

Stadtumbau in Hessen - Büdingen
ALLE ARBEITSGRUPPEN
Dokumentation der Sitzung am 30. April 2009, 19:00 - 22:10 Uhr

Tagesordnung

- TOP 1 Begrüßung
- TOP 2 Bisherige Ergebnisse des Stadtumbaus
- TOP 3 Entwurf Bahnhofstraße Ost
- TOP 4 Entwurf Bahnhofstraße West
- TOP 5 Entwurf Sportplatz
- TOP 6 weiteres Vorgehen
- TOP 7 Termine Vereinbarungen

Abkürzungen:

AG = Arbeitsgruppe
ASV = Amt für Straßen- und Verkehrswesen, Gelnhausen
B-Plan = Bebauungsplan
BuP = Bau- und Planungsausschuss
KoG = Koordinierungsgruppe des Stadtumbaus
MBS = Machbarkeitsstudie
JUZ = Jugendzentrum

TOP 1 Begrüßung

Hannes Werner-Busse vom Moderationsbüro pro regio begrüßt die etwa 50 Anwesenden und stellt die Tagesordnung vor. Die Protokolle waren den Teilnehmern der drei AGs zuvor zugegangen sie lagen zusätzlich zur Mitnahme aus. Zum Protokoll gab es keine Anmerkungen, es wurde wie vorliegend genehmigt.

TOP 2 Bisherige Ergebnisse des Stadtumbaus

Tine Göllner, Projektleiterin des Stadtumbaus, begrüßt ihrerseits die Teilnehmenden und stellt anhand einiger Folien die bisherigen Etappen und Leistungen im Stadtumbau vor:

- Warum?
 - Reaktion auf: Weniger, älter, bunter
 - Verbesserung der Lebensqualität
- Wie?
 - Analyse: Stärken, Schwächen
 - Gezielte Unterstützung zur Stabilisierung
 - Sichern vorhandener Strukturen
 - Entwicklung neuer Strategien, auch *Gesund schrumpfen*
- Wer?
 - Bewohner der Stadt
 - Politische Gremien
 - Verwaltung und Fachplaner

2006: Start des Projekts Stadtumbau in Hessen

2002/2007: Beauftragung Projektsteuerung (DSK)

Beauftragung Planer (Schirmer, Voit, Fahrwald)

2007: Öffentliche Veranstaltungen mit Bürgern

Erste Ideen der Bürger, Befragung von Spezialisten, Konzeptentwicklung mit Kindern und Jugendlichen, Erstellung von Leitbildern, Abstimmung von ersten Konzepten mit Kindern und Jugendlichen

02/2008: Integriertes Handlungskonzept (Voraussetzung und Grundlage für das weitere Verfahren) wird vorgestellt, Ministerium legt Stadtumbaubereiche fest

02/ 2008: Drei Arbeitsgruppen nehmen ihre Arbeit auf

2009: Start der Machbarkeitsstudien (MBS)

- MBS Bahnhofstraße: Planungsgruppe Darmstadt
- MBS Seemenbachau: Herrchen und Schmitt

In folgende Arbeitsgruppen:

AG 1: Arbeit, Einzelhandel, Wohnen, Verkehr, Stadtbild

AG 2: Kultur, Tourismus, Landschaft, Gesundheit

AG 3: Bildung, Kinder, Familien, Senioren, Soziales

Diese Leistungen wurden erbracht:

- Analyse vorhandener Planungen (z.B. Verkehrsgutachten, Studentische Arbeiten, Wettbewerbsbeiträge)
- Ausarbeitung inhaltlicher Schwerpunkte
- Ortsbegehungen
- Integration Investitionswünsche von Eigentümern
- Überprüfung weitere Förderungen (Denkmalschutz, INGE/ BID)
- Projektblätter: Überprüfung, Planung und Integration von Pilotprojekten
- Vorarbeiten zur Erstellung der Machbarkeitsstudie

Die inhaltlichen Schwerpunkte wurden je Arbeitsgruppe festgelegt:

AG 1: Straßenraumgestaltung und Gestaltungsfibel für die Bahnhofstraße
Verkehrsplanung Bereich Bahnhofstraße und Eberhard-Bauner-Allee
Öffentlichkeitsarbeit

AG 2: Interkultureller Treffpunkt im Stadtpark
Erlebnis Seemenbach
Vernetzung Sportgelände Dohlberg

AG 3: Mehrgenerationenwohnen
Aufenthaltssorte für Jugendliche in der Kernstadt
Diakoniezentrum/ Haus der Kirche

TOP 3 Entwurf Bahnhofstraße Ost

Frau Karin Begher, Planungsgruppe Darmstadt stellt den derzeitigen Stand der Machbarkeitsstudie Bahnhofstraße Ost vor.

Sie erläutert die Anforderungen an die Straßenräume bei über 14.000 Fahrzeugen pro Tag. Bei dem Straßenabschnitt zwischen Loudéac-Kreisel und Vogelsbergstraße handelt es sich um eine Landesstraße. Da sich Busse begegnen, muss die Fahrbahn mindestens 6,50 Meter breit sein. Würde man beidseitig Fahrbahn, Parkstreifen, Radweg und Fußweg

ausweisen wollen, bräuchte man 21,20 Meter Platz. Es stehen zwischen den Häusern jedoch nur zwischen 14 und 16 Meter zur Verfügung, so dass einige Flächen reduziert werden müssen. Dafür hat die Planungsgruppe Darmstadt zwei Vorschläge erarbeitet und stellt sie vor.

Ein Abstimmungstermin mit dem ASV hat vor ca. 2 Wochen dazu stattgefunden, ein weiterer Termin ist geplant.

Die erste Ausbauvariante (Variante A) belässt die Radfahrer auf der Fahrbahn. Fußgänger und die Parkstreifen sind auf gleicher Höhe angeordnet (ca. 6,0cm höher als die Fahrbahn), so dass hier variable Nutzungen temporär möglich sind: Sind die Parkplätze frei von Autos, kann der Raum auf gleicher Ebene durch z.B. die Geschäfte genutzt werden. Möblierungsmodule im Bereich von Bäumen mit Sitzgelegenheiten und Radabstellplätzen sind geplant. Dies ermöglicht ein großzügiges optisches Erleben des Bürgersteigs und ermöglicht eine gute Zugänglichkeit bei den Einfahrten.

In der Variante A, Abschnitt 1 (West) ist die Zahl der Parkplätze auf der nördlichen Straßenseite von bisher 55 auf 39 Stellplätze, auf der Südseite von 33 auf 30 reduziert. Statt der bisher vier Bäume sind 41 Bäume eingepflanzt. Bäume gelten als wesentliches Merkmal von Aufenthaltsqualität in Einkaufsbereichen. Die Bushaltestelle auf der Nordseite wird vor das Gebäude des Amts für Bodenmanagement (AfB) verlegt, damit sie wie gefordert behindertengerecht ausgestaltet werden kann: Dabei ist eine 18 cm hohe Bordsteinkante als barrierefreier Einstieg in den Bus erforderlich. Die Haltestelle ist dann z.B. in Höhe der Sparkasse einzuplanen, wobei der parkende Bus immer auf der Fahrbahn hält. Bei dieser Variante bleiben die privaten Parkplätze vor dem heutigen Drogeriemarkt Schlecker erhalten (können nur über niedrigen Bordstein angefahren werden) und die Fußgängerampel wird nicht versetzt. Die Haltestelle auf der Südseite könnte vor das Geschäft ABC-Schuhe verlegt werden. In dieser Variante schlagen die Planer vor, die Plätze vor dem Café Rheingold und im Mündungsbereich der Vogelsbergstraße mit Bäumen zu bepflanzen.

In der Variante B, Abschnitt 1 wird der Nord-Süd fließende Kälberbach in Höhe des Eiscafes (evtl. Rückbau) sichtbar gemacht. Die Vogelsbergstraße erhält im Mündungsbereich in die Bahnhofstraße eine zusätzliche Linksabbiegerspur und eine Querungshilfe für Fußgänger. Der Abschnitt 2, östlich der Einmündung der Vogelsbergstraße, hat weiterhin den Status einer Gemeindestraße. Dadurch kann der Straßenquerschnitt geringer ausfallen als 6,50 Meter. In der Variante B, Abschnitt 2 wird die mittlere Straßenachse der Bahnhofstraße um ca. einen halben Meter nach Norden verschoben. Dadurch ist die Fläche für den Bürgersteig und die Parkierung im Süden breiter, im Norden wird auf Parkplätze verzichtet. Dies entspricht einer Neuplanung, zu der das übliche Genehmigungsverfahren zu durchlaufen ist: U.a. werden hier Gutachten zu Lärm- und Schallschutzmaßnahmen erforderlich, die dann zu Lasten des Bauvorhabenträgers, also der Stadt Büdingen, durchzuführen sind. Als Ersatz für die geringere Anzahl Parkplätze auf der Bahnhofstraße sieht das Planungsbüro neue Parkierungen im Bereich des geplanten Stadtparks an der Eberhard Bauner-Allee vor. Derzeit werden in der Eberhard Bauner-Allee 41 Stellplätze nachgewiesen, nach der vorliegenden Planung könnte die Zahl auf insgesamt 60 erhöht werden.

Auf die zwei bestehenden Verbindungswege zwischen der Eberhard Bauner-Allee und der Bahnhofstraße wird großer Wert gelegt, eine dritte Verbindung wird angestrebt.

Von den Anwesenden werden folgende Fragen, Argumente und Anregungen zu diesem Abschnitt eingebracht:

- reicht die Breite der vorgesehenen Parkplätze auch für Lieferverkehr? Antwort: Die größte anzunehmende Breite ist 6,50 m für die Begegnung von zwei Bussen, diese kann eingehalten werden.
- Wie kann die Fläche vor dem AfB besser gestaltet werden? Es sind Gespräche mit dem Unternehmen Goldbeckbau geführt, eine Änderung ist möglich.
- Stellplätze für Fahrradständer? Sind eingepflanzt.
- bewirken höhere Bordsteine bei PKW Stellplätzen eine zeitliche Verzögerung beim Einparken? I.d.R. nicht, da es sich nur um eine Aufkantung von 6,0cm handelt.
- die Fahrbahnachse sollte nicht verschoben werden, damit mehr Stellplätze in der Bahnhofstraße erhalten bleiben.
- Ist eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h möglich? Nicht im Straßenabschnitt zwischen Kreisel und Vogelsbergstraße, da es sich hier um eine klassifizierte Landesstraße handelt.
- wenn Parkplätze und Bürgersteig auf gleicher Höhe sind, steigt die Gefahr für Fußgänger? Nein, da immer noch ausreichend Platz für Fußgänger vorgesehen ist. Evtl. ist eine Markierung/ Abgrenzung einzuplanen.

- Eine Abstufung der Höhen in drei Bereiche (Straße, Parken, Gehsteig) ist auch möglich.
- Bushaltestellen auf der Fahrbahn verzögern den Verkehr, garantieren aber das Einhalten der Fahrpläne

TOP 4 Entwurf Bahnhofstraße West

Frau Begher stellt im nächsten Abschnitt die Entwürfe zur Bahnhofstraße West vor. Frau Begher betont, dass die Aufgabe der Machbarkeitsstudien ist, Bebauungspläne vorzubereiten. Diese geben Grundlage für Entscheidungen über die Art und das Maß von Nutzungen. Der vorhandene B-Plan entspricht nicht mehr den tatsächlichen Gegebenheiten und lässt wenig Spielraum für neue Nutzungen. Beispielsweise weist er eine uneingeschränkte Nutzung des Bereichs südlich der Bahn für Gewerbe aus, was heute nicht mehr den tatsächlichen Gegebenheiten entspricht: Da hier vorwiegend Wohnen angesiedelt ist, handelt es sich um ein allgemeines Wohngebiet. Jedoch sind nach dem vorhandenen B-Plan Nutzungen zulässig, die das Wohnen stören könnten. Dies gilt es neu zu ordnen. Ziel der MBS ist das Ermöglichen von Baurecht statt des Erzwingens von Nutzungen.

Das derzeitige Planungsgebiet entspricht in etwa dem neu aufzustellenden Bebauungsplan. Hierbei ist in große Bereichen Handlungsbedarf und Potenzial festgestellt worden.

Nördlich der Bahnlinie werden (von Ost nach West) vier Gebiete abgegrenzt:

1. Kerngebiet für die Entwicklung des Einzelhandels in der Nähe des Kreisels
2. daran anschließend eine Nutzung, die aus Wohnen und Serviceeinrichtungen besteht
3. westlich davon Gelände, auf dem sich Nutzungen für soziale Einrichtungen, z.B. Jugend anbieten
4. ganz im Westen sollte die vorhandene Nutzung des niedrigpreisigen Einzelhandels stabilisiert und eine gestalterische Aufwertung im Zuge des Stadtumbaus durchgeführt werden..

Südlich der Bahnlinie (wieder von Ost nach West)

1. Einzelhandel
2. Gewerbe
3. Teil der Seemenbachau

Vorrangige Aufgabenstellung ist hier die Aufwertung der öffentlichen Räume und Verbindungen.

Frau Begher stellt drei Konzepte in Modulen vor.

1. Der Nutzer Lidl im ehemaligen Raiffeisengebäude mit einem kleinen Café.
2. Im Bereich der Straße *An der Glashütte* Park&Ride-Plätze und Wohnen
3. Weiterentwicklung und Stabilisierung von Geschäften im Bereich Joh, Müller-Ditschler und Post. - Für eine Skaterbahn sieht das Büro drei mögliche Standorte in diesem Bereich der Planung.

Frau Begher sieht Chancen, bei der Ansiedlung von sog. Ladenketten deren Baustil mit zu beeinflussen.

Von den Anwesenden werden folgende Fragen, Argumente und Anregungen zu diesem Abschnitt eingebracht:

- sind Wohnbebauungen direkt südlich der Bahn sinnvoll oder ist das Umfeld zu laut? Derzeit in der Planung vorgesehen: Für Wohnen nicht störendes Gewerbe.
- Situation des Bahnhofs: Fällt die DB-Haltestelle in die Sanierungsstrecke Nidda-Friedberg? Die Stadt verhandelt mit den neuen Eigentümern des Bahnhofs: Ob eine Investition durch den Eigentümer erfolgt oder der Bahnhof käuflich ist, wird in den kommenden Wochen entschieden.
- Überführung über die Gleise am Bahnhof: Es werden Gespräche mit der Bahn geführt, die Raum für eine Überführung einplant. Es stehen weitere Gespräche an (auch: Klärung der Kostenbeteiligung).
- Kann das Verkehrskonzept einen Haltepunkt am Dohlberg ermöglichen? Hier sind ebenfalls die Termine mit der Bahn AG abzuwarten, jedoch waren die ersten Einschätzungen skeptisch: Der Fahrplan muss eingehalten werden (durch einen zusätzlichen Haltepunkt verlängert sich die Fahrt), zusätzliche Lärmbelastigungen durch An- und Abfahrt der Züge sind zu berücksichtigen, etc.

- Ist eine Ampelanlage für Fußgänger (zwischen JOH und Hensel) zusätzlich zu einer geplanten Querungshilfe in Höhe des Kreisels möglich? Eine Querungshilfe in der direkten Verlängerung der Bahnhofstraße, direkt am Kreisel ist sinnvoll und durchführbar. Im Bereich der Einmündung der Ebeerhard Bauner-Alle sollte ebenfalls eine Querung möglich sein (Verbindung des geplanten Radwegs Eberhard Bauner-Alle und Radweg parallel der Gleisr), so dass überprüft werden muss ob die Ampel vor dem Kaufhaus Joh erhalten werden sollte.

TOP 5 Entwurf Sportplatz

Vorstellung der Entwürfe für den Sportplatz auf dem Dohlberg.

Herr Schmitt, vom Büro Herrchen und Schmitt/ Wiesbaden das die Erstellung der Machbarkeitsstudie für die Seemenbachau und die damit verbundene Verlegung des Sportplatzes an den Dohlberg zur Aufgabe hat, stellt die Überlegungen und Entwürfe vor.

Zur Entschärfung der Engstelle der Friedrich Fendt-Straße und der Bismarckstraße könnte eine Einbahnstraßenregelung (ausgenommen Busse) installiert werden.

Die Errichtung und Zuwegung zu einem zusätzlichen Haltepunkt der Bahn wurde untersucht. Ebenso die Erstellung eines zusätzlichen Parkplatzes auf dem westlichen Bereich des Bereich des Grundstücks, parallel der Bahngleise: Hier sind Parkmöglichkeiten wegen der zusätzlichen Lärmbelastung im Wohngebiet auf der anderen Bahnseite auszuschliessen.

Die vorgestellte Planung zur Neuerrichtung des Sportplatzes entspricht der Anforderung an den Sportplatztyp *Kampfbahn C*: Spielfeld, 400-Meterbahn, 100-Meterbahn und Vorrichtungen für Sprungwettbewerbe, Lage in Nord-Süd Ausrichtung (für Wettkämpfe wichtig). Der zu überwindende Höhenunterschied beträgt 12 Meter auf einer Länge von 120 Meter.

Herr Schmitt zitiert aus einer Studie aus dem Jahr, die besagt, dass 54% aller Sportaktiven keiner Organisation (Verein) angehören. Nur noch 5% der Sportaktiven nehmen den *herkömmlichen* Sportplatz als Betätigungsfeld an.

Herr Herrchen rät dazu, ein Lärmgutachten in Auftrag zu geben. Seiner ersten Einschätzung nach müssten mit Lärmschutzwällen die Auflagen an die vorhandene Bebauung einzuhalten sein. Eine neue, westlich gelegenen Wohnbaufläche müsste ebenfalls durch einen Wall vor Lärm geschützt werden.

Eingeplant sind weitere baulichen Anlagen eines Vereinsheims mit Umkleiden und Duschen, sowie Stellplätzen für 70 Pkws und 70 Fahrräder.

Eine multifunktionale Fläche mit Wiese hat auf 2000 qm Platz. Eine Tribüne mit Rampe, die barrierefrei zu erreichen ist und ein Kinderspielbereich ergänzen den Sportplatz. Er schlägt die Errichtung eines umzäunten Kunstrasenplatzes vor, der im Unterhalt langfristig günstiger ist und eine bessere Ausnutzung als ein Rasenplatz ermöglicht. Ein Kleinspielfeld für unterschiedliche Nutzungen könnte man daneben einrichten.

Von den Anwesenden werden folgende Fragen, Argumente und Anregungen zu diesem Abschnitt eingebracht:

- Frage, wie die SG Büdingen zur Planung mit nur einem Platz steht: Ein Vertreter des Vereins bekundet Interesse an einem Umzug auf den Dohlberg.
- Ein Vertreter der Schule bietet eine gemeinsame Nutzung der Hartplätze und des Rasenplatzes dort an. Besonders für die Kleinspielfelder der jüngeren Fußballer (F- und E-Jugend), die hier besser trainieren können als auf einem Kunstrasenplatz.
- Mittlerweile gibt es auch Kunstrasen, der für kleine Kinder gut bespielbar ist (gesandet und mit Gummigranulat).
- Flutlicht könnte eingerichtet werden, Nutzung ist bis 22 Uhr geplant
- eigentlich sollten die Busse von der Schule über das Industriebegiet wegfahren. Viele Fahrer missachten dieses Anweisungen und fahren über die Bismarckstraße. Die Anbindung des Sportplatzes und der Schule sind von einem Verkehrsplaner zu untersuchen.

- Die Zahl der Unfälle in dem besonders engen Straßenabschnitt ist gering, da hier die Aufmerksamkeit besonders hoch ist.
- Wird ein zusätzlicher Haltepunkt von der Bahn akzeptiert? Wer trägt die Kosten? Gespräche mit der Bahn stehen an, evtl. kann eine Anbindung für touristische Zwecke (Hohe Straße) als ein weiteres Ausbauargument dienen.
- Der Weg von der Schule ins Industriegebiet ist für Fußgänger schlecht, wegen fehlender Fußwege: Man springt in den Dreck wenn man einem Auto ausweichen muss.
- geplante Parkplätze am Sportplatz: 70 Stück
- Kunstrasenfeld sollte eingezäunt werden, Teilbereiche sollen frei zugänglich sein.
- überschlägige Kosten für den Platz 1,1 Mio EUR, 150.000,- EUR für ein Spielfeld

TOP 6 weiteres Vorgehen

Tine Göllner erläutert das weitere Vorgehen:

2009: Ziel der Machbarkeitsstudien:

Rahmenplan erstellen
Vorbereitung der Bebauungspläne

Danach: Erstellung von Bebauungsplänen
Planung der Maßnahmen
Durchführung von Maßnahmen

Ständig: Begleitung der Planung
Gespräche Investoren
Gespräche Fachbehörden
Vorbereitung und Durchführung von Sitzungen
Begleitung und Durchführung von Pilotprojekten

Ablauf

30.04.09 AGs: Entwurf beide MBS
05.05.09 BuP: Entwurf MBS Sportplatz
07.05.09 Verwaltung: Rahmenplan beide MBS
14.05.09 Magistrat + KoG: Rahmenplan beide MBS
19.05.09 BuP: Rahmenplan beide MBS
20.05.09 AGs: Rahmenplan beide MBS
28.05.09 Verwaltung: Abstimmung Rahmenplan
02.06.09 Verwaltung: Vorlage an SVV für Rahmenplan
10.06.09 Magistrat + KoG: Beschluss Rahmenplan
16.06.09 BuP: Beschluss Rahmenplan
20.06.09 Sommerfest des Stadtumbaus
03.07.09 SVS: Beschluss Rahmenplan

Zeitgleich/ nach Beschlussfassung am Beispiel Bahnhofstraße Ost:

- Anliegengespräche I
- Bebauungsplan Bahnhofstraße Ost: Entwurf, Beschluss, Veröffentlichung mit Beteiligung der Träger öffentlicher Belange etc.
- Ausschreibung der Ausführungsplanung Bahnhofstraße Ost
- Auswahl des Planungsbüros
- Begleitung der Ausführungsplanung und Ausschreibung der Bauleistungen
- Anliegengespräche II

- Beginn der Bauarbeiten (2010)
Pilotprojekte:
Projektgruppen setzen sich für ein konkretes Projekt im Stadtumbaugebiet ein.
Voraussetzung:
 - Im Stadtumbaugebiet
 - Im Zusammenhang mit den erarbeiteten Schwerpunkten der AGs
 - In Rücksprache mit dem Stadtumbauteam
 - Mindestens drei verantwortliche Bearbeiter

Beispiele für Pilotprojekte:

- Fragebogenaktion an Schulen: *Besser Leben in Büdingen*
- Standort, Pflege und Wartung der Skateranlage
- Stadtpark in Büdingen: Nutzung und Vernetzung, interkultureller Treffpunkt
- Bahnhofstraße: Öffentlichkeitsarbeit, Leerstandsmanagement
- Naturraum Seemenbachaue: Naturnahe Nutzung, Zugang zum Wasser
- Generationenwohnen: Stammtischgründung
- Radwege in Büdingen: Anbindung Sportzentrum und Kernstadt
- Sicher in die Schule: Verbesserung von Fuß- und Radwegen

Sie wählen Ihr Projekt am 20. Mai in der nächsten Sitzung .

TOP 7 Termine Vereinbarungen

Nächstes gemeinsames Treffen aller Arbeitsgruppen:

20. Mai 2009, 19:00 Uhr, Willi Zinnkann-Halle

Ansprechpartnerin für den Stadtumbau der Stadt Büdingen:

Tine Göllner, Bauservice, Tel: 06042 - 884 153