



MAINZER REGIONALFENSTER 'SOZIALE STADT' MOMBACH

1. PLANUNGSWERKSTATT HAUPTSTRASSE



Landeshauptstadt
Mainz

AMT FÜR JUGEND UND FAMILIE
KAISERSTR. 3 - 5 55116 MAINZ

STADTPLANUNGSAMT
ZITADELLE, BAU A 55131 MAINZ

FREISCHLAD + HOLZ
PLANUNG UND ARCHITEKTUR
SPREESTRASSE 3A 64295 DARMSTADT

HERWARTH + HOLZ
PLANUNG UND ARCHITEKTUR
SCHLESISCHE STR. 27 10977 BERLIN

**'Soziale Stadt' Mainz-Mombach
Planungswerkstatt Hauptstraße
Protokoll der 1. Planungswerkstatt**

Impressum

Auftraggeberin

Landeshauptstadt Mainz
Amt für Jugend und Familie
Stadthaus, Lauteren-Flügel, Kaiserstraße 3-5
55116 Mainz
Tel. 06131/12-27 53
Fax 06131/12-35 68
E-mail: jugendamt@stadt.mainz.de

Werner Acker
Dagmar Hefner

in Zusammenarbeit mit:
Landeshauptstadt Mainz
Stadtplanungsamt
Zitadelle, Bau A
55131 Mainz
Telefon: 06131/12-30 30
Telefax: 06131/12-26 71
E-mail: stadtplanungsamt@stadt.mainz.de

Günther Ingenthron
Bernd Schmitt
Ralf Groh

Vorbereitung / Durchführung / Moderation des Verfahrens

Freischlad + Holz
Architekten BDA
Spreestraße 3a
64295 Darmstadt
Tel. 06151 - 33131
Fax 06151 - 33132

Brigitte Holz

Mitarbeit
Eva Koch

Darmstadt, September 2009

Inhalt

1. Begrüßung der Teilnehmer/innen	4
2. Kontext des Werkstattverfahrens / Darstellung der Planungsaufgabe	4
3. Erläuterung der Struktur / des Ablaufs der Planungswerkstatt.....	5
4. Vorstellung der Teilnehmer/innen.....	6
5. Präsentation / Diskussion der Konzepte	7
5.1 Adler & Olesch, Stefan Bitter.....	8
5.2 Bierbaum.Aichele.landschaftsarchitekten, Klaus Bierbaum	13
5.3 Stete Planung, Gisela Stete, Karin Weber	18
6. Resümee der 1. Planungswerkstatt	22

1. Begrüßung der Teilnehmer/innen

Das Auswahlgremium tritt am 07.09.2009 um 14.00 Uhr zusammen. Werner Acker begrüßt die Anwesenden und verweist auf die Aktivitäten des Bund-Länder-Programms 'Sozialer Stadt', in dessen Kontext die Planungswerkstatt zur Aufwertung der Hauptstraße in Mombach stattfindet. Bernd Schmitt schließt sich der Begrüßung im Namen des Stadtplanungsamtes an. Beide Vertreter der Verwaltung verweisen auf die langjährigen Bemühungen, der Hauptstraße ein angemessenes funktionales und gestalterisches Profil zu verleihen und halten fest, dass dieses vermutlich nur auf Basis eines Gesamtkonzeptes gelingen kann. In diesem Sinne sind sie gespannt auf die Ergebnisse des Werkstattverfahrens. Auch Frau Dr. Lossen-Geißler verweist im Rahmen der Begrüßung auf langjähriges Bürgerengagement für die Hauptstraße als Rückgrat des Stadtteils. Sie dankt insbesondere den Engagierten der 'Sozialer Stadt', dass die Hauptstraße nun im Zentrum der Überlegungen steht.

Sie übergibt das Wort an Brigitte Holz als Moderatorin der Veranstaltung.

2. Kontext des Werkstattverfahrens / Darstellung der Planungsaufgabe

Brigitte Holz geht einleitend auf den Kontext des Werkstattverfahrens und die Planungsaufgabe ein.

Das Bund-Länder-Programm 'Stadtteile mit besonderem Entwicklungsbedarf – Die Soziale Stadt' wurde 1999 ins Leben gerufen. Ziel ist, ausgewählte Stadtteile mit besonderem Erneuerungsbedarf durch eine gezielte Förderung von Maßnahmen und Projekten und eine enge Kooperation mit Bewohnern und Akteuren vor Ort zu stabilisieren und sie zu Stadtteilen bzw. -quartieren mit positiver Zukunftsperspektive zu entwickeln. Das Regionalfenster Mainz-Mombach wurde Ende 2007 in die Förderung aufgenommen.

Im Integrierten Entwicklungskonzept, das durch das Büro Freischlad + Holz in engem Zusammenwirken mit lokalen Akteuren und der Verwaltung erarbeitet wurde, nimmt die funktionale und gestalterische Aufwertung der Hauptstraße eine Schlüsselrolle ein.

Die Hauptstraße ist in ihrer Gestalt und in ihrem Verlauf durch ihre Geschichte als 'Dorfstraße' Mombachs gekennzeichnet. Sie bildet das Rückgrat und die infrastrukturelle Lebensader des Stadtteils, d.h. sie ist als das traditionelle Stadtteilzentrum zu sehen.

Die Hauptstraße weist eine gewachsene Gewerbestruktur auf, die zum Teil aus traditionsreichen Fachgeschäften besteht. Negativ wirkt sich aus, dass sich der Geschäftsbereich zwischen Liebigstraße und Kreuzstraße auf einer Gesamtlänge von etwa einem Kilometer erstreckt. Handlungsbedarf eröffnet auch die vorhandene Verkehrssituation und die daraus resultierende Straßenraumgestaltung.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Hauptstraße in ihrem gesamten Verlauf erhebliche funktionale und gestalterische Defizite aufweist, die sich in Behinderungen der Verkehrsteilnehmer/innen, Einschränkungen der unausgeschöpften Potenziale angrenzender Plätze, schwieriger Parkierungssituation und unzureichend erkennbaren Stadtteileingängen ausdrücken. Damit wird die Hauptstraße ihrer Bedeutung als imagegebendes Rückgrat des Stadtteils nicht gerecht.

Im Rahmen der funktionalen und gestalterischen Aufwertung der Hauptstraße stehen folgende Aufgaben im Vordergrund:

- Aufwertung der Stadtteileingänge (Hauptstraße / Kreuzstraße, Hauptstraße / Liebigstraße, Hauptstraße / Am Schützenweg)
- Optimierung der Verkehrsführung in einer Balance aller Verkehrsteilnehmer (MIV, ÖPNV, Fußgänger, Radfahrer)
- Erhöhung der Verkehrssicherheit (im Bereich der städtischen Kindertagesstätte, u.a.)
- Erneuerung der Einfriedung der städtischen Kindertagesstätte

- Optimierung (Lage/Gestaltung) der Bushaltestellen (Ortsverwaltung, Körnerstraße, Phoenixhalle), insbesondere in Bezug auf eine verbesserte Umsteigesituation zwischen Busverkehr und Schienenstrecke (Haltepunkt Mainz-Mombach)
- Optimierung und Neuordnung des Stellplatzangebots
- Prüfung von Standorten für Außengastronomie
- Schaffung von Spielpunkten entlang der Hauptstraße
- Gestaltung von Plätzen entlang der Hauptstraße (Platz süd-westlich der Ortsverwaltung einschließlich Umfeld, Platz an der Einmündung Turnerstraße in die Hauptstraße, Bereich an der Einmündung Nestlestraße in die Hauptstraße, Platz an der Einmündung Dietzestraße in die Hauptstraße)
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität
- Analyse der fußläufigen Querungsbeziehungen über die Hauptstraße und daraus abgeleitete Lösungsvorschläge (Fußgängerüberwege, Einengungen etc.)
- Überlegungen zur Aufwertung der 'Leitungstrassenbrücke' (Beos Areal) im Kontext des östl. Stadtteileingangs.

Die Teilnehmer/innen der Planungswerkstatt sind dazu aufgefordert einen sukzessive umsetzbaren Leitfaden zur imageprägenden Neugestaltung der Hauptstraße, wichtiger arrondierender Plätze sowie Einmündungen in die Seitenstraßen zu erarbeiten. Hierbei sind die Belange von Anwohner/innen, Gewerbetreibenden und weiteren Akteuren der 'Sozialen Stadt' im Besonderen zu berücksichtigen.

3. Erläuterung der Struktur / des Ablaufs der Planungswerkstatt

1. Werkstatt-Termin

In der 1. halbtägigen Planungswerkstatt ist durch die drei beauftragten Büros eine Analyse der heutigen Situation im Kontext der übergeordneten Verkehrsführung (u.a. Stadtteileingang, Industriestraße, Rheinallee) darzustellen. Darüber hinaus sind Aussagen zur Verkehrsführung und zur Parkierung sowie erster Konzepte zur Gestaltung zu präsentieren und zur Diskussion zu stellen.

Der Termin dient der Konkretisierung und Eingrenzung der Ansätze zur funktionalen und gestalterischen Aufwertung der Hauptstraße.

Im Resümee des Termins werden die diskursiv erarbeiteten Ziele als ergänzende Orientierungshilfe und Grundlage der weiteren Bearbeitung zusammengefasst und den Büros zur Verfügung gestellt.

Planungsleistungen 1. Werkstatt-Termin:

- Analyseplan, M 1:1.000
- Leitkonzepte Verkehr / Parkierung / Gestaltung (Piktogramme, Skizzen, Perspektiven, o.ä., o. M.)
- Textliche Konzepterläuterung
- CD (Pläne im Format dwg / dxf sowie pdf / Text im Format Word)
- Verzeichnis der eingereichten Unterlagen
- Powerpoint-Präsentation.

2. Werkstatt-Termin

In der 2. Planungswerkstatt sind ausgearbeiteten Konzepte mit Aussagen zur Verkehrsführung für alle Verkehrsteilnehmer/innen (MIV, ÖPNV, Radverkehr, Fußgänger), zur Parkierung sowie zur Gestaltung des Straßenraumes, angrenzender Plätze und Seitenstraßen vorzustellen. Der

exemplarisch benannte Straßenabschnitt von der Einmündung der Nestlestraße bis zur Ortsverwaltung ist vertiefend auszuarbeiten.

Die Entwürfe werden im Plenum diskutiert. Durch das Auswahlgremium werden im Anschluss Empfehlungen zur weiteren Planung auf Basis der vorliegenden Ideen ausgesprochen.

Planungsleistungen 2. Werkstatt-Termin:

- Integriertes Gesamtkonzept, Plan M 1:1.000 / Piktogramm(e) / Skizzen o.M.
- Ausarbeitung einzelner Straßenabschnitte und Plätze (Eingangssituation Kreuzstraße / Hauptstraße, Scharnhorststraße / Hauptstraße (Bereich der Kita Hauptstraße), Platz an der Ortsverwaltung, Platz südwestlich der Ortsverwaltung, Einmündungsbereich Turnerstraße / Hauptstraße, Einmündungsbereich Nestlestraße / Hauptstraße, Einmündungsbereich Dietzestraße / Hauptstraße, Eingangssituation Liebigstraße / Hauptstraße, Eingangssituation Zwerchallee / Am Schützenweg / Hauptstraße), M 1:250
- Erläuternde Perspektiven, Skizzen o. M.
- Erläuterungsbericht max. 2 Seiten DIN A4
- CD (Pläne im Format dwg / dxf sowie pdf / Text im Format Word)
- Verzeichnis der eingereichten Unterlagen
- Powerpoint-Präsentation.

4. Vorstellung der Teilnehmer/innen

Die Anwesenden werden durch Frau Holz vorgestellt.

Expert(inn)en / Gutachter	Prof. Dr. Hartmut Topp, Verkehrsplaner Prof. Ingrid Lübke, Stadtplanerin Angela Bezenberger, Landschaftsplanerin
Landeshauptstadt Mainz	Günther Ingenthron, Leiter Stadtplanungsamt (entschuldigt bzw. vertreten) Werner Acker, Leiter Amt für Jugend und Familie
Mandatsträger/innen	Norbert Schüler, Dezernat II (entschuldigt bzw. vertreten) Kurt Merkator, Dezernat III (entschuldigt bzw. vertreten) Wolfgang Reichel, Dezernat V (entschuldigt bzw. vertreten) Dr. Eleonore Lossen-Geißler, Ortsvorsteher/in Ortsbeirat Mombach (Herr Jera, Herr Gerz)
Verwaltung	Bernd Schmitt, Stadtplanungsamt Ralf Groh, Stadtplanungsamt Axel Strobach, Stadtplanungsamt (entschuldigt bzw. vertreten) Christian Kron, Stadtplanungsamt, Abteilung Verkehr (entschuldigt bzw. vertreten) Dieter Benz, Stadtplanungsamt, Abteilung Verkehr Manuela Klein, Stadtplanungsamt, Abteilung Verkehr Franz Petersohn, Grünamt (entschuldigt bzw. vertreten) Dirk Schneider, Grünamt Jan Jahns, Umweltamt (entschuldigt bzw. vertreten) Dr. Stephan Kerbeck, Amt für Stadtentwicklung, Statistik und Wahlen (entschuldigt bzw. vertreten)

Mainz 'Soziale Stadt' Mombach

Planungswerkstatt Hauptstraße - 1. Werkstatttermin

	Klaus Cartus, Amt für soziale Leistungen
	Christine Zimmermann, Tiefbauamt
	Volker Mettke, Wirtschaftsbetriebe (entschuldigt bzw. vertreten)
	Richard Nonnweiler, Amt für Wirtschaft und Liegenschaften
	Gabriele Ackermann, Amt für Wirtschaft und Liegenschaften
	Wolfram Hauptmann, Stadtwerke Mainz (entschuldigt)
Gewerbetreibende	Nicole Jöst, Gewerbering Mombach (entschuldigt)
	Peter Vollmer, Gewerbering Mombach
	Dr. Philipp Feldmann, Beos GmbH
	Ulrich Schmidt, Ineos Paraform GmbH
Anwohner/innen Hauptstraße	Andrea Arnolds
	Kai Olemutz
Bürgergremium / AG Hauptstraße	Sabine Meyer
	Reinhard Toobe
	Gerhard Grimm
Wohnbau Mainz GmbH	Silvia Wendel
	Tilman Weyel
'Schöneres Mombach' e.V.	Peter Gottron
Quartiermanagement	Dagmar Hefner
	Brigitte Holz, Freischlad + Holz (Moderation)
	Eva Koch, Freischlad + Holz

5. Präsentation / Diskussion der Konzepte

Die Planungsbüros präsentieren ihre Konzepte im Folgenden anhand von Power-Point-Vorträgen von ca. 30 Minuten. Nach jeder Präsentation werden, moderiert durch Frau Holz, Rückfragen beantwortet und Anregungen zur weiteren Bearbeitung des Konzeptes gegeben.

Zur Dokumentation der Konzepte sind die vorliegenden textlichen Eigendarstellungen der Büros sowie ihre Abgabep plakate wiedergegeben.

Die wichtigsten Aspekte der Diskussion sind stichwortartig festgehalten.

5.1 Adler & Olesch, Stefan Bitter

Das Konzept wird durch Stefan Bitter vorgestellt. Die schriftlich übergebenen Erläuterungen stellen sich wie folgt dar:

Verkehr

Bedingt durch die Ortsdurchfahrt ergeben sich grundsätzlich Konflikte hinsichtlich Lärmbelastung (Wohn- und Aufenthaltsqualität) und Gefahrenpotenzial. Andererseits ist der Durchgangsverkehr für den Einzelhandel von existenzieller Bedeutung. Die Hauptstraße bildet die Ortsmitte und zugleich die 'Lebensader' des Ortes. Eine Reduzierung der Verkehrsführung als Anliegerstraße würde sich auf die doch an Nachmittagen und Abenden angenehm belebten Straßen und Plätze negativ auswirken, wie das schon häufig bei Fußgängerzonen in anderen Gemeinden beobachtet werden konnte.

Durch die Einmündung der Kreuzstraße und Nerobergstraße besteht in diesem Abschnitt, insbesondere durch die geringe Distanz zu dem neuen Kreiselpunkt an der Kreuzstraße ein weiterer Knotenpunkt, der zu einer Behinderung des Verkehrsflusses führt.

Ein weiterer Konfliktpunkt besteht an dem Abzweig zur Liebigstraße: Die Abbiegespur in die Liebigstraße (Umgehung Lastverkehr) birgt Gefahrenpotenzial, wenn Lastkraftwagen abbiegen und gleichzeitig PKW an dem Abbieger vorbei in Richtung Hauptstraße vorbeifahren. Dies kann aufgrund der schlechten Einsehbarkeit zu schwierigen Gefahrensituationen führen.

Im Bereich der Zufahrt zu den Schottwerken an der Hattenbergstraße ist zu prüfen, inwieweit die Zufahrtsmöglichkeit auf eine Zufahrt an der Hauptstraße reduziert werden kann und durch die Neuordnung dieses Bereiches eine Aufwertung der Ortseinfahrt erreicht werden kann.

Tempo-30-Zone / Fahrbahnbreite

Im Hinblick auf einen besseren Verkehrsfluss und eine Optimierung des Busverkehrs wird eine Beschränkung der Tempo-30-Zone auf den beengten Abschnitt zwischen Einmündung Turnerstraße und Braunwiesenstraße vorgeschlagen.

Grundsätzlich wird die Hauptstraße bezüglich Straßenbreite für Busgegenverkehr mit 6,50 Metern Breite dimensioniert. Ausschließlich in dem o.g. beengten Abschnitt wird die Straßenbreite auf 6,00 Meter reduziert.

Bestehende Verengungen wie z.B. im Bereich der Quellwiesstraße werden vermieden, da diese durch Abbremsen und rasches Beschleunigen zu enormen Lärmbelastungen der Anwohner führen.

ÖPNV – Haltestellen

Die Bussteige werden unmittelbar hinter den Fahrbahnbegrenzungen angeordnet, so dass die Busse ausschließlich in der Hauptfahrstraße halten und Fahrgäste aufnehmen.

Die Zahl der Bushaltestellen ist mit 3 Haltepunkten ausreichend bemessen. Die vorhandene Bushaltestelle im Bereich der Herz-Jesu-Kirche wird zur besseren Anbindung des Bahnhofes zum Abschnitt Einmündung Nestlestraße verlagert.

Stellplätze

Die Stellplätze in der Hauptstraße sind für die Bewohner und den Einzelhandel / Gastronomie unverzichtbar. Dennoch ist festzustellen, dass die hohe Zahl parkender Autos insbesondere in Plätzen das Ortsbild erheblich beeinträchtigen.

Daher wird eine Neuordnung der Stellplätze z. B. durch Schaffung neuer Stellplätze im Straßenraum zugunsten der Verminderung parkender PKW in den Platzflächen untersucht.

Zur Stärkung der innerörtlichen Wegebezüge ist die Ergänzung von Fußgängerüberwegen im Bereich der Aufweitungen und Platzflächen vorzusehen.

Städtebau

Aus städtebaulicher Sicht ist das Ortsbild Mombachs durch heterogene Nachkriegsbebauung geprägt, die keinen charakteristischen Baustil aufweist.

Diese Heterogenität wird durch zahlreiche Baulücken und fehlende Blockränder verstärkt.

Langfristiges Entwicklungsziel ist es diese Lücken zu schließen und desolate Gebäude aufzuwerten oder zu ersetzen sowie städtebauliche Fehlentwicklungen zu beheben. Dies betrifft z.B. Lücken im östlichen Abschnitt (Bereich Industrie / Gewerbe) aber auch eingeschossige Gebäude (z.B. Hauptstraße an der Einmündung Weidestraße).

Bauliche Arrondierungen würden insbesondere am westlichen Ortseingang zu einer Aufwertung dieses städtebaulich wenig ansprechenden Bereichs führen.

Ortseingänge

Der Ortseingang an der Ostseite (Hattenbergstraße) ist als solcher nicht erkennbar, zu dominant sind hier Straßenraum und die Werkseinfahrt zur Firma Schott. Dieser Bereich kann durch verkehrliche Neuordnung und Gestaltung des Straßenraumes mit Baumreihen erheblich aufgewertet werden, so dass die Ortseinfahrt ablesbar wird.

Die Ortseinfahrt an der Westseite ist zwar durch einen neuen Kreisel erkennbar, jedoch wird durch die Baulücken und den Wendehammer der Turnerstraße die Ausprägung einer 'Torwirkung' verhindert. Durch eine bauliche Arrondierung und ggfs. Neuordnung des Wendehammers kann eine Aufwertung des Ortseinganges erreicht werden.

Grün

Durch die Ergänzung von Baumreihen ist eine Aufwertung des Straßenraumes möglich. Dies betrifft im Besonderen den östlichen durch Industriebauten geprägten Bereich.

Eine Prüfung der Lage der Leitungen in Straßen und Gehwegen hat ergeben, dass Baumpflanzungen von Baumreihen entlang der Hauptstraße nur langfristig durchführbar und mit erheblichem Kostenaufwand verbunden sind.

Straßenraum

Wesentliches Entwicklungsziel ist es, die vorhandene und historische Prägung der Hauptstraße als Hauptachse wieder stärker herauszuarbeiten, eine ordnende Struktur, die eine Orientierung und Prägung des baulich- und nutzungsbedingten Erscheinungsbildes Mombachs eine eigene Qualität verleiht.

Dies wird durch eine klare und durchgängige Gestaltung der Fahrstraße, Gehweg / Parken erreicht.

Die Bereiche Lindenplatz / Ortsverwaltung sowie die durch Einmündungen bedingten Aufweitungen (z. B. Turnerstraße) werden als Orte des Verweilens, der Straßencafés ortsbildprägend mit besonderen Platzbelägen und Reduzierung auf wenige einheitliche Ausstattungselemente gestaltet. Durch eine entsprechende Beleuchtung werden diese Plätze abends wie Perlen entlang einer Perlenkette als atmosphärische Orte in Szene gesetzt.

Die eingefriedeten Grünflächen an der Herz-Jesu-Kirche werden zum öffentlichen Raum geöffnet. Durch eine Neuordnung des Umfeldes der Herz-Jesu-Kirche besteht die Chance, in Ergänzung zu den bereits vorhandenen Plätzen (Ortsverwaltung und Lindenplatz) in Mombach einen neuen wichtigen Ort des Verweilens und der Kommunikation zu schaffen, in einem Ortsteil von Mainz, der im Vergleich zu anderen Ortsteilen an Sommerabenden durchaus lebendig und pulsierend erscheint.

Mainz 'Soziale Stadt' Mombach

Planungswerkstatt Hauptstraße - 1. Werkstatttermin



Plan, Adler & Olesch

5.1.1 Fragen / Diskussion

Durch Herrn Toobe wird allen Büros die Anregung gegeben, sich im Kontext der Aufgabenstellung mit dem Thema des Klimawandels und dessen Berücksichtigung in der Planung auseinanderzusetzen. Er regt an, einen Wasserlauf in die Gestaltung der Hauptstraße zu integrieren und / oder das Thema Quellen aufzugreifen.

Herr Gerz befürwortet die Anregung der Wiederbelebung von Quellen / Brunnen. Er gibt den Hinweis, den Platz gegenüber der Einmündung der Nestlestraße in die Hauptstraße in die Konzepte aufzunehmen.

Bezugnehmend auf die Hinweise, das Thema Wasser im Rahmen der Konzepte zu berücksichtigen, erläutert Herr Schmitt, dass in Mombach ein entsprechendes Wasserangebot aus seiner Sicht fehlt. Den Büros rät er, das Thema eines offen geführten Wasserlaufs nicht weiter zu verfolgen.

Herr Jera stellt die Frage, wie die Bezeichnung des Bahnhofs als 'Drehscheibe' begründet ist.

Herr Bitter antwortet, dass der Bahnhof in einer anderen Planungswerkstatt in dieser Art bezeichnet wurde und aus seiner Sicht als Umsteigepunkt intensiv genutzt wird. Er plädiert dafür, die Straße zum Bahnhof in das Planungsgebiet aufzunehmen.

Herr Schmitt erläutert, dass die Umfeldgestaltung des Mombacher Bahnhofs perspektivisch Gegenstand einer eigenständigen Planung sein wird. Einer Betrachtung der Verknüpfung des Bereichs mit der Hauptstraße steht jedoch nichts entgegen.

Durch Frau Holz wird darauf hingewiesen, dass die Differenzierung der Projekte auch Gegenstand des Integrierten Entwicklungskonzeptes ist. Auf Nachfrage wird vereinbart, den Gutachtern und Büros das Integrierte Entwicklungskonzept zur Verfügung zu stellen.

Herr Prof. Topp befürwortet eine einfachere Gestaltung der Knotenpunkte. Er gibt den Hinweis, dass die Hauptstraße nicht nur aus verkehrlicher Hinsicht, sondern insbesondere hinsichtlich der Aufenthaltsqualität zu verbessern ist. Dies sollte im Konzept von Adler & Olesch stärker als bislang berücksichtigt werden. Die Errungenschaft der Tempo-30-Zone darf nicht aufgegeben werden. Zudem sollte es darum gehen, das notwendige Minimum an Parkplätzen und eine Bewirtschaftung der Parkstände, die dem Einzelhandel dienlich ist, herauszufinden. Von zusätzlichen Parkständen, die den Gestaltungsspielraum einschränken, sollte Abstand genommen werden. Hinsichtlich der Straßenbreite befürwortet er eine variable Breite und ein Ernst nehmen der Gehwegbreite. Er gibt den Hinweis, das Besondere der Hauptstraße, u.a. Ecken und Einmündungen, noch besser herauszuarbeiten.

Frau Bezzenberger weist darauf hin, dass dem Konzept momentan noch ein übergeordneter Entwicklungsgedanke fehlt. Die Identität und Qualität der Hauptstraße sollte in jedem Fall noch mehr herausgearbeitet werden.

Frau Prof. Lübke vermisst eine Analyse der heutigen Situation und ein Leitkonzept für die Hauptstraße; aus ihrer Sicht wurde zu schnell detailliert. Die Qualitäten und Identitäten der unterschiedlichen Straßenabschnitte sollten sich in einem Leitkonzept widerspiegeln. Sie plädiert dafür, dass die Entwicklung des Bahnhofs in Zusammenhang mit der Entwicklung der Hauptstraße gesehen werden sollte. Sie begrüßt das gewählte diskursive Planungsverfahren und weist darauf hin, dass frühzeitig auch die Grundstückseigentümer/innen eingebunden werden sollten.

Frau Holz erläutert, dass im Verfahren alle relevanten Gruppierungen durch ihrerseits bestimmte Vertreter/innen eingebunden sind, die als Multiplikatoren wirken. Darüber hinaus werden die Werkstattergebnisse nach Abschluss des Verfahrens auch öffentlich präsentiert. Frau Dr. Losen-Geißler ergänzt, dass über die teilnehmenden Vertreter/innen von Gewerbetreibenden und auch die Bewohner/innen bereits viele Eigentümer einbezogen sind.

Frau Meyer weist auf die hohe Bedeutung der Kreuzungspunkte beim LIDL-Markt und am Kreis des östlichen Stadtteileingangs hin. An der Einmündung Hauptstraße / Liebigstraße sollte

Mainz 'Soziale Stadt' Mombach

Planungswerkstatt Hauptstraße - 1. Werkstatttermin

die Vorfahrtsstraße nach rechts noch mehr deutlich werden. Sie betont die hohe Bedeutung des Anbaus der Herz-Jesu-Kirche für die Gemeinde. Darüber hinaus erläutert sie, dass die Parkplatzsituation nicht anhand der reinen Anzahl bewertet werden kann, da diese an verschiedenen Stellen benötigt werden. Eine gute Gestaltung der Straße sollte dazu führen, dass die Parkplätze erst gar nicht vermisst werden.

Herr Gerz merkt an, dass die Zugangsstraßen auch als solche betrachtet werden sollten. Die Plätze an den Einmündungen weisen großes Gestaltungspotential auf, sie sollten daher in den weiteren Konzepten Berücksichtigung finden.

Herr Feldmann vermisst im Konzept von Adler & Olesch klare Aussagen zur Förderung der städtebaulichen Identität.

Frau Holz hält resümierend fest, dass die Straße nicht nur aus der Perspektive des Autofahrers gesehen werden sollte und die Schaffung von Identität und Aufenthaltsqualität einen hohen Stellenwert hat.

5.2 Bierbaum.Aichele.landschaftsarchitekten, Klaus Bierbaum

Das Konzept wird durch Klaus Bierbaum vorgestellt. Die schriftlich übergebenen Erläuterungen stellen sich wie folgt dar:

Die Aufgabe, der Hauptstraße, als Lebensader von Mombach, eine neue Identität zu geben, beginnt mit der Suche nach den in Jahrhunderten gewachsenen, ortstypischen Strukturen und deren Freilegung.

Wie überall in unseren Städten fand vor allem in den letzten 60 Jahren eine 'Verunklarung' des öffentlichen Raumes statt, indem klare und markante räumliche Strukturen sukzessiv und additiv mit den Einrichtungen der wechselnden gesellschaftlichen Erkenntnisse bis zur Unkenntlichkeit überformt wurden.

Durch die unterschiedlichsten Ideologien, u.a. im verkehrstechnischen und ökologischen Bereich, ergänzt durch künstlerische Ausstattungen und individuelle Gestaltungsideen der Anlieger, entstand ein Gestaltmix, der im Ergebnis weder zur Verkehrssicherheit beiträgt, noch Aufenthaltsqualität vermittelt – geschweige denn identitätsstiftend sein kann.

Aufräumen in allen Bereichen, in Frage stellen bisheriger Verfahrens- und Gestaltungsmuster ist unser Credo zum Beginn der intensiven Planungsphase.



Auszüge Präsentation Bierbaum.Aichele.landschaftsarchitekten



Plan 1, Bierbaum.Aichele.landschaftsarchitekten



Plan 2, Bierbaum.Aichele.landschaftsarchitekten

5.2.1 Fragen / Diskussion

Herr Feldmann regt eine Schwerpunktsetzung zur Verdeutlichung der Bereiche an, die eine besondere Aufenthaltsqualität und Identität vermitteln.

Allgemein wird in Frage gestellt, dass die Baumpflanzungen aufgrund der stadttechnischen Leitungstrassen alle realisierbar sind. Frau Zimmermann erläutert, dass am östlichen Stadteingang das Pflanzen von Bäumen aufgrund der Leitungen momentan und wahrscheinlich auch perspektivisch nicht möglich sein wird. Es ist weiter zu berücksichtigen, dass hier auch ein überdurchschnittlich großer Kanal verläuft.

Herr Bierbaum ergänzt, dass ein Leitbild nötig ist und der Abgleich mit der Situation im zweiten Schritt erfolgt. 'Wenn ein Baum gepflanzt wird, wo Platz ist, dann sieht es so chaotisch wie heute aus'. Er erläutert weiter, dass es darum geht Nachhaltigkeit zu schaffen, vor diesem Hintergrund wurde seitens des Büros für die gesamte Hauptstraße ein sukzessive umsetzbares Leitkonzept erarbeitet. Das Besondere der Hauptstraße sind ihre Ecken und Aufweitungen. Diese werden in der Raumabfolge besonders herausgearbeitet. Die dargestellten Baumpflanzungen wurden konzeptionell entwickelt, d.h. sie sind in der Realisierung langfristig zu sehen. Mit der Stadttechnik ist hierauf sukzessive zu reagieren. Da der Straßenraum nicht mehr zulässt, können nur kleinkronige Bäume Verwendung finden.

Frau Prof. Lübke bewertet das Konzept aufgrund der städtebaulichen Herangehensweise als sehr überzeugend. Aus ihrer Sicht sollte an einer 'Zuspitzung' herausgehobener Bereiche noch gearbeitet werden.

Herr Prof. Topp erläutert, dass der Schlüssel zur Lösung des Problems der Hauptstraße das Zusammendenken von Städtebau, Straßenraum und Verkehr ist. In diesem Kontext ist auch darüber nachzudenken, ob und wie Störungen aus den Seitenstraßen, ggf. durch Einrichtung von Einbahnstraßen zu minimieren sind. Ziel sollte sein dort Parkraum zu schaffen und in der Hauptstraße Parkstände zu ersetzen. Die vorgeschlagene Anordnung der Bushaltestellen auf der Straße wird seinerseits befürwortet, allerdings sollten diese noch mehr in ihrer Funktion als Treffpunkt gestaltet und mit einem Witterungsschutz versehen werden.

Frau Bezenberger bewertet die Differenziertheit des Konzepts positiv. In der Sequenz der Räume sollte noch mehr als bisher auf ihre Unterschiede reagiert werden. Ggf. sollte dabei auch die Schaffung von 'Grünräumen' in Betracht gezogen werden. Ein 'grüner Punkt' fehlt im Kern von Mombach.

Herr Gerz befürwortet das vorgenommene 'Aufräumen'. Er erläutert, dass die Einmündung Nestlestraße / Hauptstraße aufgrund eines Unfalls zur Verlangsamung des Verkehrs eingeengt wurde. Er sieht in einer Begradigung der Hauptstraße die Gefahr, dass der Verkehr wieder zu schnell werden kann.

Herr Prof. Topp bestätigt die hohe Bedeutung von Verkehrssicherheitsaspekten, diese sind mit städtebaulichen Lösungen zusammenzubringen.

Herr Schmitt weist darauf hin, dass in der weiteren Ausarbeitung des Konzepts Raumkanten, wie am Kreisel des westlichen Stadteingangs vorgeschlagen, präzisiert werden sollten. Über die damit verbundenen Bilder sollen insbesondere die Grundstückseigentümer animiert werden zu handeln.

Herr Vollmer bewertet den Ansatz, Grundstücke im Vorfeld des LIDL-Marktes und am Lindenplatz zu schließen grundsätzlich positiv. Er hinterfragt Besitz- und Rechtsverhältnisse der Flächen.

Durch Frau Holz wird erläutert, dass hierzu im Kontext des Werkstattverfahrens keine Aussagen gemacht werden können. Herr Nonnweiler bestätigt dies. Die konkret angesprochenen Flächen befinden sich in Privatbesitz. Sofern Bebauungsvorschläge konzeptionell sinnvoll sind, wird versucht die Eigentümer hierfür zu gewinnen. Dies ist jedoch späteren Schritten vorbehalten.

Mainz 'Soziale Stadt' Mombach

Planungswerkstatt Hauptstraße - 1. Werkstatttermin

Herr Schmitt weist darauf hin, dass in Mombach besondere Anstrengungen getätigt wurden, um im Ladenzentrum an der Nestlestraße eine Einzelhandelsnutzung anzusiedeln. Hierfür wurde ein B-Plan aufgestellt, der im Internet einsehbar ist.

Herr Jera gibt als Hinweis an alle Büros, dass die Kreuzung an der Kindertagesstätte verkehrstechnisch problematisch ist, u.a. wird der Zebrastreifen leider nicht richtig wahrgenommen.

Herr Gottron fragt nach der Möglichkeit, Teile der Hauptstraße als städtebauliches Sanierungsgebiet auszuweisen und zu fördern.

Frau Holz und Herr Schmitt erläutern die Schwierigkeit neben dem Programm 'Soziale Stadt' ein weiteres Förderprogramm im Gebiet zu installieren.

Frau Prof. Lübke weist darauf hin, dass es darum geht Synergieeffekte zu erzeugen und öffentliche Mittel als Anreiz für Private einzusetzen.

Herr Toobe wünscht sich, dass in einem Zeitrahmen von 4 – 5 Jahren Ergebnisse der Umgestaltung sichtbar werden sollten.

Frau Holz resümiert, dass das Planungsbüro im nächsten Schritt im Kontext des Leitbildes die kurz- und mittelfristig umsetzbaren Maßnahmen herausarbeiten sollte.

5.3 Stete Planung, Gisela Stete, Karin Weber

Das Konzept wird durch Gisela Stete und Karin Weber vorgestellt. Die schriftlich übergebenen Erläuterungen stellen sich wie folgt dar:

Analyse

Für einige Aspekte der Analyse war es wichtig, den gesamten Stadtteil Mombach zu betrachten, um die vielschichtige Rolle und den Charakter der Hauptstraße in ihren verschiedenen Abschnitten zu verstehen.

Stadtteil Mombach

Verkehrs- und Siedlungsstruktur

Der Ortsteil Mombach ist im Norden und Osten von Verkehrsstrassen (Straße und Schiene) und von Industrie / Gewerbe umgeben. Im Süden und Westen liegen Wohngebiete mit Wohnfolgeeinrichtungen.

Zwei Ortskernbereiche: 'alter, dörflicher Ortskern' mit Ortsverwaltung und Lindenplatz als Zentrum und Geschäftszentrum zwischen 'Brünchen' und Herz-Jesu-Kirche.

Nutzungsstruktur

Die Wohngebiete südlich und westlich des Ortskerns sind mit 'Inseln' aus Grünräumen und Wohnfolgeeinrichtungen durchsetzt. Der zentrale Versorgungsschwerpunkt liegt entlang bzw. beidseits der Hauptstraße.

Die Vernetzung der Schwerpunkte untereinander ist größtenteils gegeben.

ÖPNV – Erschließung

Es gibt geringfügige Erschließungslücken in den Bereichen Pestalozzischule, Bahnhof und Industriestraße. Die Verknüpfung der Buslinien mit dem Bahnhof fehlt. Es besteht ein relativ großer Abstand zwischen den beiden wichtigsten Haltestellen 'Ortsverwaltung' und 'Körnerstraße'.

MIV – Erschließung

In den Sammelstraßen im Bereich der Nutzungs-Schwerpunkte ist die Geschwindigkeit auf 30 km/h reduziert. Trotz der Entlastung durch die Industriestraße verbleibt mehr Verkehr auf der Hauptstraße, als für die Randnutzungen verträglich ist.

Verkehr Hauptstraße

Fußverkehr

Im alten Ortskern sind die Gehwege zu schmal. Fahrbahn-Einengungen sind aufgrund der Art der Ausprägung nicht hilfreich. Die Querbarkeit der Hauptstraße ist teilweise lückenhaft. Im Versorgungsschwerpunkt sind die Gehwege durch Ausbauelemente und Werbeträger stark verengt. Im östlichen Abschnitt müssen sich Fuß- und Radverkehr Flächen teilen.

Radverkehr

Die Radverkehrsangebote in den Hauptverkehrsstraßen im Gewerbegebiet sind nicht durchgängig. Die Radwege weisen Mindestmaße (oder darunter) auf. Innerhalb der T-30-Zonen sind viele Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben.

Haltestellen

- Unterschiedliche Abstände zwischen den Haltestellen, vor allem zwischen den wichtigsten Haltestellen 'Ortsverwaltung' und 'Körnerstraße' großer Abstand (580 m)
- Fehlende Verknüpfung der Buslinien mit dem Bahnhof
- Uneinheitliches Erscheinungsbild / Ausstattung:
 - 2 Haltestellen ohne Witterungsschutz,

- 2 Haltestellen ohne Sitzgelegenheit
- 2 Haltestellen mit Busbucht, 4 ohne Bucht
- Keine Haltestelle barrierefrei.

Parken

In den meisten Bereichen ist ein Maximum an Parkplätzen im Straßenraum vorhanden. Parken ist kostenfrei. Im engeren Bereich der beiden Nutzungs-Schwerpunkte (zwischen Ortsverwaltung und Herz-Jesu-Kirche) ist Parken zeitlich begrenzt. Es herrscht ein hoher Parkdruck, der auch in vielen Seitenstraßen ablesbar ist.

Freiraum Hauptstraße

Grünelemente

Im alten Ortskern finden sich überwiegend Baumgruppen oder große Einzelbäume. In der Ortskernerweiterung sind vor allem Baumreihen gepflanzt. Bezüge bzw. Zugänge zu Grünbereichen in der Nähe der Hauptstraße (z.B. Abenteuerwald) sind nicht erkennbar.

Freiräume an der Hauptstraße

Es sind unterschiedlichste Freiraumqualitäten entlang der Hauptstraße vorzufinden. Gelungene Details und Ansätze von Freiraumqualität wechseln sich mit öden Asphaltflächen und mangelhaft gestalteten, nicht nutzbaren Freiflächen ab.

Ziele

Ausschöpfen vorhandener Potentiale

- Repräsentative und ortstypische Gebäude (besser) in Szene setzen
- Denkmälern Raum geben
- Aufenthaltsqualitäten stärken
- Gestaltungselemente vereinheitlichen
- Verlegenheitslösungen aufgeben und durch qualitätsvolle Gestaltung ersetzen

Staffelung von Eingangssituationen

Es gibt nicht den einen Ortseingang, sondern eine Staffelung von verschiedenen Eingängen zu unterschiedlichen Abschnitten der Ortsdurchfahrt.

Westen: Kreisverkehr als Schnittpunkt bzw. Auftakt

Dorfcharakter der Straße ab der Kita

Osten: Zufahrt durch Gewerbegebiet

'Willkommensbrücke'

Beginn von anderen Nutzungen (T-30 Zone)

Funktionales Zentrum ab Herz-Jesu-Kirche

Konzept - Ansatz

Bildung von Abschnitten

In der Hauptstraße werden Abschnitte entsprechend den Randnutzungen gebildet und an die funktionalen Anforderungen angepasst gestaltet:

- 'Markthalle' (zwischen Kreisel und Nerobergstraße): Im Übergangsbereich Querschnitt beibehalten
- Alter Ortskern: T-30 Zone, Fahrbahn auf Mindestmaß zurückbauen, Gehwege verbreitern und neu gestalten

Mainz 'Soziale Stadt' Mombach

Planungswerkstatt Hauptstraße - 1. Werkstatttermin

- Funktionale Mitte: T-20 Zone, Umgestaltung zum verkehrsberuhigten Geschäftsbereich
- 'Zwischenraum': T-30 Zone, Gestaltung weitgehend beibehalten, Querungsmöglichkeiten verbessern
- Gewerbegebiet: 50 km/h, Durchgehende Radverkehrsanlagen schaffen, optische Gliederung des Straßenraums, Fahrbahn auf Mindestmaß zurückbauen

Schwerpunkte

Definition der (funktionalen) Anforderungen an die einzelnen Schwerpunktbereiche

- Kreisverkehr: Randbereiche, insbesondere Wendekreis Turnerstraße, aufwerten und einheitlich gestalten
- Nerobergstraße: Einmündungsbereich als Eingang zum alten Ortskern gestalten
- Lindenplatz: Platz erlebbar machen, Parkplätze neu ordnen und gestalten
- Ortverwaltung: Störende Elemente entfernen / ersetzen (Poller, Wartehalle, Toilettenfassade, ...)
- Am Brünchen: Platz erlebbar machen, Potentiale besser nutzen und gestalten
- 'Post-Platz': Platz erlebbar machen, Neuordnung der Flächen zugunsten von Aufenthaltsbereichen
- 'Nestle-Platz': Anpassung an funktionale Erfordernisse (Verknüpfung mit Bahnhof, Bushaltestelle, Querung, ...) unter Beibehaltung der gestalterischen Qualitäten
- 'Eingang': Verbesserung der Querungsmöglichkeiten über die Hauptverkehrsstraße für F+R-Verkehr, Stärkung der Eingangssituation
- 'Zufahrt': Reduzierung der Fahrbahnfläche auf das erforderliche Maß, gestalterische Aufwertung der Seitenräume.

Prüfung von alternativer Verkehrsführung

Prüfung verschiedener Ansätze auf Vor- und Nachteile:

- Führung einer Buslinie (z.B. 60) über Liebig- und Nestlestraße zur besseren ÖPNV-Anbindung des Rheinallee-Zentrums
- Ein-Richtungsverkehr in Nestle- und Hauptstraße, um in der Hauptstraße Raum für andere Nutzungen und Aufenthaltsqualitäten zu gewinnen

LANDESHAUPTSTADT MAINZ - PLANUNGSWERKSTATT HAUPTSTRASSE MOMBACH

KONZEPT - ANSATZ

ZIELE

Abschnitte
entsprechend den Bauabschnitten
entsprechend den landesweiten Anforderungen

"Marktsaal"
Alter Ortskern
Parkhaus am Mombach
"Zwischenraum"
Gewerbegebiet

Schwerpunkte
Entwicklung der Hauptstraße
Entwicklung der Nebenstraßen
Entwicklung der öffentlichen Räume

Aus-schöpfen vorhandener Potentiale
Regulatorische und bauliche Gegebenheiten (z.B. Säume setzen)
Denkmalrecht berücksichtigen
Aufbauqualität fördern
Gestaltungsrichtlinien berücksichtigen
Vorgabenbindungen aufgeben und durch qualitative Gestaltung ersetzen

Starke-fung von Eingangssituationen
Neue Häuser
Denkmalrecht als Stütze für den Aufstiegs
Zusatz zum Ortskern
Bogen von anderen Nutzungen (z.B. Zonen)
Funktionszentren ab hier, also nicht

Alternative Verkehrsführung
Prüfung verschiedener Ansätze auf Non- und
Mainz
Nutzung
Einrichtung von Ein- und Ausfahrten
Einrichtung von Ein- und Ausfahrten
Einrichtung von Ein- und Ausfahrten



ANALYSE

STADTEIL MOMBACH

Verkehr und Siedlungsstruktur
Der Ortsteil Mombach ist ein typischer Ortsteil mit
vielen kleinen Straßen und Siedlungsstruktur
In der Mitte von Mombach liegt das Gewerbegebiet
Zwei Ortskernbereiche - ein Ortskernbereich und
ein Ortskernbereich - sind durch die Hauptstraße
Hauptstraße

Nutzungsstruktur
Wohngebiete mit "Mittel- und
Hochwertwohnungen" sind
besonders in den Hauptstraßen
Die Verbindung der Schwerpunkte untereinander
ist notwendig

OPNV - Erschließung
geringfügige Erschließungsmaßnahmen in den Bereichen
Hauptstraße und Nebenstraßen
Einbindung der Hauptstraße mit dem
Hauptstraßen "Ortskernbereich" und "Hochwertwohnungen"

MIV - Erschließung
Schwerpunkte in der Hauptstraße
Schwerpunkte in der Hauptstraße
Schwerpunkte in der Hauptstraße
Schwerpunkte in der Hauptstraße

VERKEHR HAUPTSTRASSE

Fußverkehr
Die Qualität der Hauptstraße ist
im Bereich der Hauptstraße
im Bereich der Hauptstraße

Radverkehr
Radverkehr in der Hauptstraße
im Bereich der Hauptstraße

Haltestellen
Haltestellen in der Hauptstraße
im Bereich der Hauptstraße

Parken
Parken in der Hauptstraße
im Bereich der Hauptstraße

FREIRAUM HAUPTSTRASSE

Grünlemente
Im Bereich der Hauptstraße
im Bereich der Hauptstraße

Freiräume an der Hauptstraße
Freiräume an der Hauptstraße
im Bereich der Hauptstraße

5.3.1 Fragen / Diskussion

Herr Prof. Topp bewertet die Analyse als sehr informativ. Insbesondere wurden hierüber Defizite für die schwächeren Verkehrsteilnehmer deutlich. Auch die vorgeschlagene Abschnittsbildung ist ein positiver Aspekt des Konzepts. Er rät allerdings von dem Vorschlag der alternativen Verkehrsführung, d.h. der Führung der Hauptstraße als Einbahnstraße ab, da die Hauptstraße auch von der Historie her aus beiden Richtungen befahren wurde. Zudem werden Einbahnstraßen oft schneller befahren.

Durch Herrn Olemutz wird darauf hingewiesen, dass die vorgeschlagenen Einbahnstraßenführungen in den Seitenstraßen im Mittelbereich der Hauptstraße in Teilbereichen bereits heute bestehen.

Frau Prof. Lübke schlägt vor, den Sequenzansatz unter Bezug auf die verschiedenen Charaktere der Hauptstraße noch mehr herauszuarbeiten. Insbesondere die Ecke 'Liebigstraße' sollte als Einfahrt in das Zentrum von Mombach neu gestaltet werden.

Herr Toobe bewertet den Tempo-20-Bereich als sehr positiv, da hier häufig Querungen von Radfahren und Fußgängern zu verzeichnen sind. Er bemängelt die heutige 'Industriebeleuchtung' der Hauptstraße und fragt nach Konzepten der Büros für die Beleuchtung.

Herr Bierbaum verweist auf das Lichtkonzept der Stadt Mainz, da dieses auch für die Hauptstraße Gültigkeit besitzt, ist die eigenständige Ausarbeitung eines Konzeptes nicht sinnvoll. Das Lichtkonzept wird den Büros zur Verfügung gestellt.

Herr Prof. Topp fragt nach, wie der Kreisel am Ende der Turnerstraße entstanden ist. Frau Klein weist darauf, dass der Umbau des Bereichs bereits lange zurück liegt.

6. Resümee der 1. Planungswerkstatt

Frau Dr. Lossen-Geißler bewertet die unterschiedlichen Konzepte sehr positiv; ihre Erwartungen an das Verfahren haben sich bereits heute erfüllt.

Überzeugend war die Herausarbeitung der besonderen Qualitäten der Hauptstraße. Die Hauptstraße in Sequenzen zu sehen, hält sie für sehr wichtig. Sie sagt zu, den weiteren Prozess im Ortsbeirat zu begleiten und dankt den Anwesenden für ihr hohes Engagement.

Frau Hefner bedankt sich auch in Vertretung von Herrn Acker bei den Büros für die engagierte Arbeit, bei den sonstigen Anwesenden für die investierte Zeit und den konstruktiven Austausch sowie bei Freischlad + Holz und dem Stadtplanungsamt für die sehr gute Vorbereitung und Durchführung der Veranstaltung. Sie fordert alle anwesenden Mombacher und Mombacherinnen auf, die Konzepte in ihren Umfeld zu kommunizieren.

Herr Schmitt schließt sich dem Dank an und bewertet insbesondere die Überlagerung städtebaulicher, landschaftsplanerischer und verkehrlicher Überlegungen im Verfahren positiv. Er geht davon aus, dass die Ergebnisse der Planungswerkstatt für die Gestaltung der Hauptstraße wegweisend sein werden.

Frau Bezenberger stellt fest, dass die vorgestellten Konzepte in zwei unterschiedliche Richtungen weisen. Zum einen wird die Umsetzung eines Leitthemas für die gesamte Hauptstraße mit Reihung von Platzabfolgen angedacht, zum anderen ihre Einteilung in Sequenzen. In beiden Ansätzen stecken wichtige Impulse für die weitere Ausarbeitung. Besonderen Stellenwert räumt sie der Wirkung der Gestaltungsvorschläge auf Fußgänger und der Erhöhung der generellen Aufenthaltsqualität ein.

Frau Prof. Lübke bemängelt am Konzept von Adler & Olesch die zu starke Konzentration auf die Verkehrssituation. Diese sollte stärker integriert, d.h. im städtebaulichen Kontext, gesehen werden. Dieser ist als besondere Stärke des Konzeptes Bierbaum.Aichele zu sehen, in dessen Kontext Gestaltschwerpunkte zu setzen sind.

Stete Planung rät sie, den Sequenzenansatz zu stärken und den Zusammenhang zwischen Funktions-, Verkehrs- und der Städtebaustruktur herzustellen.

Allen drei Büros gibt sie den Hinweis, das Zusammenspiel Bahnhof / Hauptstraße und den Übergang Liebigstraße / Hauptstraße zu formulieren.

Herr Prof. Topp geht nochmals auf die Unterschiedlichkeit der drei Konzepte ein. Er bewertet das gewählte diskursive Verfahren sehr positiv und geht davon aus, dass sich die Konzepte gegenseitig befruchten, die jeweiligen Handschriften aber erkennbar bleiben. Für entscheidend hält er u.a. ein gelungenes Zusammenspiel aller Nutzer des Straßenraums. Er geht davon aus, dass von einem gelungenen Konzept perspektivisch auch die straßenbegleitenden Funktionen profitieren. Der Verbindung zum Bahnhof misst auch er Bedeutung zu. Er plädiert zumindest für die Einrichtung einer Bushaltestelle auf Höhe des Bahnhofs. Grundsätzlich ist eine Abschnittsbildung und der durchlaufende Querschnitt abzuwägen bzw. in Einklang zu bringen.

Herr Olemutz gibt den Hinweis, dass dem Bahnhof in der Diskussion der Planungswerkstatt eine zu hohe Bedeutung zugemessen wird. Er hat aus Sicht der Mombacher/innen keine sehr große Bedeutung.

Frau Prof. Lübke regt an, eine Leitlinie zu formulieren, die eine stufenweise Realisierung zulässt. 'Es ist wichtig zu wissen wo man hin will.'

Frau Holz fasst zusammen, dass sich die Planungswerkstatt bereits heute als das richtige Instrument zur Erarbeitung eines zukunftsweisenden Konzeptes für die Hauptstraße erwiesen hat. 'Es wurde ein neuer Blick auf eine alte Straße geworfen.'

Sie bedankt sich herzlich bei allen Anwesenden für das große mit dem Verfahren verbundene Engagement und lädt zum 2. Werkstatt-Termin am 16. November 2009 ab 16.00 Uhr ein. Die öffentliche Sitzung wird voraussichtlich bis 20.00 Uhr dauern. Ab 20.00 Uhr werden die stimmberechtigten Mitglieder des Auswahlgremiums im kleineren Kreis eine Empfehlung zur weiteren Beauftragung aussprechen.

Eindrücke

Auswahlgremium



Präsentation

*Adler & Olesch,
Stefan Bitter*



*Bierbaum.Aichele,
Klaus Bierbaum*



*Stete Planung,
Karin Weber*

