

Stadt Winsen (Luhe)

Masterplan Bahnhofstraße und Bahnhofsumfeld

2. Bürgerdialog

15. November 2016, 19–21 Uhr
Stadthalle



Dokumentation

Termin:

2. Bürgerdialog am 15. November 2016
19:00-21:00 Uhr in der Stadthalle Winsen (Luhe)

Teilnehmer: ca. 50 Bürgerinnen und Bürger, Vertreter der Presse
Stadt Winsen: Bürgermeister André Wiese, Sonja Arvidson, Stephan Niesmann,
Agnieszka Paschek
BPW baumgart+partner: Frank Schlegelmilch, Charlotte Herbst

Begrüßung

Bürgermeister André Wiese begrüßt alle Anwesenden. Die Veranstaltung trägt den Titel Bürgerdialog und der Abend soll genutzt werden, um die Zwischenergebnisse des Masterplans Bahnhofstraße und Bahnhofsumfeld zu diskutieren und Anregungen einzubringen. Im Publikum sind sowohl neue Gesichter als auch wohlvertraute Stammgäste, die uns intensiv im Prozess begleiten. Es werden nicht alle Maßnahmen aus dem Masterplan Bahnhofstraße und Bahnhofsumfeld sofort umgesetzt werden können. Aktuell liegt der Fokus in der Innenstadt, da hier ein Sanierungsgebiet ausgewiesen und Städtebauförderungsmittel genehmigt wurden. Aber der Masterplan ist ein Weg, auf den wir uns gemeinsam begeben haben und welcher eine wertvolle Entscheidungsgrundlage für Politik und Verwaltung bildet. Der heutige Abend ist nicht als Präsentation von fertigen Ergebnissen zu verstehen, vielmehr sind alle Bürgerinnen und Bürger eingeladen über den Arbeitsstand in einen konstruktiven Diskurs einzutreten.

Frank Schlegelmilch stellt sich und das Team des beauftragten Büros BPW baumgart+partner vor. Die Einladung zum Bürgerdialog erfolgte unter anderem über eine Briefwurfsendung mit einem Infobrief. Der Infobrief fasst die Analysephase zusammen, so dass auch die Teilnehmer über die Ergebnisse informiert sind, die nicht am ersten Bürgerdialog im Mai dabei sein konnten. Seither wurden Maßnahmen für die Vertiefungsbereiche erarbeitet, mit Fachplanern der Verwaltung abgestimmt und in einem 2. Arbeitskreis mit Immobilieneigentümern, Gewerbetreibenden, Anliegern und interessierten Bürgervertreter rückgekoppelt. Die Arbeitsstände sind für die einzelnen Bereiche unterschiedlich, für manches liegen schon Entwurfsideen vor, bei anderen Maßnahmen gibt es noch grundlegenden Klärungsbedarf.

Rückblick

Bisherige Dialogangebote:

- 1. Öffentlicher Dialog – 26.05.2016
- 1. Arbeitskreis – 07.06.2016
- 2. Arbeitskreis – 26.09.2016

Entwicklungsziele für die Bahnhofstraße und das Bahnhofsumfeld vorgestellt und bestätigt beim 1. Öffentlichen Bürgerdialog und 1. Arbeitskreis



Vertiefungsbereiche als Ergebnis aus dem 1. Öffentlichen Bürgerdialog

- Bahnhofsunterführung
- Kreuzungsbereich Bahnhofstraße/Lüneburger Straße
- Bahnhofsumfeld
- Kapellenvorplatz
- Gestaltung der Bahnhofstraße

Vorstellung der Maßnahmen für die Vertiefungsbereiche

Die vorgeschlagenen Maßnahmen können der Präsentation sowie den Plakaten zur Veranstaltung entnommen werden (siehe Anhang).

Diskussion im Plenum

- *Was passiert mit der Bahnhofstraße und was soll z.B. mit den vielen Längsparkplätzen geschehen?*

Schlegelmilch: Das Thema der Gestaltung der Bahnhofstraße hat uns auch in den Arbeitskreisen beschäftigt, weshalb eine erneute Verkehrszählung in Auftrag gegeben wurde. Die Ergebnisse liegen erst seit Anfang November vor. Die Daten werden nun ausgewertet und in Rücksprache mit Politik und Verwaltung werden Alternativen abgestimmt. Die Empfehlungen gehen in die Richtung, dass die Bahnhofstraße nicht komplett umgestaltet werden muss, sondern vielmehr akzentuiert werden sollte, um die Achsenwirkung aufzubrechen. Hilfreich ist dafür die vorgeschlagene Maßnahme den Kapellenvorplatz auf den Straßenbereich auszuweiten, um somit einen Oberflächenwechsel zu gestalten.

- *Kann die Bahnhofstraße nicht als Einbahnstraße funktionieren?*

Schlegelmilch: Wenn es keine besondere Regelungsnotwendigkeit gibt, sollten zusätzliche Einbahnstraßen vermieden werden, da dadurch die Verkehrsführung schwieriger und weniger intuitiv wird. Die Bahnhofstraße sollte vielmehr eine Straße sein, die durch ihre Gestaltung für Durchgangsverkehr unattraktiv ist. Trotz Aufpflasterung gibt es heute noch viel Durchgangsverkehr.

- *Soll es Bordsteinkanten im Kapellenvorplatzbereich geben? Bei der Idee eines Shared Space braucht es keine Kanten. Gerade niedrige Kanten sind vor allem für Fahrradfahrer riskant.*

Schlegelmilch: Die genaue Gestaltung und die Frage, ob es Kanten geben muss und in welcher Höhe, wird erst in einer späteren Ausführungsplanung thematisiert und ist dann mit den verschiedenen Interessensverbänden abzustimmen. Für Seh-, Geh- und Hörbehinderte gibt es unterschiedliche Anforderungen an eine barrierefreie Gestaltung. Zunächst muss im Rahmen des Masterplans festgelegt werden, ob überhaupt eine entsprechende Straßenraumgestaltung auf Höhe der Kapelle vorgesehen werden soll.

- *An der Nordereckbrücke wurden eine Radarkontrolle und Warnschilder aufgestellt, auf einmal fahren alle langsamer. Das sollte es auch in der Bahnhofstraße passieren und Raser sollten dreimal so viel bezahlen.*

Schlegelmilch: Bei auffälligen Geschwindigkeitsüberschreitungen kann das eine geeignete Maßnahme sein. Grundsätzlich empfehlen wir aber eher, Beschilderungen und digitale Anzeigen auf Stadtstraßen auf das Nötigste zu reduzieren. Die Straßenraumgestaltung sollte vielmehr dahingehend verändert werden, dass intuitiv mit angemessener Geschwindigkeit gefahren wird. Die Straßenraumplanung der Bahnhofstraße kommt aus einer Zeit, in der dem Auto der Vorrang gegeben wurde und so sieht sie noch heute aus.

- *Mir fehlen Aussagen zur Grüngestaltung. Die Rathausstraße vermittelt keinen schönen und zusammenhängenden Eindruck. Es fehlt dort an zusammenhängendem und gut gestaltetem Grün. Es müssen nicht immer Bäume sein, sondern auch niedrige Büsche und Pflanzen können zu einer grünen Gestaltung verhelfen. Die Geranien auf 2,80m Höhe sind ein müdes Erscheinungsbild.*

Schlegelmilch: Die Rathausstraße wird im Rahmen der Städtebauförderung für die Innenstadt näher betrachtet. Im Plangebiet für den Masterplan Bahnhofstraße und Bahnhofsumfeld gibt es – neben den Straßenbäumen – aber ebenfalls sehr wenig Grün. Interessant ist viel mehr das Verspringen von privaten und öffentlichen Grün- und Freiflächen im Straßenraum, was auch bei zukünftigen Bauprojekten zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität genutzt werden sollte.

- *Die Idee für Riedels Eck ist gut, aber wir sind abhängig vom Wohlwollen privater Eigentümer. Welche Möglichkeiten im Rahmen der Bauordnung stehen der Stadt zur Verfügung und wie kann sie ggf. strenger agieren?*

Wiese: Die Bauordnung lässt nur ein Eingreifen zu, wenn Gefahr für Dritte vorliegt. Es gibt aktuell keine konkreten Möglichkeiten, aus denen wir auswählen können, aber sobald sich etwas ergibt, werden wir agieren. In der Bahnhofstraße sind nur die Straßen öf-

fentlich, sodass wir den Dialog mit den Eigentümern für die Umsetzung ausbauen werden. Der Masterplan selbst ist aber kein verbindliches Regelwerk, sondern zeigt vor allem Möglichkeiten auf.

Schlegelmilch: Viele Städte stehen vor ähnlichen Problemen mit verwahten Immobilien. Es gibt eine Forschungsarbeit vom Ministerium dazu, die verschiedene Möglichkeiten aufzeigt. Der erste Schritt ist aber immer, von Seiten der Stadt konkrete Planungsvorstellung für die betroffenen Immobilien zu entwickeln und diese in eine Quartiersentwicklung einzubetten. Genau dies tut der Masterplan. Erst danach können verschiedene rechtliche Werkzeuge angesetzt werden. Gespräche mit den Eigentümern des Hanseecks zeigen außerdem Entwicklungsinteressen.

- *Was ist mit der Straße zur Post (Uhlenbusch), könnte diese weiter ausgebaut werden? Außerdem sollte Parken in der Bahnhofstraße auf Kurzzeitparken festgelegt werden.*

Wiese: Durch den aktuellen Ausnahmestand am Bahnhof kommt es zu Verkehrsverschiebungen im Stadtgebiet. Die Pendler parken auch mit mehr Abstand zum Bahnhof in den Wohngebieten. Kontrollen werden durchgeführt, aber das Ordnungsamt kommt gerade nicht hinterher. Nach der Eröffnung des Parkhauses versprechen wir uns eine geregelte Parksituation.

- *Die Einbiegungen zum Gummiweg sollte auch Grün gestaltet werden. Möglicherweise könnte auf dem Grundstück von Ahlers Tivoli eine ähnliche Gebäudeflucht realisiert werden, wie für das Hanseeck heute vorgeschlagen wurde.*

Wiese: Der B-Plan sieht eine andere Bauflucht vor.

Herbst: Es gibt einen vorhandenen Grünraum am Gummiweg gegenüber von Ahlers Tivoli, aber dieser ist heute unattraktiv. Eine andere Gestaltung kann helfen, die gerade Achse aufzubrechen und in den Gummiweg und die anschließende Luheniederung zu leiten.

- *Die Vorschläge für das Bahnhofumfeld gefallen mir sehr gut. Wie sieht es mit den Reinigungsintervallen am Bahnhof aus, können die nicht erhöht werden?*

Schlegelmilch: Die heutige, nicht mehr aktuelle Gestaltung der Grünflächen wirkt schnell ungepflegt, auch bei regelmäßiger Reinigung. Baumscheiben, Kübel und dunkle Ecken laden zur Vermüllung ein. Mehr Beleuchtung und eine freundlichere Gestaltung sind wichtig.

Wiese: In der aktuellen To-go-Mentalität werden Kaffeebecher schnell weggeworfen. Es ist erfreulich, dass so viele Menschen mit der Bahn fahren, aber ein dauerhaft sauberer Zustand ist bei den Frequenzen kaum zu realisieren. Die Reinigungsintervalle wurden bereits deutlich erhöht, aber es fühlt sich noch immer dreckig an. Ein sauberer Bahnhof braucht Bereitschaft auf beiden Seiten. Als Stadt werden wir die Intervalle nochmals erhöhen und werden nun auch in den Tunnel hinein den Reinigungsbereich erweitern, aber alle Bürgerinnen und Bürger sind auch gefragt dafür zu sorgen, dass der Bahnhof sauber bleibt.

- *Haben Sie bereits Kontakt mit der Deutschen Bahn aufgenommen?*

Wiese: Es wurde Kontakt mit der DB zur Beteiligung am Masterplanprozess aufgenommen, die Gespräche sind zu vertiefen.

- *Tolle Vorschläge! Ich finde es gut das Wohnen weiter zu stärken und die Eigentümer dafür einzubeziehen. Auch wir haben Eigentum in der Bahnhofstraße und wollen gerne investieren. Die Gestaltung des Kapellenvorplatzes nutzt auch uns. Sie führt zu mehr Leben und einer Aufwertung der Bahnhofstraße.*

Schlegelmilch: Vielen Dank für den Kommentar, sonst müssen wir immer darauf hinweisen, dass Maßnahmen im öffentlichen Raum sich auch positiv auf das Eigentum auswirken. Es braucht immer einzelne Eigentümer, die mit guten Bau- oder Sanierungsvorhaben vorangehen, um dann andere mitzuziehen und zu einer sichtbaren Veränderung zu kommen.

- *Sie sehen sechs Bushalteplätze am ZOB vor. Muss bei mehr Bussen nicht auch die Straße verbreitert werden? Wie soll der Verkehrsfluss von Bussen und P+R-Parkhaus verlaufen?*

Schlegelmilch: Beim letzten Arbeitskreis war auch ein Vertreter der Verkehrsbetriebe anwesend, dessen Anregungen berücksichtigt wurden. Auch hier kann der Masterplan noch keine Details festlegen.

Wiese: Der Verkehrsfluss ist sichergestellt. Der Viehhallenweg, den Sie sicherlich gerade meinten, ist durch den Bau des Parkhauses sehr stark belastet. Nach der Fertigstellung wird es wieder verstärkte regulierende Maßnahmen geben.

- *Autos in der Bahnhofstraße fahren zu 90% in Richtung Bahnhof. Die Straße wird Abkürzung genutzt. Ich finde Sie sollte geschlossen bzw. als Einbahnstraße genutzt werden.*

Wiese: Eine Straße zu schließen muss gründlich überlegt werden, denn der Verkehr wird sich nur woanders hin verlagern. Die Lüneburger Straße ist bereits heute stark ausgelastet und kann nicht weiter verbreitert werden. Auch für die dahinter liegenden Quartiere ist die St. Georg-Straße eine wichtige Verbindung, die nicht ohne weiteres geschlossen werden sollte. Der Kreuzungsbereich St. Georg-Straße/Bahnhofstraße ist eine unsichere Stelle. Dieser Nachteil ist aber auch sein Vorteil, sodass alle vorsichtig fahren.

- *Die Kreuzung ist eine Gefahrenzone!*

Schlegelmilch: Laut Polizei, die im Arbeitskreis anwesend war, ist die Kreuzung kein Unfallschwerpunkt.

- *Ich bin Anlieger im Sanierungsgebiet Innenstadt. Müssen die Grundstückseigentümer zahlen, wenn es an die Umsetzung der Maßnahmen geht?*

Wiese: Es handelt sich beim Plangebiet Bahnhofstraße und Bahnhofsumfeld um einen Masterplan. Hier ist kein Sanierungsgebiet vorgesehen, so dass keine Ausgleichsbeträge zu zahlen sind. Ich möchte Sie gerne zur morgigen Veranstaltung am 16.11.2016 zum Sanierungsgebiet Innenstadt einladen. Dort werden die Eigentümer im Sanierungsgebiet noch einmal gesondert über ihre Rechte und Pflichten informiert. Es ist wichtig zu verstehen, dass keine Ungleichbehandlung vorliegt. Die Sanierung der Innenstadt und der Masterplan Bahnhofstraße und Bahnhofsumfeld gehen aus der gleichen Planung (ISEK und VU) hervor, aber haben unterschiedliche Richtungen mit unterschiedlichen Förderküssen eingeschlagen. Für die Innenstadt stehen 10 Mio. € zur Verfügung, wovon 6-7

Mio. € durch Stadt und Land getragen werden und 3 Mio. € durch die Stadt Winsen (Luhe).

- *Wenn die Innenstadt aufgehübscht wird und der Kapellenplatz, dann ist es auch wichtig die Bahnhofstraße mit einzubeziehen und sie nicht als hässlichen Flecken zurück zulassen.*

Wiese: Für den weiteren Verlauf nehmen wir das auf und haben auch sicherlich vor die Straße zu gestalten, wobei zu fragen ist in welchem Maße.

Abschluss

Bürgermeister André Wiese bedankt sich für die konstruktive Mitarbeit und hofft auf eine gute Weiterarbeit. Nichts geht von heute auf morgen, aber wenn wir heute nichts machen, dann wird sicherlich auch morgen nichts passieren.

Impressionen



gez. Charlotte Herbst, BPW baumgart+partner, 30. November 2016