

Auszüge aus den Fragen zu den Lehrforschungsprojekten

Wo liegen die größten Probleme? Welche Lösungsansätze sind möglich?

Als größtes Problem hat sich in Bezug auf unser Bearbeitungsgebiet großräumig sowie kleinräumig, die schlechte verkehrsräumliche Situation und Anbindung und die damit im Zusammenhang stehende Mobilität dargestellt. Die Bestandsanalyse zeigt auf, dass viele Ziele im Betrachtungsraum nicht sicher und barrierefrei für den Fußgänger zu erreichen sind. Aufgrund der baulichen Situation im Straßenraum und der schwierigen topographischen Lage ist eine Ergänzung der Mobilität durch den ÖPNV nur selten möglich.

Aus Sicht der Projektgruppe wird die verkehrsräumliche Situation als notwendiges Bindeglied zwischen Wohnen und Versorgung betrachtet.

Dieses Bindeglied ist auf der Ebene dreier Betrachtungsmaßstäbe zu überwinden bzw. zu verbessern.

Sichere, barrierefreie fußläufige Anbindungen an die wichtigsten Ziele im Betrachtungsraum müssen gewährleistet sein. Für nicht fußläufig erreichbare Orte kann ein **ÖPNV Netz durch individuelle Beförderungsmittel** ergänzt werden; diese sollen zudem **einen Anschluss an den überregionalen Verkehr** wie die Bahnverbindung herstellen.

Der Ansatz der Verbesserung liegt somit vor allem in einer Sicherung der Durchgängigkeit des Verkehrsraumes durch Öffnung von Knotenpunkten und Beseitigung oder Überwindung möglicher Barrieren.

Handlungsempfehlungen

Situation

Viele Gemeinden in Deutschland sind aktuell von den Einflüssen des demographischen Wandels betroffen.

Die alternde Bevölkerungsstruktur stellt im Zusammenhang mit dem Stadtraum und seinen Funktionen neue Ansprüche an die Stadt. Gut ausgebaute, Mobilität gewährleistende Netze sowie die Erreichbarkeit und das Vorhandensein notwendiger versorgender Infrastrukturen sind nur ein Teil der Grundlagen für einen Lebensraum, der ein unabhängiges Wohnen im Alter zulässt.

Jedoch muss jeder Planungsansatz von Beginn an neu gedacht werden, da nicht alle Orte dieselben Eigenschaften in sich bergen und es viele Strategien des Umgangs mit der jeweiligen Situation gibt.

Daher war es Ziel dies Lehrforschungsprojektes, eine vernetzte Maßnahmenstruktur zu entwickeln, die den Bedürfnissen der Bewohner angemessen ist und sich aus den Gegebenheiten des Ortsteils ableitet.

Aufgrund der inhaltlichen Schwerpunkte richtet sich die vorliegende Handlungsempfehlung vor allem an die Kommune Engelskirchen und deren Verkehrsbetriebe. Sie soll aber auch als Beispiel für einen praxisnahen Ansatz im Umgang mit Ortsteilen mit ähnlichem Handlungsbedarf dienen.

Herleitung

Unsere Handlungsempfehlung baut auf einer parallelen Analyse von Bevölkerungsstruktur, gebauten Raum und seinen Funktionen auf. Dies ermöglicht es, die Wechselbeziehungen von Bewohnern und Stadt zu erkennen, Mängel und Potenziale aufzuzeigen und somit Planungsansätze [Injektionen] herzuleiten.

Nach der Analyse von Mängeln und Potenzialen, über die die Quartiere verfügen, werden Maßnahmen unter dem Gesichtspunkt des unten erläuterten Leitbildes entwickelt.

Die demographischen Prognosen für Ründeroth sehen eine weitgehend stabile Bevölkerungszahl voraus. Gleichzeitig wächst der Anteil der älteren und immobilen Bevölkerung. Anhand der Leitthemen lassen sich beispielhaft Maßnahmen aufzeigen, die miteinander in Verbindung stehen.

Besondere Mängel wurden bei der zusammenhängenden Betrachtung von topographischer Wohnlage der älteren Bevölkerung und der Erreichbarkeit von Infrastrukturen erkannt.

Das Zentrum Ründeroths befindet sich in einer Tallage: hier ist neben der Wohnfunktion fast die gesamte versorgende Infrastruktur verortet. Gerade diese Ortsmitte bildet schon aus ihrer Entstehungsgeschichte heraus den Identitätsmittelpunkt für Ründeroth und ist bis heute durch ihre zentrale Funktion mit sozialer und Versorgungsinfrastruktur sowie als Standort der überregionalen Anbindung von Bus und Bahn von besonderer Bedeutung.

Vor allem die immobilere Bevölkerung, wie beispielsweise ältere Menschen und Kinder, sind hier auf eine gute Erreichbarkeit angewiesen. Da die älteren Bevölkerungsgruppen nicht nur zahlen-, sondern auch anteilmäßig wachsen, gewinnen ihre Bedürfnisse zukünftig immer mehr an Bedeutung. In diesem Zusammenhang stehen besonders die topographischen Gegebenheiten des Ortes Ründeroth mit seinem Zentrum in der Tallage und den Wohnstandorten vor allem der älteren Bewohner auf den umgebenden Hängen.

Das vorhandene starke Gefälle bzw. die Steigungen, die überwunden werden müssen und das schlecht ausgebaute Straßen- sowie Fußwegenetz stellen somit ein erhebliches Problem bezüglich der Mobilität dar. Eine fußläufige Erreichbarkeit von Zielen im Zentrum und der Weg zurück sind für ältere Menschen nahezu unmöglich.

Das vorhandene ÖPNV-Verkehrsnetz kann die fehlende Anbindung an das Zentrum nicht kompensieren. Die Verkehrsstraßen, die in die Hanglagen hinaufführen, sind aufgrund ihrer geringen Breiten nicht mit herkömmlichen Bussen befahrbar. Das vorhandene Bürgerbussystem, welches hier als Ersatz dienen soll, hat nur wenige Haltepunkte und ist gering frequentiert.

Daraus ergibt sich eine Abhängigkeit vom eigenen PKW und einer mobilen Versorgung durch Bäcker, Gemüsehändler etc. Ein Ziel ist es, nicht nur über eine mobile Versorgung und Bringdienste die Wohngebiete am Hang zu versorgen, sondern eine angemessene Erreichbarkeit des Zentrums für alle Bewohner zu gewährleisten. Von großer Bedeutung sind die Zugänglichkeit der Orte und barrierefreie Verbindungen.

Leitbild

Das aufgrund der umfangreichen Bestandsaufnahme und Bewertung erstellte Leitbild umfasst vier Leitthemen.

RÜNDEROTH: AUFWERTEN - VERBINDEN - ÖFFNEN - VERKNÜPFEN

Aufwerten:

Orte, die eine wichtige stadträumliche Funktion beinhalten, werden aufgewertet, um somit als attraktives Ziel fungieren zu können.

Verbinden:

Aufgewertete Ziele werden durch die Schaffung neuer sowie des Ausbaus alter Verkehrsinfrastruktur Verbunden.

Öffnen:

Vorhandene Knotenpunkte, die als Barrieren zwischen den Verbindungen wirken, werden geöffnet.

Verknüpfen:

Orte, die in Beziehung stehen, werden visuell oder räumlich verknüpft.

Dieses Leitbild impliziert die Abhängigkeit der Leitthemen untereinander und beschreibt, wie wichtig es ist, ihren Zusammenhang zu erkennen. Wenn alle Themenstränge gemeinsam in Maßnahmen umgesetzt werden, entsteht ein Netz, das sich gegenseitig stärkt.

1. Aufwerten:

Bahnhofsumfeld | Park & Ride

Die weiterführende Nutzung der regionalen Verbindung kann durch eine Aufwertung des Bahnhofsumfeldes attraktiviert und gestärkt werden. Die Verlagerung des ruhenden Verkehrs in den rückwärtigen Bereich des Bahnhofs auf eine neue Park & Ride Fläche, welche nicht mehr durch den Ortskern erschlossen wird, verringert das Verkehrsaufkommen und bietet durch eine Unterführung eine barrierefreie Erschließung des Bahnhofs sowie eine direkte fußläufige Anbindung an das Stadtzentrum. Dies bietet nun Raum für eine weitestgehende Verkehrsberuhigung des Bahnhofsvorplatzes und Entwicklungsmöglichkeiten neuer umgebender Nutzungen.

Anbindung Aggerufer | ehemaliger Parkplatz Freibad

Da im Stadtraum selbst nur wenige Freiräume vorhanden sind stellt eine Anbindung der Agger, als „grüne Lunge“ Ränderoths, an das Stadtzentrum einen Zugang zu mehr Qualität für den Ortsteil da.

Der ehemalige Parkplatz des stillgelegten Freibades bietet Potenzial für die Ausbildung einer naturnahen Uferwiese begleitet von einer oberhalb befindlichen Wegeführung. Über eine weiterführende Aufwertung des öffentlichen Raumes bis in das Stadtzentrum hinein wird die Verbindung zwischen Zentrum und Freiraum gestärkt, als vorhandene einzubeziehenden Qualität ist hier der „Kurpark“ zu nennen.

Haltepunkte

Die Wichtigkeit des ÖPNV in den der schwierigen topographischen Lage wurde bereits beschrieben. Eine Inwertsetzung der vorhandenen Haltestellen könnte beispielsweise durch das Anbringen von Sitzgelegenheiten die Qualität der Nutzung verbessern. Generell sollte die Anbindung von ÖPNV und Bürgerbussen an die Wohnquartiere in ihrer Verteilung der Haltepunkte und der Taktung neu überprüft und abgestimmt werden.

Zentrum und Infrastrukturen

Die Attraktivierung des Straßenraums durch eine neue Klassifizierung und parallele Aufwertung soll dazu beitragen den Charakter der innenörtlichen Geschäftsstraße zu stärken. Die Qualität des Zentrums als versorgender Kern des Ortsteiles soll weiter unterstützt werden. Straßenbegleitgrün sowie später noch genauer beschriebene Querungen sind nur ein Teil der zu nennenden Maßnahmen

Eine Aufwertung im Zentrum ermöglicht eine Stärkung von Qualitäten und somit die Sicherung und mögliche Erweiterung des Versorgungsstandorts von Runderoth.

2. Verbinden:

Aggerpromenade

Die Freiraumstrukturen in Runderoth sind von hoher Qualität. Der Ausbau fußläufiger Verbindungen unterstützt die Vernetzung der Freiraumstrukturen und öffnet den Bewohnern neue Möglichkeiten der Naherholung. Die Entwicklung und der Ausbau eines uferbegleitenden Wegesystems bieten einerseits die Möglichkeit einer barrierefreien Querung der gesamten Talsohle, und andererseits eine Anbindung vieler wichtiger Infrastrukturen. Durch einige Nutzungsänderungen entlang der Agger können weitere ausgestaltete „Trittsteine“ zum Ufer geschaffen werden.

Bundesstraße 55

Die Durchgängigkeit und die barrierefreie Erreichbarkeit von Orten sind über eine Aufwertung und Einbindung der Freiraumpotenziale nur teils gewährleistet und verlangen vor allem eine Berücksichtigung des Straßenverkehrsraumes. Die Verminderung von Barrieren setzt eine generelle altengerechte Gestaltung voraus und ist auch eine Qualitätssteigerung für alle anderen Altersgruppen.

Die größte lineare Barriere im Stadtraum neben der Bahntrasse mit einem erheblichen Verkehrsaufkommen ist die B55. Eine sichere Überwindung der Straße bei Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ist nur mit entsprechenden Querungshilfen möglich und auch die auftretenden Lärmemissionen beeinflussen den Stadtkern erheblich negativ. Hier muss eine geeignete Mischung zwischen verkehrsberuhigenden Maßnahmen erzeugt werden, ohne den Verkehrsfluss zu stören und Rückstau zu erzeugen.

Bauliche Maßnahmen direkt im Straßenraum, die zu einer Beruhigung des Straßenverkehrs beitragen, ohne eine Geschwindigkeitsbeschränkung sind notwendige Maßnahmen. Beispielsweise können farbige Aufpflasterungen im Übergang zum Bahnhofsvorplatz die Wichtigkeit und Sicherheit der Querung und somit des Fußgängerverkehr in den Vordergrund stellen. Zum jetzigen Zeitpunkt handelt es sich um einen Fußgängerüberweg. Weitere Maßnahmen stellen die Entwicklung von Straßenbegleitgrün und die Minderung des Gefahrenpotenzials durch die frühzeitige Einschränkung der Straßenbreite vor unübersichtlichen Stellen dar.

3. Öffnen:

Knotenpunkte

Das Straßensystem, das die Hanglagen hinauf die Wohnquartiere erschließt, muss insbesondere im Bereich der Kreuzungspunkte mit der Bahntrasse erheblich aufgewertet werden. Hier liegen die einzigen Erschließungsknotenpunkte der westlichen Hanglagen sowohl für den motorisierten als auch für den Fußgängerverkehr.

Diese sind generell neu zu entwickeln, aufzuweiten und mit beidseitigen Bürgersteigen auszustatten. Die ausgebildeten Fußwege sind straßenbegleitend den Hang hinauf weiter zu führen und an neu entwickelte Fußwegenetze anzubinden. Auch die Erschließungsstraßen die den östlichen Hang hinauf führen, müssen einerseits in Abstimmung mit dem ÖPNV-Unternehmen erweitert werden um eine Erschließung mit öffentlichen Busverkehr der im Oberhang befindlichen Wohnquartiere zu ermöglichen sowie andererseits einen sicheren Fußverkehr zu gewährleisten. Das bereits beschriebene, in den Freiraum eingebundene Fußwegenetz ist hier als Ergänzung und nicht als Ersatz eines bisher nur in Teilen vorhandenen Bürgersteigesystems für die fußläufige Erschließung der Straßenräume zu verstehen. Eine gute Erreichbarkeit von ÖPNV- sowie Bürgerbushaltepunkte ist somit gewährleistet.

4. Verknüpfen:

Verbundene Hangterrassen | Hang- Talbezug | Schulweg

Neben der Integration der innenörtlichen Grünstrukturen ist es auch möglich, den Ortsteil umgebenden Freiraum an die Wohnlagen anzubinden und in die Talsohle hinein zu führen. Die Ausbildung von funktionalen, fußläufigen Wegeverbindungen ausgehend von den angrenzenden Waldflächen, über bisher nicht verbundene grüne Fragmente (ungenutzte Friedhofs- und Gartenflächen, Schleichwege, etc.), die sich durch den Siedlungsraum bis hinein in den Ortskern ziehen, ist ein Ziel der Entwicklung. Die Nutzung dieser Flächenpotentiale in den Hängen ermöglicht die Entwicklung von wohnnaher Freiraumqualität sowie eine terrassenartige Überwindung des Gefälles der Hanglagen. Es entstehen Ruhepunkte die das Potential des Ausblicks über den historischen Stadtkern und das Aggertal aufgreifen, sowie ein vom Straßenverkehrsnetz unabhängige fußläufige Erschließung der Hanglagen.

Fazit

Der demographische Wandel kann mit den vorgeschlagenen Maßnahmen nicht aufgehalten werden. Vielmehr soll das Entwicklungskonzept einen Denkanstoß geben, mit gezielten „stadtchirurgischen“ Eingriffen die ständig voranschreitende Veränderung zu begleiten um flexibel agieren zu können. Dies muss im Zusammenspiel mit allen beteiligten Akteuren und Betroffenen geschehen.

Vorraussetzung hierfür ist es, die verschiedenen Betrachtungsschärfen zu berücksichtigen. Um dies zu erreichen, müssen sowohl groß- als auch kleinräumige Netzzusammenhänge auf innerstädtischer und überörtlicher Ebene berücksichtigt werden.

Innerhalb der analytischen Bearbeitung haben sich Potenzialräume ergeben, deren Qualitäten zu erhalten und deren Potenziale aufzuwerten sind. Durch die Verbindung untereinander stärken und ergänzen sie sich. Eine Öffnung der einzelnen Orte ermöglicht eine Eingliederung in das Siedlungsgefüge. Die Netzstrukturen bilden hierbei die Zugänge. Hierdurch werden Orte über die einzelnen Fäden der Netzstrukturen miteinander verknüpft („Ründeroth – aufwerten, verbinden, öffnen, verknüpfen“).

Die an dem konkreten Beispiel des Ortsteils Ründeroth praktizierte Arbeitsmethodik einer integrierten Betrachtungsweise von demografisch bedingten Entwicklungstendenzen und der städtebaulichen Struktur müssten zukünftig eine stärkere Beachtung bei der Erstellung städtebaulichen Entwicklungskonzepte erhalten.

Ansprechpartnerin:

Prof. Dr.-Ing. Hilde Schröteler-von Brandt
Universität Siegen, Fachbereich Architektur und Städtebau
Paul-Bonatz-Str. 9-11
57068 Siegen
Tel.: 0271 / 7402363
E-mail: schroeteler@architektur.uni-siegen.de