

Bahnhofstraße in Hattingen

Ideenworkshop und Vorentwurf



Bahnhofstraße in Hattingen
Ideenworkshop und Vorentwurf

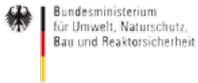
Auslober
Stadt Hattingen
Der Bürgermeister

Baudezernat
Jens Hendrix
Fachbereichleiter und Baudezernent

Rückfragen bitte an
Sonja Kötter | Joachim Schmidt
Fachbereich 61
Stadtplanung und Stadtentwicklung
Hüttenstraße 43 · 45525 Hattingen
Fon 02324.2045216
E-Mail: fb61@hattingen.de

Betreuung
pp a ls
pesch partner architekten stadtplaner GmbH
Hörder Burgstraße 11
44263 Dortmund

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz,
Bau und Reaktorsicherheit



Ministerium für Heimat, Kommunales,
Bau und Gleichstellung
des Landes Nordrhein-Westfalen



Hattingen, Oktober 2017

Bahnhofstraße in Hattingen

Ideenworkshop und Vorentwurf

8 **Grußwort**

10 **Das Werkstattverfahren**

DIE BEITRÄGE

14 DTP Landschaftsarchitekten GmbH, Essen

18 rha reicher haase assoziierte GmbH, Aachen

22 wbp Landschaftsarchitekten GmbH, Bochum

26 Entscheidung und Empfehlung

28 **Der Vorentwurf**



Bahnhofstraße

Ruhrgasse



Bahnhofstraße



Als „Neues Tor zur Ruhr“ soll die Bahnhofstraße die historische Altstadt besser mit dem Ruhrtal und dem LWL-Industriemuseum Henrichshütte verknüpfen. Besser bedeutet: in ordnungsgemäßer, funktionaler und gut gestalteter Qualität. Dafür bietet der breite Straßenraum mit seiner hochwertigen Bebauung eine gute Ausgangssituation.

Auf der einen Seite geht es um touristische Aspekte: Ruhrtal-Radweg, Museum, Altstadt – drei in die Region ausstrahlende Magnete, die durch die Bahnhofstraße verbunden werden. Der Radverkehr soll sicherer und attraktiver geführt werden, jenseits von Hauptverkehrsstraßen durch ein städtebaulich ansprechendes Umfeld. Die Bahnhofstraße ist ein wichtiges Entrée der Stadt. Durch die Neugestaltung wird ein Stück Empfangskultur deutlich.

Neben der Funktion des Eingangs in die Stadt ist die Bahnhofstraße wichtiger Lebensraum für ihre Bewohnerinnen und Bewohner sowie die dort Tätigen in Anwaltskanzleien und Büros, in der Verwaltung und den Unternehmen. Wichtige Anlaufstellen haben ihre Adresse in der Bahnhofstraße – die Sparkasse, das Amtsgericht, die katholische Kirche St. Peter und Paul mit der dahinter liegenden Weiltorschule, das Haus der Jugend und städtische Verwaltungsstellen. Sie alle profitieren vom tagtäglichen Nutzwert einer gut gestalteten Straße. Diese Interessen nehmen wir ebenfalls ernst und wollen sie berücksichtigen.

Wenig Störung durch Durchgangsverkehr, genügend Parkmöglichkeiten, sicheres Rad- und Autofahren, breite Gehwege. Diese Anforderungen wurden zu Beginn formuliert. Gerahmt wird die Straße durch viele Denkmale, schöne Vorgärten mit aufwändigen Bepflanzungen und Einfriedungen.

Um einen angemessenen Entwurf für die künftige Gestaltung der Bahnhofstraße zu finden, wurden drei Planerteams – Landschaftsplaner, Städtebauer und Verkehrsplaner – beauftragt, in einem gemeinsamen Werkstattverfahren Ideen zu entwickeln. Die Arbeiten wurden öffentlich diskutiert und weitergedacht. Letztlich wurde in der Jurysitzung mit Vertretern aus Politik und Verwaltung sowie externen Experten empfohlen, mit dem Entwurf vom Team wpb Landschaftsarchitekten aus Bochum weiterzuarbeiten.

Die Hinweise der Jury aufgreifend wurde die Planung weiter ausgearbeitet und als Vorentwurfsplanung der Politik zum Beschluss vorgelegt. Der Bau-, Umwelt- und Verkehrsausschuss der Stadt Hattingen hat am 7. März 2017 einstimmig den Vorentwurf beschlossen und die Verwaltung beauftragt, auf dieser Grundlage die Entwurfsplanung zu fertigen. Dies geschieht aktuell. Die beschlossene Vorentwurfsplanung wird Ihnen – wie

auch die Ideen der beiden anderen beteiligten Büros im Verfahren – DTP Landschaftsarchitekten, Essen, sowie reicher haase architekten stadtplaner, Aachen und Dortmund – in dieser Dokumentation vorgestellt.

Der Umbau einer Straße bringt den Anrainern viele Vorteile, nicht nur eine funktions-tüchtige und qualitativ gute Straße, sondern auch monetäre Gewinne. Eine gute Lage und ein gut gestaltetes Umfeld lassen den Wert einer Immobilie steigen und verbessern die Möglichkeiten der Vermietung oder Vermarktung. Der Umbau kostet jedoch auch Geld. Die Lasten der Finanzierung des Umbaus sollen auf mehrere Schultern verteilt werden. Ein Teil soll auf die Anlieger umgelegt werden, einen Teil trägt die Stadt Hattingen – also alle Bürger – und ein Teil kann durch Städtebaufördermittel von Land, Bund und EU übernommen werden. Dass dies ein wichtiges Thema ist, steht außer Frage. Sobald sich bei Kosten und Finanzierungsanteilen weitere Klarheit einstellt, werden wir die Anrainer und die politischen Gremien informieren.

Aber bei allen Kosten- und Finanzierungsdebatten darf das eigentliche Ziel nicht aus den Augen verloren werden: die attraktive Gestaltung des Straßenraums und seines Umfelds. Ein wichtiges Teilstück unserer Stadt kann hier und jetzt mit einer hohen Förderquote umgesetzt werden. Trotz der angespannten Haushaltssituation ist unsere Stadt in der Lage, mit diesen Fördermitteln attraktive Projekte umzusetzen.

Aktuell wird die Entwurfsplanung bearbeitet. Ziel ist es, diese nach dem Beschluss durch die kommunale Politik der Bezirksregierung zur Förderung vorzulegen. Parallel wird an einem Haus- und Fassadenprogramm gearbeitet, das die Grundlage für die künftige Unterstützung von Anrainern der Bahnhofstraße bei Investitionen in das Erscheinungsbild des eigenen Gebäudes bilden soll. So sollen öffentlicher Raum und privates Umfeld gemeinsam aufgewertet werden. Auch hierfür wird versucht, Fördermittel über das Land einzuwerben.

Abschließend gilt der Dank allen Beteiligten, den teilnehmenden Planungsbüros, den Organisatoren vom Büro pesch partner architekten stadtplaner GmbH sowie der Bauverwaltung, den Bürgerinnen und Bürgern, die sich in den Prozess eingebracht haben, und allen weiteren Jurymitgliedern, Beratern und Unterstützern des Verfahrens.



Dirk Glaser
Bürgermeister der Stadt Hattingen



Jens Hendrix
Baudezernent der Stadt Hattingen

Das Werkstattverfahren

Der Wettbewerb: Anlass und Ziele

Die Stärkung der Innenstadt steht seit Jahrzehnten im Fokus planerischer Bemühungen der Stadt Hattingen. Im Laufe der letzten Jahre konnten für die Innenstadt bedeutende Maßnahmen, wie die Revitalisierung des leerstehenden Hertie-Kaufhauses, der Bau des Reschop-Carrés, der Umbau des ZOB und die Umgestaltung von Fußgängerstraßen in der zentralen Stadtmitte, umgesetzt werden. Das Integrierte Handlungskonzept „Stadtumbaugebiet Historische Innenstadt Hattingen“ aus dem Jahr 2015 lenkt den Blick nun – nach den in der Vergangenheit erfolgreich abgeschlossenen großmaßstäblichen Umbaumaßnahmen – auf die Feinjustierung des entstandenen Stadtgefüges. Als weitere bedeutende innerstädtische Maßnahme sieht das Handlungskonzept eine Priorität in der Umgestaltung der Bahnhofstraße vor.

In einem Workshopverfahren sollte ein geeigneter Entwurf entwickelt werden, der die historische Bedeutung der Straße ebenso würdigt wie auch ihre funktionalen Anforderungen erfüllt.

Die Bahnhofstraße verbindet den alten Bahnhof, der nahe an der Ruhr gelegen ist, mit der Altstadt Hattingens. Diese Straße bildet Ende des 19. Jahrhunderts die Achse einer Stadterweiterung nach Westen. Flussaufwärts grenzt das Gelände der 1854 gegründeten Henrichshütte an, die in Teilen als LWL-Industriemuseum erhalten wurde. Die Bahnhofstraße ist durch gründerzeitliche Bebauung geprägt, die zum Teil in die Denkmalliste und in die Kulturgutliste eingetragen ist. Die Straße weist Defizite in ihrer Gestaltung, Aufenthaltsqualität und Funktion auf. Durch geänderte Verkehrsführung und die Aufgabe des Straßenbahnbetriebs vor Jah-

ren haben sich die verkehrlichen Anforderungen an die Bahnhofstraße verringert. Das breite Straßenraumprofil bietet Chancen, den Straßenraum neu zu ordnen und den Radverkehr besser zu integrieren. Über diese Verbindung soll ein „Neues Tor zur Ruhr“ von der Altstadt zum Ruhrtal und dem LWL-Industriemuseum Henrichshütte geschaffen werden.

Die Stadt Hattingen beabsichtigt, die Bahnhofstraße im Bereich zwischen August-Bebel-Straße und Martin-Luther-Straße zeitnah umzubauen. In einem Ideenworkshop sollten sich drei Planungsbüros mit skizzenhaften Vorentwürfen um die weitere Beauftragung bewerben. Es wurden Konzepte zur Gestaltung des Straßenraums und darüber hinaus städtebauliche Perspektiven für an die Ruhr anbindende Grundstücke erwartet.

Folgende Schwerpunkte wurden gesetzt:

- Wie kann das breite Straßenraumprofil der Bahnhofstraße mit Fahrbereich für Pkw- und Radverkehr, Parken und komfortablen Gehbereichen gestaltet werden?
- Wie kann der Kreuzungsbereich mit Kreis- und Wülfingstraße für den Verkehr verbessert werden?
- Wie sehen die Verknüpfungen zur Altstadt und zur Ruhr aus?
- Welche Materialien, Möblierungen und Beleuchtungen werden dem historischen Straßenzug gerecht?
- Wie kann ein Umbau der Straße wirtschaftlich, möglicherweise mit Teilerhalt oder Wiedereinbau vorhandener Materialien und für die Anlieger möglichst schonend gelingen?

Das Verfahren

Das Workshopverfahren wurde als Mehrfachbeauftragung organisiert, die Richtlinie für Planungswettbewerbe (RPW 2013) fand keine Anwendung. Jedes teilnehmende Planungsteam erhielt ein Bearbeitungshonorar, es wurden darüber hinaus keine Preisgelder vergeben.

Ablauf des Ideenworkshops

Die Stadt Hattingen hatte drei Planungsbüros zur Teilnahme am Ideenworkshop ausgewählt. Es handelt sich um Büros – Landschaftsarchitekten/Stadtplaner – die Erfahrung im Entwurf und der Umsetzung ähnlicher Aufgaben vorweisen können. Ein Empfehlungsgremium, bestehend aus Vertretern der Stadtverwaltung und der Politik Hattingens, dem Ministerium, der oberen Denkmalbehörde sowie zwei externen Fachleuten, beurteilte die Vorentwürfe der Teilnehmerinnen und Teilnehmer und wählte das favorisierte Konzept aus. Die Öffentlichkeit wurde eingeladen, Anregungen und Wünsche einzubringen, die die Planungsbüros in ihre Entwürfe einfließen lassen konnten.

Teilnehmerinnen und Teilnehmer

- DTP Landschaftsarchitekten, Essen
- reicher haase architekten stadtplaner, Aachen, Dortmund
- wbp Landschaftsarchitekten, Bochum

Empfehlungsgremium

- Dirk Glaser, Bürgermeister der Stadt Hattingen
- Jens Hendrix, Baudezernent der Stadt Hattingen
- Professor Martin Hoelscher, Architekt und Stadtplaner, Detmold

- Reinhard Korfmann, Vorsitzender Bau-, Umwelt- und Verkehrsausschuss, Hattingen
- Hiltrud Lintel, Landschaftsarchitektin, Düsseldorf
- Jürgen Reuter, LWL-Denkmalpflege, Landschafts- und Baukultur in Westfalen, Münster
- Wilma Tenfelde, Fachbereich Stadtplanung und Stadtentwicklung, Hattingen
- Melanie Witte-Lonsing, Vorsitzende Stadtentwicklungsausschuss, Hattingen

Vorgehensweise

In einem Kolloquium am 30. Mai 2016 wurde die Aufgabenstellung erläutert und die Situation vor Ort besichtigt. Im Anschluss daran wurden in anderthalb Tagen in Hattingen erste Konzepte skizziert, die in einer öffentlichen Veranstaltung interessierten Bürgerinnen und Bürgern sowie dem Empfehlungsgremium vorgestellt wurden. Nach dem Feedback der Öffentlichkeit und des Empfehlungsgremiums hatten die Büros bis zum 1. Juli 2016 Zeit, die Entwürfe auszuarbeiten.

Präsentation

Am 7. Juli 2016 stellten die Planungsbüros ihre überarbeiteten Konzepte dem Empfehlungsgremium vor. Alle Entwurfsverfasser waren ihren grundlegenden Entwurfsideen treu geblieben, so dass nun weiterhin drei unterschiedliche Entwurfsansätze zur Bewertung vorlagen. Alle Arbeiten wurden vollständig und pünktlich beim betreuenden Büro eingereicht.



Workshop am 30. und 31. Mai 2016



Auszug aus dem Erläuterungsbericht

Das Bild der gründerzeitlichen Bauten mit ihren bemerkenswerten Fassaden und ihren wie Teppichen ausgelegten Vorgärten ist das Leitbild für die neue Bahnhofstraße. Im Entwurf von DTP bildet ein einheitlicher Pflasterbelag den ruhigen Grundlayer, auf dem sich die Gebäude präsentieren. Das Leitmotiv der grünen Vorgärten mit hochwertigen blühenden Pflanzen zieht sich durch die gesamte Straße und soll in Zukunft weiterentwickelt werden. Einzig im westlich Abschnitt zur Martin-Luther-Straße soll mit Baumneupflanzungen das sehr breite Straßenprofil optisch verengt und durch eine Allee ein Bezug zum Bahnhof auf der gegenüberliegenden Seite der L651 hergestellt werden.

Das helle Betonpflaster spannt sich über Straße und Gehwege, zwei Leitstreifen aus dunklem Material gliedern die Fläche. Der Rückbau der historischen Straßenbahnschienen unterstützt das gewünschte ruhige Erscheinungsbild. Die Stellplätze werden als Längsparker angeordnet, es können Stellplätze in gleicher Zahl wie bisher realisiert werden. Be- und Entladezonen im Bereich der Geschäfte sowie drei Kiss and Ride Parkplätze für Schule bzw. Kindergarten tragen den umgebenden Nutzungen Rechnung.

Die eindeutige Führung der Radfahrer in die Ruhrgasse bis zur Ruhr ist ein Teil des Konzeptes. Die Fahrbahnmarkierung leitet den Radfahrer auf die richtige Route. Es geht um den Ausbau eines komfortablen Anbindungsweges an den RuhrtalRadweg. Die Bahnhofstraße ist heute für Fahrradfahrer auf dem RuhrtalRadweg die wichtigste Anbindung an die Hattinger Altstadt. DTP schlägt vor, diese Anbindung zu optimieren und einen neuen Übergang über die Bahngleise zu schaffen.



neue Anbindung
Radweg mit Rampe

Rastplatz mit Reparatur-
möglichkeit

Ruhrblick

Wohnen mit Ruhrblick

Abschluss Ruhranlage

Eckhof der Mauer

hochwertige
Vorgärten

Bahnhofstraße

Wülmgstraße

Kreisstraße

grüner Platz

Schnitt B-B'

Kiss 'n' ride Parkplätze
Schule+ KiGa

Kirchplatz

Ladezone

Leitstreifen

Auftaktplatz

Metropol-
stad-Station





Der Entwurf zeichnet sich durch eine ruhige, einheitliche Materialität aus. Es wird aber angezweifelt, ob die Anmutung einer durchgehenden Pflasterung der historischen Bahnhofstraße gerecht wird. Die Differenzierung in zwei Straßenräume mit unterschiedlichem Charakter – westlicher Bereich als Baumallee, östlicher Bereich mit wenigen Solitäräumen und Vorgartengrün – wird kritisch gesehen. Die Betonung der Vorgärten sowie eine neue Allee werden grundsätzlich gewürdigt. Allerdings erhält die Bahnhofstraße durch die Allee im westlichen Abschnitt eine starke gestalterische Gewichtung im eher dem Wohnen vorbehaltenen, von der Altstadt entfernten Bereich.

Insgesamt entsteht eine Mischverkehrsfläche, die durch zwei Leitlinien gegliedert wird. Das vorgesehene gleichberechtigte Verkehrssystem kann bei geringem Verkehrsaufkommen gut funktionieren. Auch die vorgesehene Breite für den motorisierten Verkehr ist richtig bemessen. Allerdings wird angezweifelt, ob allein die Leitlinie ausreichend ist, um für alle Verkehrsteilnehmer eine Orientierung zu gewährleisten. Stellplätze sind in ausreichender Zahl

vorgesehen. Die Idee der Einrichtung einer Station von metropolraduhr wird sehr wohlwollend entgegen genommen. Ebenso die Idee des neuen Bahnübergangs für Radfahrer und Fußgänger mit direktem Anschluss an den RuhrtalRadweg, diese Möglichkeit wird geprüft.

Die Wegeverbindung der Ruhrgasse ist elegant gelöst. Der Vorschlag einer Reihe an Stadthäusern an der Ruhr ist ein sicher gut vermarktbare Projekt. Jedoch wird es städtebaulich nicht eingebunden und bietet nur den Bewohnerinnen und Bewohnern, nicht der Öffentlichkeit, eine Zugänglichkeit an diesen besonderen Ort.

Es werden nur wenige Aufenthaltsangebote vorgesehen. Grundsätzlich ist die vom Verfasser angedachte Begegnung im Stehen vorstellbar, wird aber nicht ganz den Erwartungen gerecht. Auch im Auftaktbereich an der August-Bebel-Straße werden für das Verweilen zu wenig Angebote vorgesehen. Der Auftakt an der Martin-Luther-Straße mit bunten Blumenbeeten ist eine schöne Geste. Die Straßenbahnschienen zu entfernen und Abspannbeleuchtung mit neuen Leuchtkörpern zu erhalten wird befürwortet.

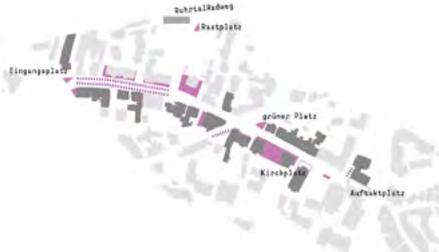
Insgesamt kann der Entwurf mit dem Titel „Elegante Fahrradstraße“ gerade im Hinblick auf die angestrebte Eleganz und den Anspruch der für Hattingen historisch bedeutsamen Innenstadtstraße nur bedingt überzeugen. Zudem wird in Frage gestellt, wie mit einer vollständig gepflasterten Bahnhofstraße der wirtschaftliche Rahmen sowohl in der Herstellung wie auch in der Unterhaltung eingehalten werden kann.



Anbindung RuhrtalRadweg – Hattingen



Auftaktplatz



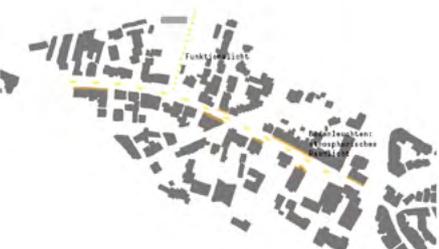
Leitbild: freigestellte Fassaden



Ruhrgasse



Orientierung und Leitung



Lichtidee



Stellplätze

Auszug aus dem Erläuterungsbericht

Der Charakter einer schönen klassischen gründerzeitlichen Straße soll durch eine zeitgemäße, hochwertige Gestaltung zu einem Pendant für die Altstadt werden. Die Bahnhofstraße wird als durchgängiger, zusammenhängender Straßenraum verstanden. Innerhalb des Straßenverlaufes entsteht durch die Hervorhebung besonderer Bereiche eine prägnante Sequenz aus Straße und Plätzen.

Der Straßenraum wird für den Autoverkehr optisch auf eine Asphaltfläche von 4,5 m verengt, um die Fahrbahn weniger dominant erscheinen zu lassen. Die gesamte Fahrbahnbreite teilt sich somit in einen schmalen Asphaltbereich und gepflasterte Randbereiche auf, die als Ausweichfläche für sich begegnende Fahrzeuge und zum Radfahren genutzt werden kann. Die Seitenbereiche der Fahrbahn bilden zusammen mit den weiteren äußeren Bereichen des Straßenraumes eine ruhige, zusammenhängende Fläche, die in mehrere Zonen für Gehweg, Aktivitätsband (Parken/Fahrradständer/Möblierung) und Radfahren aufgeteilt wird.

Die Ruhrgasse wird in einen Bereich für Fußgänger und Fahrradfahren aufgeteilt. Über den breiten Fahrradweg kann der Parkplatz erschlossen werden. Beide Bereiche sind durch die Amtsgarten-Mauer getrennt. Die Wege führen im rückwärtigen Bereich zusammen und binden an den Park im Norden an. Der Vorbereich des Gebäudes wird neu geordnet. Im Bereich des Aktivitätsbandes werden Fahrradständer und Bänke angeordnet. Im rückwärtigen Bereich des Grundstücks wird Wohnbebauung in Form von Seniorenwohnen, Einfamilienhäusern und Geschosswohnungsbau um einen Hof ergänzt.





Poststraße

Wüfingstraße

Kreisstraße

Martin-Luther-Straße

Bewertung des Preisgerichts



Die vom Verfasser selbst gesetzten Leitthemen sind konsequent umgesetzt. Die Auffassung, dass die gesamte Bahnhofstraße eine Einheit mit Schwerpunkten in besonderen Bereichen ist, wird geteilt. Der Ansatz einer klassischen Straße im Separationsprinzip wird grundsätzlich positiv bewertet. Deutlich erkennbar ist ein klar strukturierter Straßenquerschnitt und -verlauf, der ansprechend durch die rhythmische Stellung neuer und bestehender Bäume strukturiert wird.

Die asphaltierte Fahrbahn ist 4,50 m breit und wird durch gepflasterte Seitenbereiche von je 1,50 m Breite flankiert, die für den Radverkehr sowie für ein Ausweichen des motorisierten Verkehrs im Begegnungsfall zur Verfügung stehen. Dieses Prinzip wird kontrovers diskutiert. Einerseits kann damit optisch eine schmale Fahrbahn erzeugt werden, andererseits kann aber auch der insgesamt 7,50 m breite Raum zu erhöhten Geschwindigkeiten führen. Zudem wird intensiv diskutiert, ob der Radfahrer die Seitenbereiche annimmt oder ggfs. das enge Führen in Bordsteinnähe ein Unfallpotenzial darstellt.

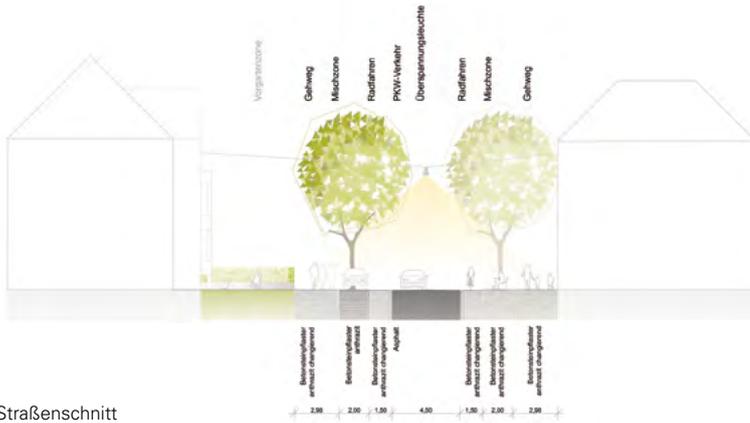
Die im Seitenbereich vorgesehenen Aktivitätsbänder sind grundsätzlich ein guter Gedanke, um den Stra-

ßenraum zu strukturieren. Sie halten jedoch nicht ganz, was sie namentlich versprechen, weil sie oftmals zum notwendigen Parken und nicht zum Aufenthalt oder für Aktivität genutzt werden.

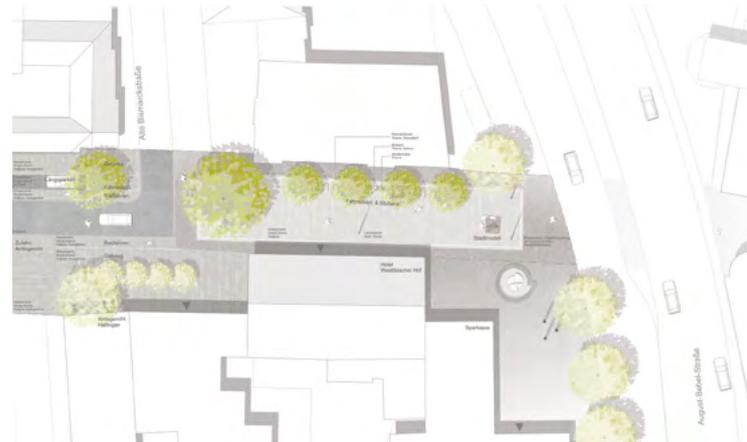
Die vorgesehenen Plätze weisen eine gute Aufenthalts- und Gestaltqualität auf. Die Möblierungselemente mit klarer Formensprache sowie die Beleuchtung sind angenehm zurückhaltend. Die Verwendung von bestehendem Naturstein wird begrüßt, jedoch wird die insgesamt vorgesehene Bandbreite an unterschiedlichen Flächenmaterialien kritisch gesehen, da sie möglicherweise zu Lasten der angestrebten Eleganz führt. Der neue Platz am Amtsgebäude ist aus Sicht des Gremiums zu stark auf das Gebäude und zu wenig auf die Ruhrgasse ausgerichtet und weist damit in die falsche Richtung.

Die vorgeschlagene Wohnbebauung nördlich des Amtsgebäudes sowie ein Hotel am westlichen Auftakt der Bahnhofstraße werden positiv hinsichtlich der städtebaulichen Einbindung bewertet. Allerdings wird bemängelt, dass das große Bauvolumen nur unter Rücknahme sehr vieler Stellplätze funktioniert und der Zugang zur Ruhrgalerie mit Ausnahme der neuen Ruhrgasse recht privat bleibt.

Insgesamt zeigt der Entwurf auf Basis einer sehr guten Analyse und konsequenten Leitthemen eine klassische, in sich schlüssige, umsetzbare und voraussichtlich auch finanzierbare Gestaltung auf. Diese Konsequenz führt in Teilen jedoch auch zu Elementen – die Aktivitätsbänder und mitunter die Plätze –, die zu formal erscheinen. Besonders kritisch wird der insgesamt 7,50 m breite befahrbare Raum gesehen, der auch zu Lasten der Dimensionierung der Seitenbereiche geht.



Straßenschnitt



Vorplatz Altstadtort

Themen für das Stadtmobiliar



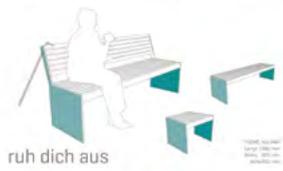
Auftakt Ruhrgasse



bleib sauber



informier dich



ruh dich aus



nutz ein Fahrrad

Auszug aus dem Erläuterungsbericht

Die Bahnhofstraße soll wieder ihre ursprüngliche Bedeutung als Tor zum Ruhrtal erhalten – zum LWL-Industriemuseum Henrichshütte, wie zum Erholungsraum der Ruhr. Der Straßenraum öffnet sich spannungsvoll von der Altstadt in Richtung Ruhrtal. Der heute sehr heterogene Straßenraum soll eine einheitliche Gestaltung erhalten, die den Bogen ablesbar macht.

Die Bahnhofstraße erhält eine klare Gliederung: Mittig die 5,00 m breite Fahrbahn als Mobilitätsbogen für Radfahrer/den Autoverkehr und seitlich die Flächen für die Fußgänger, in die Aufenthaltsbereiche, Zufahrten und Flächen für den ruhenden Verkehr eingebunden werden. Das Mobilitätsband wird als Band mit einem rötlichen Asphalt hergestellt. Die Randbereiche werden, angelehnt an die Farbigkeit des ortstypischen Ruhrsandsteins, aus beige-rötlichem Betonwerkpflaster in verschiedenen Formaten erstellt und entlang der Nordseite mit einer Reihe aus blaublühenden Bäumen überstanden. An der Kreuzung Wülfingstraße/ Kreisstraße wird die Bahnhofstraße zur Vorrangstraße. Neben Stellplätzen für PKWs sollen zukünftig Dächer für Radstellplätze mit Stromtankstellen und Luftdruckservicestationen das Straßenbild prägen.

Die Ruhrgasse, zwischen der Stadtverwaltung und dem Gewerbe- und Landschaftspark Henrichshütte, wird zum wichtigen Bindeglied zwischen dem Ruhrtal und der Innenstadt Hattingens. Die Erschließung wird in Bereiche für den fließenden Verkehr (Autos und Räder) und den fußläufigen Verkehr getrennt. Der Bereich im Übergang zum Ruhrtal könnte als touristischer Schwerpunkt mit einer Gastronomie und Touristeninfo mit Biergarten und ergänzenden Angeboten (Spielbereich, Boule, etc.) entwickelt werden.





Spielbereich

Fahrradüberdachung
+ Bikeladestation

75 Stpl.

Gastronomie

Fahrradüberdachung
+ Bikeladestation

Kurzzeitparken
+ Anlieferung

Bewertung des Preisgerichts

Der Entwurf spannt eine Leitidee konsequent über die gesamte Bahnhofstraße: das Mobilitätsband im Bogen. An besonderen Orten und in Aufweitungen werden Besonderheiten herausgearbeitet und dem Fußgänger zum Verweilen oder für die Aneignung von Anliegern zur Verfügung gestellt.

Die Idee des einheitlich gestalteten Straßenbogens mit einem sogenannten Mobilitätsband überzeugt. Das Mobilitätsband, ein für alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigter Straßenraum, ist mit 5 m Breite gut dimensioniert. Dadurch entstehen breite Seitenräume, die zum Teil zum Parken, aber vor allem für den Aufenthalt genutzt werden können. Die Vorschläge, einen verkehrsberuhigten Geschäftsbereich mit Tempo 20 und den Vorrang der Bahnhofstraße an der Kreuzung Wülfingstraße/Kreisstraße einzurichten, sind einfach und zugleich sehr effektiv. Somit erinnert das rötlich eingefärbte Mobilitätsband an die ehemalige Straßenbahn: „man fährt einfach durch“. Durch diese Widerstandserhöhung im Kreuzungsbereich könnte der heute beklagte Zufluss von Abkürzungsverkehr reduziert werden.

Die Materialwahl und vorgeschlagene Farbigkeit, rötlicher Asphalt, sandsteinfarbener Betonstein und blau blühende Bäume sind sehr eigenständig und für die Bahnhofstraße gut vorstellbar. Ebenso die Rhythmisierung des Verlaufs durch Bäume in kleinen „Paketen“. Die Stellplätze als eingefärb-

te Asphaltflächen in den gepflasterten Gehwegbereichen sind gut erkennbar, der Kontrast sollte jedoch nicht zu stark sein. Die vorgeschlagenen Fahrradstationen an vielen dezentralen Orten werden grundsätzlich begrüßt, allerdings sind zu viele Orte eingeplant worden.

Der Vorplatz vor dem Amtsgebäude ist gut positioniert, es fehlt an der Einmündung zur Ruhrgasse eine Präzisierung auf die wichtige Verbindung. Die geteilte Führung von Radfahrern und Fußgängern in der Ruhrgasse ist richtig. Besonders positiv werden der Vorschlag eines gastronomischen Angebots am Übergang zur Ruhrgalerie und der Übergang selbst mit großen Sitzstufen gesehen. Dies ist sicher eher ein langfristiges Projekt, die Einrichtung eines Ortes für ein temporäres gastronomisches Angebot könnte aber eventuell eine Zwischenlösung darstellen.

Insgesamt ist der Entwurf mit seiner Reduktion auf wenige gut gewählte Materialien und Möblierungselemente bestechend einfach, selbstverständlich und klar. Es handelt sich um eine voraussichtlich wirtschaftliche Lösung in Bau und Unterhaltung. Das vorgeschlagene Verkehrskonzept eröffnet den größtmöglichen Spielraum für Aufenthalt und die Aneignung des öffentlichen Raums für Anlieger. Zudem zeigt der Entwurf viele Details, die eine intensive Auseinandersetzung mit dem Vorgefundenen erkennen lassen.

Empfehlungen

Das Gremium empfiehlt, das Büro wbp mit der weiteren Planung zu beauftragen. Auf Basis der Empfehlungen sollte das Büro gemeinsam mit der Stadt Hattingen den Vorentwurf konkretisieren. Das überarbeitete Konzept soll dann als Grundlage für die Umgestaltung der Bahnhofstraße dienen.

Es werden folgende Empfehlungen für die Überarbeitung des Entwurfs gegeben:

- Die Materialien und die Farbigkeit von Mobilitätsband, Stellplätzen und Aufenthaltsbereichen sind grundsätzlich gut gewählt. Es sollte allerdings eine differenzierte Feinabstimmung in der Farbigkeit erfolgen.
- Das Prinzip der Baumpakete im Rhythmus ist gut. Es soll aber geprüft werden, ob noch weitere Bäume im Straßenverlauf platziert werden können.
- Die Einmündung zur Ruhrgasse soll im Straßenraum der Bahnhofstraße stärker erkennbar werden.
- Die Fahrradstationen in ihrer Funktion wie auch als identitätsstiftende beleuchtete Boxen werden begrüßt. Allerdings sollte ihre Anzahl auf sorgfältig auszuwählende Orte begrenzt werden.
- Der Umgang mit dem Gebäudebestand ist im vorgelegten Konzept noch nicht ausreichend berücksichtigt. Beispielsweise können über private Träger Fassadenilluminationen an ausgewählten Gebäuden vorgesehen werden.



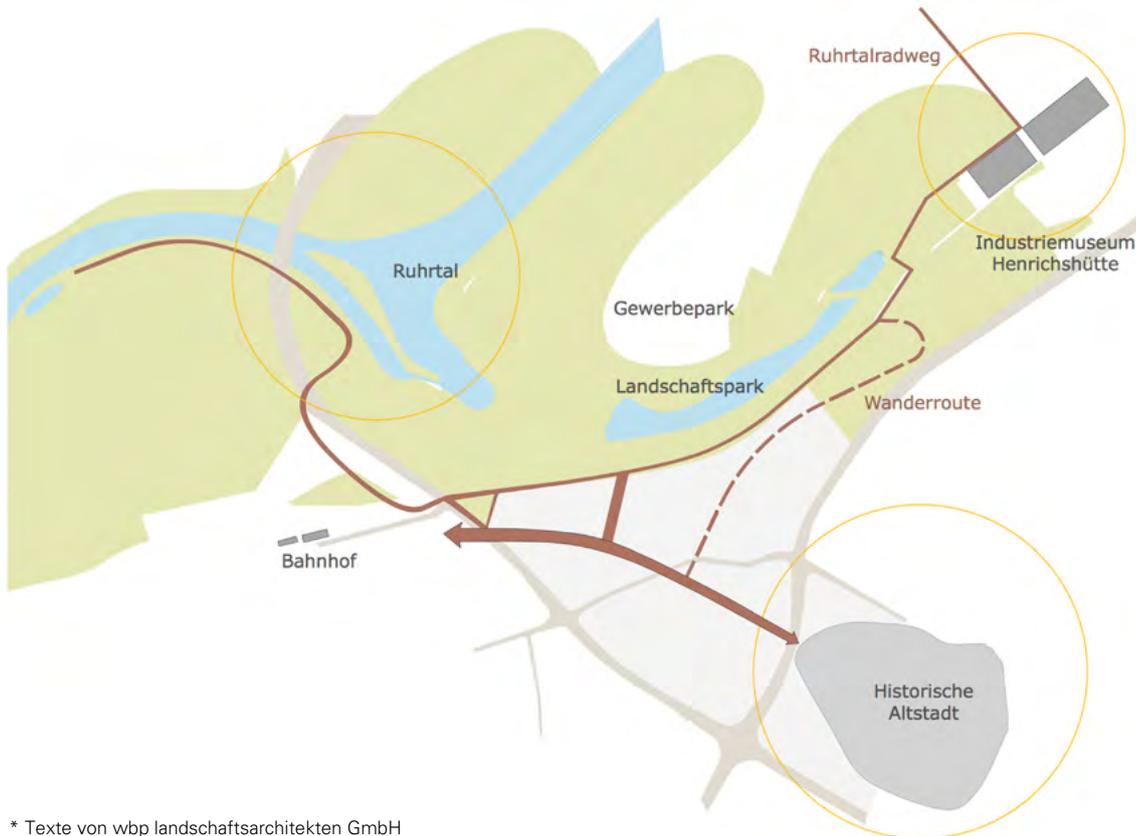
Jurysitzung am 7. Juli 2016



„Neues Tor zur Ruhr“

Das Entwurfskonzept hat das Ziel des Integrierten Handlungskonzeptes „Stadtumbaugebiet Historische Innenstadt Hattingen“ vor Augen: Die Bahnhofstraße soll wieder ihre ursprüngliche Bedeutung als Tor zum Ruhrtal erhalten – zum LWL-Industriemuseum Henrichshütte, sowie zum Erholungsraum rund um die Ruhr.

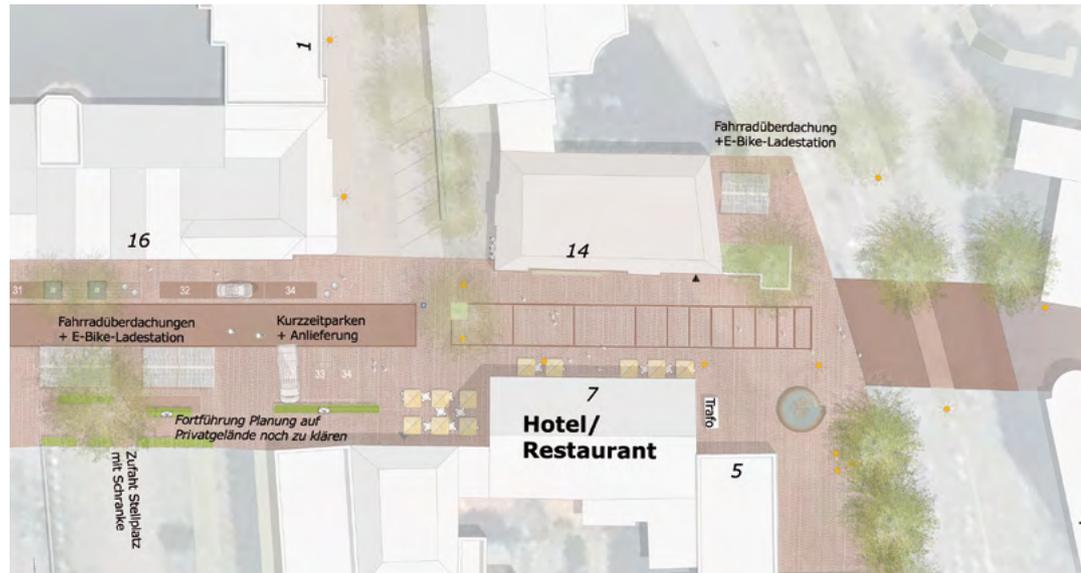
Andersherum soll die Bahnhofstraße durch das Konzept auch als Tor zur Innenstadt wieder an Wert gewinnen. Nicht nur für Besucher soll die Innenstadt als Ziel durch den Weg über die Bahnhofstraße attraktiver werden – zum Pausieren und Flanieren in der Altstadt, sowie zum Erleben der Geschichte der Stadt.



* Texte von wbp landschaftsarchitekten GmbH

Übergang Bahnhofstraße – Altstadt

Die vorhandenen Gebäude, Hotel und alte Post (heute Telekom), am östlichen Ende der Bahnhofstraße, bilden bereits eine Art Tor-situation zur Altstadt, die aber durch die heutige unklare Gestaltung nicht erkennbar ist. Dieser Bereich wird daher von allen nicht erforderlichen Einbauten beräumt und als autofreies Platzband mit Gastronomie- und konsumfreien Sitzangeboten versehen.



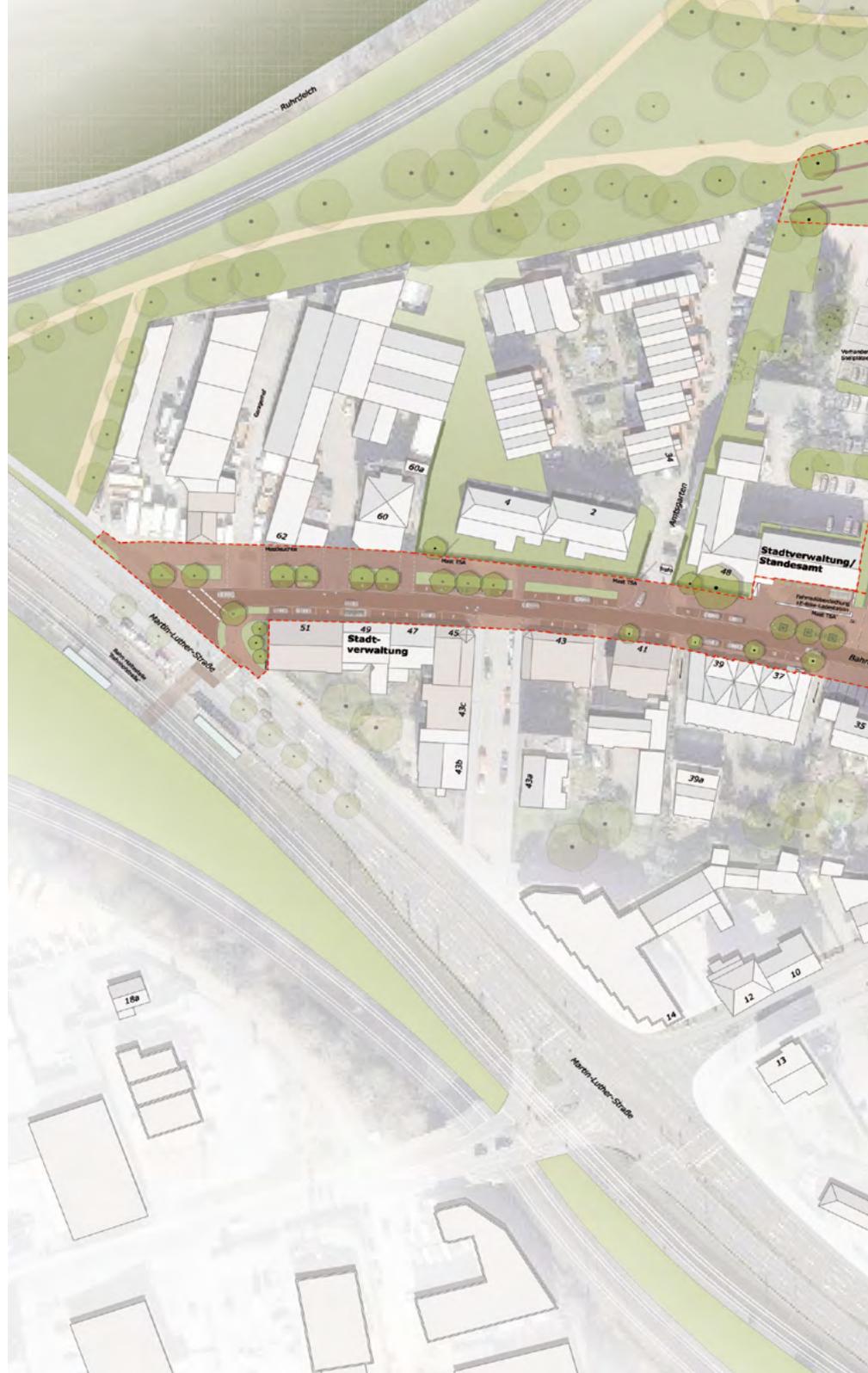
Ruhrgasse und Ruhrbalkon

Die Ruhrgasse, die entlang des Amtshauses den Gewerbe- und Landschaftspark Henrichshütte mit der Bahnhofstraße verbindet, wird zum wichtigen Bindeglied zwischen dem Ruhrtal und der Innenstadt Hattingsens. Die Erschließungszone wird in Bereiche für PKW/Fahrrad- und den rein fußläufigen Verkehr aufgeteilt. Für PKW bleiben so die vorhandenen Stellplätze hinter dem Amtshaus erreichbar, für Radfahrer und Fußgänger wird der RuhrtalRadweg mit der Innenstadt verbunden.



Der Vorentwurf

-  Bearbeitungsgrenze
-  Asphalt
-  Asphalt rot
-  Betonpflaster rötlich
-  Grünfläche
-  Pflasterband/Pflasterrinne
30 cm breit, Betonpflaster rötlich
-  Mauer Planung
-  Mauer Bestand
-  Zaun Bestand
-  Mastleuchte
-  Mast Tragseilanlage
-  Briefkasten
-  Parkscheinautomat
-  Schaltschrank
-  Baumscheibenabdeckung
-  Baum Neupflanzung
-  Baum Bestand





Küchenverordn. St. Klammern
Reinhalte

Bühnenstr.

Hofstraße

37

33

31b

30

29

27

25

21

19

17

15

13

11

9

7

5

3

40

38

36

34

32

30

28

26

24

22

20

18

16

14

12

10

8

6

4

2

1

1

1

1

1

1

1

1

1

1

1

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

</

Der Vorentwurf

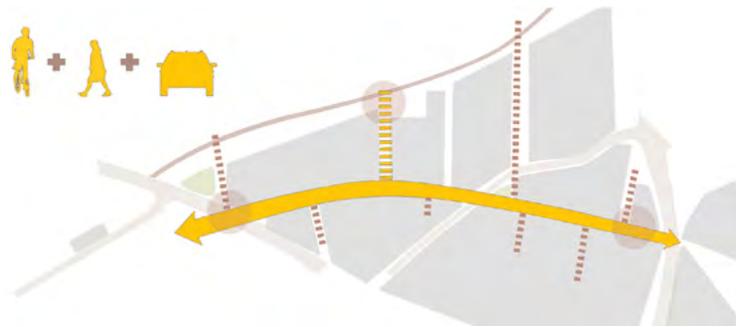
Den Bogen zwischen Landschaft und Stadt stärken

Der Straßenraum öffnet sich spannungsvoll von der Altstadt in Richtung Ruhrtal. Der Entwurf sieht vor, dass der heute sehr heterogene Straßenraum eine einheitliche Gestaltung erhält, die den Bogen zwischen Landschaft und Stadt ablesbar macht.



Mobilitätsband entwickeln

Die Bahnhofstraße hat eine wechselvolle Geschichte – Stadtzufahrt mit repräsentativen Häusern, mit Straßenbahn, später mit starkem Individual-Verkehr. Heute wird der Straßenraum vor allem durch den ruhenden Verkehr geprägt. Zukünftig soll er als klar strukturierter Raum mit einer schlüssigen Gestaltung und einem guten Miteinander aller Verkehrsteilnehmer wahrgenommen werden.



Lichtkonzept

Die vorhandene Trageanlage für die Beleuchtung in der Bahnhofstraße wird erhalten, wobei die Leuchten durch neue LED-Leuchten (z.B. Firma Vexo) ersetzt werden. Die Radüberdachungen werden Nachts zu „Lichtkuben“ die zusätzliche Akzente und Orientierung bieten.





Stadtraum beleben

Heute „lebt“ der Straßenraum vor allem durch parkende Autos und den Suchverkehr. Zukünftig sollen Angebote zur Attraktivierung und Aneignung des öffentlichen Raums durch die Anlieger geschaffen werden, z.B. durch Aufenthaltsqualität vor öffentlichen Einrichtungen und Flächen für Außengastronomie.



Zukunftsfähiger Stadtraum

Neben neu strukturierten und zurückhaltend angeordneten Stellplätzen für PKWs sollen zukünftig Radstellplätze, teilweise mit Überdachung und Stromtankstellen für E-Bikes ausgestattet, das Straßenbild prägen. Vor allem im Bereich der Gebäude mit einem hohen Publikumsverkehr, wie Amtshäusern und Gastronomie, sollen die witterungsgeschützten Stellflächen Lust auf die Nutzung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel machen. Erweitert werden könnte das Angebot durch Luftdruckstationen und einem Fahrradverleih.



Bahnhofstraße

Kontakt:

Stadt Hattingen

Fachbereich Stadtplanung und Stadtentwicklung

Sonja Kötter | Joachim Schmidt

Fon 02324.2045216

E-Mail: fb61@hattingen.de

Herausgeber: Stadt Hattingen – Der Bürgermeister – FB61

Druck: Domröse druckt GmbH, Hagen

Alle Angaben ohne Gewähr

Oktober 2017