

Jens Stachowitz
Kommunalberatung
Liebigstraße 40
44139 Dortmund

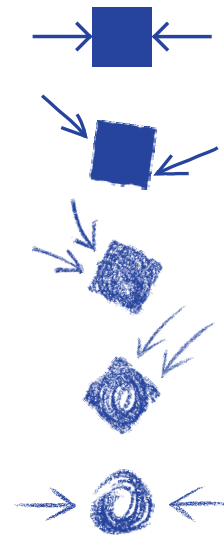
Telefon
(0231) 9 12 21 36

Telefax
(0231) 9 12 21 38

E-Mail
office@stachowitz.de

Internet
www.stachowitz.de

Moderation
Prozessbegleitung
Vermittlung



Heiligenhaus Hauptstraße

Ergebnisse der Planungswerkstatt am 08.07.2010

Dortmund, den 21.07.2010

Ihre Ansprechpartner

Dipl.-Ing. Siegfried Peterburs
Fachbereichsleiter II.1 – Stadtentwicklung
Stadt Heiligenhaus | Postfach 100553 | 42570 Heiligenhaus
Hausanschrift: Hauptstraße 157 | 42579 Heiligenhaus
Telefon: 02056-13-392
Telefax: 02056-13-7392
E-mail: s.peterburs@heiligenhaus.de
Homepage: www.heiligenhaus.de

Dr.-Ing. Reinhold Baier
BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung Dr.-Ing. R. Baier GmbH
Hanbrucher Straße 9 - 11 | 52064 Aachen
Telefon: 0241/72087
Telefax: 0241/77660
E-mail: mail@bsv-planung.de
Homepage: www.bsv-planung.de

Gliederung

	Seite
1. Einführung	4
2. Bestandsanalyse und Befragung	6
3. Die Anregungen der Bürger(innen) in der Zusammenfassung	7
4. Die Anregungen im Detail	10
4.1 Anregungen zu planerischen Zielvorstellungen	10
ÖPNV	10
Radfahren	10
Einzelhandel	11
Fußgängerzone!	11
Keine Fußgängerzone!	12
Verkehrsberuhigter Ausbau	13
Begrünung und Aufenthaltsqualität	15
Verkehrssicherheit	17
Parken	18
Be- und Entladen	19
Straßennetz	19
Wegweisung / Beschilderung	19
Baukosten	20
Baustellenmanagement	20
4.2 Anregungen zu einzelnen Straßenabschnitten	20
Abschnitt 1 – Obere Industriestraße bis Kirche	20
Abschnitt 2 – Kirche bis Jahnstraße	21
Abschnitt 3 – Rathausplatz	21
Abschnitt 4 – Rathausplatz bis In der Blume	22
Abschnitt 5 – In der Blume bis Kirchplatz	23
Abschnitt 6 – Kettwiger Straße / Kirchplatz	24
Abschnitt 7 – Kirche bis Rießkuhlstraße	24
Abschnitt 8 – Rießkuhlstraße bis Gohrstraße	26

Anhang

Flyer

Präsentation Dr. Baier

Heiligenhaus Hauptstraße Ergebnisse der Planungswerkstatt am 08.07.2010



1. Einführung

Bürgermeister Dr. Heinisch begrüßte die rund 170 erschienenen Bürger(innen), Geschäftsleute, Ratsvertreter(innen) und Vertreter(innen) der Verwaltung. Es wies darauf hin, dass es eine ungefähr vierzigjährige Planungsgeschichte zum Rückbau der Hauptstraße gäbe. Bereits in den 70er Jahren des zwanzigsten Jahrhunderts ist die planerische Zielvorstellung formuliert worden und im Jahr 2011 könnte sie umgesetzt werden. Die Planung zur Hauptstraße wurde mit den »Innenstadtkonzept Heiligenhaus« aus dem Jahr 2007 gestartet. Dieses Konzept wurde mit intensiver Bürger- und Expertenbeteiligung entwickelt und vom Rat als Richtschnur des Handelns

beschlossen. (Die Stadt hat Exemplare des Konzeptes nachdrucken lassen und stellt diese auf Anfrage gern zur Verfügung.)

Die Hauptstraße wurde in dem größeren thematischen Zusammenhang der Innenstadtentwicklung intensiv untersucht. Das Entwicklungskonzept für die Hauptstraße sieht vor, diese als „attraktiven Verweilraum, Einkaufs- und Freizeitraum“ zu gestalten. Der bald abgeschlossene Bau der Entflechtungsstraße macht dieses möglich. Eine absehbare Fertigstellung eines nächsten Abschnittes der A 44 verstärkt den verkehrsreduzierenden Effekt.

Bürgermeister Dr. Heinisch forderte zur aktiven Mitwirkung an der Umbauplanung auf und freute sich über die große Resonanz bei dieser ersten Veranstaltung. Er zeigte sich gewiss, dass die gemeinsamen Überlegungen ein sehr zufriedenstellendes Ergebnis hervorbringen werden.

Der technische Beigeordnete Flügge erläuterte den Planungsprozess bis zum Umbau der Hauptstraße. Die Hauptstraße sei heute noch in der Baulast des Bundes, vertreten durch den Landesbetrieb Straßen NRW, und werde mit Fertigstellung der Entflechtungsstraße in die Baulast der Stadt Heiligenhaus übergehen. Somit könne die Stadt selbst bestimmen, wie die Straße aussehen soll. Das Planungsziel aus dem »Innenstadtkonzept Heiligenhaus« ist die Beibehaltung des Einrichtungsverkehrs und die Verengung der Fahrbahn. Der Landesbetrieb Straßen NRW hatte ursprünglich vor, die Hauptstraße technisch zu sanieren und übergibt der Stadt stattdessen Gelder, die nun als Finanzvolumen für den Umbau zur Verfügung stehen. Ein Planungsziel sei, die Umbaukosten im Rahmen dieses Finanzvolumen zu halten.

Heute sei die erste von drei öffentlichen Planungswerkstätten, die die Vorplanung zum Umbau begleiten sollen. Die Vorplanung soll bis zum Jahresende 2010 abgeschlossen sein. Üblich ist, eine Vorplanung in Alternativen. Daraufhin sollte der Rat entscheiden, dem eine »Vorzugsvariante« empfohlen wird. Der anschließende Prozess der Entwurfsplanung bis hin zur Ausführungsplanung und Ausschreibung der Bauleistung soll so zügig gestaltet werden, dass Ende 2011 mit dem Umbau begonnen werden kann.

2. Bestandsanalyse und Befragung

Dr. Baier, BSV – Büro für Stadt- und Verkehrsplanung Dr.-Ing. R. Baier GmbH, der von der Stadt beauftragte Planer aus Aachen stellte seine erste Analyse und die Ergebnisse einer Befragung von Bürger(innen) vor.



Er zeigte eine Verkehrsprognose, nach der die Führung des KFZ-Verkehrs über die Entflechtungsstraße eine Reduzierung der Fahrzeuge in der Hauptstraße von heute rund 20.000 auf rund 10.000 bewirken wird. Durch den Umbau der Hauptstraße und die spätere Fertigstellung der A44 werden weitere Effekte erzielt, die aber bei weitem nicht so stark sein werden. Anhand von Fotos erläuterte er die Defizite und Potenziale der 8 gebildeten Straßenabschnitte. Die Präsentation von Dr. Baier ist im Anhang wiedergegeben.

Die Befragung von rund 100 Bürger(innen), die am Infostand zur Planungswerkstatt während des Stadtfestes durchgeführt wurde, hatte zum Ziel, eine grobe Richtung für den Umbau zu bestimmen und ist nicht repräsentativ. Aus dieser Befragung lassen sich folgenden planerischen Zielvorstellungen ableiten, die sich mit denen aus dem »Innenstadtkonzept Heiligenhaus« und den Überlegungen von Dr. Baier und seinen Mitarbeiter(innen) decken:

- Die Qualität im Busverkehr erhalten
- Das Parkraumangebot erhalten bis verbessern
- Die Überquerbarkeit verbessern
- Nach Möglichkeit die Behinderungen für/durch Liefern und Laden verringern
- Mit der Aufwertung des öffentlichen Raums private Aktivitäten anstoßen

- Fahrflächen reduzieren
- Grosszügigere Seitenräume schaffen
- Niedrigere Geschwindigkeiten
- Funktionale und gestalterische Qualität verbessern
- Geringere Kfz-Belastung
- Radverkehrsanlagen in beiden Richtungen (zumindest in Gegenrichtung)

3. Die Anregungen der Bürger(innen) in der Zusammenfassung

Der Moderator des Abends, Jens Stachowitz, Dortmund, lud die Bürger(innen) ein, ihre Ortskenntnisse einzubringen und ihre Überlegungen und Zielvorstellungen an Stellwänden schriftlich darzustellen. Von dieser Mitwirkungsmöglichkeit machten die Bürger(innen) rege und umfangreich Gebrauch (siehe nächstes Kapitel).





Die Anregungen werden dokumentiert und dem Planer als »Auftrag« mitgegeben. Dr. Baier kündigte an, dass er in der nächsten Planungswerkstatt mit Varianten zurückkommen werde, die auf die heutigen Vorschläge der Bürger(innen) eingehen werden. Er machte aber auch deutlich, dass er seine Kenntnisse und Erfahrungen auch nutzen werde, wenn er Vorschläge der Bürger(innen) nicht unterstützen kann.

Die abschließende grobe Sichtung der Anregungen zeigte deutlich, dass es eine Übereinstimmung in der Richtung des Umbaus gibt

- deutliche Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der Grüngestaltung
- Verkehrsberuhigung und Steigerung der Verkehrssicherheit
- einspurige Fahrbahn (mindestens zur Sicherung der Erschließung)
- Fahrradfahren in beiden Richtungen
- Platz zum Liefern und Laden

und eine Kontroverse über seine Intensität zu erwarten ist. Eine größere Anzahl von Anregungen gingen in Richtung einer weitergehenden Verkehrsberuhigung und Belebung der Hauptstraße durch den Bau einer Fußgängerzone.

Ob und wie diese umgesetzt werden kann, welche praktischen Konsequenzen sie z.B.

- im ÖPNV,
- beim Parken,
- beim Handel und
- im Verkehrsnetz

hätte und ob eine Fußgängerzone das probate Mittel zur Belebung sein würde, wird die weitere Diskussion erbringen müssen.

4. Die Anregungen im Detail

4.1 Anregungen zu planerischen Zielvorstellungen

Hier sind sämtliche Anregungen wiedergegeben und zu Themenfeldern zugeordnet. Diese Zuordnung konnte nicht immer trennscharf vorgenommen werden. In wenigen Ausnahmefällen konnte der Moderator die Schrift nicht entziffern.

ÖPNV

- Taxistand und Bushaltestellen kombinieren?
- eventuell auch an der Ecke Bahnhofstraße und vor der Kettwiger Straße noch eine Bushaltestelle einrichten
- Die Busse sollten über die Westfalenstraße geführt werden. / Haltestellen an der Ecke Bahnhofstraße und Friedhofstraße / Der Weg von den Haltestellen zu Hauptstraße wäre genauso weit wie der zur Haltestelle „Zur Blume“ bis zur Hauptstraße.

Radfahren

- Radwege in beide Richtungen okay
- Radfahrerlaubnis in beiden Richtungen
- Radwege auf jeden Fall in beide Richtungen
- integrierter Rat will ich- nicht als Rennstrecke geeignet
- Bei fahrradfreundlicher Gestaltung der Innenstadt muss an gefahrlosen zu- und ab Verkehr im restlichen Stadtbereich gedacht werden! Radzonen / -wege in die Wohngebiete und zum Alleinradweg!
- Wir wünschen uns größere Sicherheit und Attraktivität für Radfahrer und Fahrradständer
- mehrfache radfahrerfreundliche Anbindung der neuen Radwegtrasse (Bahndamm) an die Innenstadt (z.B. von Bahnhofstraße bis Rathaus) erforderlich
- In allen Abschnitten Radfahrern gefahrlose Nutzung ermöglichen.
- Stellmöglichkeiten für Fahrräder (Kippgefahr durch Straßengefälle beim Abstellen)
- mehr Abstellmöglichkeiten für Fahrräder schaffen
- genügend Fahrradständer / Möglichkeit der Sicherung
- es fehlen zurzeit Fahrradabstellanlagen (z.B. nördlicher Zugang „Markt“ (Rathaus))
- Abstellmöglichkeiten für Fahrräder
- Fahrradständer

Einzelhandel

- dezente (einheitlichere) Geschäfte-Werbung
- Außenfassaden, z.B. Woolworth ↓↓
- (Wdhlg) eine Art betreute Möglichkeit, seine Kinder während des Einkaufs zentral abzugeben
- Wie werden Pläne und Maßnahmen der Wirtschaftsförderung in der Entwicklung der Hauptstraße berücksichtigt?
- Angebote so, dass mindestens der tägliche Bedarf vielfach gedeckt wird, d.h. „einfachen bis teuer“ / ständiger Obst- oder andere Stände, Imbiss, ...

Fußgängerzone!

- Wie wäre es mit einer Fußgängerzone? (Modern könnte die auch von Fahrradfahrern befahren werden, auch Anlieferverkehr und eine Anliegerregelung kommen könnte gefunden werden.) – Im Abschnitt 2 und 7 würde eine Fußgängerzone die Innenstadt enorm aufwerten.
- Hauptstraße = Fußgängerstraße zwischen Bahnhofstraße bis Kirchplatz
- Fußgängerzone oder verkehrsberuhigter Bereich von Dornemann bis Kirchplatz
- von dem Rathausplatz bis zum Kirchplatz reine Fußgängerzone
- Fußgängerzone? Im Herzstück der Stadt nicht gewünscht?
- Als Stimme für meine Familie und Nachbarn: Wir wünschen uns eine Fußgängerzone von der Bahnhofstraße bis zum Kirchplatz, einen Kreisverkehr Kettwiger Straße – Rheinlandstraße – Westfalenstraße und für Radfahrer eine separate Spur (nur langsames Fahren erlaubt). In der Fußgängerzone ist Liefer- und Anliegerverkehr möglich.
- Fußgängerzone von Bahnhofstraße bis Kettwiger Straße mit Anlieferverkehr, Taxi, aber ohne Busverkehr
- grundsätzlich keinen Pkw-Verkehr – Ausnahmen müssen geregelt werden (Fahrrad, ÖPNV, Behinderten-Pkw, Anlieferverkehr)
- Verkehr möglichst komplett verbannen
- Begrünung mit Bäumen in einer Fußgängerzone – Anlieferverkehr, Anliegerverkehr, Taxi, Buße, Fahrradfahrer – damit haben sie Leben, mehr außen Gastronomie
- Planung mehr in Richtung Fußgängerzone! / Bushaltestelle hinter dem Rathaus mit Parkbucht! / Zulieferverkehr mit Zeitfenster!

- Durchgangsverkehr raus / nur Lieferverkehr und Anlieger / Fußgängerzone den Fußgängern
- reine Fußgängerzone, sonst keine verbesserte Atmosphäre / Straßencafes ja, aber bitte ohne Abgas und Verkehrslärm
- Verkehrsberuhigung von Rathausplatz bis Kirchplatz – mit Einbahnregelung für Individualverkehr oder Öffnung nur für Lieferverkehr, gegebenenfalls nur zu gewissen Urzeiten
- Pkw nur als Lieferant, Taxi, Bus, Anlieger, da sonst eine „Fußgängerzone“ > geruhames Einkaufen (wie in Velbert) nicht möglich
- Generell auf der Hauptstraße nur noch Busse, Tax Ladeverkehr sowie Anlieger. / Natürlich muss das kontrolliert werden.
- Entflechtungsstraße als Einbahnstraße/ kein Verkehr auf der Hauptstraße

Keine Fußgängerzone!

- bitte keine reine Fußgängerzone schaffen! Dagegen sprechen:
 - Straßenschlucht zu breit. Wir haben keine“ kuschelige Altstadtssituation“
 - Sicherheitsaspekte – Beispiel Nachbarstadt Velbert. Nach Einbruch der Dunkelheit und Geschäftsschluss ist dort jetzt ein Kriminalitätsschwerpunkt.
 - Autos beleben und schaffen Sicherheit (zum Beispiel Taxi-stand der Tag und Nacht besetzt ist)
 - Nutzung nur durch Fußgänger, Radfahrer etc. Nur an bestimmten Tagen (feste etc.) oder wenigen Zeiten (z.B. Sonnabendvormittags) ausreichend
 - Erfahrungen anderer Städte nutzen. Selbst in Hamburg hat man aus den Fehlern anderer Städte gelernt und aus oben genannten Gründen hierauf verzichtet, die Mönckebergstraße (= Hauptverkehrsstraße) zu sperren
- auf keinen Fall eine reine Fußgängerzone
- keine Fußgängerzone
- keine reine Fußgängerzone
- auf keinen Fall eine reine Fußgängerzone, sondern Gleichberechtigung für Fußgänger, Radfahrer, Autos und Busse in verkehrsberuhigte Form
- auf keinen Fall reine Fußgängerzone (Einsamkeitseffekt)

Verkehrsberuhigter Ausbau

- Innenstadt ohne Durchgangsverkehr
- kein Schwerlastverkehr

- Lkw nur als Anlieger
- trotz verringerter Fahrbahn Autoverkehr? O.k. ist folgender Kfz-Verkehr:
 - Anlieferverkehr
 - Bus
 - Anlieger
 - Taxi
- verkehrsberuhigter Bereich im Abschnitt 3, 4 und 5?
- verkehrsberuhigter Bereich mit einigen Parkbuchten links und rechts
- verkehrsberuhigter Bereich durch einspurige Straße, beziehungsweise Pflasterung > gemeinsame Nutzung durch Auto, Fußgänger und Fahrräder
- Verkehrsberuhigung: ein „mittlerer Fahrstreifen“ > breitere Fußgängerräume, aber nicht in Parallelführung (Rest unleserlich)
- kein Einbahnverkehr an der Ladenstraße
- Hauptstraße nicht als Linie, sondern in mehreren Sackgassen ausbilden
- Einbahnstraße belassen
- Reduzierung auf eine Fahrbahn, dann ermöglichen sich:
 - schräge Parktaschen (hatten wir schon einmal)
 - eventuell „Slalom-Verkehr“, bei Tempo 30 möglich (siehe Verkehrsberuhigung im Nonnenbruch)
 - durch den geringeren Verkehr böten sich wechselseitig größere Freiflächen für z.B. Gastronomie, schöne!! Auslagen, Freiflächen für spielende Kinder!!!
- starke Kfz-Reduzierung / dadurch gewonnener Raum für Fußgänger / Radfahrer plus Verschönerung (Pflanzen, Kunstobjekte und Spielgelegenheiten für Kinder)
- wir wünschen uns eine verkehrsberuhigte einspurige Hauptstraße
- Hauptstraße einspurig mit Radweg!
- kein Durchgangsverkehr in den Abschnitten 1-8 – 30 km/h für den erlaubten Verkehr
- Deutlich mehr als 50 % des Verkehrs aus der Hauptstraße heraus verlagern. / Dazu die „Entwöhnung“ der Autofahrer während der Zeit des Kanalbaus nutzen, und sie erst gar nicht wieder in früherem Umfang rein lassen. / Regulierung des „Restverkehrs“ in der Hauptstraße über Pförtnerampeln / Ggf. Komplettspernung für Pkw samstags von 8:00 bis 15.00 Uh
- Planungsvorstellungen von Dr. Bayer entsprechen unseren Vorstellungen (siehe Mühlheim-Saarn)

- Verkehrsberuhigung durch Einschränkung der Zufahrt über Seitenstraßen, insbesondere tätiger Straße/Mittelstraße
- einspurige Fahrbahn und Tempo 30
- einspurige Verkehrsführung, Tempo 30
- mehr Radarfallen auf der Hauptstraße
- geschwungene Fahrbahn wie auf alten Fotos
- geschwungene Verkehrsführung mit Kurzparkplätzen vor dem Geschäftseingängen
- geschwungene Verkehrsführung
- Erschwernisse gegen schnelles Durchfahren
- Hauptstraße so gestalten, dass es nicht „lohnt“ nur durchzufahren!! Immer nur mit Ziel Hauptstraße!
- Hauptstraße in ihrer Gradlinigkeit unterbrechen durch partielle Bürgersteigserweiterungen
- die Hauptstraße sollte für den Kfz Verkehr mit einer Fahrspur auskommen. Überholen und „Rennen“ ausgeschlossen
- Einbahnstraße – mittig mit Kopfsteinpflaster
- mehr Platz für Fußgänger! / Breitere Gehwege
- Im Rahmen der Kfz-Reduzierung auf eine Fahrspur sollte ein Niveauausgleich zwischen Fuß-, Rad- und Kfz-Spur erfolgen. Diese optisch ebene Fläche wirkt entspannend auf die gesamten Teilnehmer – als Ideen-Grundlage könnten die spanischen Ramblas mit berücksichtigt werden
- ebene Flächen / Radfahren in beiden Richtungen
- flachere Pflasterung statt einer geschlossenen Teerdecke > optischer Effekt zur Geschwindigkeitsverringering
- barrierefreie Bebauung
- Straße und Bürgersteig als eine Fläche, verschiedene Bereiche optisch absetzen, barrierefrei für Menschen mit Behinderung
- Bürgersteige absenken
- keine oder nur geringe Höhenunterschiede zwischen Fahrbahn, Radweg und Fußgängerbereich
- Fahrbahnplaster und Lauf- und Fahrradwegpflaster in gleicher Art, aber mit unterschiedlichen Farben
- keine Treppen vor den Geschäften – Rampen
- behindertengerechte Gehwege
- kompletter Bereich auf einer Ebene – behindertenfreundlich
- Straße auf gleicher Ebene mit Verkehr – Schrittgeschwindigkeit! – als Vorbild weise ich auf Bad Zwischenahn hin
- nicht so ein glattes Pflaster wie in Velbert verwenden – Rutschgefahr bei Regen

- von Abschnitt 1–8 Autoverkehr aufteilen in rechte und linke Abschnitte, damit Gastronomie und Geschäfte mehr Platz haben, und nicht mehr so schnell gefahren werden kann
- Rampen vor Sparkasse sind nicht benutzerfreundlich (z.B. für Familien mit Kinderwagen, Rollstuhlfahrer, ...) – Warum musste das „Serpentinenprinzip her?

Begrünung und Aufenthaltsqualität

- Heiligenhaus nicht nur zum Einkaufen von Lebensmitteln nutzen sondern auch zum angenehmen Verweilen und Stöbern
- Ruhezone für Fußgänger
- großkronige Laubbäume – Alleecharakter
- Baumscheiben sind Hundeklos > Abfalleimer > Bepflanzung?
- Erhalt der Bäume
- vorhandene Plätze freundlicher gestalten, z.B. Grünfläche / Rasen mitten in der City, eventuell mit Spielgerät für Kinder (Schaukel / Rutsche), Sitzbänken etc.
- vorhandener Plätze durch Begrünung akzentuieren
- mehr Grün auch in die Innenstadt des grünen Heiligenhaus
- ökologisch sinnvolle Grünflächen
- viel Grün
- mehr Begrünung
- Bepflanzung der kompletten Innenstadt
- „Beton-Plätze“ ausreichend bepflanzen
- wir wünschen uns Umweltbewusstsein
- Freiflächen zum Verweilen / Begrünung
- Aufenthaltsflächen mit größerer Qualität
- mehr Bänke, mehr Grün
- Sitzgelegenheiten schaffen
- wir wünschen uns als Sitzgelegenheit keine Betonklötze (Sparkasse)!, formschöne und bequeme Bänke tun es auch, und mehr davon
- Sitzplätze/ Bänke nicht hypermodern oder funktional, sondern „nostalgischer“
- „grüne Inseln“ zum Verweilen mit Sitzgelegenheit
- deutliche Verweil-Zone = Café-Zone
- Aufenthaltsmöglichkeiten für Senioren (Bänke)
- Sitzmöglichkeiten mit Sonnen- / Regenschutz
- Kernstück Rathausplatz bis Kirchplatz
 - Bushaltestelle nur auf der Westfalenstraße
 - durchgehende Pflasterung und farbliche Markierungen

- die großen Bäume verstärken die relativ schmale Straße – vielleicht besser kleinere Bäume in Allee-Anordnung
- Bachlauf zur Kühlung
- oberirdische Entwässerung in Verbindung mit Wasserspiel / Brunnen als Platzgestaltung
- irgendetwas mit Brunnen oder Wasser, möglichst mit Spielanreiz für Kinder
- Treffpunkt Wasser: wo Kinder spielen, Senioren zuschauen – mit Sitzflächen!
- Wasserspielmöglichkeit für Groß und Klein
- Aufenthalts- und Spielmöglichkeiten für Kinder
- Spiel- und Aufenthaltsmöglichkeiten für Kinder
- Kinderspielmöglichkeiten zentral
- bepflanzte Straßeneinbauten, die den Verkehrsstrom kanalisieren und einen Abschluss für Straßengastronomie bilden können
- mehr Lebensqualität durch Nutzungsmöglichkeit von Außengastronomie
- mehr Außengastronomie – zentral, nicht in der hintersten Ecke
- Warum nach einem Rückbau nicht noch eine Gastronomie auf dem Kirchplatz (als Pavillon)?
- mehr Außen-Gastronomie in dem Abschnitt zwischen Rathausplatz und Kirchplatz
- vielseitige Außengastronomie steigert die Lebensqualität
- jeder Gastronomie Außenplätze gestatten
- an bestehenden Gastronomiebetrieben Raum schaffen (Nichtraucherschutzgesetz) / Platz für Tische mit Aschenbecher / Außengastronomie = Lebensqualität
- „grüne« Pflanzkästen zur optischen Auflockerung
- bei der Platz- und Grün-Gestaltung auch mal über den Tellerrand schauen (Ratingen / Hösel können es besser)
- sehr schön finde ich den Vorplatz der Sankt Suitbertus Kirche / Wenn Thum + Hahnen ... (Rest unleserlich)
- öffentliches WC
- saubere Toiletten
- Verbesserung der Toilettensituation in der Innenstadt – Eine Toilette ist bei dem geplanten Ausbau nicht ausreichend.
- durch Pflanzeninseln verengte Fahrbahn im Kopfsteinpflaster / Fußgängercharakter geben und Tempo der verbleibenden Pkw runterholen / Spielstraßencharakter anstreben

- Blumenampeln nicht sehr augenfällig, teils zu dicht an den Bäumen / Vorschlag: mal drei übereinander setzen mit der Wirkung einer Blumenkaskade
- mehr Illumination! Straßenbeleuchtung, Lichtspiele > Gastronomie abends
- Hunde-Toiletten
- Bereitstellung von genügend Müllbehältern

Verkehrssicherheit

- besonders ältere Mitmenschen müssen auch im Fußgängerbereich bedacht werden
- Als einer der ersten Schritte sollten die schmalen und schlechten Fußwege, besonders in Hinsicht der gehbehinderten Menschen, saniert werden.
- Wartezeit für Fußgänger an der Sparkasse (Fußg.-LSA) aufgrund grüner Welle sehr lang – Rotläufer! Gegebenenfalls könnte verkehrsabhängig Bedarfsanforderung (falls keine Kfz) eingeschoben werden?!
- Abschnitt 1–8: Verkehrsgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzen
- drastische Reduzierung der Geschwindigkeit < 30 km/h
- 30 km/h sind vollkommen ausreichend
- Fahrgeschwindigkeit herabsetzen
- Wie soll Geschwindigkeit effektiv reduziert werden? / Schilder? > Fehlanzeige! / Vorschlag: z.B. Bodenwellen
- Die Geschwindigkeit reduzieren durch Hindernisse, z.B. runde Bepflanzung inklusive Sitzmöglichkeiten zum Verweilen mal auf der rechten Seite, mal auf der linken Seite. Eilige fahren dann lieber gleich auf der Umgehungsstraße.
- größere Kübel mit Bepflanzung eventuell mittig auf die Straße, damit diese umfahren werden müssen
- Eine entsprechende Pflasterung der gesamten Fußgängerzone bewirkt auch auf der Fahrbahn, dass die Autofahrer automatisch Schritt fahren (Beispiel Langenfeld).
- Tempo 10 von 9:00 bis 18.00 Uhr – zu den anderen Zeiten Tempo 30
- die Überquerbarkeit der Hauptstraße in allen Abschnitten (1–8) verbessern, insbesondere im Sinne der generellen Durchbrechung der Ost-West-Achse – für Fußgänger einladend gestalten
- Zebrastreifen einführen
- Überquerung der Straße auf „erhöhten“ Zebrastreifen

- Mehr Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) alle 50 m! zwischen Rathaus und Kirchplatz
- „Vorfahrtsrecht“ für Fußgänger in der Hauptstraße
- ein Kreisel als Knoten für Hauptstraße, Mittelstraße und Kettwiger Straße wäre nicht übel. Die hier freigewordene Fläche (zum Beispiel Wegfall der dritten Spur Kettwiger Straße) könnte dem Kirchplatz zukommen
- Kreisverkehr jeweils Anfangsabschnitt 1 oder 2, Ende Abschnitt Mittelstraße
- die Querungen an der Kettwiger Straße und Wülfrather Straße (Linksabbieger) müssen verbessert werden
- Gehweg zwischen Ladenstraße / Kettwiger Straße parallel zur Entflechtungsstraße fehlt

Parken

- einen Streifen mit Parkbuchten unterbrochen mit „Grün“, Ladezone und Verweilbereichen
- farblich abgesetzte Parkflächen / -plätze – als Vorbild weise ich auf Bad Zwischenahn hin
- Parkplätze beziehungsweise Abstellplätze für Zweiräder (Fahrrad, Roller, Moped und Motorräder) an folgendem Positionen / Bereichen: Rathaus, Sparkasse und Kirchplatz
- Parktaschen für kurzes Parken
- Kurzparkerzone im Rathausbereich
- im Bereich Rathausplatz bis zum Kirchplatz Einrichtung von einzelnen Kurzparkzonen für Kleineinkäufe
- In der Hauptstraße nur Kurzparkzeiten von maximal 30 Minuten zum Be- und Entladen und für kurze Besorgungen
- Querparkplätze mal links, mal rechts
- gute Parklösungen um den Innenstadtkern herum
- Parkmöglichkeiten außerhalb der Hauptstraße, für Einkäufe bisher insuffizient höchstens vor 8.00 Uhr!
- (Bin für Fußgängerstraße), wenn Parkplätze für Rollstuhlfahrer vorhanden sind ohne lange Wege für Handfahrer ohne Schiebehilfe
- Je mehr Parkplätze auf der Hauptstraße, desto mehr Verkehr – Beruhigung nicht möglich! Parkplatz oder Parkhäuser vom Südring respektive von der Entflechtungsstraße zugänglich, Innenbereich nur für Ladeverkehr und Behinderte

- Erhaltung der Parkplätze auf der unteren Hauptstraße. Autos, die aus der Stadt kommen, sollten die Möglichkeit haben, die Parkstreifen auf der Geschäftsseite zu nutzen
- Haltemöglichkeiten (besondere Buchten) für Behindertennutzung
- Parkbuchten nur für Behinderte und kurzfristige Anlieferungen zu begrenzten Seiten anbieten
- Dicht bei Läden Parken, sonst fahren Leute zu denen „Grüne-Wiese-Läden“!
- Parkgelegenheit in engeren Bereich eingeschränkt – nicht für Dauerparker

Be- und Entladen

- für den Ladeverkehr ermöglicht die ausgeglichene, einheitliche Fläche ausreichend Raum für das Be- und Entladen zur Versorgung der Anwohner und der Geschäfte
- Lieferzeiten begrenzen
- Anlieferungen nur zu bestimmten Zeiten
- Anlieferungsproblem: Zeiten zum Anliefern aufstellen wie zum Beispiel in einer Fußgängerzone (mehr Anlieferbuchten)

Straßennetz

- mehr Querspangen, z.B. Nordring > Hauptstraße
- Anbindung Kiekert-Gelände nicht vergessen
- Querspangen um die Innenstadt zu "Schauen" und dadurch kurze Wege zu den Parkplätzen
- mittelfristig Gegenläufigkeit des Südrings anstreben
- Südring und neue Umgehungsstraße sollen Einbahnstraßen sein, auch die Hauptstraße hinter Gohrstraße.
- keinen Gegenverkehr auf dem Südring: Abtrennung der südlichen Bereiche, insbesondere zum Park und Gymnasium
- Ich würde mir einen Kreisel am Höseler Platz wünschen.

Wegweisung / Beschilderung

- ordentliche Ausschilderung – zB. kulturelle Einrichtungen, Kirchen, Parkplätze, öffentliche Toiletten– mit farblich unterschiedlichen Schildern oder Merkmalen
- Aufwertung der gesamten Hauptstraße durch gezielte Aufstellung von Stadtplänen als Schemakarte mit Hinweisen auf Highlights wie z.B. Park, Sitzplätze, Markt, etc.

Baukosten

- Welche Kosten habe ich als Anlieger?

Baustellenmanagement

- Bauzeit kurz und abschnittsweise > Erreichbarkeit der Geschäfte erhalten!

4.2 Anregungen zu einzelnen Straßenabschnitten

Abschnitt 1 – Obere Industriestraße bis Kirche



- Straßenführung bitte an der rechten Seite führen. Links sind die meisten Geschäfte!! Dort sollte der Parkplatz sein.
- abwechslungsreiche Grüngestaltung mit Integration von einzelnen Parkplätzen / Fahrradständer und Aufenthaltszonen (Bänke)
- Bild 7: Gastronomie über Kuhlebreich (unleserlich)

Abschnitt 2 – Kirche bis Jahnstraße

• BESTANDSERHEBUNG ZUR UMGESTALTUNG DER HAUPTSTRASSE •

Abschnitt 2
Kirche bis Jahnstraße (bei Einengungen)
Querschnittbreite 12,00 m bis 14,00 m

Bestand

alle Angaben in [m]

9 • DR.-ING. REINHOLD BAIER • HEILIGENHAUS, 8. JULI 2010 • BGV © BSV-07/2010

- „Biotop“ Vorplatz Schulstraße

Abschnitt 3 – Rathausplatz

• BESTANDSERHEBUNG ZUR UMGESTALTUNG DER HAUPTSTRASSE •

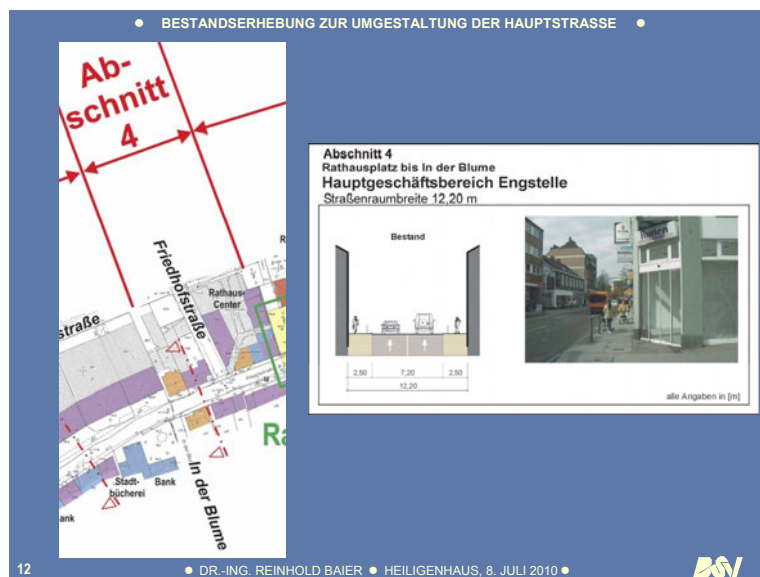
Abschnitt 3

Rathausplatz

11 • DR.-ING. REINHOLD BAIER • HEILIGENHAUS, 8. JULI 2010 • BGV © BSV-07/2010

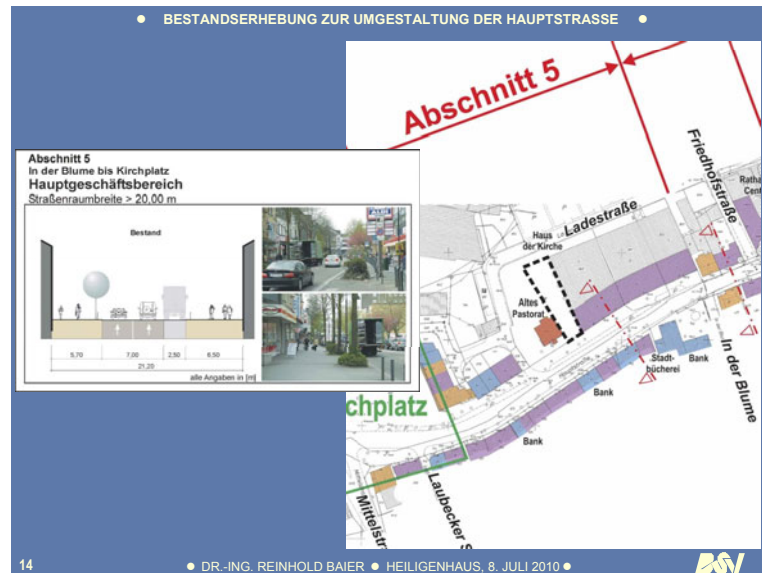
- Verbreiterung der Bürgersteige
- Springbrunnen mit Sitzplätzen vor dem Rathaus, mehr Bäume
- Bushaltestelle am Rathaus in Straße und Platz integrieren (geringer Übergang)

Abschnitt 4 – Rathausplatz bis In der Blume



- Bild 10: Vor Rathaus-Center: unhaltbarer Zustand
- Verbreiterung der Bürgersteige
- Stichstraße Friedhofstraße (Sackgasse) ist unattraktiv und gefährlich – für Kfz Verkehr sperren, Aufenthaltsqualität aufwerten
- Friedhofstraße wieder öffnen
- Die Beseitigung des Pavillons auf dem Rathausplatz ist dessen Verschönerung

Abschnitt 5 – In der Blume bis Kirchplatz



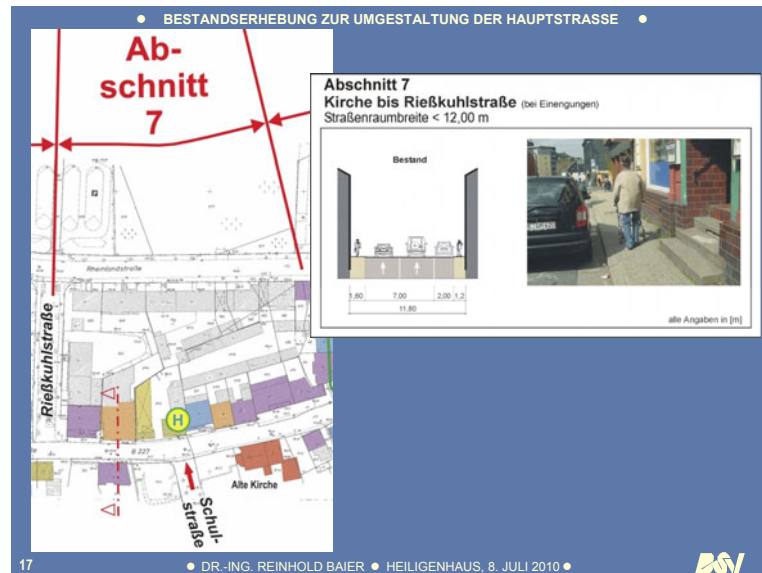
- Belegung des freien Platzes zwischen Geschäften und altem Pastoral durch Gastronomie oder gepflegte Plätze
- Durchgang zu den Parkplatzplätzen
- Erhalten der Taxi-Plätze
- Parkhaus oder besser Tiefgarage (würde sich optisch besser machen) auf dem Gelände „Haus der Kirche“ / auf dem Dach der Tiefgarage einen Spielplatz oder eine Art betreute Möglichkeit, seine Kinder während des Einkaufs zentral abzugeben
- Begegnungsfläche mit Bänken im U-Form mit Blick auf Bürgersteig / Straße; eventuell Begegnungsraum mit Zeitungsangebot
- Anpflanzung von Bäumen
- Aussichtspunkt mit Fernblick
- Aufenthaltsqualität vor der Sparkasse, auf dem Kirchplatz und vor dem abgerissenen Gemeindehaus ist unzureichend – es fehlen Grün, Bänke, künstlerische Elemente, Brunnen, ...
- mehr Kurzzeitparkplätze in Abschnitt 5 (schräg!)
- Anliefermöglichkeiten schaffen im Abschnitt 5, besonders vor der Apotheke (8 Lieferungen pro Tag)
- Taxistand wichtig!

Abschnitt 6 – Kettwiger Straße / Kirchplatz



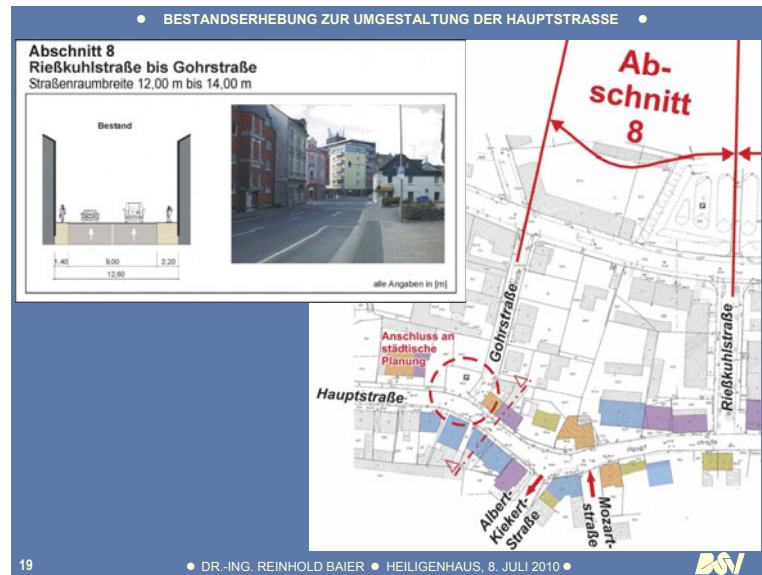
- Kettwiger Straße ist für Fußgänger zu öffnen
 - Platz wird erweitert (bis Alte Kirche)
 - Verkehr wird beruhigt
 - beruhigter Bereich (Fußgängerzone!) > Umleitung des Verkehrs!!
- Auch der Teil Kettwiger Straße zwischen Kirchplatz und Hauser sollte gepflastert werden, damit die Fahrweise angepasst wird.

Abschnitt 7 – Kirche bis Rießkuhlstraße



- Bild 3: Engstelle > Haltestelle verlegen!! / Schmutzdecke / Unterstand für die Bushaltestelle fehlt
- Bild 6: Haupteingang „ neues Gemeindezentrum“ – Parkmöglichkeiten für Kurzparker
- Bild 7: benötigt wird vielmehr Platz für Fußgänger (unleserlich) (Halte- /Parkmöglichkeit) / unerträgliche Situation
- Bild 8: Fahrrad wird nicht genutzt, läuft ins Leere
- Verbreiterung des Gehweges an der Alten Kirche
- mehr Platz für Fußgänger
- Gehweg vor der Alten Kirche deutlich verbreitern
- Parkstreifen auf die Südseite verlegen (Verbesserung für die insgesamt älter werdenden Gemeindebüro- und Kirchenbesucher)
- Der Bereich an der alten Kirche wirkt städtebaulich nur gegen die jetzige Verkehrsrichtung. Diesen Raum besonders erlebbar machen.
- Möglichkeit der multikulturellen Begegnung im Bereich Rieskuhlstraße: Bänke und Tische, Spielraum für Kinder

Abschnitt 8 – Rießkuhlstraße bis Gohrstraße



- bei Rückbau der Fahrbahn im Bereich Albert-Kiekert-Straße und Mozartstraße (Foto 13/12) sollte Platz zum Verweilen (Bänke, Anlage) geschaffen werden
- mehr Platz für Fußgänger