

Beschlussvorlage - öffentlicher Teil -	 St. Ingbert <i>BiosphärenStadt mit Flair</i> Stadtentwicklung und Umwelt (6)
Beratungsfolge und Sitzungstermine N 24.05.2018 Ausschuss für Stadtentwicklung, Umwelt und Werksausschuss N 11.06.2018 Ortsrat St. Ingbert-Mitte Ö 21.06.2018 Stadtrat	
Bebauungsplan Nr. 509.01 "Umfeld Kapellenstraße" (Teil Nord) – Städtebaulicher Entwurf als Grundlage für die Aufstellung eines Bebauungsplanes	

Basierend auf dem Entwurfsansatz "Neuorganisation" des städtebaulichen Ideenpapiers des Planungsbüros MESS aus Kaiserslautern ist die städtebauliche Neuordnung des Bereiches Kohlenstraße / Ludwigstraße zu verfolgen.

Beim Ministerium für Inneres, Sport und Bauen ist die grundsätzliche Zustimmung zur Aufnahme des Projektes in das Städtebauförderprogramm "Stadtumbau" einzuholen.

Der städtebauliche Entwurf ist Grundlage für die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 509.01 "Umfeld Kapellenstraße".

Erläuterungen

Bebauungsplan Nr. 509.01 "Umfeld Kapellenstraße" (Teil Nord) – Städtebaulicher Entwurf als Grundlage für die Aufstellung eines Bebauungsplanes

Im Umfeld der Kapellenstraße zwischen Ludwigstraße und Theodor-Heuss-Platz sowie Kohlenstraße und der Straße Maxplatz bestehen städtebauliche Missstände und Bestrebungen der Neuordnung sowie der Veränderung, die die Aufstellung eines Bebauungsplanes erfordern.

Da die Erarbeitung nötiger Grundlagen für einen dem Bebauungsplan vorgeschalteten Gestaltungsplan für den nördlichen Bereich aufgrund diverser Faktoren noch einige Zeit in Anspruch nehmen wird, sah die Stadtverwaltung die Notwendigkeit, die Bauleitplanung des nördlichen Bereichs von der des südlichen Bereichs zu entkoppeln und zwei separate Bebauungspläne aufzustellen. Die Ergebnisse des Gestaltungsplans sollen dann im Bauleitplan für den nördlichen Bereich ihre Festsetzung finden.

Das Büro MESS aus Kaiserslautern ist mit der Erstellung eines solchen städtebaulichen Entwurfes beauftragt worden. Die erarbeiteten Entwurfsskizzen werden zur Beratung vorgelegt.

Die Skizzen zeigen dabei Möglichkeiten von geringen Veränderungen im Bestand (Entwürfe "De-Urbanisieren", "Inszenieren" und "Re-Urbanisieren") bis zu einem Entwurf mit weitgreifenden städtebaulichen Umbaumaßnahmen (Entwurf "Neuorganisieren") auf.

Im Rahmen der Studie sind grundsätzlich zwei aktuelle Planungen zu berücksichtigen:

1. Ludwigstraße: Verbreiterung der Kohlenstraße von zwei auf drei Fahrstreifen. Diese Planung wird als gesetzt betrachtet und dargestellt.
2. Josefstaler Straße: Anlegen einer Rechtsabbiegerspur von der Josefstaler Straße in die Kohlenstraße. Hierzu müsste aufgrund von gesetzlichen Vorgaben zur Länge einer Abbiegespur das Gebäude Josefstaler Straße 3 abgerissen werden. Diese Überlegungen werden in der Studie optional berücksichtigt.

In der Vergangenheit gab es bereits Überlegungen zur Errichtung eines Kreisverkehrs. Diese Variante wird im Rahmen der Studie ebenfalls dargestellt und bewertet.

Im Zuge der Straßenplanung in diesem Bereich spielte die Stadtstruktur bisher eine untergeordnete Rolle und wurde in der Vergangenheit unter Maßgabe von Radien und technischen Vorschriften geschliffen.

Das Resultat ist eine aus verkehrstechnischer Sicht optimierte Straßenführung, die von mehreren schlecht nutzbaren Restflächen flankiert wird. Diese Restflächen gehen den klassischen Weg: Wo es der Zuschnitt zulässt wird geparkt, der Rest ist begrünt. Eine nachhaltige Funktion für die Stadt und deren Bewohner erfüllen diese Flächen nicht. Die Analyse hat gezeigt, dass die Flächen theoretisch bebaubar sind, die Lage ist allerdings schwierig. Hier sind gute architektonische Lösungen im Detail gefragt.

- Skizze "De-Urbanisieren": die „klassische“ Nutzungen des Parkens akzeptieren, aber optisch besser ins Stadtbild integrieren
- Skizze "Inszenieren": Die Verkehrsanlage inszenieren und zu einem besonderen Ort machen, der auch Funktion für Anwohner hat
- Skizze "Re-Urbanisieren": Die Flächen bebauen und den Stadtraum im Rahmen der Möglichkeiten reparieren
- Entwurf "Neuorganisieren": Durch eine Verlegung der Kohlenstraße werden aus den ungünstig geschnittenen Restflächen größere, gut nutzbare Einheiten. Diese Lösung ist aufwändig und greift zudem auch in die Umgebung außerhalb des Plangebietes ein. Mit diesen umfangreichen Umbaumaßnahmen könnte die Innenstadt St. Ingberts langfristig aufgewertet werden.

Die Skizzen "De-Urbanisieren", "Inszenieren" und "Re-Urbanisieren" veranschaulichen geringfügige Veränderungen im Bestand, die maximal zu einer Reparatur des Stadtbildes führen. Eine städtebauliche Neuordnung stellen diese Skizzen jedoch nicht dar.

Die Stadtverwaltung empfiehlt daher die städtebauliche Entwurfsskizze "Neuorganisieren", die umfangreiche Änderungen vorsieht, die wiederum aus städtebaulicher Sicht zu einer erheblichen Attraktivierung dieses innerstädtischen Bereiches führen würde. Auf dieser Grundlage sollen künftig entsprechende planungsrechtliche Festsetzungen im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 509.01 "Umfeld Kapellenstraße" (Teil Nord) getroffen werden.

Vertreter des Büro MESS stellen die städtebaulichen Ideen im Ausschuss vor und stehen für Rückfragen zur Verfügung.

Der vorstehende Ausschuss hat die Angelegenheit in seiner o.g. Sitzung vor einer Entscheidung des Stadtrates an den Ortsrat St. Ingbert-Mitte verwiesen. Dieser hat

in seiner o. g. Sitzung einen vom Beschlussvorschlag abweichenden Beschluss gefasst (Anlage).

Finanzielle Auswirkungen

Hängt von der Beschlusslage und möglichen Fördermitteln ab

Anlagen:

- Städtebauliche Ideen zum Bebauungsplan "Kapellenstraße Nord"
- Beschlussauszüge Ortsrat St. Ingbert-Mitte vom 06.02. und 14.05.2018 (mit OR-Vorlage)
- Beschlussauszug OR-Mitte vom 11.06.2018



**Vorabzug
Entwurfsstand
09.05.2018**

Stadt St. Ingbert

**Städtebauliche Ideen zum B-Plan
Kapellenstraße-Nord**

Städtebauliche Ideen zum B-Plan
Kapellenstraße-Nord
Stand: 09.05.2018 -VORABZUG-

Verfasser:

MESS Stadtplaner Amann & Groß PartGmbB
St.-Marien-Platz 3
67655 Kaiserslautern
www.m-e-s-s.de

Auftraggeber:

Stadt St. Ingbert



Fragestellung

Um planungsrechtliche Festsetzungen für den Bereich Ludwigstraße / Kohlenstraße in einem Bebauungsplan treffen zu können, ist für den in der Karte dargestellten Bereich vorab ein Gestaltungsplan zu entwickeln, der städtebauliche, verkehrliche und architektonische Lösungen für diesen Bereich darstellt. Die Ergebnisse sollen dann im Bauleitplan ihre Festsetzung finden. Im Rahmen der vorliegenden Arbeit sollen hierzu in einem ersten Schritt mögliche Lösungen für das Plangebiet aufgezeigt und gegenübergestellt werden.

1 Analyse



Erster Eindruck



Historie

Ein Blick auf eine historische Karte von St. Ingbert zeigt eine ursprünglich intakte Stadtstruktur. Durch eine Überlagerung mit der aktuellen Verkehrsführung wird deutlich, dass im Zuge der Neuanlage der Kohlenstraße keine Rücksicht auf städtebauliche Belange genommen wurde. Die Verkehrsführung mit ihrem großen Bogen und ihren Radien steht der „eckigen“ Stadtstruktur konträr gegenüber und verträgt sich nicht mit ihr. In Folge entstehen Restflächen an den Bruchstellen.



aktuelle Planungen

Im Rahmen der Studie sind drei aktuelle Planungen zu beachten.

Ludwigstraße:

Es ist geplant, die Kohlenstraße von zwei auf drei Fahrstreifen zu verbreitern (zukünftig zwei Fahrstreifen westwärts, einen ostwärts). Diese Planung wird im Rahmen der Studie als gesetzt betrachtet und dargestellt.

Josefstaler Straße:

Es gibt Überlegungen, eine Rechtsabbiegespur von der Josefstaler- in die Kohlenstraße anzulegen. Hierzu müsste das Gebäude Josefstaler Straße 3 abgerissen werden. Zudem müssen kleine Teile des Grundstücks der Kirche herangezogen werden. Diese Überlegung soll im Rahmen der Studie optional berücksichtigt werden.



Idee Kreisverkehr :

Ein weiterer, noch im Raum stehender Ansatz ist die Umgestaltung der Kreuzung zu einem Kreisverkehr. Dieser entstammt einem Gutachten zur Verkehrsführung im Bereich Kohlenstraße im Auftrag der Stadt St. Ingbert (Habermehl+Follmann, 2001, Variante 5).

Die Darstellung zeigt deutlich, wie raumgreifend diese Planungsidee ist. Durch die Radien, die im Falle eines zweistreifigen Kreisels nötig sind, vergrößert sich die für die Verkehrsführung benötigte Fläche im Vergleich zur jetzigen Situation nochmals deutlich. Auch sind im Norden des Kreuzungsbereiches zwei Gebäudeabriss für einen Bypass nötig.

Größe und Lage des Kreisels führen dazu, dass die Nutzbarkeit der verbleibenden Flächen im Plangebiet (mit „?“ markiert) deutlich eingeschränkt wird, so dass lediglich eine Nutzung als Verkehrsgrün wahrscheinlich bleibt.

Diese Planungsidee wird im Rahmen dieser Studie nicht weiter berücksichtigt, da sie wenig Spielraum für Neugestaltung lässt.



Städtebau

Das Plangebiet befindet sich in der Flucht mehrerer baulicher Achsen. Vor allem in West-Ost Richtung wird der Bruch dieser ansonsten relativ intakten Straßenräume durch die Verkehrsführung deutlich sichtbar.



Freiraum und Vernetzung

Das Plangebiet wird von zwei relevanten Freiraumvernetzungen durchzogen bzw. tangiert. Am nördlichen Ende besteht die Chance einer grünen Vernetzung zwischen Friedhof und der Gustav-Clauss-Anlage. Diese kann z.B. in Form eines begrünten, breiten Gehweges entlang des Theodor-Heuss-Platzes realisiert werden.

Zudem besteht aus dem historischen Kontext eine Achse aus der Fußgängerzone über die Ludwigstraße bis zur Treppenanlage der Martin-Luther-Kirche.

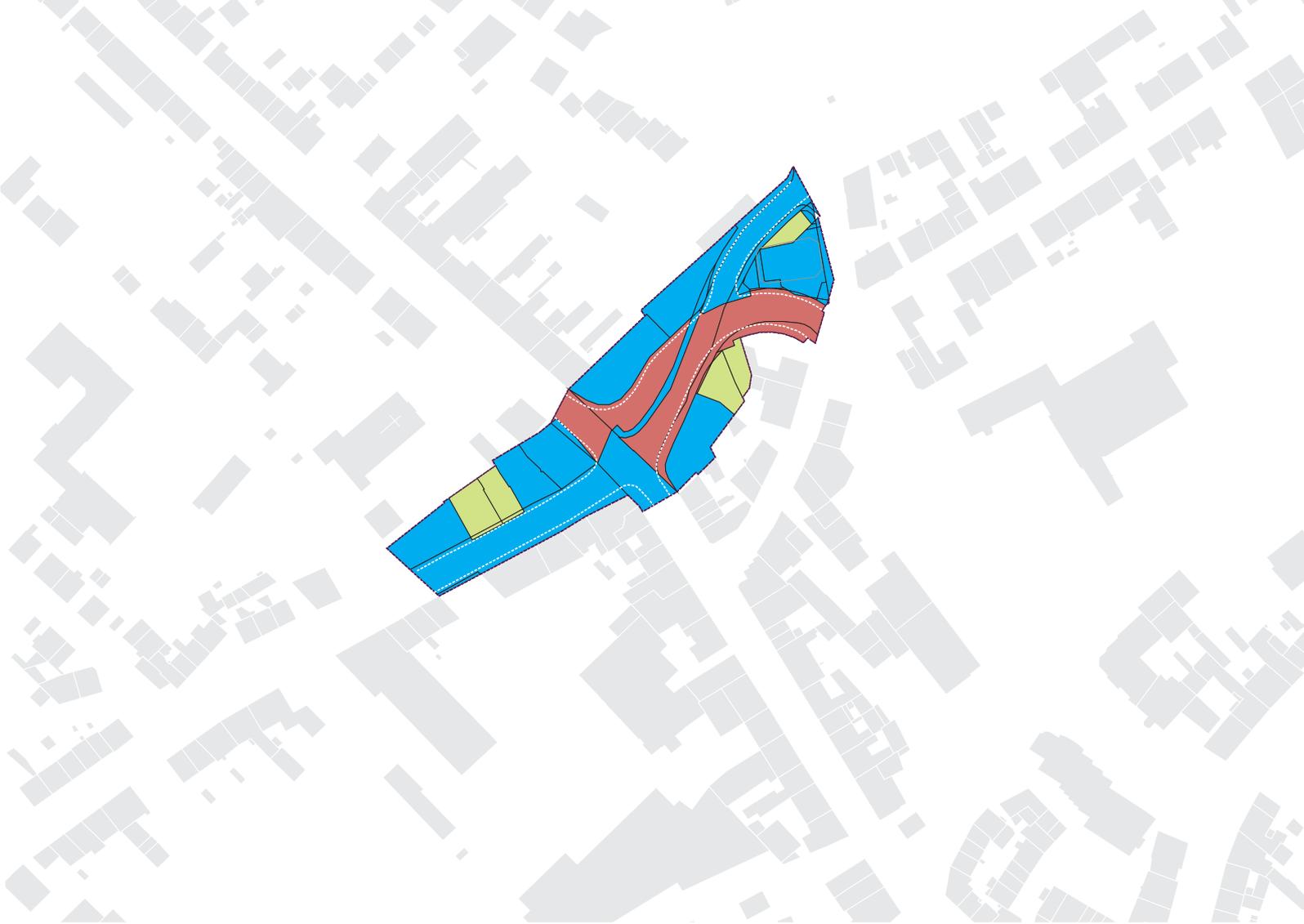


Verkehr

Die Straßen und Kreuzungen im Plangebiet sind in ein großräumiges System der Verkehrsführung eingebettet. Die obere Karte macht die Zusammenhänge deutlich.

Die auf Seite 7 genannten zu berücksichtigenden Planungen sind gestrichelt dargestellt. Es ist zudem zu beachten, dass sich auf Grund eines aktuell in Arbeit befindlichen Verkehrskonzeptes noch andere Verkehrsführungen ergeben könnten.

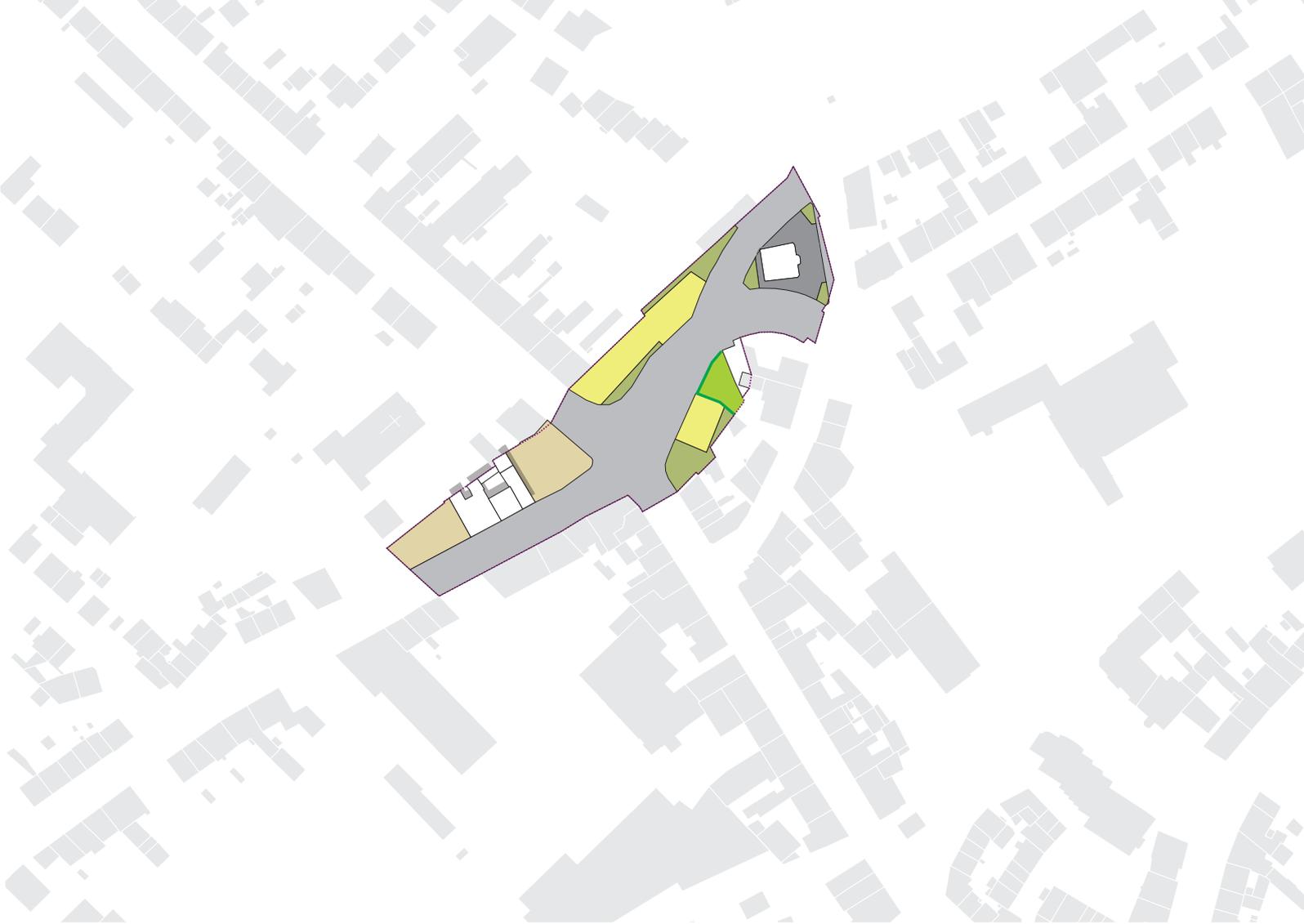
-  Plangebiet
-  Fahrbeziehung
-  geplante Fahrbeziehung
-  bedeutsame Fußgängerbeziehung
-  geplante Fußgängerbeziehung



Besitzverhältnisse

Die Karte zeigt, welche der Grundstücke im Plangebiet sich in Besitz der Stadt St. Ingbert befinden. Grundlage der Darstellung ist ein Auszug aus dem GIS der Stadt St. Ingbert mit Stand 12/2017. Die restlichen Flächen befinden sich in Besitz des Landes bzw. in privater Hand.

-  Plangebiet
-  Grundstücke in städtischem Besitz
-  Grundstücke in Besitz sonst. öff Hand (Bund, Land...)
-  Grundstücke in privatem Besitz



aktuelle Nutzung des Raums

Das Bild zeigt, wie die Flächen im Plangebiet aktuell (Stand 12/2017) genutzt werden.

- Plangebiet
- Fahrbahn / Gehweg
- Verkehrsgrün
- Garten (privat)
- Parkplatz
- Firmenhof
- Brache
- Hecke



Bebaubarkeit?

Relevant für die Untersuchung der theoretischen Bebaubarkeit der Freiflächen im Plangebiet sind hauptsächlich die Umgebende Bebauung sowie die Vorschriften des Baurechts. Insbesondere die Anbaubarkeit an angrenzende Bebauung und die einzuhaltenen Abstände zu Nachbargrundstücken. Letztere wurde exemplarisch anhand einer drei- und viergeschossigen Bebauung überprüft.

- Plangebiet
- Potenziell bebaubare Grundstücksflächen
- Anbaufähige Grenzbebauung, keine Abstandsflächen nötig
(z.B. Brandwand, geschlossene Bauweise)
- nicht Anbaufähige Grenze, Abstandsflächen nötig
(z.B. angrenzendes Grundstück, Nebengebäude)
- nicht anbaufähige Grenzbebauung,
Abstandsflächen nötig
- Denkmageschütztes Gebäude
- Zufahrt (zu erhalten???)
- Abstandsfläche für eine 12,5 Meter hohe Bebauung
- Abstandsfläche für eine 9,5 Meter hohe Bebauung



Interpretation

Im Zuge der bisherigen Straßenplanung spielte die Stadtstruktur nur eine untergeordnete Rolle und wurde unter Maßgabe von Radien und technischen Vorschriften geschliffen.

Das Resultat: eine aus verkehrstechnischer Sicht optimale Straßenführung, die - als Kollateralschaden - von mehreren kleinen, schlecht nutzbaren Restflächen flankiert wird.

Diese Restflächen gehen den klassischen Weg: Wo es der Zuschnitt zulässt, wird geparkt. Was dann übrig bleibt, liegt brach oder wird begrünt. Eine wirkliche Funktion für die Stadt und deren Bewohner (oder die Natur) erfüllen diese Flächen nicht (mehr).

Die in die Stadt geschlagene Wunde wuchert und frisst sich weiter fort. Das wenig ansprechende Stadtbild und die (auch akustische) Dominanz des Verkehrs führen in eine Abwärtsspirale. Die Lage wird unattraktiv, Gebäude werden minder genutzt, nicht mehr in Stand gehalten, fallen leer - und werden schließlich abgebrochen. Die Lücke wächst.

Es entstehen Unorte mitten im Stadtgefüge.

Die Analyse hat im Wesentlichen gezeigt:

- Die städtebauliche Situation ist unbefriedigend. Die Brüche in den historisch gewachsenen Straßenzügen sind deutlich sichtbar und spürbar.
- Die „Restflächen“ sind ungünstig geschnitten, unzusammenhängend und haben teils eine geringe Größe .
- Die „Restflächen“ sind theoretisch bebaubar.
- Die vorhandene Gestaltung hat keinen stadtgestalterischen Wert.

2 Testentwürfe

Entwurfsansätze

Um mögliche Nutzungen der Freiflächen zu untersuchen, sollen mehrere typische Ansätze anhand von Testplanungen überprüft und im Anschluss gewertet werden:

Parken



Die bereits vorhandene „klassische“ Brachennutzung des Parkens wird akzeptiert, aber optisch besser ins Stadtbild integriert.

Freiraum



Die Verkehrsanlage wird als Freiraum inszeniert und zu einem besonderen Ort gemacht, der - soweit möglich - auch einen Mehrwert für Anwohner bietet.

Bebauung



Die Flächen werden bebaut und der Stadtraum im Rahmen der Möglichkeiten repariert.

Neuordnung



Das Problem an der Wurzel packen. Durch eine Neuorganisation des Plangebietes und durch eine Einbeziehung angrenzender Flächen sollen gut nutzbare, zusammenhängende Baufelder geschaffen werden und die Stadt nachhaltig repariert werden.

temporäre Bespielung



Die Zeit bis zur Entwicklung der Flächen kann mit Aktionen überbrückt werden. Die Flächen dienen als Spielfeld für Experimente.

Optionale Abbiegespur

mit Option Abbiegespur

Die Entwurfsansätze „parken“, „Freiraum“ und „Bebauung“ werden jeweils auch in einer Variante inkl. der angedachten, optionalen Abbiegespur dargestellt, da durch hier nötige Abrisse neue Flächenzuschnitte entstehen. Die Neuanlage der Abbiegespur führt dazu, dass auch das Grundstück Josefstaler Straße 3 und 3a ins Plangebiet mit einbezogen wird und das Baufeld westlich des Kreuzungsbereiches vergrößert.

Variante Parken (De-Urbanisieren!)



Die Flächen werden konsequent für das Parken genutzt. Dabei wird gesteigerter Wert auf die Gestaltung der Stellplätze gelegt.



Variante Parken (De-Urbanisieren!) mit Option Abbiegespur



Für eine Anlage von Parkplätzen bedeutet der erweiterte Plan-
gebietsumfang auf Grund der Topografie keinen Vorteil.



Variante Freiraum (Inszenieren!)



Das gesamte Plangebiet wird als ein großer Freiraum begriffen, in den die Straßenführung eingebettet ist. Eine einheitliche Gestaltung wird über das gesamte Gebiet gelegt und der Raum als einheitlich gestaltetes Areal inszeniert. Die Insellage der Tankstelle wird aufgehoben, der Bereich in die Gestaltung integriert.



Variante Freiraum (Inszenieren!) mit Option Abbiegespur



Der erweiterte Plangebietsumgriff eröffnet Möglichkeiten, den Hang inkl. Kirche zu inszenieren.



Variante Bebauen (Re-Urbanisieren!)



Die Bebauung versucht im Rahmen der Möglichkeiten die umgebenden Stadträume zu verknüpfen und die Straßenräume zu fassen. Die nötigen Stellplätze sind auf Grund der beengten Verhältnisse teils in den Erdgeschossen, wenn möglich in Tiefgaragen organisiert.



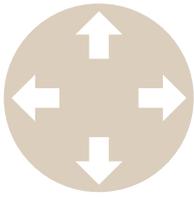
Variante Bebauen (Re-Urbanisieren!) mit Option Abbiegespur



Der erweiterte Plangebietsumgriff führt dazu, dass das Baufeld westlich des Kreuzungsbereiches eine Tiefe bekommt, die gut neu bebaut werden kann. Allerdings nur, wenn die Parzellen zusammengelegt werden.



Variante Neuorganisieren! (Über den Tellerrand)



Durch eine Verlegung der Fahrbahn werden aus den ungünstig geschnittenen Restflächen größere, gut nutzbare Einheiten. Hinterliegergrundstücke im Norden werden neu erschlossen und können bebaut werden. Diese Lösung ist aufwändig und greift zudem auch in die Umgebung außerhalb des Plangebietes ein.



Flankierend: temporäre Bespielung



„Restflächen“ im urbanen Gefüge können auch Nischen für Experimente darstellen.

Die scheinbar unnützen Räume können, solange ansonsten kein Interesse an ihnen besteht, als Spielwiese für urbanes Leben zwischengenutzt werden. So kann der negative Effekt, den Brachen im Stadtbild auch auf die Nachbarschaft haben, übergangsweise zumindest gemildert werden, bis die Flächen einer dauerhaften Neuordnung zugeführt werden können. Denkbar sind beispielsweise:

- Halfpipe
- BiosphärenGärten (urbaner Außenposten)
- Strandbar
- Kunst / Installationen
- etc.



3 Fazit

Diskussion und Gegenüberstellung

Die drei Testplanungen im relativ engen Umgriff des Plangebietes haben jeweils exemplarisch gezeigt, wie eine Umsetzung der gewählten Entwurfsansätze aussehen und funktionieren kann. Die, die Grenzen des Plangebietes sprengende, große Lösung hat gezeigt, dass eine Erweiterung des engen Korsetts ein Mehr an Möglichkeiten eröffnet.



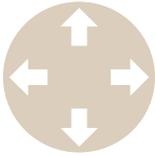
Der Ansatz, die Flächen insgesamt und konsequent als Parkplatz zu gestalten, ist städtebaulich ein fragliches Ziel. Es stellt sich die Frage, ob die Situation nachhaltig dadurch verbessert wird, dass Parkplätze aufwändiger („schöner“) als bisher gestaltet werden. Der räumliche Eindruck und die Dominanz des Automobils bleibt bestehen. Zudem ist die Unterbringung von Stellplätzen auf den gegebenen Flächenzuschnitten nur sehr ineffizient möglich - meist erschließt eine Fahrbahn nur eine Parkreihe. Auch sind die Zufahrten zu den Stellplätzen im Umfeld der Kreuzungsbereiche problematisch.



Eine Gestaltung des gesamten Raums als Freiraum unter Einbeziehung der Fahrbahnen könnte den Raum tatsächlich aufwerten und den Bruch im Stadtgefüge mindern. Hier stellt sich bei näherer Betrachtung jedoch die Frage nach einem tatsächlichen, über die Optik hinaus gehenden Nutzen. Eine Nutzung der Flächen als Aufenthalts- oder Erholungsraum ist schwierig. Hierzu scheinen die Summe der gestaltbaren Flächen zu klein und nicht zusammenhängend. Lediglich eine Nutzung im Bereich Streetsport (Skaten, Streetball etc.) scheint hier ein funktionierender Ansatz. Wobei hiervon auch eine zusätzliche Lärmbelastung der Anwohner ausgehen kann.



Durch eine Bebauung der Restflächen im Rahmen der rechtlichen Schranken (z.B. Abstandsflächen) ist es möglich, neue Stadträume zu bilden. Die Brache westlich der Kreuzung Kohlenstraße/Josefstaler Str. hat eine Größe und einen Zuschnitt, der eine gute Bebaubarkeit ermöglicht. Die restlichen Freiflächen sind in Größe und Zuschnitt für eine Bebauung nur bedingt geeignet. Die Lage ist zudem schwierig (starke Belastung durch Verkehr, relativ geringe mögliche Gebäudetiefen, teils ungünstige Orientierung der Baufelder zur Sonne). Zudem bleiben auf Grund der ungünstigen Grundstückszuschnitte immer noch Lücken und unbefriedigende Übergänge zum Bestand. Im Falle einer Bebauung sind daher gute architektonische Lösungen im Detail gefragt.



Der vierte Ansatz sprengt bewusst den Rahmen des Plangebietes und gestaltet die städtebauliche Situation grundsätzlich neu. Durch eine Einbeziehung der angrenzenden Flächen und durch die „Urbanisierung“ des Straßenverlaufs kann die Stadt hier grundsätzlich repariert werden. Der Verkehr funktioniert prinzipiell wie bisher, lediglich die Lage der Fahrbahn wird verändert. Ebenso werden Radien möglichst minimiert. Dadurch ergeben sich insgesamt Flächen, die in Zuschnitt und Größe genug Spielraum für eine marktgängige Bebauung (Körnung, Gebäudetiefen, Stellplatzorganisation etc.) liefern.



Temporäre Bepflanzungen sind ein gutes Mittel, um die Flächen ins Bewusstsein zu rücken und die Zeit bis zu einer weiteren Entwicklung der Flächen zu überbrücken. Verschiedene Konzepte können ausprobiert werden.

mit Option Abbiegespur

Im Falle einer Umsetzung der optional angedachten Abbiegespur vergrößert sich die neu zu überplanende Fläche westlich der Kreuzung auf Grund der nötigen Abrisse von Gebäuden. Im Ansatz „Parken“ lässt sich dieser theoretische Vorteil auf Grund der Topografie nur schwer nutzen. In den Varianten Grün und Bebauung kann das Mehr an Fläche zur Freiraumgestaltung bzw. als neues Bauland mit gutem Zuschnitt genutzt werden.

Empfehlung

In der Gesamtschau wird deutlich, dass die drei Ansätze, die sich innerhalb der Grenzen des Plangebietes bewegen, letztendlich ein Operieren an einer grundsätzlich „verbauten“ Situation darstellen. Die Umsetzung aller drei Varianten scheint unter Vermarktungsaspekten schwierig (Bebauung) oder unter einer Gegenüberstellung von Aufwand und Nutzen (gestalteter Parkplatz, Freiraum) fragwürdig.

Trotz dieser schwierigen Rahmenbedingungen ist es wichtig, die sichtbare und fortschreitende Auflösung der Stadtstruktur aufzuhalten und umkehren!

Vor diesem Hintergrund ist auch die angedachte Anlage der optionalen Abbiegespur und den damit einhergehenden nötigen Abrissen weiterer Gebäude zu werten. Zwar entstünde hierdurch auch eine größere zusammenhängende und neu zu überplanende Fläche unterhalb der Kirche. Dies geschieht aber - in Summe - dadurch, dass dem Verkehr noch mehr Fläche eingeräumt wird. Dabei sollte in Erinnerung gerufen werden, dass die unbefriedigende städtebauliche Situation, mit der sich die Studie beschäftigt, aus einer rein auf die Belange des MIV optimierten Planung resultiert. Die nun angedachte Planung einer Abbiegespur führt diese Planungskultur in direkter Linie fort und konterkariert damit die Bemühung, hier Stadtreparatur zu betreiben. Es wird daher dringend empfohlen, auf die angedachte Rechtsabbiegerspur zu verzichten, wenn nicht zwingende verkehrsgutachterliche Gründe (basierend z.B. auf Zählungen, Berechnungen etc.) vorliegen, diese realisieren zu müssen.

Aus städtebaulicher Sicht ist festzuhalten, dass im direkten Vergleich der Varianten die „große Lösung“ grundsätzlich das größte Potenzial für eine nachhaltige Stadtreparatur birgt, auch wenn deren Umsetzungschance aktuell mit einem großen Fragezeichen versehen werden muss. Wir schlagen daher folgende Strategie vor:

1. Machbarkeit einer „großen Lösung“ sondieren



Es sollte zunächst sondiert werden, ob es Chancen gibt, das Problem tatsächlich an der Wurzel zu lösen und die Situation grundlegend zu reparieren! Hierbei handelt es sich um eine aufwändige städtebauliche Maßnahme. Diese erfordert

- eine Einbeziehung weiterer, angrenzender Flächen in die Planung
- Eingriffe in den bisherigen Straßenverlauf und die weitere Infrastruktur (Medien, Kanäle etc.)
- detaillierte Untersuchung der Machbarkeit und des Nutzens
- Mut, Aufwand und einen langen Atem

Es wird empfohlen, mit dem zuständigen Ministerium zu sondieren, ob eine Aufnahme des erweiterten Plagebietes in ein Programm der Städtebauförderung möglich ist.

2. Alternative (bzw. Rückfalloption) vorhalten



Wenn der Weg der „großen Lösung“ nicht gegangen werden soll bzw. nach Sondierung nicht gegangen werden kann, wird alternativ (als Rückfalloption) eine Kombination aus den Entwurfsansätzen „Bebauung“, und „Freiraum“ empfohlen (links dargestellt). Denn wichtig ist, die deutlich sichtbare und auch voranschreitende Auflösung der Stadtstruktur rund um den Kreuzungsbereich aufzuhalten. Daher sollte oberstes Ziel sein, zumindest die relativ neuen (und gut bebaubaren) Brachen östlich der Kreuzung Kohlenstraße/Josefstaler Straße einer Neubebauung zuzuführen. Weitere Schritte im Rahmen dieser Alternative sind:

- Zunächst keinen großen Aufwand für eine Neugestaltung betreiben, die ein rein optisches kaschieren der Städtebauliche Wunde darstellen würde.
- Dafür eine niederschwellige aber kreative Zwischennutzung der leeren Flächen forcieren
- Zeitgleich im Zuge des B-Planverfahrens 509 eine Bebauung der Brachen westlich der Kreuzung Kohlenstraße/Josefstaler Straße ermöglichen.
- Die Flächen östlich der Kreuzung als Freiraum inszenieren.
- Aktiv versuchen, das Baufeld zu vermarkten bzw. deren Bebauung zu begünstigen. Dies erfordert evtl. einen langen Atem.
- Eine erneute Bewertung der Lage in ca. 5-10 Jahren.

Beschluss

Thume Eck

VO/3326/18

Geschäftsbereich

**Stadtentwicklung und
Umwelt (6)**

06.02.2018

SI/1762/18

Ortsrat St. Ingbert-Mitte

Sitzung des Ortrates St. Ingbert-Mitte

Beschluss:

1. Der Ortsrat begrüßt den Verwaltungsvorschlag, als Zwischenlösung die Fassade des Gebäudes „Kohlenstraße 6“ mit einem Sichtschutznetz zu verhängen. Die Verwaltung wird gebeten, diesen Vorschlag umzusetzen.
2. Der Ortsrat bittet die Verwaltung die zeitlichen Planungen im Hinblick auf eine endgültige dauerhafte Gestaltung für den Bereich Thume Eck mitzuteilen.

Abstimmungsergebnis (Ziffer 1 bis 2):

Einstimmig dafür.

Für die Richtigkeit des Auszugs
Im Auftrag

B. Spengler

Kopie an beteiligte Geschäftsbereiche

GB 6, Abt. 60 zur Kenntnis und der Bitte um weitere Veranlassung

Beschluss

Thume Eck

VO/3584/18

Geschäftsbereich

**Stadtentwicklung und
Umwelt (6)**

**14.05.2018
SI/1782/18**

**Ortsrat St. Ingbert-Mitte
Sitzung des Orsrates St. Ingbert-Mitte**

Beschluss:

Der Ortsrat befürwortet den in der Einladung mitgeteilten Begrünungsvorschlag und bittet die Verwaltung diesen umzusetzen.

Abstimmungsergebnis:

Einstimmig dafür.

Für die Richtigkeit des Auszugs
Im Auftrag


B. Spengler

Kopie an beteiligte Geschäftsbereiche

- GB 6, Abt. 60 zur Kenntnis
- GB 6, Abt. 65 zur Kenntnis und weiteren Veranlassung

Erläuterungen

Thume Eck

In der Ortsratssitzung vom 6. Februar 2018 wurde diese Angelegenheit bereits beraten und Folgender Beschluss gefasst:

1. Der Ortsrat begrüßt den Verwaltungsvorschlag, als Zwischenlösung die Fassade des Gebäudes „Kohlenstraße 6“ mit einem Sichtschutznetz zu verhängen. Die Verwaltung wird gebeten, diesen Vorschlag umzusetzen.
2. Der Ortsrat bittet die Verwaltung die zeitlichen Planungen im Hinblick auf eine endgültige dauerhafte Gestaltung für den Bereich Thume Eck mitzuteilen.

Die Verwaltung hierzu Folgendes mit:

In der Sitzung vom 06.02.2018 äußerte sich der Ortsrat positiv zu dem Verwaltungsvorschlag die Fassade mit einem Sichtschutznetz zu verhängen. Bedingt durch verstärkten Vandalismus im Innenstadtbereich ist es nicht auszuschließen das die Plane immer wieder beschädigt wird und sich der Anblick dadurch nur bedingt verbessert. Dennoch stellt diese Lösungsvariante immer noch eine Option dar.

Im Zuge der weiteren Gestaltung der Fläche wurde jedoch eine weitere Variante durch die Abteilung Gebäudemanagement in Betracht gezogen.

Hierbei handelt es sich um eine Fassadenbegrünung. Diese Begrünung könnte mit stark schlingendem Grün erfolgen (Schlingender Knöterich).

Hierfür müsste eine Haltekonstruktion für die Pflanzen auf der Fassade angebracht werden. Diese Variante ist im Sinne der Nachhaltigkeit und Biosphären Gedanken entstanden.

Sie könnte als Brutgelegenheit für Vögel dienen und gleichzeitig auch als Nahrungswiese für Insekten. Eine Gefahr der Beschädigung durch Vandalismus kann fast gänzlich ausgeschlossen werden.

Alle in dem Thema eingebundenen Fachabteilungen sehen in dieser Variante die bessere Lösung und Möglichkeit der Fassadenflächengestaltung.

Darüber hinaus teilt die Verwaltung mit, dass am 24. Mai 2018 um 18:00 Uhr im Ausschuss für Stadtentwicklung, Umwelt und Werksausschuss die weitere Planung von dem beauftragten Planungsbüro vorgestellt wird. Hierzu sind die Mitglieder des Orsrates St. Ingbert-Mitte herzlich eingeladen.

Beschluss

Geschäftsbereich

Stadtentwicklung und
Umwelt (6)

Bebauungsplan Nr. 509.01 "Umfeld Kapellenstraße" (Teil Nord) – Städtebaulicher Entwurf als Grundlage für die Aufstellung eines Bebauungsplanes

VO/3626/18/1

11.06.2018
SI/1786/18

Ortsrat St. Ingbert-Mitte
Sitzung des Orsrates St. Ingbert-Mitte

Beschluss:

1. Der Ortsrat bemängelt, dass kein Ansprechpartner seitens der Stadtverwaltung auf sachliche Fragen in der Sitzung eingehen kann. Da Ortsrat bei der Vorstellung im Ausschuss keine beratungsfähigen Unterlagen erhielt, wurde die Vorbereitung und Beratung erheblich erschwert.
2. Der Ortsrat stimmt dem Entwurf in der gegenwärtigen Fassung nicht zu.
3. Gegenläufigkeit der Kohlenstraße ist Grundlage der weiteren Planungen.
4. Präferiert wird Entwurf „Inszenieren“ unter Einschluss eines Kreisels (ggfls. ohne separate Abbiegespur)
5. Die Grünflächen sind auch vor dem Hintergrund der Starkregenproblematik zur Versickerung oder Rückstaufäche für Wasser zu nutzen.

Abstimmungsergebnis:

Einstimmig dafür.

Für die Richtigkeit des Auszugs
Im Auftrag

B. Spengler