Gutachterverfahren:

Neugestaltung der Hauptstraße in Monheim am Rhein

Dokumentation zur Veranstaltung „Bürgerbeteiligung I“

am 12. November 2013 im Bürgerhaus Baumberg

Stadt Monheim am Rhein
Wirtschaftsförderung, Citymanagement
Estelle Dageroth
05.12.2013

Einleitung

Die Neugestaltung der Hauptstraße in Baumberg verfolgt das Ziel, eine attraktive Wohn- und Geschäftsstraße herzustellen. Dadurch soll zum einen die Einzelhandelslage stabilisiert, zum anderen aber auch die Aufenthaltsqualität erhöht werden.

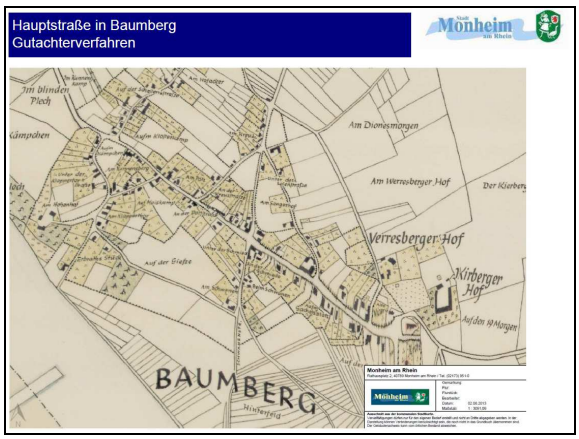
Bereits im Jahre 2009 wurden erste Bürgerbeteiligungsverfahren zur Neugestaltung der Hauptstraße durchgeführt. Im Rahmen der damaligen Planungen wurde schon ein erstes Gestaltungskonzept von der Planungsgruppe MWM aus Aachen erarbeitet.

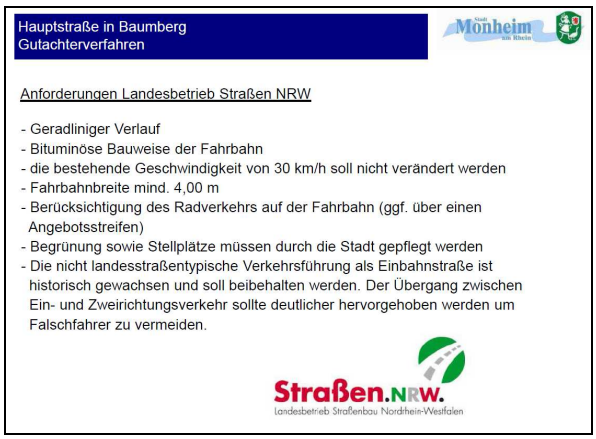
Da sich in den vergangenen Jahren einige neue Entwicklungen im Bereich der Hauptstraße sowie im gesamten Stadtgebiet Monheims ergeben haben, wurde die Neugestaltung der Hauptstraße wieder ganz oben auf die Agenda der Stadt gesetzt. Es wurden drei Planungsbüros im Rahmen eines Gutachterverfahrens beauftragt, Gestaltungskonzepte für die Hauptstraße zu erstellen.

Zur Vorbereitung dieser Konzepte wurde diese Veranstaltung mit Bürgern und Einzelhändlern sowie Politik und Fachleuten als Werkstattgespräch organisiert, um gemeinsam Ideen und Konzepte für die künftige Ausgestaltung der Hauptstraße zu entwickeln und mit den Planern zu diskutieren.

Die Rahmenbedingungen

Nach einer kurzen Begrüßung durch Bürgermeister Daniel Zimmermann, hat Estelle Dageroth vom Citymanagement der Stadt Monheim am Rhein in einem Einführungsvortrag die wichtigsten Rahmenbedingungen vorgestellt.





Dabei wurde zunächst der genaue Abgrenzungsbereich gezeigt und die Ziele der Neugestaltung dargelegt. Da es sich bei der Hauptstraße in Baumberg nicht um eine kommunale Straße handelt, sondern um eine Landesstraße, sind gewisse Rahmenbedingungen bei der Neugestaltungsplanung zu berücksichtigen, die ebenfalls dargestellt wurden (Die Folien zur Präsentation finden Sie im Anhang).

Die Planer

Die beteiligten Büros stellten sich und ihre ersten Gestaltungsideen jeweils in einem Kurzvortrag vor (Die Folien zu den Präsentationen finden Sie im Anhang).

Folgende Büros beteiligen sich am Gutachterverfahren:

1. ISR Innovative Stadt+Raumplanung GmbH & Co. KG

   in Kooperation: mit Leinfelder Ingenieure GmbH

2. Spiekermann Consulting Engineers GmbH

   in Kooperation mit: KLA kiparlandschaftsarchitekten GmbH

3. Planungsgruppe MWM Mesenholl Niedermeier GbR

Die Beteiligung

Nach den drei fachlichen Vorträgen der Büros erfolgte eine Aufteilung der Werkstattteilnehmer in drei Gruppen: jede Gruppe wurde von einem der Planungsbüros moderiert. Die Bürger hatten so die Gelegenheit, in einen direkten Austausch mit den Planern ihrer Wahl zu treten und ihre Ideen und Anregungen mit anderen Bürgern und Fachleuten auszutauschen, zu diskutieren und abzuwägen.

Die Ergebnisse

Aus jeder Gruppe haben sich einige wichtige Erkenntnisse und Ideen gewinnen lassen. Die interessantesten und bedeutendsten werden gemeinsam mit Fragen der Beteiligten im Folgenden aufgeführt:

1. Ergebnisse aus der Gruppe 1

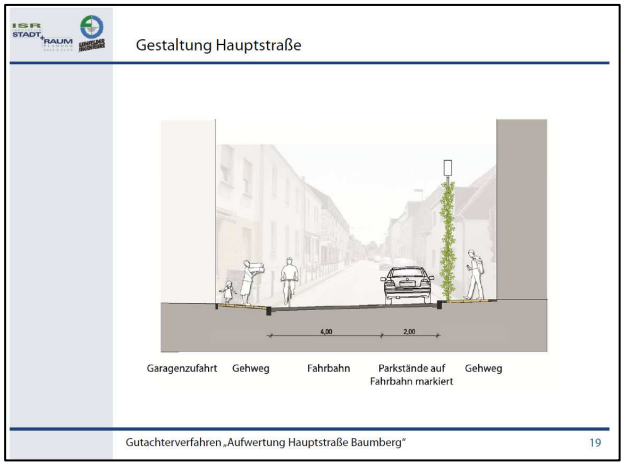
(ISR Innovative Stadt+Raumplanung GmbH & Co. KG / Leinefelder Ingenieure)

- Ein Verlegen der östlichen Bushaltestelle (Baumberg, Kirche) vom Seitenraum auf die Fahrbahn wird sehr kritisch gesehen, da hier ein Rückstau in Richtung Kreisverkehr befürchtet wird. Die Haltestelle wird nach Aussage der direkten Anlieger nicht nur vom Linienverkehr, sondern auch von Reisebussen genutzt, die hier hauptsächlich in den Morgenstunden für einen längeren Zeitraum halten um Reisegruppen an Bord zu nehmen.
- Die Beibehaltung eines Hochbords als Abgrenzung zwischen Gehweg und Fahrbahn wird begrüßt, da man sich gerade in Bezug auf den Schwerlastverkehr so besser geschützt fühlt.
- Es wird als sehr wichtig erachtet, die Anzahl der Parkstände zu erhalten, vor allem im Bereich der Geschäftsnutzung. Hierbei wird das Parken am linken Fahrbahnrand entgegen der Fahrtrichtung im Einbahnstraßenbereich von den Anwohnern als nicht problematisch angesehen.
- Eine bestimmte Seite der Parkstände (Nord oder Süd) wird nicht präferiert. Heute funktionieren sowohl rechts- als auch linksständige Planstände.

- Die Anordnung der Poller im Gehwegbereich rührt nach Aussage der Anwohner nicht von dem Versuch her, Falschparken an diesen Stellen zu unterbinden, sondern war ursprünglich gedacht, um ein unvermitteltes Betreten der Fahrbahn durch Fußgänger zu verhindern (ehemals Ketten zwischen den Pollern).
- Es wird angeregt, vor der Gaststätte „Alte Post" einen Parkstand für ein Taxi vorzusehen.
- Der Behindertenparkstand im Bereich des Ärztehauses scheint im Bestand in dieser Lage gut zu funktionieren.
- Der Entwurfsansatz, die historische Struktur und das Material der Hauptstraße neu zu interpretieren und die bedeutsamen historischen Elemente hervorzuheben, findet Zustimmung.
- Der Vorschlag, Informationsstelen an historisch wichtigen Punkten aufzustellen, findet große Zustimmung. Es wird der Hinweis gegeben, dass es ähnliche Stelen auch am Rhein

gibt und man zusätzlich mit Hilfe von Hinweisschildern so einen noch besseren Bezug zum Rhein herstellen kann.

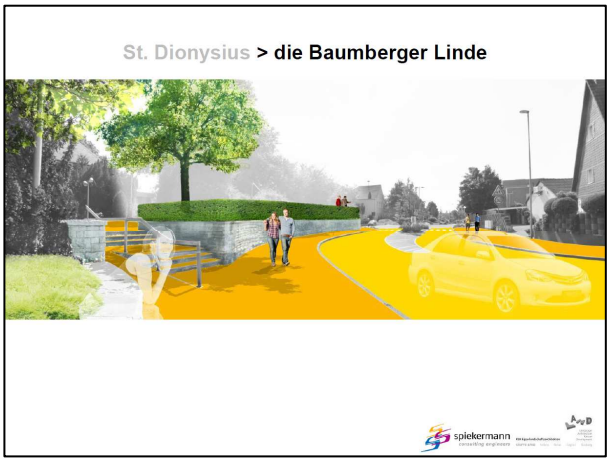
- Nach Rückfragen der Planer an die Bürger werden die benannten, historisch bedeutsamen Orte bestätigt. Weitere historisch bedeutsame Zeugnisse, Orte oder Ereignisse werden nicht genannt.
- Ein glattes Gehwegmaterial wird bevorzugt. An den Seiten kann der Vorschlag Natursteinpflaster ebenfalls bestätigt werden.



- Die Anwohner begrüßen die Idee, platzsparendes Grün in den Straßenraum zu integrieren, das nicht zu Lasten von Parkplatzflächen geht. In den Kreuzungsbereichen, wo genug Platz vorhanden ist, würden sie gerne auch Bäume sehen. Pflegeintensives Grün wird abgelehnt, da hier die Sorge besteht, dass sie Pflegeintervalle durch die Stadt nicht eng genug gesteckt werden.
- Es wird angeregt, die zum Teil in den Gehweg hineinragenden Stufen der Hauszugänge in das Begrünungskonzept zu integrieren und so gleichzeitig einen „Schutzbereich" um die Treppen zu schaffen.
- Ein niveaugleicher Übergang von der Straße in die Hauseingänge (insbesondere im Bereich Gewerbe, Handel, Dienstleistung) ist erstrebenswert. Jedoch weisen die Bürger darauf hin, dass zum Teil sehr unterschiedliche Eingangshöhen vorzufinden sind.
- Eine Möblierung des Straßenraums vor allem in Form von Bänken ist durchaus gewünscht. Hier jedoch an Platzaufweitungen, nicht an den schmalen Straßenzügen.
- Den Radfahrer im Bereich der Einbahnstraße im Gegenverkehr zuzulassen wird von den Anwohnern sowie den Verkehrsbetrieben sehr kritisch gesehen. Es wird angeregt, dass Radfahrer ausschließlich die freigegebene Einbahnrichtung fahren dürfen (s. Bestand).

2. Ergebnisse der Gruppe 2

(Spiekermann Consulting Engineers GmbH / KLA kiparlandschaftsarchitekten GmbH)



- Verknüpfung mit / Anbindung an den Rhein über Deichstraße realisieren
- Wasser als Gestaltungselement einbringen (z.B. Brunnen)
- Freiflächen vor Gastronomie schaffen, in diesen Bereichen Straße abrücken
- Barrierefreiheit, keine Hochbordsteine, ebene flächenhafte Ausbildung des Straßenraumes
- Fahrbahnverlauf nicht mit dem Lineal gezogen, sondern leicht kurvig unter Berücksichtigung der Sicherheit der Nutzer und der Anforderungen der BSM (Gelenkbusse)
- Fahrbahn in Asphalt, kein Pflaster
- Grün: Vorschlag als Ausführung in Heckenstruktur (Wiedererkennung, eigenes Gesicht) wird sehr positiv bewertet
- Bäume, Sträucher, Hecken mit Integration der Möblierung wie Bänke etc, nicht zu hoch aus Sicherheitsgründen (Sicht auf u.a. Kleinkinder)
- Straßenbeleuchtung auf vorhandene (teure) Weihnachtsbeleuchtung abstimmen

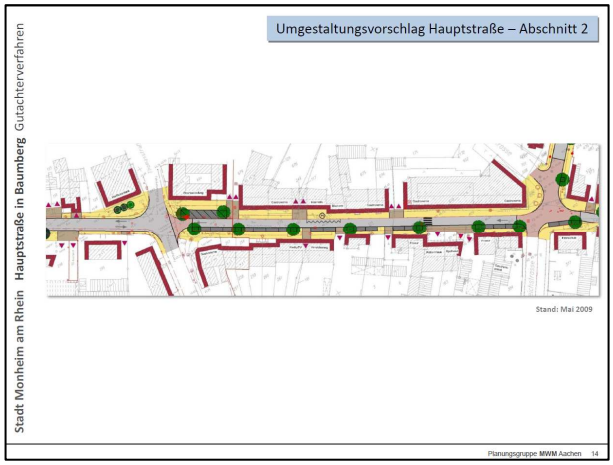
- Moderne Oberflächengestaltung
- Räume schaffen durch Gliederung
- Parkplätze nur nach zwingendem Bedarf, kein Überangebot (Parkraumbedarf ermitteln)
- Parkplätze dem Gehwegbereich im Seitenraum zuordnen, Parkplätze nicht als Straßenfläche darstellen

- Parkplätze im nahen Umfeld (z.B. Deichstraße) überplanen und stärker anbieten
- Weitere Geschwindigkeitsreduzierung

- Schwerlastverkehr eliminieren
- Dorfplatz: sowohl „heilige Kuh“ als auch vollständige Neugestaltung für Wochenmarkt und Nutzung als Parkplatz
- Privatflächen bis an die Hauskanten in die Gestaltung einbeziehen
- Radfahrer im Gegenverkehr zum IV wird problematisch gesehen
- vorh. Fußgängerüberwege in der Humboldtstraße gelten als unsicher

3. Ergebnisse der Gruppe 3

(Planungsgruppe MWM)



- Straßenraum gliedern
- Grün muss in die Straße
- Robustes Grün, Stadt muss pflegen
- Kein raumgreifendes Grün in den Gehbereichen
- Angebot für Radfahrer wichtig
- Soviel Parkplätze wie möglich, lieber Bäume weglassen
- Viele machen ihre Wege in der Hauptstraße zu Fuß (man fährt wegen komplizierter Verkehrsführung nach Möglichkeit gar nicht rein)
- Parkplätze vor allem erforderlich für Einzelhandel
- Es soll langsamer gefahren werden, gibt es Möglichkeiten/ Elemente um dies zu unterstützen?
- Parkanlage bei Kirche so lassen wie sie ist – Straßenleuchte stört
- Barriereleitsystem, keine Kanten, Eingänge möglichst barrierefrei
- Straßenraumgestaltung: Oberflächenbeläge bis an die Hausfassaden ziehen
- Fahrbahn so schmal wie möglich/ Fahrbahn minimieren, Parkplätze den Nebenanlagen zuordnen (= Multifunktionaler Raum bei Bedarf, z.B. Außengastronomie)

- Möglichkeit von saisonalen Lösungen mitdenken, z.B. Parkplatz im Winter, Außengastronomiefläche im Sommer
- Auf Parkplätze / Bäume verzichten um Außengastronomie zu ermöglichen (z.B.: Rheinische Post) oder „saisonale“ Lösung
- Alternative für Bäume suchen, wenn Pflanzung wegen Leitungen nicht möglich
- Notfalls Leitungen verlegen, wenn wichtige Standorte für Bäume gehalten werden sollen

- Fahrbahnüberspannende Eingangstore an bestimmten Stellen ausbilden (z.B. am Ende Zweirichtungsverkehr/ Knoten Humboldtstraße)
- Deichstraße: Parkplätze mit in den Maßnahmenbereich einbeziehen
- Bezug zum Rhein und Wegevernetzung verdeutlichen: Deichstraße als Zugang zum Rhein
- Bezug zum Rhein: Vorschlag Wasser als Gestaltungselement
- Kosten für Anlieger?
- Wunsch nach persönlicher Abstimmung: was passiert vor meinem Haus, wie können meine (privaten) Vorhaben eingebunden werden?
- Gehwegverbreiterung an der Ausfahrt Einbahnstraße an der Nordseite
- beachten: Busverkehr sehr dicht mit großen Fahrzeugen in allen Richtungen fahrend, Gelenkbus wegen Fahrgastzahlen in Düsseldorf im Einsatz (3 Linien, 20-Min.-Takt, wird ausgebaut auf 4 Linien)

- Sondernutzungen werden in Kreuzung Humboldtstraße wegen Schleppkurven restriktiv gehandhabt
- Haltbarkeit: robuste Oberflächen in allen Bereichen (auch Laufzonen sollten auf Überfahrbarkeit ausgelegt werden)

Abschluss der Veranstaltung

Nach den Gruppendiskussionen wurden die Gruppenergebnisse von den Büros noch einmal kurz im Plenum vorgestellt, um allen Interessierten auch die Ergebnisse der anderen Gruppen aufzuzeigen. Abschließend hat Bürgermeister Daniel Zimmermann sich bei allen Beteiligten bedankt und auf die nächste Bürgerbeteiligungsrunde hingewiesen, in der den Bürgern die dann ausgearbeiteten Konzepte vorgestellt werden sollen. Auch bei dieser Veranstaltung können noch einmal abschließend Anregungen und Änderungswünsche diskutiert werden. Diese Veranstaltung soll voraussichtlich im Februar 2014 stattfinden.

Das weitere Vorgehen

Die Bewertung und Abwägung der Anregungen und Ideen soll in einem weiteren Termin zwischen den Büros und der Stadtverwaltung nach der Bürgerbeteiligung vorgenommen werden, um allen Büros für die Konzeptphase die gleichen Ausgangsbedingungen und Leitzielvorstellungen zu gewährleisten.

gez. E. Dageroth