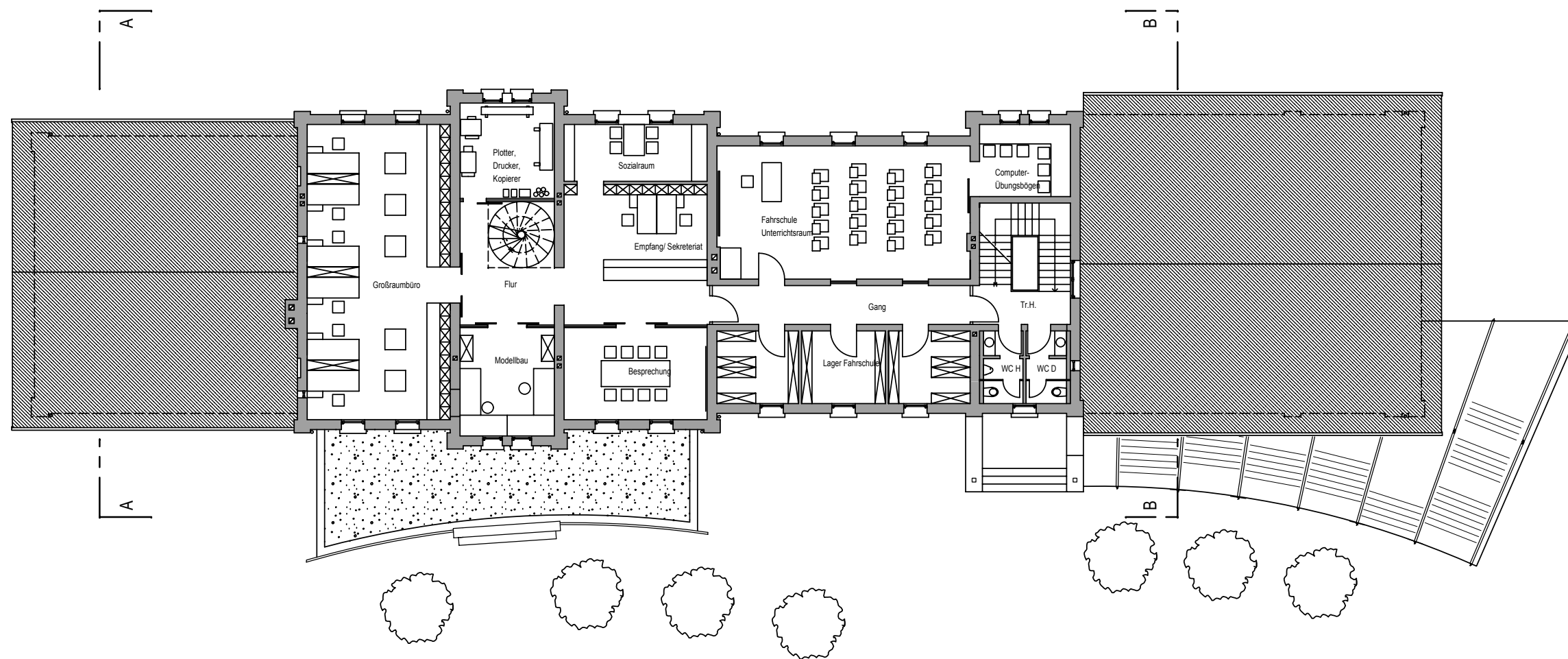
November 2007



**Projektentwicklung
Bahnhof Kirchhain (Stadt Kirchhain)**

Architekturbüro: Schmidt & Strack Architekten GmbH
 Schwabenröder Straße 5
 36304 Ailsfeld
 Fon. 06631 706 428
 Fax. 06631 708 333
 info@schmidt-strack.de

Planung Grundriss Erdgeschoss
 Maßstab 1/200

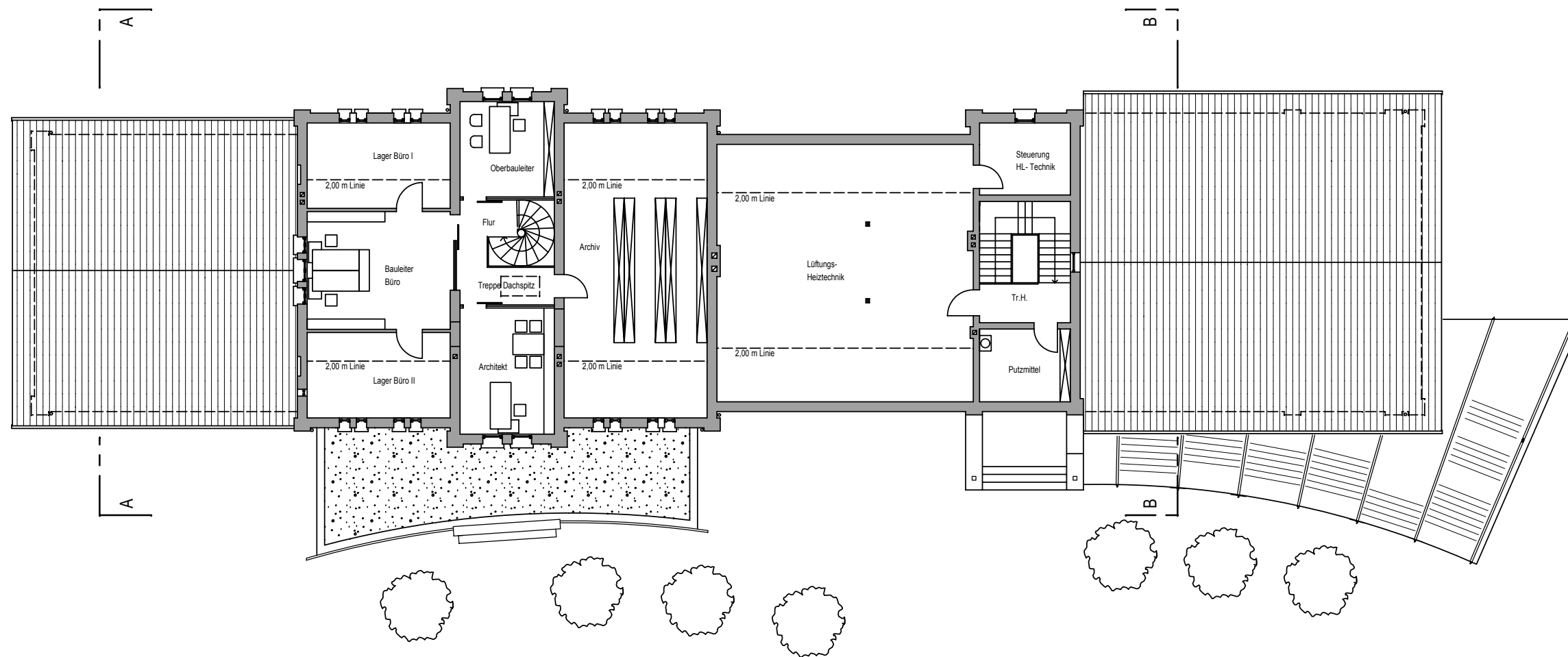


Projektentwicklung Bahnhof Kirchhain (Stadt Kirchhain)

Architekturbüro: Schmidt & Strack Architekten GmbH
 Schwabenröder Straße 5
 36304 Alsfeld
 Fon. 06631 706 428
 Fax. 06631 708 333
 info@schmidt-strack.de

Planung Grundriss Obergeschoss
 Maßstab 1/200

November 2007

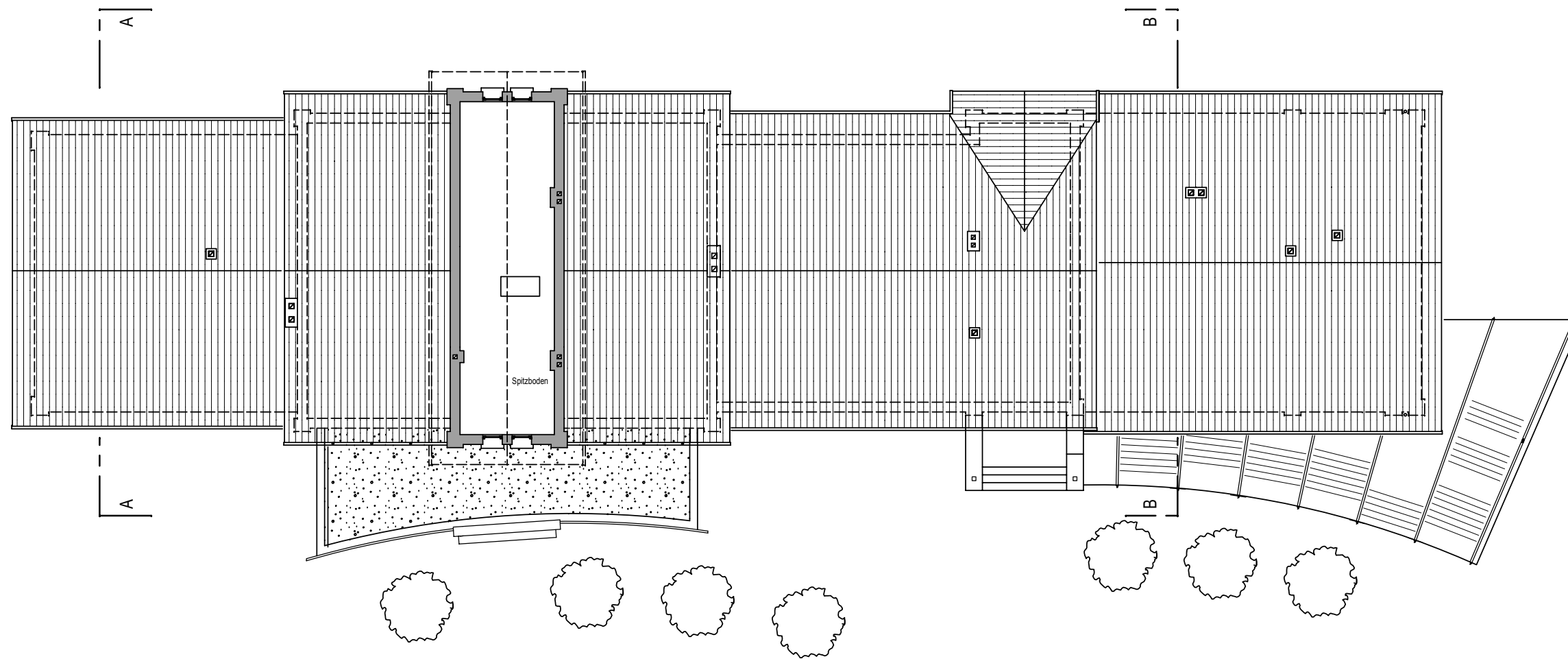


Projektentwicklung Bahnhof Kirchhain (Stadt Kirchhain)

Architekturbüro: Schmidt & Strack Architekten GmbH
 Schwabenröder Straße 5
 36304 Alsfeld
 Fon. 06631 706 428
 Fax. 06631 708 333
 info@schmidt-strack.de

Planung Grundriss Dachgeschoss
 Maßstab 1/200

November 2007



Projektentwicklung Bahnhof Kirchhain (Stadt Kirchhain)

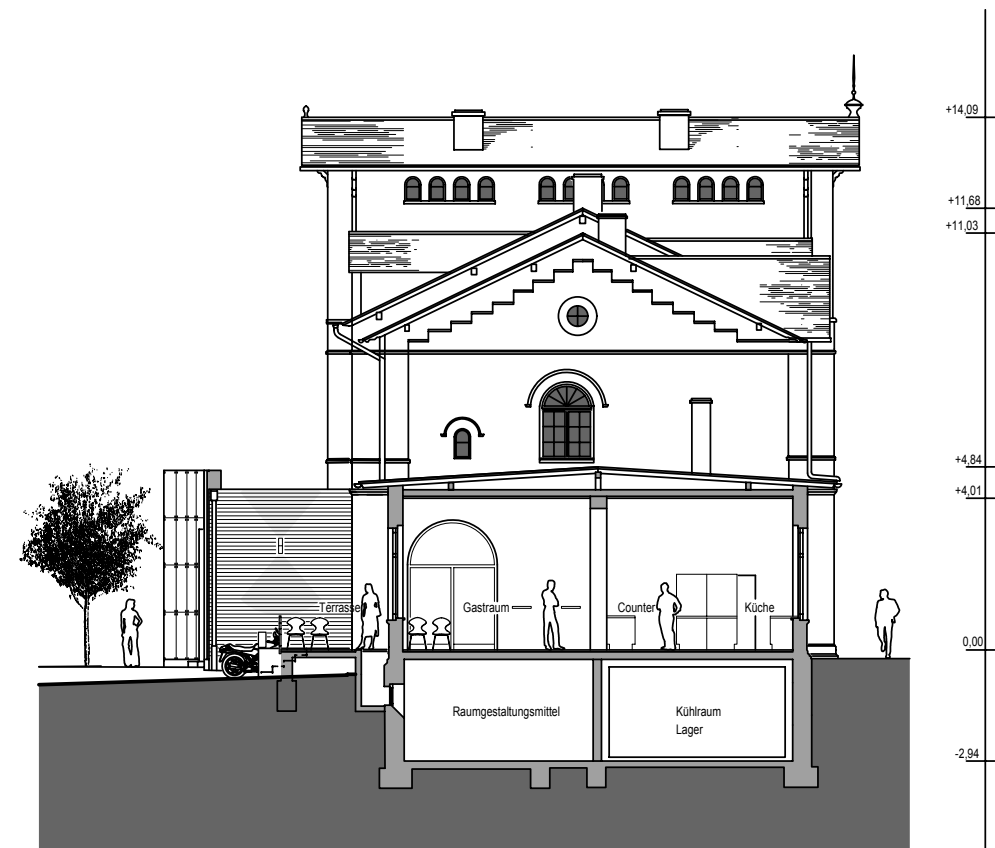
Architekturbüro: Schmidt & Strack Architekten GmbH
Schwabenröder Straße 5
36304 Alsfeld
Fon. 06631 706 428
Fax. 06631 708 333
info@schmidt-strack.de

Planung Grundriss Spitzboden
Maßstab 1/200

November 2007



Schnitt A - A (Planung)



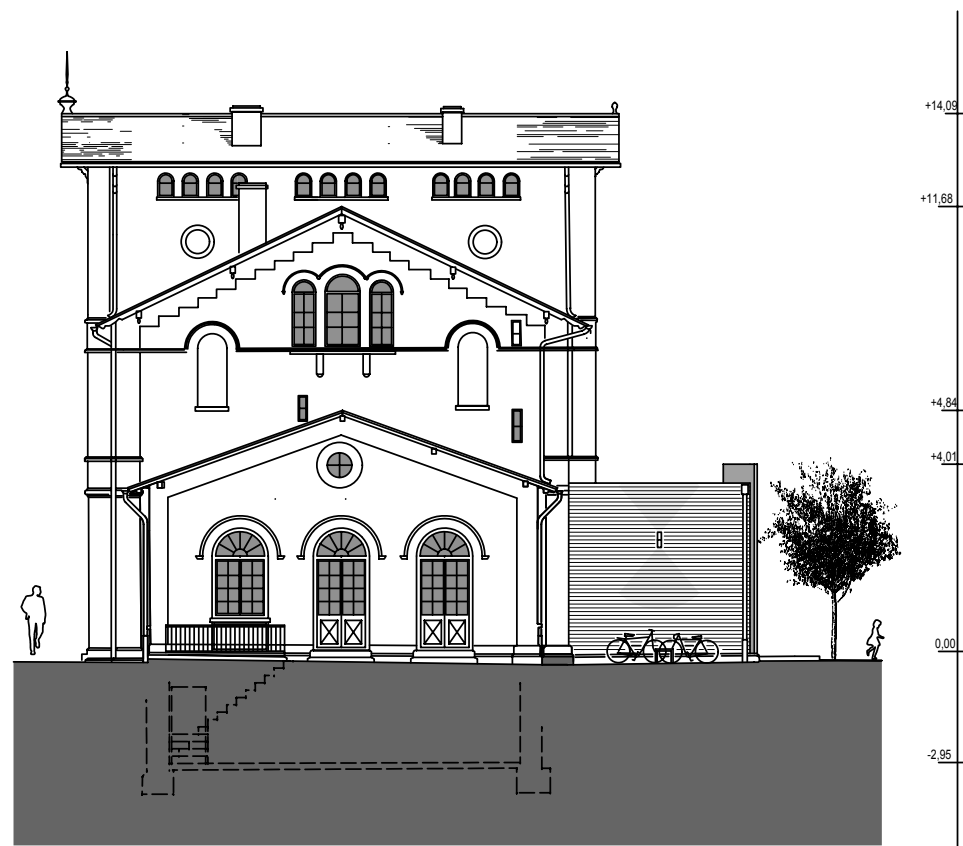
Schnitt B - B (Planung)

Projektentwicklung Bahnhof Kirchhain (Stadt Kirchhain)

Architekturbüro: Schmidt & Strack Architekten GmbH
 Schwabenröder Straße 5
 36304 Alsfeld
 Fon. 06631 706 428
 Fax. 06631 708 333
 info@schmidt-strack.de

Planung Schnitt A - A, Schnitt B - B
 Maßstab 1/200

November 2007



Ansicht von Westen (Planung)

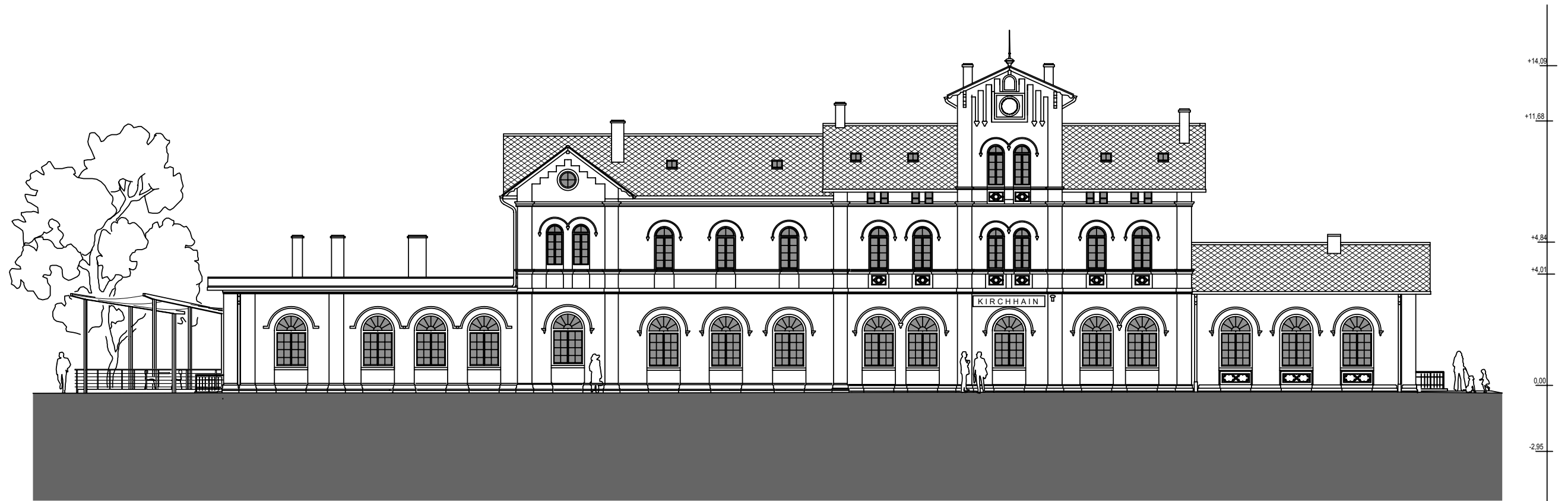


Ansicht von Osten (Planung)

Projektentwicklung Bahnhof Kirchhain (Stadt Kirchhain)

Architekturbüro: Schmidt & Strack Architekten GmbH
 Schwabenröder Straße 5
 36304 Alsfeld
 Fon. 06631 706 428
 Fax. 06631 708 333
 info@schmidt-strack.de

Planung Ansicht Ost, Ansicht West
 Maßstab 1/200



Ansicht von Norden (Planung)

Projektentwicklung Bahnhof Kirchhain (Stadt Kirchhain)

Architekturbüro: Schmidt & Strack Architekten GmbH
 Schwabenröder Straße 5
 36304 Alsfeld
 Fon. 06631 706 428
 Fax. 06631 708 333
 info@schmidt-strack.de

Planung Ansicht Nord (Gleisseite)
 Maßstab 1/200

November 2007



Ansicht von Süden (Planung)

Projektentwicklung Bahnhof Kirchhain (Stadt Kirchhain)

Architekturbüro: Schmidt & Strack Architekten GmbH
 Schwabenröder Straße 5
 36304 Alsfeld
 Fon. 06631 706 428
 Fax. 06631 708 333
 info@schmidt-strack.de

Planung Ansicht Süd (Stadtseite)
 Maßstab 1/200

November 2007



Ansicht von Süden (Planung)

Projektentwicklung Bahnhof Kirchhain (Stadt Kirchhain)

Architekturbüro: Schmidt & Strack Architekten GmbH
 Schwabenröder Straße 5
 36304 Alsfeld
 Fon. 06631 706 428
 Fax. 06631 708 333
 info@schmidt-strack.de

Planung Ansicht Süd (Stadtseite) mit Bepflanzung
 Maßstab 1/200

November 2007

Architektursprache

Architektursprache des Entwurfs

Die architektonische Erscheinung des Kirchhainer Bahnhofs soll so weit wie möglich wieder dem Urzustand des Gebäudes angeglichen werden. Hierbei war es mir wichtig, die Neuplanungen so subtil wie möglich in das gesamte Erscheinungsbild zu integrieren. Der Entwurf sieht die Wegnahme der Dachgaupen vor, da diese konstruktiv wie auch ästhetisch störend wirken. Das Dach wird nach der Erneuerung flächig ausgebildet, was die preußische Erscheinung der Gesamtanlage in ihrer Symmetrie und Ordnung unterstreicht. Ebenso wird der steinere Backsteinvorbau abgerissen und durch eine konkav-gewölbte Glasfassade mit filigranen Glaspunkthalterungen ersetzt. Für die Sanierung des Gebäudes ist eine Freilegung der mehrfach überstrichenen Klinkersteine geplant. Durch Sandstrahlen soll der Ursprungscharakter der gebrannten Backsteine wiedererweckt werden. Kontrastiert wird diese Oberfläche durch die weißen Holzfenster, welche die Öffnungen mit ihren Strahlenteilungen im Rundbogensegment edel hervorheben. Die zukünftige Materialität des Bahnhofsgebäudes soll durch den gereinigten Klinkerstein im Verbund mit den weißen Holzbauteilen an Fenstern und Dachüberstand bestimmt werden. Ebenso sollen alle Metallbauteile in grauem DB-Lack 702 den Dreiklang vervollständigen. Das Material Glas, welches den neuen Vorbau dominiert, soll Moderne und zurückhaltenden Respekt gegenüber dem historisch Vorhandenen ausstrahlen. Die neuen konkaven Formen stehen im Kontrast zu dem geradlinigen Backsteinbau und stellen sich als eine Geste der Einladung und des Willkommens dar.

Die geplanten Baumreihen in gleicher Krümmung parrallel zu der

Glasfassade formen einen grünen Puffer zwischen dem motorisierten Verkehr und den wartenden bzw. verweilenden Reisenden und Einkäufern. Die Außenterrasse wird zudem durch die Baumreihen verschattet und bekommt durch die Ausbildung eines Außenraumes im Außenbereich einen Wohlfühlcharakter. Unterstützt wird die Raumbildung durch die Befestigung von weißen Sonnensegel zwischen den Stahlsparren der Stahlskelettkonstruktion.

Außenbeleuchtungen und Werbetafeln sollen mit dem Planer abgestimmt werden und zurückhaltend erscheinen.

Der Bahnhof soll durch ein ansprechendes Erscheinungsbild zweites Zentrum in Kirchhain neben dem Marktplatz am Rathaus werden. Die Überlegungen zu dem Umgang mit dem historischen Gebäude passen ebenso zu den vielen Fachwerkhäusern in der Kirchhainer Altstadt.