

ORTSMITTE <> ORTSEINGANG

Gemeindeentwicklung im Landkreis Kaiserslautern Entwürfe für Hochspeyer und Niederkirchen

Abschlussbericht des Mastermoduls
Konzeptionen in der Ortsentwicklung
Wintersemester 2019/2020

TU Kaiserslautern
FG Stadtumbau + Ortserneuerung

Impressum

Masterstudiengang Stadt- und Regionalentwicklung / Umweltplanung und Recht
Wahlmodul „Konzeptionen in der Ortsentwicklung“
Wintersemester 2017/2018

BETREUUNG

Prof. Dr.-Ing. Holger Schmidt
Dipl.-Ing. Ragna Körby
Aleksandra Babina

KREISVERWALTUNG KAISERSLAUTERN

Dipl.-Ing. (FH) Annette Diederich
Dipl.-Ing. René Mar

KONTAKT

TU Kaiserslautern
Fachbereich Raum- und Umweltplanung
Fachgebiet Stadtumbau- und Ortserneuerung
Pfaffenbergstraße 95, 67663 Kaiserslautern
E-Mail: stadtumbau@uni-kl.de



Danksagung

In einem Kooperationsprojekt mit dem Landkreis Kaiserslautern hat sich das Wahlmodul „Konzeptionen in der Ortsentwicklung“ im Wintersemester 2019/2020 mit ausgewählten planerischen Aufgaben in den Ortsgemeinden Niederkirchen und Hochspeyer beschäftigt. In drei Gruppen befassten sich 10 Studierende mit der Ortsmitte und den Ortseingang.

Basierend auf einer umfangreichen Bestandsaufnahme und -analyse zum jeweiligen Aufgabengebiet, themenspezifischen Gesprächen mit ausgewählten Ortsakteuren sowie einer mehrstündigen Projektwerkstatt wurden der planerische Handlungsbedarf erfasst und erste konzeptionelle Ansätze erarbeitet, welche in einer Entwurfswerkstatt vertieft wurden. Die akteurs- und handlungsorientierte Arbeitsweise sowie den interdisziplinären Arbeitsprozess haben die drei Gruppen erfolgreich gemeistert.

Die Ergebnisse des Projektes wurden am 03. März 2020 im Rahmen einer öffentlichen Ausstellung in der Kreisverwaltung in Kaiserslautern präsentiert. Die Veranstaltung fand großen Anklang bei den zahlreich erschienenen Bürgerinnen und Bürgern sowie Vertretern der Kommunalpolitik.

Für die Betreuung des Projektes und der Studierenden möchte ich mich besonders bei meiner Mitarbeiterin Ragna Körby und der wissenschaftlichen Hilfskraft Aleksandra Babina bedanken. Ebenso geht mein Dank an die Mitarbeiter der Kreisverwaltung Annette Diederich und René Mar für die inhaltlichen Impulse und die organisatorische Begleitung.

Für die freundliche Aufnahme und die fachliche Unterstützung in den Ortsgemeinden möchte ich mich an dieser Stelle stellvertretend bei dem Ortsbürgermeister Herrn Jonas (Hochspeyer) sowie den Ortsbürgermeistern Herrn Pflieger (Niederkirchen) bedanken. Ein besonderer Dank gilt auch den zahlreichen Akteuren, die für Experteninterviews bereitstanden oder an den Projektwerkstätten teilnahmen.

Prof. Dr.-Ing. Holger Schmidt

Fachgebiet Stadtumbau + Ortserneuerung

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung

Thema
Aufgaben Hochspeyer
Aufgaben Niederkirchen

2. Niederkirchen Ortsmitte und südlicher Ortseingang

Projektbeschreibung und Vorgehensweise S. 1
Ausgangssituation S. 3
Fragebögen und Bürgerwerkstatt S. 8
Analyse S. 13
Gestaltungsvorschlag S. 20
Ausblick S. 24
Anhang (Poster)

3. Hochspeyer – Westliche Hauptstraße

Projektbeschreibung S. 1
Projekttablauf S. 2
Bestandsaufnahme und -analyse S. 4
Bürgerbeteiligung S. 8
Vorschläge zur Umsetzung S. 9
Anhang (Poster)

4. Hochspeyer – Ortsmitte

Einleitung S. 1
Projektbeschreibung S. 2
Projekttablauf S. 2
Bestandsanalyse S. 4
Bürgerwerkstatt S. 9
Konzeptionelle Überlegungen S. 11
Anhang (Poster)

5. Presse

Thema

Die Ortsmitte eines Dorfes entstanden meistens an der Stelle, an der sich die wichtigsten Wege kreuzten. Die Wegkreuzungen wurden automatisch zu Treffpunkten für die Bewohnerschaft und Durchreisenden. Dadurch wurden die Ortsmitte Identifikations- und Kommunikationsort. Hier wurden Kirchen und Rathäuser gebaut, Märkte fanden statt, Ladenlokale siedelten sich an und hier bündelten sich die wichtigsten Funktionen einer Ortschaft. Im letzten Jahrhundert veränderte sich die Mobilität der Gesellschaft. In den letzten Jahrzehnten wurden die landwirtschaftlichen Maschinen - und selbst die PKW - größer, die Straßen wurden immer breiter. Und da die historische Bebauung unverrückbar ist, blieben neben den Straßen nur sehr schmale Gehwege übrig. Die Fußgänger wurden weitestgehend an den Rand gedrängt und das Gehen als Fortbewegungsmittel äußerst unattraktiv.

Die Ortsmitte ist nun häufig ein Ort, an dem sich zwei vielbefahrene Straßen kreuzen und durch die eine große Anzahl von Autos und Fahrzeugen möglichst störungsfrei hindurchfahren will. Die Ortsmitte ist trotzdem noch der Ort, an dem das Dorf „sein Gesicht“ hat. Es ist der Ort, der die den Ort Durchquerenden sich verorten, wo sie erkennen in „Niederkirchen“ oder „Hochspeyer“ zu sein. Zu einzelnen Gelegenheiten finden in der Ortsmitte auch noch Märkte, Feste oder Veranstaltungen statt. Dann ist es wieder der Treffpunkt und Mittelpunkt der Ortschaft. Auch sind hier noch die Informationstafeln und die Sparkasse und der eine oder andere Lebensmittelhändler. Wenngleich die Anzahl der Geschäfte zurückgegangen ist, viele Läden stehen leer.

So wie die Ortsmitte sich verändert hat, hat sich der Ortseingang verändert. Die Menschen sind durch die Motorisierung in ihrem Verhalten grundsätzlich mobiler geworden, so dass sie weite Wege zum Einkaufen und Arbeiten auf sich nehmen. Die Supermärkte und Geschäfte brauchen mehr Flächen für ihre Waren und für die Parkplätze ihrer Kunden. Sie sind nicht mehr im Ort, sondern draußen am Ortseingang neben weiteren Gewerbeflächen. Am Ortseingang sind sie auch für die Kunden aus den umliegenden Ortschaften erreichbar. Ihre Parkplätze sind die Orte, wo die Leute sich treffen, aus den Autos aussteigen und auch schwatzen können. Dies sind die neuen lebendigen Orte, auch wenn die Anmutung der Parkplatzflächen es kaum vermuten lässt.

Aufgaben Hochspeyer

A) Umgestaltung der öffentlichen Räume in der Ortsmitte

Die Ortsmitte von Hochspeyer liegt nördlich und südlich von einer Bahntrasse Mannheim-Saarbrücken und wird von der Bundesstraße B 48 durchquert. Sie stellt sich als eine Abfolge von sehr diversen Plätzen, Gehwegen, Parkplätzen und räumlichen Aufweitungen dar. Alle diese Bereiche sind von Verkehrslärm sehr belastet, die Gehwege sind zum Teil sehr schmal.

Die vorhandenen Einrichtungen (Rathaus und Geschäfte, Sparkasse und Bäcker) machen diese Platzfolge dennoch zu einer Ortsmitte mit ihrer Funktion als Treffpunkt und häufiger Anlaufpunkt der Bewohnerschaft.

Für die Zukunft gilt es, die symbolische und identitätsstiftende Funktion der Ortsmitte zu gestalten, trotz des überwiegenden Verkehrs auf der Straße. Das heißt, die öffentlichen Flächen nicht nur als Rest der Bundesstraße, sondern als eigenen Raum zu verstehen und als solchen zu entwerfen.

- Wie lassen sich die einzelnen Plätze und Bereiche zusammen denken und als ein Ort definieren und erlebbar machen?
- Und welche Funktionen treffen sich, wie werden sie in Einklang gebracht?
- Wie kann die Mitte ein kommunikativer Ort bleiben oder wieder werden? Wie werden die verschiedenen Verkehrsarten miteinander verschränkt?
- Wie können Fußgänger gestärkt werden?
- Wie kann dieser Ort allen zugänglich gemacht werden, sprich barrierefrei sein?

B) Umgestaltung der westlichen Hauptstraße mit Überlegungen zum Umgang mit den Gebäudeleerständen

Die Hauptstraße ist der wichtigste Ortseingang von Hochspeyer. Sie war bis zum Bau der Ortsumgehung eine Bundesstraße. Heute hat sich das Verkehrsaufkommen nur etwas reduziert. Der Straßenraum ist sehr eng, so dass durch die Breite der Fahrbahn nur sehr geringfügig Raum für Bürgersteige und Fußgänger vorhanden ist. Die schmalen Gehwege sind sehr gefährlich. Zu der schlechten Fußläufigkeit kommen noch wenige Querungsmöglichkeiten hinzu. Laufkundschaft gibt es kaum mehr und einige Geschäfte stehen leer. Die noch bestehenden Geschäfte wünschen sich mehr Stellplätze.

Eine verkehrsplanerische Entschleunigung verbunden mit einem Fuß- und Radweg sowie einem möglichen Rückbau der Straße könnte die Situation vielleicht verändern. Die Dringlichkeit wird besonders deutlich, da vor kurzem eine ältere Frau beim Überqueren der Straße von einem Auto erfasst wurde.

- Wie kann der Verkehr beruhigt werden und der Straßenquerschnitt angepasst werden, so dass er auch eine für Fahrradfahrer und Fußgänger sichere Wegführung erlaubt?
- Wie können Fußgänger geführt werden? Wo sind geeignete Stelle für Querungsmöglichkeiten?
- Wie kann der gewerblich geprägte Ortseingang attraktiver gestaltet werden?
- Wie kann eine Belebung die leerstehenden Geschäfte erfolgen?
- Ist es eine „Stadtautobahn“ oder eine „Wohnstraße“?

Diese Aufgabe - die Neukonzeptionierung der Hauptstraße - hat für die Ortsgemeinde Priorität, da durch vorhandene Fördermittel und dem hohen Sanierungsbedarf der Straße auch eine baldige Umsetzung von Maßnahmen geplant ist.

Aufgaben Niederkirchen

A Umgestaltung der Ortsmitte Niederkirchen

Niederkirchen liegt nördlich im Landkreis Kaiserslautern. Hier beginnt die sog. „Alte Welt“. Durch die Ortsmitte Niederkirchen führt die Landesstraße L382, die im Bereich der Ortsmitte Talstraße heißt. Von ihr zweigt die B31 an zwei Stellen ab.

In der Ortsmitte befindet sich das Büro der Ortsgemeinde Niederkirchen, eine Sparkasse, ein paar leerstehende Gebäude und Ladenlokale, ein kleiner Platz sowie ein versteckter Bachlauf. Von hier aus führt auch ein informeller Fußweg zu einer idyllisch gelegenen Kirche.

Die Ortsmitte ist nicht ein definierter Platz, sondern eine Abfolge von kleinen Plätzen, Grünstreifen, Restflächen, Parkplätzen.

- Wie lassen sich diese zusammen denken, als eine Mitte/ als ein Ort definieren und erlebbar machen?
- Welche Gebäude, welche historische Bebauung gibt der Ortsmitte ihr Gesicht?
- Wie kann die Mitte ein kommunikativer Ort bleiben oder wieder werden?
- Und welche Funktionen treffen sich, wie werden sie in Einklang gebracht?
- Wie werden die verschiedenen Verkehrsarten miteinander verschränkt?
- Wie können Fußgänger gestärkt und die Barrierefreiheit erhöht werden?

B Umgestaltung Ortseingang

Am südlichen Ortseingang von Niederkirchen liegt ein WASGAU-Supermarkt zwischen weiteren Gewerbeflächen, u. A. genutzt von einem Baustoffhandel und einem Autodienst.

Der Supermarkt hat aus Sicht der Regionalplanung eine wichtige Funktion für die benachbarten Ortschaften. Das Gebäude ist doch auf lange Sicht zu klein.

- Wie könnte sich der Supermarkt weiterentwickeln?
- Ist eine Vergrößerung an dieser Stelle möglich?
- Welche alternativen Standorte gibt es?
- Wie kann der Supermarkt attraktiver werden?
- Wie wird das Areal seiner Funktion als Dorfeingang und ortsbildprägenden Bereich gerecht?
- Wie wird dieser Bereich der Ortschaft mit der Ortsmitte verknüpft?
- Wie wird der Vorplatz eines Supermarkts zu einem kommunikativen, einladenden Vorplatz?

Wichtiger Bestandteil der Erarbeitung der Konzepte ist der direkte Austausch mit den Ortsgemeinden und der Bewohnerschaft. Eine von den Studierenden selbständig durchgeführte Planungswerkstatt vor Ort wird die Bestandsaufnahmen vertiefen und wichtige Impulse und Ideen für die Entwürfe und Konzepte liefern.

Die Konzepte, die im Laufe der Projektarbeit entstehen werden, haben immer auch Modellcharakter für die anderen Ortschaften des Landkreises.

NIEDERKIRCHEN

Ortsmitte und südlicher Ortseingang

Leonie Becker	402243
David Frey	416027
Selina Fickinger	415830
Jana Gallus	415702
Sophia Kistemann	402241

Inhaltsverzeichnis

1. Projektbeschreibung und Vorgehensweise	1
2. Ausgangssituation	3
2.1 Gesamtort Niederkirchen	3
2.2 Südlicher Ortseingang	4
2.3 Ortsmitte	6
3. Fragebögen und Bürgerwerkstatt	8
3.1 Fragebögen	8
3.2 Bürgerwerkstatt	9
4. Analyse	13
4.1 Südlicher Ortseingang	14
4.2 Ortsmitte	17
5. Gestaltungsvorschlag	20
5.1 Südlicher Ortseingang	20
5.2 Ortsmitte	22
6. Ausblick	24

Literaturverzeichnis

Abbildungsverzeichnis

Anhang

1. Projektbeschreibung und Vorgehensweise

Die Lehrveranstaltung „Konzeptionen in der Ortsentwicklung“ im Fachgebiet „Stadtumbau und Ortserneuerung“ thematisiert ein Kooperationsprojekt mit dem Landkreis Kaiserslautern. Ziel dieses Projekts ist die Entwicklung von Planungsstrategien zur Profilierung und Stärkung ausgewählter Gemeinden innerhalb des Landkreises. Dabei sollen auch typische baulich-räumliche Problemlagen in diesen Gemeinden untersucht werden. Eine der Gemeinden, die als Untersuchungsgegenstand innerhalb des Kooperationsprojekts ausgewählt wurde, ist die Ortsgemeinde Niederkirchen. Hierbei soll einerseits mittels Erarbeitung einzelner Maßnahmenvorschläge die Identifikation des Ortes als Ortsmitte Niederkirchens erhöht werden. Zum anderen gilt es, Konzeptionen für die zukünftige Flächennutzung Niederkirchens zu entwickeln, was vor allem den Bereich des südlichen Ortseingangs betrifft.

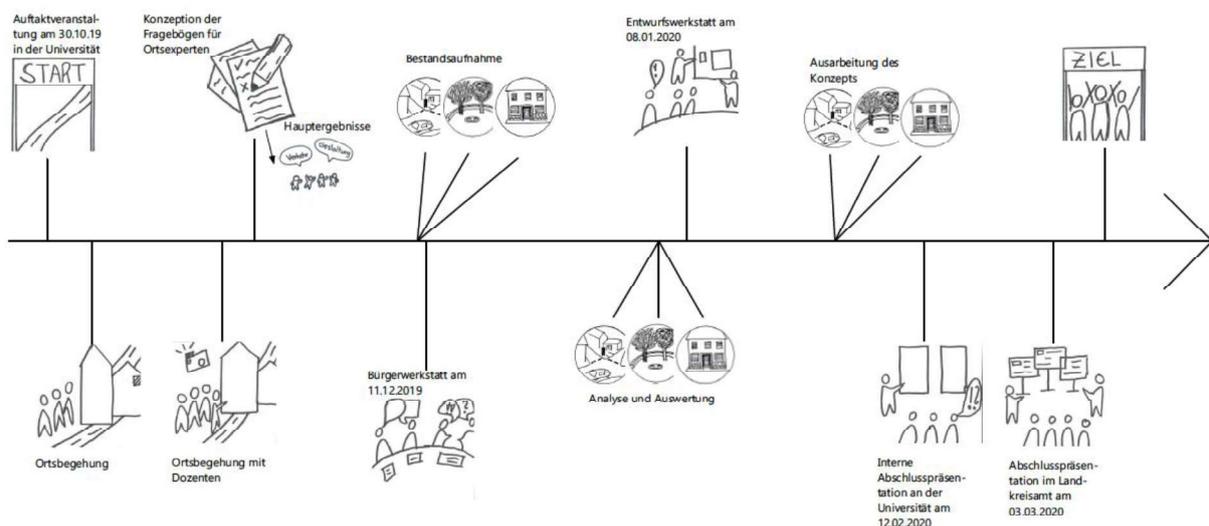


Abbildung 1: Zeitstrahl des Arbeitsprozesses (eigene Darstellung)

Den ersten Arbeitsschritt der Untersuchung des Ortes Niederkirchens stellten mehrere Ortsbegehungen dar. Zunächst wurden diese gemeinsam mit dem Ortsbürgermeister Herrn Pflieger und dem Ortsvorsteher Herrn Dinkat getätigt, um einen ersten Überblick über den Status Quo des Ortes Niederkirchens zu erlangen. An diese erste Ortsbegehung schloss sich ein Dialoggespräch mit den beiden Akteuren an, in welchem spezifische Fragen zu einzelnen Entwicklungsbedarfen geklärt werden konnten. In einer zweiten Ortsbegehung wurden gemeinsam mit Prof. Dr. Ing. Schmidt einzelne Untersuchungsräume und Maßnahmenvorschläge detaillierter betrachtet und diskutiert. Auf dieser Grundlage wurde ein kurzer Fragebogen erarbeitet, der anschließend an ausgewählte Schlüsselakteure des Ortes versendet wurde. Mit Hilfe der Ergebnisse dieser ersten Befragung und den Erkenntnissen aus den Ortsbegehungen und Dialoggesprächen wurden für die beiden Untersuchungsräume der Ortsmitte und des südlichen Ortseingangs spezifische Handlungsfelder benannt, denen mögliche Maßnahmenvorschläge zuzuordnen sind. In einem nächsten Schritt sollten die Bürger

des Ortes Niederkirchen an der Konzeptionalisierung beteiligt werden. Deshalb fand am 11.12.2019 in der Westpfalzhalle in Niederkirchen eine Bürgerwerkstatt statt, bei der die Wünsche und Anregungen der Bewohner zur Entwicklung Niederkirchens im Mittelpunkt standen. Hierbei wurden zunächst die ersten Erkenntnisse zum Status Quo des Ortes Niederkirchens präsentiert und anschließend mögliche Maßnahmen zur Ortsentwicklung in zwei Workshop-Gruppen diskutiert. Die Ergebnisse der Diskussionsrunden in den einzelnen Gruppen wurden graphisch wie textlich dokumentiert und anschließend ausgewertet. Am 08.01.2020 fand in den Räumlichkeiten der Technischen Universität Kaiserslautern eine Entwurfswerkstatt statt, bei der die Studierenden die Ergebnisse der Auswertung der Bürgerwerkstatt, sowie erste Konzeptvorschläge präsentieren konnten. Hierzu wurden unter anderem der Ortsbürgermeister Herr Pfleger, der Bürgermeister der Verbandsgemeinde Otterbach-Otterberg Herr Westrich, der Ortsvorsteher Herr Dinkat sowie Herr Neu eingeladen. Zusammen wurden die Vorschläge diskutiert und weiterentwickelt, sodass ein erster grober Entwurf für die Konzepte zu den Untersuchungsräumen Ortseingang und Ortsmitte entstand. Mit ihrem fachlichen Wissen standen den Studierenden dabei, neben den Betreuer/innen Prof. Dr. Ing. Holger Schmidt und Dipl.-Ing. Ragna Körby, Frau Annette Diederich und Herr René Mar von der Kreisverwaltung Kaiserslautern zur Seite. In den darauffolgenden Wochen wurde ein genaueres Konzept für die beiden Teilräume erarbeitet und in Form von Plänen visualisiert. Diese Ergebnisse wurden am 12.02.2020 in einer internen Präsentation an der Technischen Universität Kaiserslautern vorgestellt. Eine abschließende Präsentation erfolgte am 03.03.2020 im Landratsamt Kaiserslautern. Hierbei wurden die dargestellten Konzepte zusammen mit Vertretern des Landkreises, der Orts- und Verbandsgemeinde und den Bürgern Niederkirchens besprochen und diskutiert. In einem letzten Arbeitsschritt wurde das Konzept zur Ortsentwicklung Niederkirchens und der damit zusammenhängende Erarbeitungsprozess in dem vorliegenden Bericht festgehalten.

2. Ausgangssituation

2.1 Gesamort Niederkirchen

Die Ortsgemeinde Niederkirchen liegt circa 15 Kilometer nördlich von Kaiserslautern in Rheinland-Pfalz und gehört der Verbandsgemeinde Otterbach-Otterberg an. Dort beginnt die sogenannte „Alte Welt“, die Region zwischen Glan, Lauter und Alsenz, die als entlegen und „ursprünglich“ gilt.

Im Jahr 2019 verzeichnet Niederkirchen rund 1.100 Einwohner und Einwohnerinnen. Seit dem Jahr 2000 ist die Einwohnerzahl auf niedrigem Niveau gestiegen, so dass 2011 erstmals die 1.000-Einwohner-Marke überschritten werden konnte. Seit 2018 ist ein leichter Rückgang der Einwohnerzahlen zu verzeichnen. Betrachtet man die Altersstruktur des Ortes für das Jahr 2019, ist festzuhalten, dass dort rund 6 % Kleinkinder im Alter von 0 bis 6 Jahren, 10 % 6 bis 20-Jährige und 60 % der Einwohner/innen in erwerbsfähigem Alter von 20 bis 65 Jahren lebten. Rund 20 % der Bevölkerung Niederkirchens ist im Alter von 65 bis 80 Jahren und rund 5 % der Einwohner/innen sind über 80 Jahre alt. Die Hälfte der Bevölkerung befindet sich also aktuell in einem mittleren Alter. Hinzu kommt ein vergleichsweise hoher Anteil an Seniorinnen und Senioren. Verglichen mit der Altersverteilung Niederkirchens mit dem Land Rheinland-Pfalz ist festzustellen, dass der Anteil an Menschen in erwerbsfähigem Alter mit jeweils rund 60 % identisch ist. Der Anteil an Jugendlichen ist in Niederkirchen jedoch etwas geringer als der des Landes Rheinland-Pfalz. In der Gemeinde leben außerdem rund 5 % mehr Seniorinnen und Senioren als im Landesdurchschnitt für das Jahr 2018. (vgl. Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz a (2020); Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz b (2020); Bevölkerungsdaten der Verbandsgemeinde Otterbach-Otterberg)

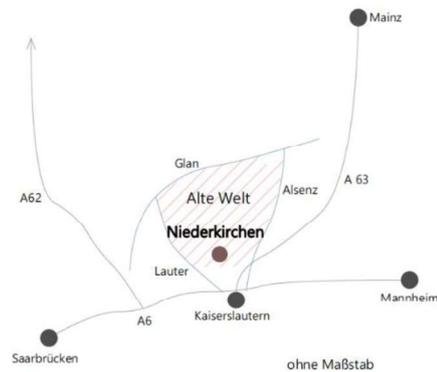


Abbildung 2: Niederkirchen als "Tor" zur Alten Welt (eigene Darstellung)

2.2 Südlicher Ortseingang

Am südlichen Ortseingang von Niederkirchen finden sich unterschiedliche sowie in Konflikt stehende Flächennutzungen auf geringem Raum. Hier liegt ein Wasgau-Supermarkt zwischen Gewerbeflächen eines Baustoffhandels und einer Tankstelle mit Waschstraße.



Die Zufahrt zu dem Baustoffhändler erfolgt über die Abzweigung „Talstraße“. Fahrzeuge, die auf der L382 aus Richtung Schallodenbach kommend in den schwer ersichtlichen Ortseingang einfahren, fahren oftmals mit erhöhter Geschwindigkeit und müssen folglich aufgrund der Kurvenlage stark abbremsen. Für die Verkehrsteilnehmer/innen Fahrradfahrer/innen und Fußgänger/innen ergeben sich Konflikte, da die Bürgersteige eng sind und der Radweg abrupt endet, weshalb Radfahrer/innen die Seite des Radweges wechseln müssen. Die Zufahrt zu dem Baustoffhändler erfolgt über die Abzweigung der Talstraße „Schorndelle“ innerhalb einer engen Einfahrt. Die Abbiegesituation gestaltet sich aus mehrfacher Sicht schwierig: Aufgrund der engen Ein- und Ausfahrt zu den unterschiedlichen Einrichtungen, dem Baustoffhandel, der Tankstelle und dem Supermarkt, müssen die kommenden Fahrzeuge stark abbremsen. Generell ergibt sich eine starke Verkehrsbelastung durch LKW als Anlieferer des Baustoffhandels.

Abbildung 3: Ortsbegehung südlicher Ortseingang (eigene Aufnahmen)

Der am südlichen Ortseingang gelegene Wasgau-Supermarkt nimmt eine wichtige Funktion für Niederkirchen und auch die benachbarten Ortschaften ein. Die entsprechenden Gewerbeflächen sind jedoch klein, das Angebot vergleichsweise gering. Der Markt befindet sich in zweiter Reihe und verfügt nur über wenige Parkflächen. Die generelle Parkplatzsituation des Bereiches „südlicher Ortseingang“ kennzeichnet sich durch Platzmangel.

Der Eingangsbereich ist von baulicher Versiegelung geprägt und weist nur einen geringen Grad an Aufenthaltsqualität auf.



Abbildung 4: Ortsbegehung Südlicher Ortseingang
(eigene Aufnahmen)

2.3 Ortsmitte



Abbildung 5: Ortsbegehung Ortsmitte (eigene Aufnahmen)

Durch die Ortsmitte Niederkirchens führt die Landesstraße L382, die im Bereich der Ortsmitte „Talstraße“ heißt. Von ihr zweigt die B31 an zwei Stellen; „Am Odenbach“ und „Heimkircher Straße“ ab. Die Ortsmitte weist wichtige Funktionen für den Ort auf. Hier befindet sich u. a. die Gemeindeverwaltung, von der aus ein informell genutzter Fußweg zur Kirche des Ortes führt. Der unmittelbar an der Talstraße gelegene „Grancey-Platz“ steht im Zeichen der Partnerschaft Niederkirchens mit der französischen Gemeinde „Grancey-le-Château-Neuville“ in Burgund. Hier fließen die Bäche Weilerbach und Odenbach zusammen. Ein großer Teil des Bachzulaufes Odenbach ist überbaut und eingezäunt und somit des Zugangs verwehrt. Der ehemals genutzte Brunnen des Platzes ist aktuell stillgelegt. Es finden sich einzelne Bänke sowie Informationstafeln mit Veranstaltungshinweisen und Vereinsaktivitäten. Die Gebäude sind oft zweigeschossig, aus Sandsteinmaterial gebaut und stellen somit typische Gründerzeithäuser dar. Weiter finden sich mehrere Gebäude, die Leerstand im Erdgeschoss verzeichnen sowie umzäunte bzw. ummauerte Grundstücke mit vernachlässigter Fassadengestaltung. Viele Grundstücke wirken aufgrund der uneinheitlichen Gesamtgestaltung der Gebäude isoliert.

Im Bereich des Knotenpunktes „Talstraße“ mit der Abzweigung „Heimkircherstraße“ und „Am Odenberg“ treffen verschiedene Funktionen aufeinander. Hier ist die Arztpraxis des Ortes sowie eine Physiotherapie-Praxis, eine Sparkasse, Versicherungsgesellschaft, Metzgerei und Döner-Pizza-Haus angesiedelt. Für Fußgänger/innen gibt es keine Fahrbahnquerung in Form von Zebra- oder Querungstreifen, um die einzelnen Einrichtungen fußläufig erreichen zu können. Zusätzlich führt die Straßenraumgestaltung, nämlich eine breite Fahrbahn und schmale Gehwege, dazu, dass Fahrzeuge mit hoher Geschwindigkeit durch den Bereich der Talstraße fahren, was für Fuß- und Radfahrer zu gefährlichen Situationen im Straßenraum führen kann.

Parkplätze für Pkw finden sich primär auf dem „Kerweplatz“ sowie vor den Einrichtungen der Arztpraxis und Sparkasse. Da diese die einzigen Parkflächen darstellen, wird regelmäßig auf der Straße vor dem Döner-Pizza-Haus und Metzger geparkt. Insgesamt finden sich wenige Grünflächen im Straßenraum und nur einzelne Sitzmöglichkeiten auf dem Vorplatz zur Sparkasse und Versicherungsgesellschaft. Die einzelnen Naturelemente weisen keinen zusammenhängenden Gesamtcharakter auf, sondern bilden einzelne, isolierte Fragmente innerhalb des Gebietes.

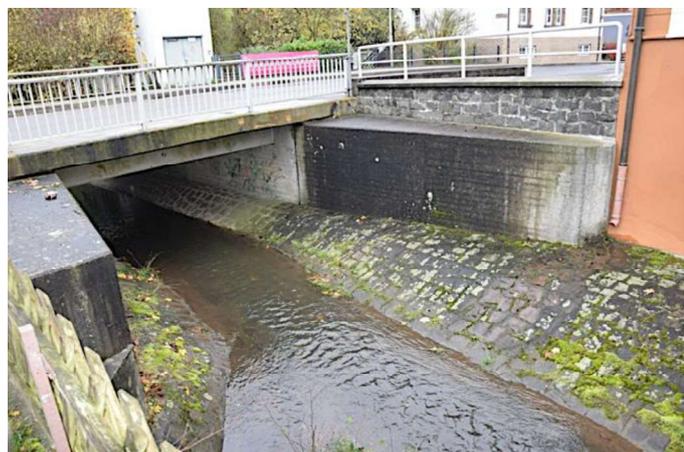


Abbildung 6: Ortsbegehung Ortsmitte (eigene Aufnahmen)

3. Fragebögen und Bürgerwerkstatt

Die frühzeitige Beteiligung der Bürger/innen Niederkirchens ist ein wichtiger Bestandteil innerhalb des Erarbeitungsprozesses eines geeigneten Konzeptentwurfs. Um die spezifischen Bedarfe und Anregungen der örtlichen Bewohnerschaft, sowie der politischen, wirtschaftlichen und sozialen Akteure zu identifizieren, diente das Versenden von Fragebögen sowie die Veranstaltung einer Bürgerwerkstatt in Niederkirchen. Die dadurch gewonnenen Erkenntnisse bildeten das Fundament für die weiteren Arbeitsschritte der Konzeptualisierung.

3.1 Fragebögen

Im Vorfeld der Bürgerbefragung wurde ein Fragebogen erstellt und an von Ortsbürgermeister Herrn Pfleger ausgewählte Bürger und Bürgerinnen versendet mit der Bitte, diesen auszufüllen.

Es ergab sich ein Rücklauf von acht beantworteten Fragebögen, worunter sich Bewohner/innen, Vereinsmitglieder und lokal politisch Engagierte befanden. Insgesamt wurde klar, dass der Verkehr das zentrale Problemfeld des Ortes ist. Auch die optische Gestaltung des Ortes konnte als ausbaufähig identifiziert werden.

Im Fragebogen gab es je fünf Fragen zum südlichen Ortseingang und der Ortsmitte. Im Rahmen der Thematik des südlichen Ortseingangs wurde klar, dass vor allem die schwierige Verkehrsführung aufgrund der Kurvenlage des Ortseingangs, die erhöhte Geschwindigkeit der in den Ort einfahrenden Autos und LKW, das hohe Verkehrsaufkommen der abbiegenden LKW Richtung Baustoffhandel Mannweiler und die unübersichtliche Nutzungsregelung im Bereich Wasgau/Tankstelle/Kfz-Werkstatt, einer Lösung bedarf. Daraus konnte u.a. ein Bedarf an Flächenerweiterung der einzelnen Betriebe, Hinweisschildern zur besseren Orientierung, geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen, Nutzungstrennung und Verbesserung der optischen Gestaltung des Ortseingangs ermittelt werden. Die Befragten gaben außerdem an, dass Einrichtungen wie ein Café/Bistro/Kiosk, Postamt, Drogeriemarkt und ein Angebot an Bio-Waren wünschenswert wären.

Auch die Antworten zur Ortsmitte ergaben, dass das hohe Verkehrsaufkommen viele Probleme mit sich bringt. Die Befragten würden sich hier mehr Parkplätze, Fußgängerüberwege, die Verlagerung der Bushaltestellen und eine einladende Gestaltung mit Grünelementen wünschen. Außerdem wurden die Engstellen der Gehwege, die eine Gefahrensituation für Fußgänger/innen darstellt, häufig erwähnt. Es konnte festgestellt werden, dass für die Befragten der gesamte Bereich zwischen Rathaus und dem Knotenpunkt als „Ortsmitte“ betrachtet wird, wobei insbesondere die einzelnen Betriebe wie z. B. die Metzgerei, das Rathaus, der Grancey-Platz und die Rosskastanienbäume identitätsstiftend wirken. Es konnten zusätzlich noch Vorschläge wie die Errichtung von schattigen Sitzplätzen, Orientierungskarten, Trinkwasserbrunnen, Spielmöglichkeiten für Kinder (z. B. Wasserspielplatz), eines Wassertretbeckens, eines Kiosks, die Integration des Odenbachs und die Begrünung des

Straßenraums durch Baumreihen oder begrünte Gittermasten/ Laternen aufgenommen werden.

3.2 Bürgerwerkstatt

Im Vorfeld der Bürgerwerkstatt wurden mehrere Gespräche mit Ortsbürgermeister Herr Pfleger und Ortsvorsteher Herr Dinkat geführt. Zusammen wurde ein Einladungsschreiben aufgesetzt, das anschließend im hiesigen Amtsblatt veröffentlicht, sowie von Herrn Pfleger per E-Mail an die Bürgerschaft Niederkirchens versendet wurde. Darüber hinaus wurden einige Aushänge mit den Informationen zur Bürgerwerkstatt im Ort angebracht. Ziel dessen war die Information möglichst vieler Bürger/innen über die Möglichkeit der Partizipation an der Entwicklung ihres Ortes. Die Teilnehmerzahl von 40 Personen, die bei der Bürgerwerkstatt am 11.12.2019 in der Westpfalzhalle in Niederkirchen vermerkt werden konnte, weist auf das rege Interesse der Bewohner des Ortes an der Gestaltung Niederkirchens hin und bot eine hervorragende Grundlage für eine konstruktive Diskussion in den Workshop-Gruppen und viele neue Ideen zur Weiterentwicklung von Ortsmitte und Ortseingang.

Zu Beginn der Bürgerwerkstatt am 11.12.2019, wurde den Teilnehmern der derzeitige Zustand der beiden Untersuchungsräume der Ortsmitte und des südlichen Ortseingangs mit Hilfe einer Fotodokumentation aufgezeigt. Weiterhin wurden die einzelnen Handlungsfelder dargestellt, die im Vorfeld für die beiden Untersuchungsgebiete festgelegt wurden. Auf diese kurze Präsentation im Plenum folgte eine Einteilung der 40 Teilnehmer in zwei Workshop-Gruppen. In den beiden voneinander getrennten Tischgruppen wurden einerseits die Problemlagen und Chancen der Ortsmitte, andererseits die des Ortseingangs besprochen. Die Studierenden nahmen dabei eine Moderationsrolle ein, koordinierten die Diskussionen und hielten die Äußerungen an Stellwänden fest. Nach einer 30-minütigen Diskussionsrunde wechselten die Teilnehmer die Tischgruppen, sodass jeder die Möglichkeit hatte, sich zu den beiden Untersuchungsräumen zu äußern. Mit Abschluss der zweiten Diskussionsrunde fanden sich die Teilnehmer erneut im Plenum ein, wo die Studierenden die Ergebnisse der Workshop-Gruppen abschließend in einer kurzen Zusammenfassung präsentierten. Im Folgenden werden die Ergebnisse der Diskussionsrunden zu den beiden Untersuchungsgebieten detaillierter dargestellt.

Südlicher Ortseingang

An Tisch A wurden Maßnahmen zur Entwicklung des Ortseingangs erarbeitet und diskutiert. Dazu wurde zunächst von den Teilnehmern eine Mindmap erstellt, bei der sie ihre Wünsche und Anregungen zur Gestaltung des Ortseingangs sammelten. Dabei ging es vor allem darum, die Frage zu beantworten, durch welche Maßnahmen sich die Situation am südlichen Ortseingang für die Bewohner optimal gestalten würde. Dabei wurden vor allem Aspekte genannt, die zur Aufwertung der Aufenthaltsqualität im Bereich des Ortseingangs beitragen. So wurde mehrfach das Fehlen von Sitzmöglichkeiten und Tischen moniert, weshalb das Gebiet nicht zu einem längeren Verweilen einlädt. In diesem Zusammenhang wurde auch darauf hingewiesen, dass am Ortseingang Hinweistafeln fehlen, die Fußgänger und Radfahrer über die Aktivitäten und Einrichtungen im Ort informieren. Des Weiteren wurde vorgeschlagen, ein Café in oder außerhalb des Wasgau-Marktes einzurichten, das als Begegnungsstätte dienen kann. Der Wasgau selbst sollte dabei vergrößert und einige Grünflächen im unmittelbaren Umfeld gestaltet werden. Was die Verkehrslage am Ortseingang betrifft, so wurde die derzeitige Straßenführung bemängelt und die Errichtung eines Kreisverkehrs vorgeschlagen. Außerdem wurde mehrfach der Wunsch nach einer Mitfahrerbank am Ortseingang geäußert.

Im Anschluss an dieses Brainstorming sollten die Teilnehmenden Anregungen und Verbesserungsvorschläge aus Sicht bestimmter Verkehrsteilnehmer äußern. Sie nahmen somit die Rolle der Radfahrer, Fußgänger, LKW-Fahrer und PKW-Fahrer ein und bewerteten die Entwicklung des Ortseingangs aus unterschiedlichen Perspektiven. Aus Sicht der Autofahrer wurde deutlich, dass die Ortseinfahrt aktuell sehr unübersichtlich erscheint. Es wurden Maßnahmen der Entschleunigung, wie eine Verschwenkung der Straße vorgeschlagen. Ebenso beschrieb die Gruppe der Autofahrer den Ortseingang als zu schlecht ausgeleuchtet. Auch die Abbiegesituation zum Baustoffhändler und dem Wasgau-Markt wurde als unzureichend beschrieben. Die Vorschläge reichen hier von einer besseren Kennzeichnung der Einfahrten, über eine neue Zufahrt zum Wasgau bis hin zur Errichtung einer Rechtsabbiegespur. Die Riege der Radfahrer gab an, dass ihnen im Bereich des Ortseingangs eine klare Markierung des Radweges fehlt. Im Abschnitt vor dem Ortsschild fühlen sich die Radfahrer durch den geringen Abstand zur Straße, das Fehlen einer Leitplanke als Schutz und die hohe Geschwindigkeit der PKW und LKW gefährdet. Sie bemängelten ebenfalls, dass im Ortseingang aufgrund des Endes des Radwegs die Straßenseite gewechselt werden muss. Hier wird eine Querungsmöglichkeit vorgeschlagen, die auch für Auto- und LKW-Fahrer frühzeitig erkennbar ist.

Die Fußgängergruppe machte vor allem deutlich, dass der Zustand der Bürgersteige suboptimal ist. Ein einseitiger breiter Gehweg wurde hier angeregt, der einen einheitlichen Belag und eine durchgängige Höhe aufweist. Lediglich an einigen Stellen sollte der Bordstein abgesenkt sein, um so eine Barrierefreiheit zu gewährleisten. Um die Fußgänger weiterhin zu schützen, wurde vorgeschlagen eine Tafel mit Geschwindigkeitsanzeige der einfahrenden Fahrzeuge zu errichten, um die Fahrer auf ihre Geschwindigkeit hinzuweisen. Bei der Gruppe der LKW-Fahrer wurde deutlich, dass aktuell die Abbiegesituation zum Baustoffhandel Verbesserungspotential aufweist. Es wurde mehrfach darauf hingewiesen, dass eine Änderung

der Verkehrsführung hier sinnvoll wäre. Die Vorschläge umfassen unter anderem die Vergrößerung des Abbiegeradius, frühzeitige Entschleunigungsmaßnahmen der ankommenden LKW, die Schaffung einer neuen Zufahrt zum Baustoffhandel und die Errichtung eines Kreisverkehrs. Weiterhin betonte die Gruppe, dass es aktuell zu Konflikten bei der Zulieferung des Wasgau-Marktes komme. Es wurde ein eigener Zulieferungsbereich vorgeschlagen, sodass der Abladevorgang nicht über den Kundenparkplatz geregelt wird. Des Weiteren wurde auf die Notwendigkeit einer besseren Beschilderung inklusive Beleuchtung hingewiesen. Eine Übersicht der Ergebnisse können im Anhang in Plan 2 eingesehen werden.



Abbildung 7: Bürgerwerkstatt Tisch A südlicher Ortseingang
(eigene Aufnahmen)

Ortsmitte

Die Aufgabe für die Ortsmitte an Tisch B bestand für die Workshop-Teilnehmer/innen darin, auf kreative Art und Weise Wünsche, Ideen und Kritikpunkte erstens zur (Um)-Gestaltung des Grancey-Platzes sowie zweitens zur Situation „Knotenpunkt Talstraße/Heimkircherstraße/Am Odenberg“ auf Vorlage einer Abbildung der beiden Areale grafisch einzuzeichnen und/oder durch Stichpunkte zu ergänzen. Die Ideenskizzen, die auf Vorlage der Abbildung des Grancey-Platzes von den Teilnehmer/innen entworfen wurden, beinhalten überwiegend die Themenfelder Nutzungsfunktion, Begrünung und Aufenthaltsqualität. Den Grancey-Platz betreffend, wurden von den beiden Gruppen insgesamt 17 Ideenskizzen erarbeitet, wobei viele Teilnehmer/innen ihre Ideenentwürfe mit textlichen Elementen visualisiert haben. Inhaltlich lassen sich die Ausarbeitungen zum Grancey-Platz grob unterteilen, wobei erstens die Forderung besteht, die gesamte Fläche zu einem Parkplatz umzufunktionieren oder aber zweitens den Platz als solchen zu nutzen und umzugestalten. An dieser Stelle finden sich mehrheitlich Änderungswünsche und Ideen der Teilnehmer/innen, die sich auf eine Umgestaltung des Platzes (und nicht eine Umfunktionierung zu einem Parkplatz) beziehen.

Als gewünschte mögliche Maßnahmen zur Umgestaltung wurden zahlreiche Ideen skizziert und verschriftlicht, die hier nur zusammenfassend dargestellt werden. Anhand der Skizzen geht überwiegend die Forderung hervor, den Brunnen auf dem Platz zu reaktivieren sowie den Odenbach zugänglich zu machen und unter dessen Einbindung einen Wasserspielplatz bzw. eine Tretanlage mit Sitzmöglichkeiten zu errichten. Hier wurde vorgeschlagen, die örtliche Grundschule bei gestalterischen und pflegerischen Aufgaben einzubeziehen. Viele Teilnehmer/innen wünschen sich zusätzliche Spielgeräte, auch für ältere Besucher/innen, z. B. ein Schachbrett. Eine weitere Idee zur Steigerung der Aufenthaltsqualität des Platzes liegt darin, eine Skulptur mit Bezug zur Dorfgeschichte aus Sandstein, dem typisch regional- historischen Baustein, zu errichten. Was die bestehenden Infotafeln des Platzes angeht, hält sich der Wunsch, die Tafeln mit Veranstaltungshinweisen zu modernisieren und die Forderung, die Tafeln zu entfernen, die Waage. Mehrere Teilnehmer/innen skizzierten außerdem die Idee, Fahrradständer an dem Platz aufzustellen.

Innerhalb der zweiten Skizzenvorlage „Knotenpunkt Talstraße/Heimkircher Straße/Am Odenberg“ der Workshop-Gruppe Ortsmitte wurden insgesamt 21 Ideenskizzen erarbeitet, die vorrangig das Thema Verkehr, Parken und Begrünung beinhalten. Mehrfach wurde der Wunsch beschrieben, die Talstraße mit Zebrastreifen zu versehen und Straßenquerungen (z. B. zur Arztpraxis) zu installieren. Für die einzelnen Einrichtungen wie Metzgerei und Arztpraxis sollen markierte Stellplätze etabliert werden. Diese sollen zudem eindeutig gekennzeichnet sein. Für eine Kreisverkehr-Lösung sprachen sich drei Teilnehmer/innen aus. Zwei Skizzen lassen auf den Wunsch, die vorhandenen Flächen des anliegenden Wasserrückhaltebeckens für Parken/einen Spielplatz zu nutzen, schließen. Zur Thematik „Begrünung“ wurde mehrfach vorgeschlagen, den Platz vor der Kreissparkasse auszubauen und Grünflächen zu errichten sowie Anwohner/innen bei der Pflege zu beteiligen. Eine Übersicht der Ergebnisse können im Anhang in Plan 2 eingesehen werden.



Abbildung 8: Bürgerwerkstatt Tisch B Ortsmitte
(eigene Aufnahmen)

4. Analyse

Durch eine gezielte Analyse der aktuellen Gegebenheiten in den beiden ausgewählten Untersuchungsräumen Niederkirchens, sollen vor allem derzeitige Problemlagen und Missstände aber auch Chancen für die Ortsentwicklung herausgearbeitet werden, die in einem späteren Konzeptentwurf berücksichtigt werden sollen. Die Analyse beruht dabei auf den Ergebnissen der Ortsbegehungen, Dialoggespräche, Fragebögen und der Bürgerwerkstatt und orientiert sich an den jeweiligen Handlungsfeldern für die beiden Untersuchungsgebiete.

4.1 Südlicher Ortseingang

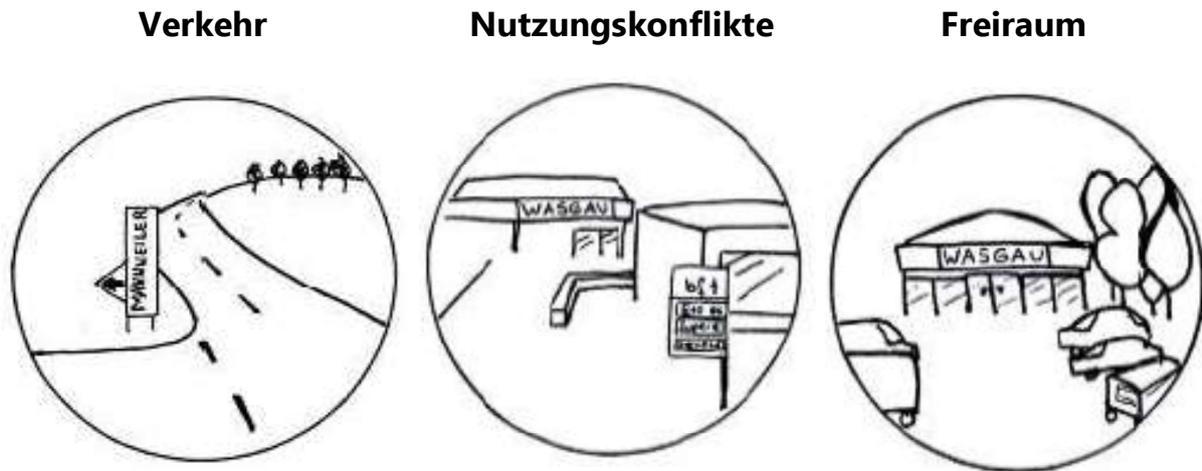


Abbildung 9: Handlungsfelder südlicher Ortseingang (eigene Darstellung)

Der Untersuchungsraum des Ortseingangs umfasst den südlichen Eingangsbereich Niederkirchens. Dieser Abschnitt der Talstraße wird im Norden durch den Einzelhandelsbetrieb „Wasgau“ begrenzt und geht südlich in die Landstraße L382 über. Der Ortseingang ist funktionell geprägt durch den „Wasgau“, eine Tankstelle, die Zufahrt zu dem Baustoffhandel „Mannweiler“, welcher sich östlich des Ortseingangs befindet, eine Waschstraße, sowie einem Autodienst Walk. Nach ersten Erkenntnissen aus Ortsbegehungen und Befragungen wurden für das Untersuchungsgebiet drei Handlungsfelder identifiziert. Im Handlungsfeld „Verkehr“ soll die momentane Verkehrsführung unter Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer betrachtet werden. Das zweite Handlungsfeld bezieht sich auf die Nutzungskonflikte, die sich im Bereich des südlichen Ortseingangs offenbaren. Als drittes wurde das Handlungsfeld „Freiräume“ eruiert, wobei unter anderem die Aufenthaltsqualität und Grüngestaltung in den Blick genommen werden soll.

Handlungsfeld Verkehr



Ein Großteil der Analysearbeit des Untersuchungsraums bezieht sich auf die Verkehrssituation im Ortseingang. In mehrfacher Hinsicht ergeben sich durch die aktuelle Verkehrsführung Problemstellen im Untersuchungsgebiet. Einerseits arrivieren die Fahrzeuge durch die Kurvenlage vor der Ortseinfahrt und der damit verbundenen mäßigen Einsehbarkeit des Ortes, mit erhöhter Geschwindigkeit. Die Unfallgefahr unmittelbar hinter dem Ortsschild wird dadurch gesteigert. Gerade hier treffen dabei mehrere Verkehrsteilnehmer aufeinander. Zum einen befindet sich in diesem Bereich die Zufahrt zu dem Baustoffhandel „Mannweiler“ über die Straße „Schorndelle“, die hauptsächlich von LKW genutzt wird. Aufgrund der geringen Breite und des geringen Abbiegeradius' dieser Straße, müssen die LKW weit ausscheren und stark abbremsen, um in die Zufahrt einfahren zu können. Dieser Umstand führt zu Konfliktsituationen auf der Talstraße. Hinzu kommt, dass diese Zufahrt ebenso von Kunden des

Wasgau genutzt wird, um auf den Parkplatz des Einzelhändlers zu gelangen. Weiterhin endet der Radweg, welcher sich parallel zur L382 befindet, am südlichen Eingang Niederkirchens. Dadurch sind die Radfahrer/innen gezwungen, die Straße kurz hinter dem Ortsschild zu queren, um in Richtung Ortsmitte weiterfahren zu können. An dieser Stelle treffen somit LKW, Radfahrer und PKW-Fahrer mit stark unterschiedlichen Geschwindigkeiten aufeinander. Im Bereich des Ortseingangs führt die Dominanz des motorisierten Verkehrs zu einer Beeinträchtigung der Fußgängersicherheit, die durch ungleichmäßige Gehwegbreiten und -höhen ohnehin eingeschränkt ist.

Die aktuelle Verkehrssituation ist stark geprägt von dem Liefer- sowie Kundenverkehr des Baustoffhandels „Mannweiler“ über die Straße „Schorndelle“. Zu dieser gehört allerdings eine Brücke, die der Überquerung des Odenbachs dient und stark sanierungsbedürftig ist. Bauliche Maßnahmen wären hierbei notwendig, um den Lieferverkehr über diese Straße weiterhin zu gewährleisten.

Handlungsfeld Nutzungskonflikte



Die Raumaufteilung zwischen den Dienstleistern im Bereich des südlichen Ortseingangs gestaltet sich unübersichtlich, was einige Nutzungskonflikte zur Folge hat. Dies betrifft vor allem das Areal des Wasgau, der Tankstelle und der Waschstraße. Zunächst befindet sich der Wasgau, der den am stärksten frequentierten Betrieb darstellt, in zweiter Reihe. Diese Lage ist sowohl für den Einzelhändler als auch für seine Kunden ungünstig, da der Wasgau auf den ersten Blick nicht eindeutig zu erkennen ist. Des Weiteren gestaltet sich die Zufahrt zu dem Parkplatz des Wasgau schwierig. Es besteht sowohl die Möglichkeit über die Straße „Schorndelle“ auf den Parkplatz des Einzelhändlers zu gelangen als auch über eine Abstellfläche des Autohändlers. Die Verkehrsführung für die Kunden, sowie den Lieferverkehr des Wasgau ist nicht eindeutig. Auch die Parkplatzzuweisung zu den einzelnen Betrieben ist nicht ausreichend abgegrenzt, sodass die Parkplätze von verschiedenen Kundengruppen genutzt werden. Auf dem Parkplatz des Wasgau ist zudem festzustellen, dass einige Parkflächen von Dauerparkern belegt werden. Ein weiterer Nutzungskonflikt, der im Bereich des Wasgau auftritt, besteht zwischen Kunden- und Lieferverkehr. Da die Zulieferung über den Kundenparkplatz erfolgt, wird der Kundenverkehr gestört. Dies liegt vorwiegend darin begründet, dass der Abladebereich durch angrenzende Gebäude stark beengt ist. Ebenso sind Konflikte auf den Flächen der Tankstelle und der Waschstraße erkennbar. Beispielsweise gewährleistet die dortige Raumaufteilung keine reibungslose Zufahrt zur Tankstelle, sollten mehrere Kunden die Waschstraße nutzen wollen und sich eine Warteschlange bilden.



Handlungsfeld Freiraum

Der südliche Ortseingang Niederkirchens ist besonders im Bereich des Wasgau, der Tankstelle und der Waschstraße durch Bodenversiegelung und dichte Bebauung geprägt. Grünräume

oder Sitzmöglichkeiten lassen sich hier kaum erkennen. Die Aufenthaltsqualität im Ortseingang ist damit eher gering. Durch die konzentrierte Ansiedlung mehrerer Dienstleister und die Nähe zum Odenbach bestünde die Möglichkeit der Funktion als Begegnungsstätte. Handlungsbedarf besteht ebenso bei der Größe der Verkaufsfläche des Wasgau. Mit etwa 600 m² ist diese ausbaufähig und eine Erweiterung wäre für eine ausreichende Einzelhandelsversorgung der Anwohner sinnvoll. Allerdings bieten die Flächen des aktuellen Standorts des Einzelhandelsbetriebs wenig Raum zur Vergrößerung. Auch die Zahl der Kundenparkplätze ist derzeit knapp bemessen und kann nicht erweitert werden.

Weitere Problemlagen, die sich bei der Analyse des Ortseingangs dargestellt haben, bestehen im Bereich des Odenbachs, sowie dem Baustoffhandel „Mannweiler“. Einerseits konnte festgestellt werden, dass in Folge von Starkregenereignissen temporäre Hochwassergefahr in den Uferbereichen des Odenbachs besteht. Diesen Umstand gilt es bei der Konzepterarbeitung zu bedenken. Bezüglich des Baustoffhandels „Mannweiler“ besteht ein Bedarf an Erweiterungsflächen für den Betrieb, um die Lagerungsmöglichkeiten zu verbessern. Mögliche Flächen, die hierbei in Betracht kämen, befinden sich nördlich der aktuellen Betriebsfläche. Allerdings ist das Relief dieses Bereichs ungleichmäßig und weist Höhenunterschiede von bis zu vier Metern auf. Das Gefälle verstärkt sich durch die Tallage des Odenbachs weiter in Richtung Uferbereich. Gleiches gilt für die Flächen westlich des Bachlaufs. Hier ist ein noch steileres Gefälle zwischen L382 und dem Odenbach zu verzeichnen. Ein Schnitt, der das Gefälle verdeutlicht, kann im Anhang in Plan 3 eingesehen werden.

4.2 Ortsmitte

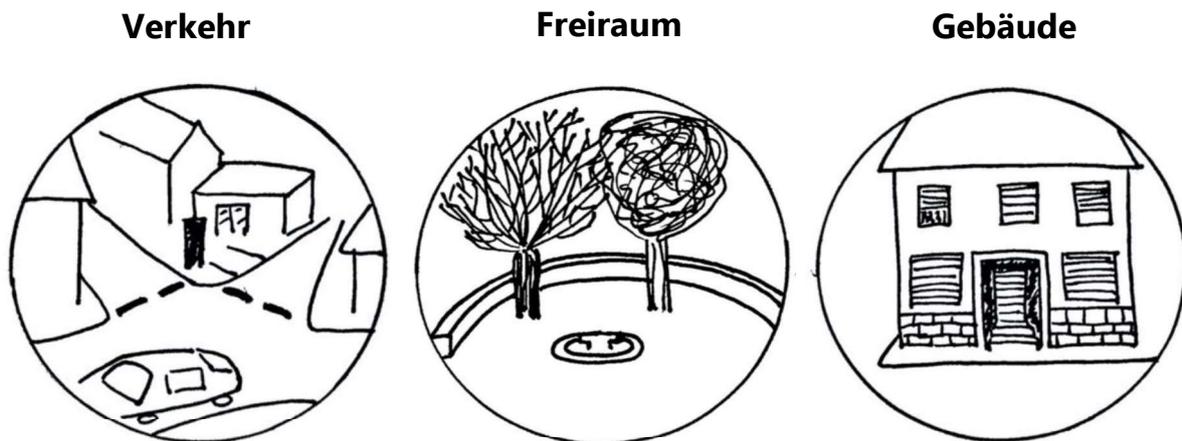


Abbildung 10: Handlungsfelder Ortsmitte (eigene Darstellung)

Die Analyse des Ortsbereiches „Ortsmitte“ wurde anhand der drei ausgewiesenen Handlungsfelder Verkehr, Freiraum und Gebäude durchgeführt. Dazu wurde der zu analysierende Bereich der Ortsmitte eingegrenzt. Er umfasst das in den Themenkarten dargestellte Areal der Talstraße, beginnend bei der ersten Bushaltestelle vom südlichen Ortseingang, bis zur Abzweigung der Talstraße „Am Odenberg“- „Heimkircher-Straße“. Aufgrund der räumlichen Trennung schließt das untersuchte Gebiet die Kirche, Grundschule und Kindergarten des Ortes aus.

Handlungsfeld Verkehr



Wie aus den Ergebnissen der Ortsbegehungen, Fragebögen und der Bürgerwerkstatt hervorgegangen ist, liegen die Hauptprobleme im Bereich Verkehr bei der tendenziell zu hohen Geschwindigkeit des Durchfahrtverkehrs, begünstigt durch die breite Fahrbahn der Talstraße, sowie fehlenden Querungshilfen für Fußgänger/innen und der prekären Parksituation.

Innerhalb des Handlungsbereiches Verkehr wurde die Verkehrsführung, insbesondere im Schwerpunkt des Knotenpunktes „Talstraße“-„Am Odenberg“- „Heimkircher-Straße“ sowie die Gestaltung des Straßenraums analysiert. Weiter wurde die allgemeine Parksituation sowie die Lage der Bushaltestellen in den Blick genommen. Auf der ersten Themenkarte des Planes ist die subjektive Straßen- und Gehwegbreite aufgeführt. Zu beachten ist, dass diese nur für ausgewählte Bereiche exakt abgemessen wurde und ansonsten eine subjektive Auffassung der Breite der Straßen und Gehwege impliziert. Im Allgemeinen ist festzuhalten, dass Straßen- und Gehwegbreiten nicht nach einem einheitlichen Muster konzipiert sind. Auffallend ist die breite Fahrbahn der Talstraße, die vor allem den öffentlichen Straßenraum des Knotenpunktes „Talstraße“- „Am Odenberg“- „Heimkircher-Straße“ dominiert und diesen fast gänzlich einnimmt. Das führt dazu, dass Pkw-Fahrer/innen dazu verleitet werden, mit tendenziell hoher Geschwindigkeit durch den Abschnitt der Talstraße zu fahren. Der Gehweg für

Fußgänger/innen ist schmal. Diese nehmen hier eine untergeordnete Rolle im Straßenraum ein und es folgen mitunter gefährliche Situationen beim Überqueren der Fahrbahn.

Entgegen der Dominanz der Talstraße ist die Fahrbahn der abzweigenden Straßen vor allem innerhalb der Einbiegungen „Morbacher-Straße“, „Am Hahnenhügel“, „Am Odenberg“ und im ersten Abschnitt der „Heimkircher-Straße“ sehr eng, was zu Konfliktpotential mit durchfahrendem Gegenverkehr sowie Fußgängern und Radfahrer/innen führt. Der Gehweg ist insbesondere im Wartebereich der Bushaltestellen sehr schmal. Vor allem für wartende Gäste an der Haltestelle „Heimkircher-Straße“ gegenüber des Sparkassenvorplatzes ist diese Situation problematisch, da Fahrgäste nach der Verortung der Haltestelle quasi „auf der Straße“ auf den Bus warten müssen. Dies führt dazu, dass die Fahrgäste faktisch am unteren Abschnitt der „Heimkircher-Straße“ auf den Bus warten, da dort der Gehweg breiter ist.

Insgesamt befinden sich im untersuchten Gebiet der Ortsmitte vier Bushaltestellen in weniger als 400 Meter Entfernung zueinander. Diese liegen in unmittelbarer Nähe der stark und schnell befahrenen Talstraße auf schmalen Gehwegen und bergen Gefahrenpotential für wartende Gäste, insbesondere Kinder.

Innerhalb des Handlungsfeldes wurde weiter die Parkplatzsituation für den Bereich der Ortsmitte untersucht. Die größte Parkfläche mit circa 24 öffentlichen Stellplätzen stellt der Kerweplatz „Am Odenberg“ dar. Um die anliegenden Einrichtungen wie Arztpraxis, Metzgerei oder Imbiss zu erreichen, müssen Fußgänger/innen jedoch den Knotenpunkt überqueren, was zu Konflikten mit dem Durchfahrtsverkehr führen kann. An dieser Stelle fehlen jedoch Querungshilfen, Zebrastreifen oder Ähnliches zur besseren Orientierung der Passanten. Der Hinterhof des Gesundheitszentrums bietet rund 10 Kundenparkplätze. Hinzu kommen einzelne ausgewiesene Parkplätze für Sparkassenkunden und sowie Kunden und Kundinnen der Versicherungsgesellschaft. Da sich keine ausgewiesenen Parkplätze vor den Einrichtungen der Metzgerei und dem Döner-Pizza-Haus befinden, hat dies zur Folge, dass Kundinnen und Kunden in der Regel auf der Straße anhalten und dort parken, um ihre Besorgungen zu tätigen.



Handlungsfeld Freiraum

Innerhalb des Handlungsfeldes „Freiraum“ wurden die vorhandenen Grünflächen analysiert, um die Aufenthaltsqualität des Bereiches der Ortsmitte beurteilen zu können. Weiter werden Sitzmöglichkeiten sowie vorhandene Potentiale des Elementes Wasser (Odenbach) in den Blick genommen. Insgesamt ist zu beurteilen, ob die bestehenden Freiraumpotentiale einen zusammenhängenden Charakter aufweisen und miteinander vernetzt sind oder lediglich einzelne, zusammenhanglose Abfolgen im Raum darstellen.

Hinsichtlich der vorhandenen Grünflächen im Bereich der Ortsmitte ergeben sich einige Potentiale. Die Ortsmitte ist von Waldflächen umgeben. Es finden sich zahlreiche private Gärten, aber auch versiegelte Vorgärten. Besonderheiten hinsichtlich der Grünräume im Ort stellen der Zusammenfluss der Bäche „Weilerbach“ und „Odenbach“ sowie der bislang

inoffiziell genutzte idyllische Kirchpfad und urban gestaltete Grancey-Platz dar. Auf letzterem finden sich einzelne Sitzmöglichkeiten in Form von Bänken und vereinzelte Bäume als Grünpunkte. Der ehemals genutzte Brunnen ist stillgelegt. Der durchfließende Bach ist überbaut und zubetoniert, weshalb das Potential des Zusammenflusses der beiden Bäche bislang ungenutzt ist. Die Gestaltung des unmittelbar an der Hauptstraße gelegenen Platzes ist insgesamt veraltet und weist folglich eine geringe Aufenthaltsqualität auf.

Der Kerweplatz als öffentlicher Platz wird hauptsächlich als Parkfläche und Stellplatz für saisonale Feste wie die Kirmes genutzt. Potenziell nutzbare Grünflächen der Ortsmitte finden sich weiter im Bereich des Regenrückhaltebeckens, welches zur Verbandsgemeinde gehört. Diese sind jedoch nicht begehbar und auch ein breiter Bereich des Odenbaches ist hier des Zutritts verwehrt.

Im Gegensatz der umliegenden Waldflächen und privaten Gärten findet man im Straßenraum kaum Grün, sondern fast gänzlich versiegelte Flächen, was der Ortsmitte eine „steinerne“ Wirkung verleiht. Auch der Sparkassenvorplatz weist als halböffentlicher Platz nur wenige Grünelemente auf und ist durch Schotter und Einzäunung in Abgrenzung zum Gesamtraum der Ortsmitte gestaltet. Es ergibt sich keine Gesamtplanung zur Freiraumgestaltung, sondern lediglich einzelne, voneinander unabhängige Elemente.

Insgesamt ist anhand der Gestaltung nicht ersichtlich, wie sich die Ortsmitte definiert und abgrenzt, sondern lediglich eine Abfolge von Flächen und Plätzen zu verzeichnen. Dies wirkt sich insgesamt negativ auf die Identitäts- und Kommunikationsfunktion des Bereiches der Ortsmitte aus.

Handlungsfeld Gebäude



Innerhalb des Handlungsfeldes „Gebäude“ sollen innerhalb der Analyse, wie auf dem vierten Plan dargestellt, Leerstände der Ortsmitte aufgezeigt und die Fassadengestaltung unter gesonderter Beachtung der historischen Bebauung thematisiert werden.

Es wurde eine Kategorisierung der Gebäude hinsichtlich der Nutzungen vorgenommen, wobei die Nutzung „Wohnen“ im Bereich der Ortsmitte dominiert. Daneben findet vermehrt eine Mischnutzung von Wohnen und Gewerbe innerhalb eines Gebäudes, z. B. im Bereich Metzgerei, Döner-Pizza-Haus, statt. Vereinzelt befinden sich Leerstände im Erdgeschoss. Diese Gebäude sind unmittelbar an der Talstraße gelegen. Die Gesamtstruktur der Gebäude ist als klassische Dorfstruktur zu klassifizieren. Die Häuser sind in der Regel 2-geschossig und weitestgehend traufständig mit Satteldach sowie mit Elementen aus historischem Sandstein verziert. Sie sind in die Gründerzeit zu datieren. Es fällt auf, dass die Gebäude „wie zufällig“ im Raum verortet sind, und in Teilen Abgrenzungstendenzen aufweisen, was darauf schließen lässt, dass sie keinem Gesamtkonzept unterliegen, sondern einzeln saniert worden sind.

5. Gestaltungsvorschlag

Auf Grundlage der vorangegangenen Arbeitsschritte wurde für den Ortseingang, sowie die Ortsmitte Niederkirchens je ein Gestaltungsvorschlag erstellt. Diese wurden mithilfe der einzelnen Handlungsfelder erarbeitet, um so intensiv die vorhandenen Probleme und Chancen zu berücksichtigen.

5.1 Südlicher Ortseingang

Im Handlungsfeld Nutzungskonflikt wird zum einen vorgeschlagen, einen Flächentausch zwischen der aktuellen Wasgau-Fläche (in zweiter Reihe, hinter der Tankstelle) und der des Autohändlers direkt südlich des Ortseingangs vorzunehmen. Mit dem Tausch wird gleichzeitig die neue Gebäudefläche des Wasgaus, vergleichsweise zur vorherigen Nutzung von 606m² auf 1000m² vergrößert. Damit hat der Einzelhandelsbetreiber eine Fläche in erster Reihe an der Landesstraße, welche sich direkt am Anfang der Bebauung befindet und deswegen gut einsehbar für den/die potentielle/n Kunden/in ist. Zur Realisierung der Verlegung wird das Ortsschild weiter nach Süden verlagert, sodass die neue Einzelhandelsfläche im Innenbereich des Ortes Niederkirchen liegt und damit kein 20 Meter Abstand zur Talstraße gehalten werden muss. Bei der Berechnung wurde zudem der 10 Meter breite Schutzstreifen zum Bachlauf beachtet, der von Bebauung freizuhalten ist. Außerdem bietet dieses Vorhaben die Möglichkeit zur gewünschten Erweiterung des Marktes. Auf der neuen Fläche werden zudem eine höhere Anzahl an Autostellplätzen als zuvor für die Besucher/innen angesiedelt, welche gleichzeitig nur als diese ausgewiesen werden mit zusätzlicher Zeitbegrenzung. Als weitere Maßnahme zur Vermeidung von Dauerparkern wird an die Einfahrt zum Parkplatz des neuen Einzelhandel-Geländes eine Schranke eingerichtet. Auch die Problematik der Belieferung des Einzelhandels hat sich durch eine eigene Einfahrt für den Lieferverkehr, die direkt hinter den Markt führt, gelöst. Gleichzeitig ergibt sich eine Entzerrung der Nutzungsmischung auf dem aktuellen Parkplatz des Wasgaus. Dort ist der Autohändler aufzufinden, der sich auf der neu zugewiesenen Fläche nicht nur in direkter Nachbarschaft, zu der vom selben Besitzer betriebene Tankstelle befindet, sondern auch alle zum Betrieb gehörenden Fahrzeuge auf einer Fläche vereint hat. Als erste Flächenerweiterung des Betriebs Mannweiler ist der aktuell ohnehin schon genutzte Bereich westlich der offiziellen Betriebsfläche Mannweiler. Dieser würde im Flächennutzungsplan von Grünfläche in Gewerbeflächen umgewandelt werden.

Die Gestaltungsvorschläge, die sich aus dem Handlungsfeld Verkehr ergeben, schreiben dem Betreiber des Betriebs Mannweiler weitere Flächen zu. Aufgrund der aktuellen Problematik bei der Anlieferung des Baustoffhandels und der maroden Brücke, ist eine eigene und vorgelagerte Zufahrt in Richtung Schallodenbach geplant. Dieses Vorhaben bringt zusätzlich die Verlagerung des Ortsschildes vor die neue Einfahrt mit sich. Die neue Zufahrt soll ausreichend breit sein und mit einer separaten Rechtsabbiegerspur angelegt werden, sodass LKW keine Probleme mehr beim Abbiegen haben. Außerdem ist die Zufahrt für Gegenverkehr ausgelegt, sodass die Verkehrsprobleme weiter minimiert werden. Da die Einfahrt über den Odenbach führt und die aktuell klimatischen Veränderungen es für sinnvoll erachten lassen, wird

vorgeschlagen gleichzeitig beim Bau der Zufahrt das Hochwasserschutzkonzept einzuarbeiten. Dabei fungiert diese bei Hochwasser als Damm (aufgeschüttete Begrünung) und schützt Niederkirchen vor Hochwasserereignissen. Somit hat der Baustoffhandel Mannweiler weitere Flächen zur Verfügung, wie die nicht mehr genutzte Fläche bis zur alten Brücke (aktuelle Zufahrt; nord-westlich der Nutzungsfläche) und die bis zum neuen Damm (südlich der Nutzungsfläche). In nächsten Arbeitsschritten ist zu prüfen, ob die Realisierung des Damm-Vorhabens eventuell negative Auswirkungen für die Oberlieger haben könnte. Darüber hinaus ist eine Verschwenkung der Straße mit integriertem Fußgänger- und Fahrradfahrerübergang auf der Höhe der neuen Einzelhandelsfläche vorgesehen. Hierbei wird den Fahrradfahrern/innen ein sicherer Übergang auf die Straße nach Ende des Fahrradstreifens ermöglicht. Die Verschwenkung hat zusätzlich die Geschwindigkeitsreduzierung der in den Ort einfahrenden Fahrzeuge zum Ziel. Eine eindeutige Beschilderung am Ortseingang soll zu einer besseren Orientierung im Ort beitragen.

Als Fortlauf vom Kirchpfad in der Ortsmitte und zur besseren Integration des Ortseingangs in den Ort, sowie als Verbindung der prägenden Zentren Niederkirchens ist ein Fuß- und Fahrradpfad entlang des Odenbachs vom Grancey-Platz bis zum Ortseingang geplant (Handlungsfeld Aufenthalt). Dieser wird mit Grünelementen, Bänken und Beleuchtung versehen. Die Brücke, die aktuell noch als Zufahrt für den Baustoffhandel fungiert, wird im selben Zug als Fußgänger-/ Fahrradbrücke saniert. Auch die Integration des Odenbachs ist hier vorstellbar: beispielsweise durch die Errichtung eines Wasserspielplatzes oder direkten Zugang zum Bach. Aufgrund der Ergebnisse der Bürgerwerkstatt konnte erkannt werden, dass eine solche Maßnahme sich positiv auf die Attraktivität des Ortes auswirken könnte. Als weitere Aufenthaltsmöglichkeiten ist es empfehlenswert, Elemente, die relativ leicht und schnell umsetzbar sind, aufzunehmen. Hierfür würde sich eine Mitfahrerbank, ein öffentlicher Bücherschrank auf dem Parkplatz des Einzelhandels oder ein Café im Gebäude des Einzelhandels anbieten. Somit würde der Bereich nicht nur funktionell gut aufgestellt bleiben, sondern auch identitätsstiftend wirken.

5.2 Ortsmitte

Die vorangegangenen Schritte der Ortsbegehungen, die Ergebnisse der Befragung, Bürgerwerkstatt sowie der Entwurfswerkstatt führen letztlich zu der Erstellung eines Konzeptvorschlags zur Umgestaltung der Ortsmitte. Dieser bezieht sich aufgrund der Prioritätensetzung, die in Folge der Befragung und Bürgerwerkstatt deutlich wurde, vorrangig auf das Handlungsfeld Verkehr sowie das Handlungsfeld Freiraum.

Um den Bereich der Ortsmitte zunächst funktional abzugrenzen, sieht das erstellte Konzept vor, eine Zonierung des Straßenraums vorzunehmen. Die Bereiche implizieren den „südlichen Eingangsbereich“, einen „Aufenthalts- und Repräsentationsbereich“ einschließlich des Rathauses und Grancey-Platzes, einen dazwischen liegenden „Verkehrs- und Infrastrukturbereich“ sowie den Funktionsbereich „Knotenpunkt“ und die die Ortsmitte begrenzenden Eingangsbereiche im Norden (Talstraße) und Osten (Heimkircher Straße). Mit dem Ziel, eine Verkehrsberuhigung im Bereich des Grancey-Platzes sowie des Knotenpunktes zu erreichen und diesen optisch abzugrenzen, wird eine einheitliche Färbung des Straßen- und Gehwegbelages vorgeschlagen. Trotz des Belages ist eine weiche Trennung der Fahrbahn vom Gehwegbereich durch eine circa 5 Zentimeter hohe Schwelle vorgesehen. Für den hochwassergefährdeten Bereich sieht das Konzept einen höheren Bordstein vor. Zusätzlich wird die Fahrbahn auf circa 6 Meter verschmälert, wodurch die Fußgängerbereiche an Breite gewinnen.

Somit kann der verkehrsberuhigte Bereich des Ortes optisch kenntlich gemacht und eine entsprechend gewünschte Reduzierung der Geschwindigkeit des Durchfahrtverkehrs angeleitet werden. Die Bushaltestelle „Heimkircher Straße“ soll aufgrund der beschriebenen Problematik des schmalen Gehwegs im Wartebereich in den Abschnitt der Talstraße schräg gegenüber des Grancey-Platzes verlegt werden, wo die Busse dann auf der Fahrbahn anhalten. Weiter ist eine Einengung der untergeordneten Straßen des Knotenpunktes geplant, wodurch Fußgänger/innen die Straßen leichter überqueren können und für Autofahrer/innen eine bessere Übersichtlichkeit erreicht werden kann. Die Fahrbahn der Talstraße soll aufgrund des Wendekreises der LKW und Busse eine höhere Breite aufweisen. Jedoch kann durch diese Änderungen nicht mehr unmittelbar auf der Straße geparkt werden. An dieser Stelle ist in Verantwortung der Gemeinde ein Hinweisschild auf den naheliegenden Kerweplatz mit Parkplätzen zu errichten. Die Fläche des Kerweplatzes kann somit weiterhin als Parkfläche wie auch als Festplatz genutzt werden. Der Konzeptvorschlag sieht vor, diese Fläche zu entsiegeln und durch Begrünungs- sowie Beleuchtungselemente, die den Platz umranden, ansprechender zu gestalten. Weitere Parkplätze sind auf den vorhandenen Flächen rückseits des Gesundheitszentrums angedacht und können auf einer wassergebundenen Decke aus Splitt oder Schotter errichtet werden. Mitunter könnten auch zusätzliche Parkplätze auf den Flächen des Rückhaltebeckens entwickelt werden. An dieser Stelle ist durch die Gemeinde zu klären, ob dies statisch möglich ist.

Bezogen auf das Handlungsfeld Freiraum, sieht das Konzept für den Bereich Ortsmitte vor, den südlichen sowie nördlichen Eingangsbereich des abgegrenzten und optisch hervorgehobenen Areals „die Ortsmitte“ mit jeweils einem bepflanzten Torbogen zu versehen. Somit kann der jeweilige, die Ortsmitte umschließende Eingangsbereich eindeutig markiert werden. Der bislang inoffiziell genutzte Kirchpfad, der vom Rathaus bis zur Kirche führt, soll als offiziell eingetragener Rad- und Fußweg nicht nur die Kirche und das Rathaus miteinander verbinden, sondern so erweitert werden, dass alle Plätze der Ortsmitte miteinander vernetzt sind und einen Gesamtcharakter bilden. Zusätzlich soll mit dem Weg eine Verbindung hin zum südlichen Ortseingang geschaffen werden. Der Weg soll also ab der Kirche über den Rathausplatz führend entlang des Grancey-Platzes und in einer jeweiligen Abzweigung den Kerweplatz sowie südlichen Ortseingang passierbar machen. Durch den einheitlich farbigen Straßen- und Gehwegbelag sowie die Erweiterung des Fußweges kann eine Zusammenführung der zuvor einzelnen Plätze und Flächen hin zu einem einheitlichen und identifikationsstiftenden Charakter angestrebt werden. Für den Gesamtbereich der Ortsmitte soll eine gleichgerichtete und regelmäßige Beleuchtung etabliert werden, die einerseits den Gesamtcharakter stärkt und andererseits das Sicherheitsgefühl der Besucher/innen auf den Park- und Aufenthaltsplätzen sowie im Straßenraum selbst stärkt.

Einen Schwerpunkt der Gestaltungsmaßnahmen, die dem Handlungsfeld „Freiraum“ zuzuordnen sind, stellt der Grancey-Platz dar, dessen bisherige Aufenthaltsqualität als gering einzustufen ist. Wie in der Analyse bereits thematisiert, ist vor allem der Zusammenfluss der beiden Bäche Weilerbach und Odenbach als eine Besonderheit des Platzes zu sehen. Dies führt zu der Konzeptidee, die bisher überbauten Bachzugänge freizulegen und den besonderen Charakter in Wert zusetzen. Dies kann durch treppenartige Steinstufen und lockere Steinelemente, die dem Zugang schmeicheln, verstärkt werden. Auf der Platzfläche selbst können ein Kinderspielplatz mit Wippe sowie ein Kneippbecken angelegt werden, was potenzielle Anziehungspunkte für vielfältige Zielgruppen sein können. An dieser Stelle sieht das Gestaltungskonzept auf der zentralen Fläche des Platzes die Errichtung einer kleinen Grillstelle mit umliegenden Sitzmöglichkeiten an der Stelle des ungenutzten Brunnens vor. Die Oberfläche des Platzes ist als entsiegelte, wassergebundene Decke zu entwickeln, die den Platz umringt und eine sanfte Abgrenzung hin zur Talstraße darstellt. Eine zusätzliche Begrenzung des Platzes erfolgt durch neu gepflanzte Bäume oder Sträucher. Der im Konzept vorgesehene Fußwegabschnitt kann durch die Errichtung jeweils einer Brücke, die über die beiden Bäche führt, passiert werden. Eine zusätzliche Beleuchtung erhöht das Sicherheitsgefühl der Besucher/innen.

Da das Rathaus ein zentrales Gebäude des Ortes darstellt, sieht das Konzept vor, diesem auch entsprechende Relevanz innerhalb der Gestaltung des Vorplatzes zukommen zu lassen. Anstelle einer Parkfläche kann der Vorplatz - so der Konzeptvorschlag - zu einem Bereich der Aufenthaltsqualität inklusive Begrünungs- und Beleuchtungselemente umgestaltet werden. Auch die bislang auf dem Grancey-Platz angebrachte Infotafel könnte auf dem Rathausvorplatz als repräsentativer Bereich integriert werden. Parkflächen ergeben sich auf der Westseite des

Gebäudes und können dort genutzt werden. Auch der bisher eher funktional genutzte Sparkassenvorplatz kann durch eine einheitliche Gestaltung der Sitzmöglichkeiten, Beleuchtung und Begrünung zu einem Platz mit Aufenthaltsqualität werden.

Durch diese Gestaltungsvorschläge kann die Ortsmitte als eigener, definierter Bereich zu einem symbolischen und identifikationsstiftenden Ort werden und Anlässe zur Begegnung für die Bewohnerschaft schaffen.

6. Ausblick

Der in diesem Bericht dargestellte Konzeptvorschlag ist eine Gestaltungsmöglichkeit für die Ortsentwicklung in Niederkirchen und soll einen ersten Hinweis darauf geben, welche Maßnahmen in den Untersuchungsräumen des südlichen Ortseingangs und der Ortsmitte dazu beitragen können, den Ort funktional und gestalterisch aufzuwerten. Das vorgestellte Konzept basiert auf den Anregungen der Bewohnerschaft Niederkirchens, welche im Rahmen der Bürgerwerkstatt geäußert wurden bzw. aus den Beantwortungen der Fragebögen hervorgingen. Somit repräsentiert der vorliegende Konzeptvorschlag auch die Gestaltungsvorschläge der Anwohner/innen und Nutzer/innen der beiden Untersuchungsgebiete. Durch die enge Zusammenarbeit mit Ortsbürgermeister Herr Pflieger und Ortsvorsteher Herr Dinkat, konnten die örtlichen Bedarfe und Problemlagen genau identifiziert werden und erste Entwürfe stetig angepasst werden. Wie bereits angesprochen, handelt es sich bei dem vorliegenden Konzept um einen Vorschlag, den es zu diskutieren und konkretisieren bedarf. Was die Umsetzbarkeit des Konzeptes angeht, so gilt es in naher Zukunft, Gespräche zu führen und mit den entsprechenden Behörden die Realisierbarkeit zu prüfen. Es bleibt somit abzuwarten ob, und wenn ja, welche Elemente des Konzeptvorschlages bei der Ortsentwicklung Niederkirchens Anwendung bzw. Berücksichtigung finden werden. Die weiteren zukünftigen Entwicklungen in Niederkirchen werden von uns mit Spannung und freundlicher Bereitschaft zur Beantwortung von Rückfragen verfolgt.

Literaturverzeichnis

Google Maps (o.J.), abrufbar unter <https://www.google.com/maps>, letzter Zugriff 03.03.2020.

Kreisverwaltung Kaiserslautern (2013): Mehr Fahrrad in den (All)Tag Ein Leitfaden für den Radverkehr im Landkreis Kaiserslautern, abrufbar unter https://www.kaiserslautern-kreis.de/fileadmin/media/Dateien/Verkehr/Radverkehr/Leitfaden_Alltagsradverkehr.pdf, letzter Zugriff 04.03.2020.

Luftbild des Landkreises Kaiserslautern.

Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz a (2020): Bevölkerung: Zeitreihen Land, abrufbar unter <https://www.statistik.rlp.de/de/gesellschaft-staat/bevoelkerung-und-gebiet/zeitreihen-land/tabelle-2/>, letzter Zugriff 02.03.2020.

Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz b (2020): Bevölkerung: Zeitreihen Land, abrufbar unter <https://www.statistik.rlp.de/de/gesellschaft-staat/bevoelkerung-und-gebiet/zeitreihen-land/tabelle-3/>, letzter Zugriff 02.03.2020.

Bevölkerungsdaten der Verbandsgemeinde Otterbach-Otterberg.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Zeitstrahl des Arbeitsprozesses (eigene Darstellung)	1
Abbildung 2: Niederkirchen als "Tor" zur Alten Welt (eigene Darstellung)	3
Abbildung 3: Ortsbegehung südlicher Ortseingang (eigene Aufnahmen)	4
Abbildung 4: Ortsbegehung Südlicher Ortseingang (eigene Aufnahmen)	5
Abbildung 5: Ortsbegehung Ortsmitte (eigene Aufnahmen)	6
Abbildung 6: Ortsbegehung Ortsmitte (eigene Aufnahmen)	7
Abbildung 7: Bürgerwerkstatt Tisch A südlicher Ortseingang (eigene Aufnahmen)	11
Abbildung 8: Bürgerwerkstatt Tisch B Ortsmitte (eigene Aufnahmen)	13
Abbildung 9: Handlungsfelder südlicher Ortseingang (eigene Darstellung)	14
Abbildung 10: Handlungsfelder Ortsmitte (eigene Darstellung)	17

Anhang

Fragebogen

Plan 1 – Niederkirchen Gesamtanalyse

Plan 2 – Niederkirchen Bürgerwerkstatt

Plan 3 – Niederkirchen Ortseingang

Plan 4 – Niederkirchen Analyse Ortsmitte

Plan 5 – Niederkirchen Konzept Ortsmitte

Anhang

Fragebogen

Allgemeine Frage:

1. Inwiefern sind Sie mit Niederkirchen verbunden (Bewohner, ehrenamtlich tätig, Angestellter, Ladenbesitzer etc.)?

Südlicher Ortseingang:

1. Welche Probleme ergeben sich Ihrer Meinung nach durch die Verkehrsführung am Ortseingang?

2. Welche Nutzungskonflikte ergeben sich aktuell im Bereich des Ortseingangs (Autohändler, Wasgau, Tankstelle)?

3. Wie bewerten Sie das aktuelle Einzelhandelsangebot vor Ort?

4. Wie bewerten Sie den Standort des aktuellen Einzelhandels (Parkmöglichkeiten, Anbindung)?

5. Haben Sie noch sonstige Verbesserungsvorschläge/ Anmerkungen zum Ortseingang?

Ortsmitte:

1. Was gehört Ihrer Meinung nach räumlich und funktional zur Ortsmitte?

2. Wie bewerten Sie die Aufenthaltsqualität in diesem Bereich?

3. Wie schätzen Sie die Verkehrssituation für Fußgänger und Autofahrer entlang der Talstraße ein?

4. Gibt es Ihrer Meinung nach Identifikationsmerkmale in der Ortsmitte in Niederkirchen?

5. Haben Sie noch sonstige Verbesserungsvorschläge/ Anmerkungen zur Ortsmitte?

HOCHSPEYER – WESTLICHE HAUPTSTRASSE

Dennis Beiser	415939
Shanna Beron	414762
Katharina Hafner	414186

Inhaltsverzeichnis

6. Projektbeschreibung	1
7. Projektablauf	2
8. Bestandsaufnahme und -analyse	
9. Bürgerbeteiligung	8
10. Vorschläge zur Umsetzung	9
5.1 Ortseingang	9
5.2 Einkaufsmitte	9
5.3 Zur Ortsmitte	10

Abbildungsverzeichnis

Tabellenverzeichnis

Anhang

1. Projektbeschreibung

Die Gemeinde Hochspeyer gehört der Verbandsgemeinde Enkenbach-Alsenborn an und liegt im Landkreis Kaiserslautern in direkter Nachbarschaft zur Stadt. Hochspeyer hat knapp über 4.500 Einwohner und ist in der Landesplanung als Grundzentrum ausgewiesen.

Untersuchungsgegenstand des Projektes ist die westliche Hauptstraße der Gemeinde. Der genaue Geltungsbereich ist in Abb. 1 rot gekennzeichnet. Dieser reicht vom Kreisverkehr vor dem westlichen Ortseingang Hochspeyers bis hin zu der Kreuzung Hauptstraße / B48 im Zentrum der Gemeinde. Dabei soll der gesamte Straßenraum mit seinem zum Teil parallel verlaufenden Fußwegenetz und dem sog. *Bahnpfad*, welcher ab der Rotentalstraße beginnt und bis zum Bahnhof Hochspeyers im Osten entlang der Bahntrasse verläuft, untersucht werden.

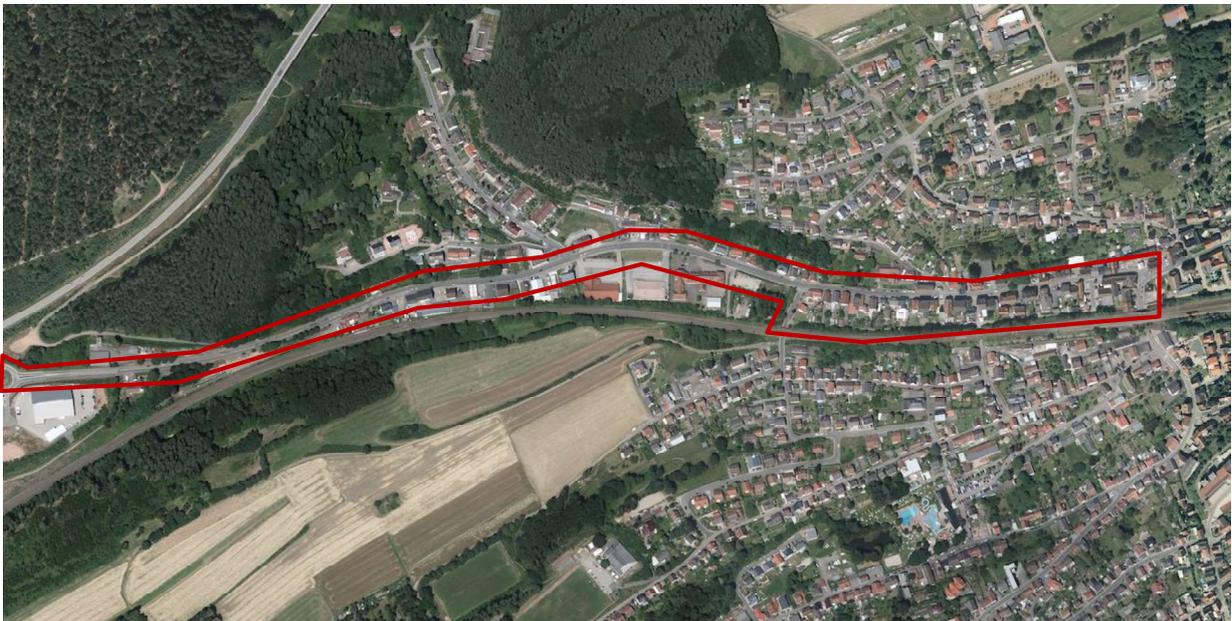


Abb. 1: Geltungsbereich "Westliche Hauptstraße". (Quelle: Verändert nach Landkreis Kaiserslautern).

Die Hauptstraße stellt den wichtigsten Ortseingang Hochspeyers dar. Sie war bis zum Bau der Ortsumgehung im Jahr 2007 eine Bundesstraße. Heute, nach der Herabstufung zur Gemeindestraße, hat sich das Verkehrsaufkommen allerdings nur mäßig reduziert. Der Straßenraum ist an einigen Stellen äußerst breit, wohingegen er an wiederum anderer Stelle sehr eng ist. In den schmalen Bereichen ist deshalb nur geringfügig Raum für Radfahrer und Fußgänger vorhanden. Neben der schlechten Fußläufigkeit gibt es zudem nur wenige Querungsmöglichkeiten, was eine Nutzung der Hauptstraße durch Laufkundschaft unattraktiv macht.

Ziel der Untersuchungen war es unter anderem zu prüfen, ob eine verkehrsplanerische Entschleunigung, verbunden mit einem möglichen Rückbau und der Anpassung des Querschnitts der Straße, die Situation entschärfen könnte. Des Weiteren galt es, ein verbessertes Fuß- und Radwegenetz zu schaffen, um die Hauptstraße als attraktive Wohnstraße wiederzubeleben. Zusätzlich sollten Themen wie Parken, Leerstand und Straßengrün im Rahmen des Projekts aufgegriffen werden.

2. Projektablauf

Um während des Semesters und der Bearbeitung des Projektes eine strukturierte Vorgehensweise beizubehalten, wurde ein interner Projektablaufplan erstellt. Dieser ist auf der folgenden Seite in Abb. 2 abgebildet und beschreibt die wesentlichen Arbeitsschritte.

Nach einer ersten Kontaktaufnahme mit den relevanten Akteuren, der Sichtung aller vorliegenden Materialien sowie der Beschaffung zusätzlicher Planungsgrundlagen, konnte mit der Datenerhebung und -aufbereitung begonnen werden. Daraufhin galt es, eine umfangreiche und detaillierte Bestandsaufnahme durchzuführen. Hierbei wurden unter anderem lokale Experten befragt, Fotos vor Ort angefertigt sowie eine SWOT-Analyse erstellt, welche Schwächen und Potenziale des Gebietes ausweist. Innerhalb dieses Zeitraums konnten insgesamt drei Ortsbegehungen mit unterschiedlichen Akteuren durchgeführt werden, welche grundlegend dazu beitragen, einen detaillierten Blick von der vorherrschenden Lage und aktuellen Problemfeldern zu bekommen. Um die hierbei erlangten Informationen von Beginn an festzuhalten, wurde während dieses Arbeitsschritts bereits eine konzeptuelle Mitschrift angefertigt.

Die aus der Analyse gewonnenen Erkenntnisse dienten schließlich als Basis zur Entwicklung konkreter Ideen für das Untersuchungsgebiet.

Der nächste Schritt bestand in der Festlegung von Projektschwerpunkten und Entwicklungszielen. Um diese Ziele auch bedarfsgerecht zu setzen, war die Einbeziehung der Betroffenen von hoher Bedeutung. Aufgrund dessen wurde im Januar auch eine Bürgerwerkstatt vor Ort abgehalten, um allen Interessierten die Möglichkeit zur aktiven Beteiligung zu geben. Die bereits zuvor entwickelten Ideen wurden durch die Werkstatt konkretisiert und konnten schließlich überarbeitet werden. Auch die Ende Januar durchgeführte Entwurfswerkstatt mit Dozenten und lokalen Akteuren konnte zur abschließenden Zielsetzung und Festlegung konkreter Umsetzungsmöglichkeiten beitragen.

Anschließend wurden die erarbeiteten Ideen unter Berücksichtigung der zuvor recherchierten Maßnahmen visualisiert und im Zusammenhang mit der konzeptuellen Mitschrift für den finalen Bericht ausformuliert.

Am 03. März fand schließlich eine öffentliche Abschlusspräsentation mit allen Beteiligten und Interessierten statt. Damit wurde das Projekt abgeschlossen.

Über den kompletten Projektzeitraum hinweg wurde zudem ein Modell angefertigt, welches einen ausgewählten Bereich innerhalb des Untersuchungsgebietes zeigt und Vorschläge zur Verbesserung der aktuellen Situation näher darstellt.

3. Bestandsaufnahme und -analyse

Im Rahmen der Bestandsaufnahme und -analyse wurden zunächst drei Ortsbegehungen durchgeführt, von denen eine durch Frau Körby, als Leiterin des Projekts, und eine durch den Ortsbürgermeister Herrn Jonas sowie den Quartiersmanager der Gemeinde Herrn Grüner begleitet wurde. Fotos der Begehungen sind auf der nächsten Seite aufgeführt.

Als wichtigste Erkenntnisse der Begehungen lassen sich die folgenden Punkte herausstellen:

- Die Hauptstraße ist momentan an einigen Stellen breiter als nötig, an anderen Stellen ist der Gehweg zu schmal dimensioniert. Die minimale gemessene Gehwegbreite liegt bei 0,60 m, während in Richtung des westlichen Ortsausgangs Straßenbreiten von über 13,0 m vorliegen. Zu prüfen wäre die Möglichkeit einer Verbreiterung des Gehweges durch eine zukünftige einseitige Gehwegführung.
- Es fehlt an Grün und gestalterischen Elementen im Straßenraum.
- Der Verkehr sollte in Zukunft durch entschleunigende Passagen, z.B. durch Inseln oder Parkbereiche, abgebremst werden.
- Der Radverkehr findet keinen Platz im derzeitigen Straßenraum. Möglich wäre eine Führung des Radweges auf dem *Bahnpfad*.
- Der *Bahnpfad* ist ausbaubedürftig, um eine Nutzung für Fußgänger und Radfahrer künftig attraktiv zu machen.
- Die Bushaltestelle an der katholischen Kirche kann bzw. sollte hinsichtlich ihrer Lage und Ausgestaltung überdacht werden. Es herrscht keine Barrierefreiheit und das Wartehäuschen ist in die Jahre gekommen.
- Es gibt kaum Fußgänger-Querungen entlang der westlichen Hauptstraße.
- Vor den stark frequentierten Geschäften im Bereich der katholischen Kirche (Fitnessstudio, Döner) bestehen Stellplatzengpässe.
- Entlang der Hauptstraße gibt es vereinzelt belastete Altlastenflächen und Leerstände. Es handelt es sich dabei vorrangig um gewerblichen Leerstand. Eine Ertüchtigung der leerstehenden und teilweise denkmalgeschützten Gebäude wäre eventuell durch eine Ortskernsanierung oder Städtebauförderung möglich. Mögliche Folgenutzungen für die Gebäude sollen in der Konzeptphase geprüft werden.
- Das Tempolimit außerorts am westlichen Ortseingang liegt bei 70 km/h. Aufgrund fehlender Entschleunigungsmaßnahmen und des zusätzlichen Gefälles, kommt es zu einem prinzipiellen Überschreiten des eigentlichen Tempolimits von 50 km/h durch die Autofahrer im Ort. Dies wird zur generellen Gefahr für Fußgänger und Radfahrer sowie Personen, welche die Fahrbahn überqueren. Im Zuge der Konzepterstellung soll eine Geschwindigkeitsreduzierung am Ortseingang herbeigeführt werden.



Abb. 3: Westlicher Ortseingang.
(Quelle: Eigene Aufnahme).



Abb. 4: Breiter Straßenraum vor dem Penny-Markt.
(Quelle: Eigene Aufnahme).



Abb. 5: Hauptstraße südlich
der katholischen Kirche.
(Quelle: Eigene Aufnahme).



Abb. 6: Engstelle Bahnpfad
nördlich der Unterführung an
der Ortsmitte.
(Quelle: Eigene Aufnahme).



Abb. 7: Bushaltestelle mit
Wartehäuschen.
(Quelle: Eigene Aufnahme).



Abb. 8: Gehwegengstelle Hauptstraße
(0,60 m Breite).
(Quelle: Eigene Aufnahme).



Abb. 9: Unbefestigter Bahnpfad.
(Quelle: Eigene Aufnahme).

Die vor Ort gesammelten Erkenntnisse sind in der nachstehenden SWOT-Analyse zusammengefasst und auf dem im Anhang beigefügten Analyse-Plan (siehe Plan 1/4) dargestellt.

Tab. 1: SWOT-Analyse. (Quelle: Eigene Darstellung).

	STÄRKEN	SCHWÄCHEN
CHANCEN	<ul style="list-style-type: none"> • Aufwertung <i>Bahn</i>pfad • Aufwertung Bushaltestelle an Kirche • Aufwertung Parkplatzsituation 	<ul style="list-style-type: none"> • wenige Überquerungen • schmale Gehwege • Leerstandsentwicklung • westlicher Ortseingang • Querungshilfe Ortseingang • ehem. Pension/Café gegenüber Netto • Aufwertung Gebäude Denkmalschutz • (fehlendes) Grün im Straßenraum • Straßenbreite • Fußwege ins Wohngebiet (nördlich der Hauptstraße)
RISIKEN	<ul style="list-style-type: none"> • Autohandel (Ansiedlung positiv, aber viel Versiegelung, viel parkende PKW) • Parkplatz nahe Ortsmitte (gegenüber denkmalgeschütztem Gebäude; kurze Wege, aber kein Gehweg) 	<ul style="list-style-type: none"> • Unterführungen • Parkplatzsituation kath. Kirche • Altlastbelastete Flächen • Kreuzung Hauptstraße / B48 • Bahnlärm • nur noch begrenzt gemeindeeigene Flächen entlang Hauptstraße

Der Analyse-Plan setzt sich neben dem Schwarzplan aus einem Plan zur Breite des öffentlichen Raums, einem Plan zur Grünstruktur, einem zu den Raumkanten sowie jeweils einem Plan zu den Nutzungen und der Verkehrsstruktur zusammen. Im Anhang sind diese beigefügt (siehe Plan 1/4).

Der Untersuchungsraum des Gebiets der westlichen Hauptstraße ist zunächst im Schwarzplan ersichtlich. Schon hier wird deutlich, dass die im Schwarzplan als „freie“ Fläche zu entnehmende Hauptstraße unterschiedliche Dimensionierungen aufweist. Die Breite des öffentlichen Raums ist anhand der grün bis rot markierten Balken im darunter liegenden Analyseplan dargestellt. Grün bedeutet hierbei eine weit gefasste Straßenbreite, die roten Bereiche zeichnen sich dagegen durch geringere Breiten des Straßenquerschnittes aus. Grundsätzlich ist ersichtlich, dass die Straßenbreite von Westen nach Osten abnimmt. Im Bereich der Lebensmittelmärkte ist der öffentlich wahrnehmbare Raum durch die den Supermärkten vorgelagerten Parkflächen am breitesten. Vor der katholischen Kirche wird der Straßenraum schmaler und an der Kreuzung Hauptstraße / B48, erreicht die Breite das Minimum im ganzen Untersuchungsgebiet. An dieser Stelle ist nicht nur die Fahrbahn am schmalsten, sondern auch der nebengeordnete

Gehweg. Die gemessene Breite des Gehwegs beträgt dort am engsten Punkt nur 0,60 m, was eine Benutzung durch Fußgänger äußerst unattraktiv macht.

Zu diesem Aspekt kommt die schwierige Situation an der bestehenden Kreuzung Hauptstraße / B48 hinzu. Dort besteht derzeit eine Verkehrsregelung in Form einer Ampelschaltung. Durch die schmalen Bürgersteige, die hohe Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs und die Unübersichtlichkeit des Kreuzungsbereichs, birgt die Kreuzung momentan Gefahren für Fußgänger, Radfahrer und vor allem auch Schulkinder, da dieser Bereich Teil des ausgewiesenen Schulwegs darstellt. Hierfür soll, wenn möglich, im Zuge der Konzepterarbeitung eine Lösung gefunden werden.

Im Grünplan ist die Grünstruktur, unterschieden in öffentliche Grünflächen (Wald, Gehölzstruktur), städtebaulich prägende private Grünflächen und landwirtschaftliche Flächen, dargestellt. Daneben sind im Teilplan der Raumkanten die städtebaulich prägenden Raumkanten und Gebäude markiert. Öffentliche Nutzungen, Gewerbe und Leerstände sind dem Nutzungsplan zu entnehmen. Dabei handelt es sich bei den Leerständen und gewerbliche Leerstände. Im Plan zur Verkehrsstruktur lassen sich die Hauptstraße mitsamt ihrer anknüpfenden Erschließungsstraßen und Fußwegeverbindungen sowie die vorhandenen Querungshilfen und Parkflächen erkennen. Hierbei wird deutlich, dass im Untersuchungsraum der westlichen Hauptstraße nur vier Überquerungen bestehen. Darüber hinaus ist im Plan der zusammenhängende *Bahnpfad* ersichtlich, der eine direkte Verbindung zum Bahnhof schafft und somit als Wegeverbindung großes Potenzial aufweist. Derzeit ist dieser jedoch von Osten aus nur ca. zur Hälfte als befestigter Weg ausgebaut und deshalb bei schlechten Wetterbedingungen nur eingeschränkt nutzbar.

4. Bürgerbeteiligung

Die öffentliche Bürgerwerkstatt wurde am 13. Januar 2020 im Rathaus der Gemeinde Hochspeyer mit insgesamt 16 Teilnehmenden durchgeführt. Dabei wurden die Themen dieses Projektes als auch die Themen des zeitgleich verlaufenden Projektes in Hochspeyer zum Thema Ortsmitte angesprochen.

Zunächst fand eine gemeinsame Vorstellung und Kurzbeschreibung beider Projekte statt. Anschließend wurden die Teilnehmenden in zwei Gruppen aufgespalten, wobei sich eine Gruppe mit der Hauptstraße und die andere Gruppe mit der Ortsmitte auseinandersetzte. Nach etwa 45 Minuten wurden die beiden Gruppen getauscht. Auf diese Weise erhielten alle BürgerInnen die Möglichkeit sich zu jedem der beiden Themen einzubringen.



Abb. 10: Bürgerwerkstatt Hochspeyer. (Quelle: Eigene Aufnahmen).

Die Gruppe zum Bereich der westlichen Hauptstraße bekam jeweils eine nähere Einführung zum Untersuchungsgebiet indem bisherige Analysen und Ideen anhand ausgedruckter Pläne präsentiert wurden. Daraufhin hatten die Teilnehmenden die Chance sich aktiv zu beteiligen und ihre Gedanken hinsichtlich positiver und negativer Punkte innerhalb ihres Wohnortes generell sowie dem konkreten Untersuchungsgebiet zu nennen und diese untereinander zu diskutieren. Anschließend wurden Ideen gesammelt wie eine Verbesserung in Zukunft angestrebt werden könnte. Abb. 3 gibt einen Einblick zu der gerade beschriebenen Veranstaltung. Es wurden alle Anregungen der BürgerInnen aufgenommen und in der weiteren

Planung bestmöglich berücksichtigt. Die wesentlichen diskutierten Punkte als auch ein Schaubild zum Ablauf des Abends sind jeweils im Anhang zu finden (siehe Plan 1/4).

5. Vorschläge zur Umsetzung

Beim Erstellen der städtebaulichen Konzepte wurden drei räumliche Schwerpunkte gewählt, die sich im Logo zur Umgestaltung der westlichen Hauptstraße widerspiegeln (Abb. 11). Der westliche Ortseingang, die neu definierte *Einkaufsmitte* sowie der Bereich *Zur Ortsmitte*. Im Folgenden sollen die grundsätzlichen Ideen und Überlegungen dargestellt werden.

5.1 Ortseingang

Der Kfz-Verkehr in der Hauptstraße zeichnet sich, wie im Analyse-Teil geschildert, hauptsächlich durch Durchgangsverkehr aus, während Radverkehr nur wenig vorhanden ist. Es gibt im Moment im Bereich der Hauptstraße keinen durchgängigen Radweg. Die bestehende Querungshilfe vor dem westlichen Ortsausgang trägt wenig zur Verkehrsbremung bei.

Ziel der Planung ist es, den Radverkehr in den Straßenraum zu integrieren und für eine ortsvorgeschaute Entschleunigung zu sorgen. Dies soll anhand dem beidseitigen 1,5 m breiten Radfahrstreifen und der dem bisherigen Ortseingang vorangestellten Querungsinsel mit 3,50 m breiter Aufstellfläche für Radfahrer und Fußgänger umgesetzt werden (siehe Plan 2/4: Schnitt B-B'). Die damit verbundene Verschwenkung der Fahrbahnen hat darüber hinaus eine verkehrsbremende Wirkung. Der außerorts schon im Bestand vorhandene Radweg verläuft im Moment ca. bis zur Höhe der Grünabfallsammelstelle und wird am südlichen Straßenrand entlanggeführt. Künftig soll der in beide Richtungen befahrbare 3,0 m breite Radweg mit einem Abstand von 1,0 m parallel zur Straße geführt werden (siehe Plan 2/4: Schnitt A-A'). Auf diese Weise wird die Erreichbarkeit Hochspeyers für Fahrradfahrer deutlich verbessert. Vom westlichen Ortseingang aus verläuft der geplante Radweg beidseitig bis zur Rotentalstraße, von wo ab der Radverkehr auf dem *Bahnpfad* geführt wird. In Zukunft ist ein durchgängiges ortsübergreifendes Radwegenetz angedacht, das u.a. Hochspeyer mit Fischbach verbindet.

Durch die beidseitige Führung des Radwegs wird der Straßenraum optisch verschmälert. Eine zusätzliche atmosphärische Verbesserung für Radfahrer und Fußgänger entsteht durch die Begrünung des Fußweges in Form von Einzelbaumpflanzungen. Somit werden auch die in der Bürgerwerkstatt geäußerten Wünsche nach mehr Grün im Straßenraum in die Planung integriert.

5.2 Einkaufsmitte

Im Bereich der vorhandenen Einkaufsmärkte, Netto und Penny, der hier als *Einkaufsmitte* definiert wird, liegt im Bestand ein breiter Straßenquerschnitt vor, der jedoch Radfahrern keinen separaten Raum zur Verfügung stellt. Auch Querungshilfen für Fußgänger sind hier nicht vorhanden, was die fußläufige Erreichbarkeit der *Einkaufsmitte* mit Gewerbe, Einzelhandel sowie Dienstleistungseinrichtungen erschwert. Die Straßenbreite beträgt im Bestand im Mittel 8,0 m, die Gehwege sind derzeit jeweils ca. 2,0 m breit.

Um den Bereich für Fußgänger und Radfahrer freundlicher zu gestalten, ist die Weiterführung des beidseitigen Radweges sowie die Einführung einer „rechts vor links“-Regelung an den Kreuzungsbereichen vorgesehen. Somit kann die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs herabgesetzt werden, da ein vorfahrtsbedingtes rücksichtsloses Durchfahren verhindert wird. Zusätzlich sind zwei Querungshilfen in Form von Zebrastreifen geplant, die ein gefahrloses Überqueren der Hauptstraße ermöglichen. Durch die genannten Maßnahmen wird der motorisierte Verkehr im Bereich der *Einkaufsmitte* abgebremst.

Ein wesentlicher Bestandteil des Konzepts ist die Neugestaltung der Park- und Grünflächen vor den Supermärkten, Netto und Penny. Diese zeichnen sich im Bestand durch karge Grünflächen zur Straße hin und sich schnell aufheizende, asphaltierte Parkflächen aus. In Zukunft ist hier eine Durchgrünung und teilweise Entsiegelung der Parkflächen vorgesehen (siehe Plan 3/4: Schnitt C-C'). Im Hinblick auf die ökologischen Gesichtspunkte des Klimawandels, entspricht die Gestaltung dieser Flächen nicht mehr dem aktuellen Zeitgeist. Durch eine geplante Anpflanzung von großkronigen Bäumen auf den bisher ungenutzten Grünflächen und eine Auflockerung der Parkstruktur vor den Supermärkten, entsteht kühlender Schatten und die zu erwartende Hitzebelastung kann erheblich gesenkt werden. Damit verbessert sich die Aufenthaltsqualität dieses Bereichs enorm. Besonders im Hinblick auf sensible Bevölkerungsgruppen nimmt dies in Zukunft einen immer höheren Stellenwert ein.

Des Weiteren lag der Fokus bei der Konzepterstellung auf der nördlich der Einkaufsmärkte gelegenen Brachfläche, auf der Altlasten vorhanden sind. Momentan befindet sich dort zudem ein im Nutzungsplan (Analyse) als leerstehend markiertes ehemaliges Café-Gebäude. Diese Fläche könnte künftig unter Berücksichtigung der entsprechenden Auflagen zu einem Wohnquartier mit Gewerbenutzung im Erdgeschoss umgenutzt werden. Um die bestehenden Wohngebiete sowie das geplante Wohnquartier an die Einkaufsmöglichkeiten anzubinden, sind die bereits genannten geplanten Überquerungen zusätzlich von Bedeutung.

5.3 Zur Ortsmitte

In dem Teil der Hauptstraße, der zwischen der Einmündung Rotentalstraße und der Kreuzung Hauptstraße / B48 liegt, gibt es verschiedene Handlungsfelder. Die geplante Gestaltung dieses Abschnitts ist im städtebaulichen Modell dargestellt (siehe Anhang: Fotos – Modell - Ortsmitte). Zum einen besteht im Bereich der katholischen Kirche auf der Hauptstraße zwar bereits ein Tempolimit von 30 km/h. Dieses ist jedoch ab Höhe des bestehenden Zebrastreifens vor der Bushaltestelle wieder aufgehoben. Hier ist zukünftig vorgesehen, eine durchgängige 30er-Zone zu realisieren, die bis zur Kreuzung Hauptstraße / B 48 reicht. Zudem soll auch hier an den Kreuzungen „rechts vor links“ gelten. Dies entschleunigt auch in diesem Abschnitt den Verkehr, was gleichzeitig dazu führt, dass die fußläufige Nutzung attraktiver wird.

Der Platz der Bushaltestelle auf Höhe der kath. Kirche soll im Zuge der Planung neu geordnet werden. Im Moment ist die Straße in östliche Richtung, aus der der Bus ankommt, sehr uneinsichtig. Das Wartehäuschen ist in die Jahre gekommen und die Haltestelle nicht barrierefrei angelegt. Geplant ist an dieser Stelle eine barrierefreie Haltestelle mit Sitzgelegenheiten sowie

eine Erneuerung und Neuausrichtung des Wartehäuschens in östliche Richtung. Auf diese Weise können die Busfahrenden frühzeitig erkennen, dass der Bus anfährt und der Aufenthalt an der Haltestelle wird angenehmer gestaltet. Durch die geplanten Sitztreppen, die an die bestehende Topographie dieses Bereichs angepasst sind, kann nicht nur für Personen, die mit dem Bus fahren, sondern generell ein neuer Platz zum Verweilen geschaffen werden.

Die Parkplätze vor der katholischen Kirche sind derzeit, gekennzeichnet durch eine weiße Fahrbahnmarkierung, seitlich des Gehweges angeordnet. Diese Regelung ist teilweise irreführend, da die Markierung in den letzten Jahren geändert bzw. geschwärzt und neu aufgezeichnet wurde. Der Entwurf sieht deshalb vor, die Parkplätze neu zu ordnen und gleichzeitig durch Baumpflanzungen aufzulockern und zu begrünen. Konkret geplant sind je zwei Längsparkplätze mit Maßen von 2,0 m x 6,0 m und dazwischen positionierten Bäumen in Pflanzbeeten. Durch die Neuordnung und genaue Einteilung können künftig sogar mehr Parkplätze realisiert werden als bisher im Bestand vorhanden sind.

Der Radweg, der in Zukunft im Westen auf einem Radstreifen entlang der Hauptstraße geführt werden soll, knickt ab der Rotentalstraße auf den *Bahnpfad* ab und verläuft dort in gemischter Nutzung von Radfahrern und Fußgängern parallel zur Hauptstraße bis zum Bahnhof im Osten Hochspeyers. Somit kann das Gefahrenpotential auf der nach Osten immer schmaler werdenden Hauptstraße gesenkt werden und es entsteht ein eigener, nur für Radfahrer und Fußgänger zugänglicher Raum. Dieser soll durch eine Pflasterung, die an die bestehende Pflasterung im Bereich des Rathauses anknüpft, sowie eine erneuerte Beleuchtung ansprechend gestaltet werden (siehe Plan 4/4: Schnitt E-E'). Im Bereich nördlich der Unterführung in der Ortsmitte ist zugunsten der Einsehbarkeit eine Verbreiterung des in westliche Richtung verlaufenden *Bahnpfades* vorgesehen (vgl. Bestandssituation Abb. 6). Dies könnte zum Beispiel durch eine Verschiebung der vorhandenen Stützmauer des Bahndamms umgesetzt werden. Darüber hinaus soll im nächsten Jahr von der Deutschen Bahn als Betreiberin entlang der Bahnschienen eine Lärmschutzwand errichtet werden, wodurch der *Bahnpfad* in Zukunft zusätzlich an Attraktivität gewinnt.

Im Bereich vor der Kreuzung Hauptstraße / B 48, auf Höhe des öffentlichen Parkplatzes, ist eine neue Ampelregelung vorgesehen. Künftig soll der Straßenabschnitt zwischen der Aufstellfläche an der Ampel und der Einmündung auf die Bundesstraße nur einspurig befahrbar sein. Dadurch wird eine Verbreiterung des teils nur 0,60 m breiten Gehwegs auf beiden Seiten der Hauptstraße ermöglicht, was ein gefahrloses Begehen dieses Abschnittes für Fußgänger gewährleistet. Auf diesem Weg kann die derzeitige Problemstelle neu geordnet und das Gefahrenpotenzial entschärft werden. Künftig sind hier bei einer Fahrbahnbreite von 3,60 m Gehwegbreiten von 1,50 m realisierbar (siehe Plan 4/4: Schnitt F-F').

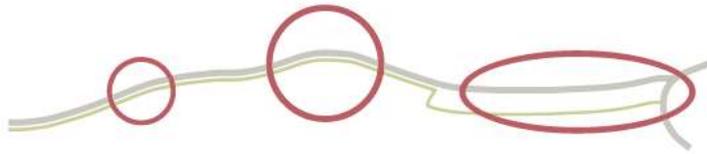


Abb. 11: Logo zur Umgestaltung der westlichen Hauptstraße. (Quelle: Eigene Darstellung).

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Geltungsbereich "Westliche Hauptstraße"	1
Abb. 2: Projektablaufplan	3
Abb. 3: Westlicher Ortseingang	5
Abb. 4: Breiter Straßenraum am Penny-Markt	5
Abb. 5: Hauptstraße südlich der katholischen Kirche	5
Abb. 6: Engstelle <i>Bahnpfad</i> nördlich der Unterführung an der Ortsmitte	5
Abb. 7: Bushaltestelle mit Wartehäuschen	5
Abb. 8: Gehwegengstelle Hauptstraße (0,60 m Breite)	5
Abb. 9: Unbefestigter <i>Bahnpfad</i>	5
Abb. 10: Bürgerwerkstatt Hochspeyer	8
Abb. 11: Logo zur Umgestaltung der westlichen Hauptstraße	11

Tabellenverzeichnis

Tab. 1: SWOT-Analyse	6
----------------------	---

Anhang

Hochspeyer - Analyse / Bürgerwerkstatt	Plan 1/4
Hochspeyer – Westliche Hauptstraße – Ortseingang	Plan 2/4
Hochspeyer – Westliche Hauptstraße – Einkaufsmittle	Plan 3/4
Hochspeyer – Westliche Hauptstraße – Zur Ortsmitte	Plan 4/4
Fotos – Modell – Zur Ortsmitte	

HOCHSPEYER – Ortsmitte

Fabian Braun	389942
Nathalie Kerling	414750

Inhaltsverzeichnis

11. Einleitung	1
12. Projektbeschreibung	2
13. Projektablauf	2
14. Bestandsanalyse	4
4.1 Fußwege	4
4.2 Parkplätze	6
4.3 Aufenthaltsqualitäten	7
4.4 B48 und Unterführung	8
15. Bürgerwerkstatt	9
16. Konzeptionelle Überlegungen	11
6.1 Kirchplatz	11
6.2 Neuer Parkplatz	11
6.3 Kirchbrunnen	11
6.4 Unterführung	12
Abbildungsverzeichnis	14
Literaturverzeichnis	15

7. Einleitung

Hochspeyer ist eine von 50 Gemeinden im Landkreis Kaiserslautern und gehört zur Verbandsgemeinde Enkenbach-Alsenborn. Die Ortsgemeinde hat gegenwärtig ca. 4.500 Einwohner (Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz 2018) und ist in der Landesplanung als Grundzentrum ausgewiesen.

Die Geschichte des Ortes geht bis in das 12. Jahrhundert zurück, weshalb sich in der gesamten Gemeinde zahlreiche geschichtsträchtige Orte wiederfinden, wie beispielsweise der Münchhof, ein früherer Gutshof, der zum ältesten Teil Hochspeyers gehört. Im Laufe der Zeit stieg die Bevölkerungsanzahl der Dorfes immer weiter an. Vor allem die Inbetriebnahme der Eisenbahn führte zu einem Zuzug von Arbeitern und veränderte das Bild des Ortes bis heute nachhaltig.

Das vorliegende Untersuchungsgebiet, im Rahmen der Veranstaltung „Konzeptionen in der Ortsentwicklung“ an der Technischen Universität Kaiserslautern in Kooperation mit dem Landkreis Kaiserslautern, ist die Ortsmitte von Hochspeyer. Diese befindet sich, wie auf Abbildung 1 zu erkennen ist, hauptsächlich unterhalb des Kreuzungsbereiches der Hauptstraße und der B48.



Abbildung 11: Luftbild Ortsmitte Hochspeyer (Quelle: Landkreis Kaiserslautern)

8. Projektbeschreibung

Prägende Elemente der Ortsmitte sind die Bundesstraße und der Bahndamm, welche den Bereich visuell in Nord und Süd, sowie in West und Ost teilen. Dies ist nicht zuletzt der Grund dafür, dass sich die Ortsmitte Hochspeyers als eine Abfolge von diversen Plätze, Gehwegen, Parkplätzen und Aufweitungen darstellt. Alle diese Bereiche sind stark von Verkehrslärm belastet und die Gehwege sind zum Teil sehr schmal und nicht barrierefrei.

In der Ortsmitte befinden sich Einrichtungen, wie zum Beispiel das Rathaus, ein Bäcker, eine Metzgerei oder eine Niederlassung der Sparkasse. Durch diese Platzabfolge erhält das beschriebene Areal die Funktionen einer Ortsmitte und fungiert als Treffpunkt und häufiger Anlaufpunkt der Bewohnerschaft.

Für die Zukunft gilt es, die symbolische und identitätsstiftende Funktion der Ortsmitte zu gestalten, trotz des überwiegenden motorisierten Verkehrs auf der Straße. Das heißt, die öffentlichen Flächen nicht nur als Rest der Bundesstraße, sondern als eigenen Raum zu verstehen und als solchen zu entwerfen.

Im Projekt soll die räumliche Platzabfolge, die Fußwegeverbindungen und die Nutzungen der Flächen untersucht und analysiert werden. Ziel ist es ein Konzept zu entwickeln, das die Nutzungs- und Aufenthaltsqualität verbessert und das Ortsbild neugestaltet.

9. Projektablauf

Nach einer ersten gemeinsamen Besprechung der Aufgabenstellung mit den betreuenden Dozenten der Technischen Universität Kaiserslautern, galt es die vorhandenen Materialien zu sichten und einen Plan über das weitere Vorgehen zu entwerfen. Dies sah die Kontaktaufnahme mit allen relevanten Akteuren vor Ort vor, in Form einer gemeinsamen Ortsbegehung und Experteninterviews. Diese wurden mit dem Ortsbürgermeister Herrn Jonas, dem ersten Beigeordneten Herrn Mock, dem Quartiersmanager Herrn Grüner und dem Bauamtsleiter der Verbandsgemeinde Enkenbach-Alsenborn, Herrn Wolf, durchgeführt. Zuvor fand eine eigenständige Ortsbegehung in der Kleingruppe statt, um eine erste Bestandaufnahme des Untersuchungsgebietes vorzunehmen. Beide Begehungen wurden fotografisch festgehalten und wichtige Orte und Plätze und deren Eigenschaften auf einer Übersichtskarte markiert.

Im nächsten Schritt fand eine Auswertung der gewonnenen Informationen statt, indem eine Stärken-Schwächen-Analyse angefertigt und die zu behandelnden Schwerpunktgebiete festgelegt wurden. Dies geschah alles in Rücksprache mit den Betreuern, in Form von einer Zwischenbesprechung und einer darauf aufbauenden Entwurfsworkstatt.

Charakteristisch für die Vorgehensweise der gesamten Projektarbeit ist die enge Zusammenarbeit mit den Akteuren vor Ort. Hierzu zählen neben den Gemeindemitarbeitern auch die Bürger von Hochspeyer. Diese wurden in einer sogenannten Bürgerwerkstatt in den Planungsprozess miteinbezogen, indem die zuvor erarbeiteten Schwerpunktgebiete gemeinsam besprochen wurden und positive sowie negative Aspekte und Ideen und

Handlungsbedarf der einzelnen Bereiche festgehalten wurden. Die Bürgerbeteiligung mündete schließlich in der finalen Festsetzung der Schwerpunktgebiete.

In der darauffolgenden Entwurfswerkstatt wurden erste Zwischenergebnisse präsentiert und daraufhin gemeinsam mit den Vertretern des Landkreises konkrete Planungen vollzogen, in Form von Skizzen. Aufbauend darauf wurden die Überlegungen visualisiert und Pläne erstellt.

Die abschließende Präsentation der Projektes fand am 03. März 2020 in der Kreisverwaltung Kaiserslautern statt, zu dem, neben den Vertretern der Ortsgemeinden, auch die Bürgerschaft eingeladen war.

10. Bestandsanalyse

Grundlage für die Bestandsanalyse sind die bereits erwähnten Ortsbegehungen in der Kleingruppe und mit den Vertretern der Ortsgemeinde. Vor allem mit dem ersten Beigeordneten, Herrn Mock, fand eine ausgiebige Bestandaufnahme der gesamten Ortsmitte statt.

4.1 Fußwege

Charakteristisch für den Ort Hochspeyer sind die schmalen Pfade (siehe Abbildung 2 und 3), die sich in und um die Ortsmitte befinden. Sie verbinden wichtige Plätze, die innerhalb des Ortes gelegen sind, beispielsweise gelangt man über Pfade von der Kirche bis zur Schule und von dort aus bis zum Kirchbrunnen. Man kann sich demnach innerhalb der Ortsmitte bewegen, ohne die B48 mehrmals queren zu müssen oder sich entlang dieser zu bewegen. Neben der Funktion als Wegeverbindung innerhalb des Ortes erkennt man anhand der Pfade die dörfliche Struktur Hochspeyers, die den gesamten Ort prägt. Abgesehen von den vorhandenen Pfaden, sind die Fußwege im Allgemeinen in einem schlechten Zustand, da, vor allem durch die Bundesstraße die Bürgersteige verkleinert werden mussten und heutzutage als sehr schmal zu beschreiben sind, mit einer schlechten Oberflächenbeschaffenheit (siehe Abbildung 4 und 5). Daraus resultiert, dass sehr wenige Abschnitte als barrierefrei zu betiteln sind und somit das Fortbewegen auf diesen, vor allem mit Rollstuhl, Rollator oder auch Kinderwagen, schwer bis nahezu unmöglich ist.



Abbildung 12: Pfad entlang der alten Mühle
(Quelle: eigene Aufnahme)



Abbildung 3: Pfad zum Kirchbrunnen (Quelle:
eigene Aufnahme)



Abbildung 4: Gehweg an B48 (Quelle: eigene
Aufnahme)



Abbildung 5: Gehweg an Hauptstraße (Quelle:
eigene Aufnahme)

4.2 Parkplätze

Innerhalb der Ortsmitte Hochspeyers sind 5 größere Parkplätze ausgewiesen. Außerdem befindet sich in fußläufiger Erreichbarkeit zur Ortsmitte der Kerbeplatz, bzw. der Parkplatz des Schwimmbads, auf dem sich zusätzliche ungefähr 90 Parkmöglichkeiten befinden. Zu diesem großen zusammenhängenden Parkplätzen kommen vereinzelt Parkplätze vor Einrichtungen, wie der Sparkasse, dem Einzelhändler KIK oder der Bäckerei. Außerdem ist auffallend, dass viele Wege innerhalb des Ortes mit dem Auto erledigt werden und demnach die Parkplätze benötigt werden. Das erkennt man vor allem daran, dass zu Hauptgeschäftszeiten alle Parkplätze belegt sind und sich nur schwer innerhalb der Ortsmitte ein freier Parkplatz finden lässt.



Abbildung 6: Parkplatz gegenüber der Kirche (Quelle: eigene Aufnahme)



Abbildung 7: Parkplatz neben Kirchplatz (Quelle: eigene Aufnahme)



Abbildung 8: Parkplatz neben Rathaus (Quelle: eigene Aufnahme)

4.3 Aufenthaltsqualitäten

Innerhalb der Ortsmitte befinden sich zwei Plätze, die eine deutliche Aufenthaltsqualität besitzen: zum einen den Kirchplatz an der B48 und zum anderen der etwas abseits gelegene Kirchbrunnen. Als zusätzlichen Platz mit Aufenthaltsqualität lässt sich der zukünftige Mehrgenerationenplatz zählen, der jedoch aktuell noch nicht existiert. Die aufgezählten Plätze sind von besonderer Bedeutung für die Ortsmitte, da sie sich als Treffpunkte für Bürger darstellen, insbesondere der Kirchplatz, und im Idealfall dazu einladen, sich dort längere Zeit aufzuhalten und somit die gesamte Ortsmitte zu beleben. Treffpunkte innerhalb eines Ortes sind wichtig für die, da sie den Austausch innerhalb der Bevölkerung fördern. In Hochspeyer lassen sich die öffentlichen Plätze als Herz Gemeinschaft der Ortsmitte beschreiben, die erhalten und ausgebaut werden müssen.



Abbildung 9: Kirchplatz (Quelle: eigene Aufnahme)



Abbildung 10: Kirchbrunnen (eigene Aufnahme)

4.4 B48 und Unterführung

Die Bundesstraße ist ein gestaltendes Element in der Ortsmitte von Hochspeyer. Sie verläuft durch die gesamte Ortsmitte und führt in dieser zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen und einer damit verbundenen Lärmbelastung. In Verbindung mit dem Bahndamm unterteilt die Bundesstraße den gesamten Ort visuell in Nord, Ost, Süd und West. Hierbei stellt die Unterführung des Bahndamms die Verbindung zwischen dem nördlichen und südlichen Teil Hochspeyers dar. Entlang der Bundesstraße verläuft auf beiden Seiten der Unterführung ein schmaler Bürgersteig, mit einer Breite von 1,30m auf der linken Seite und 1,27m auf der rechten Seite. Dieser hat zum einen die Funktion eines klassischen Fußweges und ist, zum anderen, Teil des täglichen Schulweges der Kinder, die in dem nördlich des Bahndamms gelegenen Ortsteil leben. Darüber hinaus stellt die Unterführung, insbesondere für Fußgänger bei Dunkelheit, einen Angstraum dar. Grund hierfür ist die schlechte Beleuchtung und die Tatsache, dass keinerlei Gestaltung vorhanden ist.



Abbildung 11: B48 und Unterführung (Quelle: eigene Aufnahme)



Abbildung 12: Gehweg in der Unterführung
(Quelle: eigene Aufnahme)

Diese Erkenntnisse sind unter anderem im Analyseplan (Plan 1/4) dargestellt. Des Weiteren sind die prägnanten Erdgeschossnutzungen in einem Schwarzplan festgehalten. Hierbei erkennt man, dass die Ortsmitte vor allem von kleinteiligem Einzelhandel, wie einem Bäcker oder Metzger, geprägt ist. Daneben finden sich zahlreiche Dienstleistungen wie Physiotherapie, und vereinzelt öffentliche Einrichtungen, wie die Kirche oder die Gemeindebücherei, im Untersuchungsgebiet wieder. Diese Einrichtungen verleihen dem Untersuchungsgebiet die Funktion einer Ortsmitte.

11. Bürgerwerkstatt

Die Bürgerwerkstatt im Rahmen des Projektes fand am 13. Januar 2020 Rathaus der Gemeinde Hochspeyer statt. Insgesamt erschienen 16 Bürgerinnen und Bürger aus dem Ort, um den Planungsprozess mit Anregungen und Kritik zu unterstützen.

Da die Bürgerwerkstatt gemeinsam mit der Gruppe stattfand, die das Gebiet um die Westliche Hauptstraße bearbeitet, begann die Veranstaltung mit der Vorstellung beider Gruppen und Projekte und den jeweiligen Aufgaben und Fragestellungen. Im Anschluss daran erfolgte die Aufteilung der Bürger in zwei Gruppe, die sich jeweils mit einem Bereich auseinandersetzte. Nach ca. 45 Minuten wurden die Gruppen getauscht.

Die Gruppe, die sich mit der Ortsmitte befasste erhielt zunächst eine kurze Einführung in Form einer Power Point Präsentation. Hierbei wurden bereits konkrete Schwerpunkte vorgestellt, um explizit diese im Nachhinein mit den Bürgern zu besprechen und zu erörtern. Folgende Schwerpunkte wurden in der Bürgerwerkstatt bearbeitet: Aufenthaltsqualitäten, hier vor allem der Kirchplatz und der Kirchbrunnen, Parkplätze, die Unterführung und Fußwege bzw. Pfade.

Mithilfe farbiger Karten wurden positive (grün) und negative (rot) Aspekte, sowie Handlungsbedarf bzw. Ideen (gelb) gesammelt und an die entsprechende Stelle in der Karte, die ausgedruckt aufgehängt wurde, angebracht.

Durch die Vorgabe der Schwerpunktgebiete wurde von Anfang an eine Diskussionsgrundlage geschaffen und ausschließlich diese behandelt. Der Vorteil hiervon war, dass nicht über zu viele verschiedene Themen gesprochen wurde und man sich somit auf das Wesentliche konzentrieren konnte.

12. Konzeptionelle Überlegungen

Aufbauen auf der Bürgerwerkstatt und der dort behandelten Schwerpunktgebiete wurden explizit vier Areale bzw. Bereiche in der Ortsmitte Hochspeyers festgelegt, die einer Um- bzw. Neugestaltung bedürfen.

6.1 Kirchplatz

In der Bürgerwerkstatt wurden die zuvor getroffenen Annahmen bezüglich der Aufenthaltsqualität des Platzes bestätigt, indem dieser als Treffpunkt und Aufenthaltsort beschrieben wurde. Jedoch ist die Lage an der Straße und die damit verbundene Lärmbelastung der Hauptkritikpunkt. Vor allem bei Veranstaltungen stellt die fehlende Abgrenzung zur Straße eine Gefahr, insbesondere für Kinder, dar. Die Konzeptionelle Überlegung sieht eine Verlagerung des gesamten Platzes, inklusive des Mobiliars, vor. Der neue vorgesehene Ort für den Kirchplatz ist der große Parkplatz vor der Kirche. Der Vorteil dieser Lokalität ist zum einen die Lage in einer Seitenstraße und die dadurch entstehende Distanz zur B48. Damit einher geht eine deutliche Lärmreduzierung, was die Aufenthaltsqualität des gesamten Platzes erheblich beeinflusst und verbessert. Außerdem sind Holzauflagen anstelle der Betonauflagen vorgesehen, die ebenfalls zu einer Verbesserung der Aufenthaltsqualität führen und somit die Bürger verstärkt dazu eingeladen werden an diesem Platz zu verweilen. Da die fehlende Begrünung an dem jetzigen Kirchplatz bemängelt wurde, ist eine konkrete Gestaltung in Form von Bäumen als Abgrenzung des gesamten Platzes und Hochbeeten, geplant. In Verbindung mit der Kirche auf der gegenüberliegenden Straßenseite und dem dahinterliegenden (zukünftigen) Mehrgenerationenplatz, entsteht das neue Herzstück der Ortsmitte Hochspeyers.

6.2 Neuer Parkplatz

Im Zuge der Verlagerung des Kirchplatzes, erfolgt ebenfalls die Verlagerung des Parkplatzes vor der Kirche. Genauer gesagt erfolgt ein Tausch der beiden Plätze. Da in der Bürgerwerkstatt betont wurde, dass die Parkplätze in der Ortsmitte benötigt werden und elementar für die Belebung dieser sind, ist es nicht im Sinne der Bürgerschaft die Anzahl der Parkplätze zu minimieren. Aufgrund dieser Argumente sieht das vorliegende Konzept vor, die Parkplätze, die sich zurzeit vor der Kirche befinden, direkt an die Hauptstraße zu verlegen, an den jetzigen Kirchplatz. Somit wird auch in Zukunft sichergestellt, dass nach wie vor ausreichend Parkplätze in der Ortsmitte zur Verfügung stehen. Außerdem sind diese durch die direkte Lage an der Bundesstraße einfach zu erreichen und das Verkehrsaufkommen in der Kirchstraße kann reduziert werden.

6.3 Kirchbrunnen

Neben dem Kirchplatz ist, wie oben bereits beschrieben, der Kirchbrunnen ein weiterer Platz innerhalb der Ortsmitte Hochspeyers, welcher eine Aufenthaltsqualität besitzt. Diese ist zurzeit jedoch wenig ausgeprägt, aufgrund der fehlenden Gestaltung. Für dieses Areal ist vorgesehen

das Wasserbecken in ein Kneippbecken umzufunktionieren. Um dieses Becken sollen Sitzmöglichkeiten geschaffen werden. Diese sind zwar bereits heute vorhanden, jedoch ist hierbei eine Instandsetzung bzw. Erneuerung von Nöten. An den vorderen Bereich mit dem Kneippbecken anschließend ist für die freie Fläche eine Umgestaltung vorgesehen. Hier soll ein Barfußpfad angelegt werden, jedoch mit möglichst wenig pflegeintensiven Materialien, um die Instandhaltungskosten und den Instandhaltungsaufwand so gering wie möglich zu halten. Mit einfachen Mitteln soll an dieser Stelle, abseits der stark befahrenen Bundesstraße, eine Art Ruheoase geschaffen werden, die zum Verweilen einlädt und den Fokus auf den Aspekt der Gesundheit legt.

6.4 Unterführung

Die vorhandene Unterführung des Bahndamms an der Bundesstraße wurde in der Bürgerwerkstatt ausschließlich mit negativen Begriffen beschrieben. Grund hierfür ist vor allem die fehlende Gestaltung und minimalistische Beleuchtung. Konzeptionelle Überlegungen zur Unterführung beinhalten eine künstlerische Gestaltung der beiden Wände in Form von Leinwänden, die auf eine Auflattung gespannt werden und an den Wänden befestigt werden. Über das Design der Leinwände kann in Form einer Bürgerbeteiligung entschieden werden. An der Decke der Unterführung werden LED-Spots angebracht, die ihre Farbe der Tageszeit anpassen und somit aus dem zuvor als „Angstraum“ beschriebenen Bereich ein Verbindungsstück zwischen der nördlichen und südlichen Ortsmitte schafft. Das Referenzbild (Abbildung 14) zeigt die Umgestaltung einer Unterführung in Ahlen. Hier wurde als Motiv ein Wald gewählt, damit sich die Fußgänger wie bei einem Waldspaziergang fühlen. Außerdem ist eine Verbreiterung des Fußgängerweges vorgesehen, indem dieser nur noch auf einer Seite besteht, aber dafür die doppelte Breite besitzt. Demnach beträgt die Breite des Gehweges nach der Verbreiterung ca. 1,57. Dadurch wird sichergestellt, dass der Gehweg genügend Platz für Menschen mit Rollstuhl, Rollator, Kinderwagen etc. bietet. Alles in allem erfährt die Unterführung durch die Umgestaltung eine ganzheitliche Aufwertung und wird ihrer Funktion als Verbindungsstück gerecht.



Abbildung 14: Umgestaltung Unterführung Ahlen (Quelle: Stadt Ahlen 2019)

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Luftbild Ortsmitte Hochspeyer	1
Abb. 2: Pfad entlang der alten Mühle	5
Abb. 3: Pfad zum Kirchbrunnen	5
Abb. 4: Gehweg an B 48	5
Abb. 5: Gehweg an Hauptstraße	5
Abb. 6: Parkplatz gegenüber der Kirche	6
Abb. 7: Parkplatz neben Kirchplatz	6
Abb. 8: Parkplatz neben Rathaus	6
Abb. 9: Kirchplatz	7
Abb. 10: Kirchbrunnen	7
Abb. 11: B48 und Unterführung	8
Abb. 12: Gehweg in der Unterführung	8
Abb. 13: Bürgerwerkstatt Hochspeyer	10
Abb. 14: Umgestaltung der Unterführung Ahlen	13

Literaturverzeichnis

Internetredaktion Stadt Ahlen (2019): Bunte Geometrie oder grüner Wald? Bürgerschaft stimmt ab über Bahnunterführung, <https://www.ahlen.de/start/themen/bauen-planen/nachricht/information/nachricht/aus-ahlen/bunte-geometrie-oder-gruener-wald-buergerschaft-stimmt-ab-ueber-bahnunterfuehrung/> (zugegriffen am 27.02.2020)

Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz (2018): Mein Dorf, meine Stadt. Hochspeyer, <https://infothek.statistik.rlp.de/MeineHeimat/content.aspx?tp=46975&id=103&g=0733502015&l=3> (zugegriffen am 27.02.2020)

Anhang

Hochspeyer – Ortsmitte - Analyse Plan 1/3

Hochspeyer – Ortsmitte - Bürgerwerkstatt Plan 2/3

Hochspeyer – Ortsmitte – Konzept Plan 3/3

