
3. Talk im Stadtteil am 08.12.2009 – Aktennotiz

[Verteiler]

Regionalbüro Bad Oldesloe | Projekt-Nummer: 13999
Uwe Reich | Tel.: +49.4531.169444 | Fax: -169443
uwe.reich@dsk-gmbh.de

08.01.2010

Information zum Ausbau der Bahnhofstraße und Reimar-Hansen-Straße

Tagesordnung:

Begrüßung	Herr von Bary, Bürgermeister
Vorstellung der Planung	
- Gestaltungsplanung	Büro A+S, Hamburg, Fr. Bergner, Hr. Baum
- Geländehöhen	ISS und Gosch&Schreyer
Der unterirdische Bauraum	
- die Versorgungsnetze	Vereinigte-Stadtwerke; Herr Nolte
- die Entsorgungsnetze	Stadtwerke BO; Herr Fahl
Weiteres Verfahren	DSK, Herr Reinertz

Darüber hinaus stehen zu der Veranstaltung Herr Steinoerster, Frau Rowe und Frau von Treuenfels als Ansprechpartner zur Verfügung.

Die Vorträge der Veranstaltung liegen im pdf - Format vor. Sie sind unter www.badoldesloe.de / Stichwort Stadtumbau / Info Archiv / Talk im Stadtteil veröffentlicht.

In der Diskussion mit den Bürgern und Eigentümern wurden vorrangig folgende Fragen behandelt:

Wird die Bahnhofstraße in Länge und Breite auf gleichem Niveau ausgebaut?

Planungsdetails stehen zum gegenwärtigen Planungsstand noch nicht fest. Vorgehen ist, dass die Oberfläche der unteren Bahnhofstraße (Abschnitt zwischen R-H-Str. und Besttorstr.) auf gleichem Niveau ausgebaut wird und möglichst keine Kanten, Absätze o.ä. ausgebildet werden. Inwieweit sich dieser Gedanke wegen notwendiger Höhenanpassungen in der Örtlichkeit konsequent umsetzen lässt, wird zu prüfen sein.

Werden in der Reimer-Hansen-Straße (oberer Teil am Bahnhof) die vorgesehenen Parkflächen mit Bordsteinen ausgebaut?

Zur Straße hin gesehen werden die Parkflächen keine Borde oder Kantensteine erhalten. Sie werden Niveaugleich zum Straßenraum ausgeführt. Zu den Gehwegen hin werden Bordsteine gesetzt.

In welchem Zeitrahmen werden die Bauarbeiten ausgeführt?

Über das Zeitfenster und die Dauer der Bauarbeiten kann gegenwärtig keine konkrete Aussage getroffen werden weil,

- der Planungsstand sich noch in der Vorbereitungsphase, im Gestaltungsbereich. Die technischen Planungen werden nach dem Abschluss der Gestaltungsplanung beginnen. Mit einem für die Ausschreibungen notwendigem Stand der Planungen wird frühestens im ersten Halbjahr 2010 gerechnet;
- bei planmäßigem Verlauf kann mit einem Baubeginn (Spatenstich) im 2. Halbjahr 2010 gerechnet werden und konkrete Bauzeitenablaufpläne erst dann in Abstimmung mit den Beauftragten, der Polizei und der Verkehrsaufsicht erstellt werden können
- die Dauer der Arbeiten von Faktoren der Bodenbeschaffenheit, den Witterungsbedingungen und der Umsetzung der Ver- und Entsorgungsmaßnahmen beeinflusst werden.
- es soll eine (gemeinsame) Baufirma bzw. Beauftragung für VSG/Stadtwerke und die Ausbauarbeiten der Stadt genommen werden.

Die durch die Planungsbüros vorgestellten Konzepte zur Reduzierung der Parkflächen und Umverlagerung der Ampelüberwege, Anlage von Fahrradparkplätzen oder Taxihaltedpunkten entspräche keiner sinnvollen Verwendung von finanziellen Mitteln. Die durch die Ingenieurbüros vorgebrachten gestalterischen Aspekte werden durch den Fragesteller angezweifelt, weil der vorgesehene Bereich bereits über Fahrradstellplätze und Taxihaltedpunkte verfügt, die nicht angenommen werden bzw. dazu dienen sozial schwache Bürger aufzunehmen. Die in diesem Bereich ansässigen Gewerbetreibenden sind für ihre Geschäfte auf eine ausreichende Anzahl von Stellflächen, die jetzt schon nicht gegeben ist, angewiesen.

Die durch die Sanierung zu erreichende qualitative Verbesserung richtet sich nicht ausschließlich an die Autofahrer oder deren Bedürfnisse, sondern muss auch weitergehenden Anforderungen gerecht werden. Die Parkflächenthematik wurde in der Vorbereitung durch ein Verkehrsgutachten untersucht. Es wurde festgestellt, dass bei der hier vorgestellten Reduzierung auch weiterhin ein ausreichendes Parkangebot besteht. Zutreffend ist, dass es in den Spitzenzeiten zu Engpässen kommt.

Im weiteren Gesprächsverlauf wird dem sehr heftig auch aus der Sicht der Anwohner widersprochen, die zum Ausdruck bringen, dass die Realität des Alltags dem Gutachten widerspricht. Es wäre doch auch zu prüfen, ob nicht Möglichkeiten geschaffen werden können, weitere Flächen auszuweisen, indem z.B. ungenutzte oder untergenutzte (private) Gebäude abgerissen werden.

Zugleich werden Interessen geäußert, den Straßenraum auch für z.B. Tische der Gastronomie nutzen zu können oder Eingangsbereiche der Läden sicherer für den Fußgänger, Kunden zu gestalten.

Die Anzahl der Parkflächen wird im weiteren Sanierungsprozess unter Berücksichtigung der vorgetragenen Argumente noch einmal geprüft werden. Maßgeblich ist, ob private Grundstückseigentümer mitwirkungsbereit sind; die Möglichkeiten im bestehenden öffentlichen Straßenraum werden baulich-räumlich bedingt begrenzt bleiben.

Wann werden die Ausbauarbeiten in der Brunnenstraße weitergeführt? Warum geschieht das nicht im zeitlichen Zusammenhang mit der Bahnhofstraße?

Ein zeitlicher Ablauf für die Weiterführung der Ausbauarbeiten kann noch nicht genannt werden. Die Brunnenstraße soll jedoch im Zuge der (gesamten) Sanierungsmaßnahmen im Anschluss an die geplanten Maßnahmen auch umgestaltet werden. Da die durch die Bauarbeiten möglicher Weise auftretenden Behinderungen durch Verkehrseinschränkungen gering gehalten werden sollen und die Fördermittel eines Haushaltsjahres nicht unbegrenzt zur Verfügung stehen, kann die Umsetzung der Sanierungsmaßnahmen nur in Abschnitten erfolgen.

Sind in der Nähe der Arztpraxen Behindertenparkplätze vorgesehen?

Die Frage wird als Hinweis und Anregung bei den weiteren Planungsarbeiten Berücksichtigung finden.

Sollte die Zuwegung zum Friedhof nicht auch barrierefrei ausgebaut werden?

In der Stadtverwaltung werden bereits im Zuge dieser Gestaltungsplanung erste Planungsüberlegungen zur Umgestaltung des Aufganges zum „Historischen Friedhof“ bearbeitet, dabei wird die Barrierefreiheit beachtet.

Werden Belange der Menschen mit Behinderung berücksichtigt und wenn „ja“ wie ?

Der Behindertenbeirat wird im Rahmen des Planungsverfahrens beteiligt und erhält so Gelegenheit, entsprechende Vorschläge und Hinweise unter Wahrung der Interessen verschiedener Behindertengruppen und den anderen Beteiligten in die Planungen einfließen zu lassen. Zudem wird der Behindertenbeirat auch bei der Frage der Baustelleneinrichtung mitwirken.

Reicht der vorgestellte Querschnitt der Reimer-Hansen-Straße aus, um Fahrradfahrer nicht durch aussteigende PKW-Insassen zu behindern?

Die Reimer-Hansen-Straße wird in dem vorgestellten Bereich (Darstellung des Querschnittes) als verkehrsberuhigter Bereich gestaltet. Die Hauptwegeführung für Radfahrer soll über die Bangerstraße erfolgen. Wegen der Zwangspunkte durch die Grundstücksgrenzen und der vorhandenen Bebauung können gegenseitige Behinderungen nicht immer ausgeschlossen werden. Es gilt die Straßenverkehrsordnung. Planung ist auch immer eine Kompromissfindung, weil die verschiedensten Interessen aufeinander abgestimmt werden müssen.

Ist es möglich im Bereich des Hotels „Wiggers“ Parkbuchten zum Ein- und Auschecken anzulegen?

Das muss geprüft werden ohne es an dieser Stelle zusichern zu können. Dem Grunde nach gilt das gleiche, wie bei den zuvor angefragten Behinderten- oder Kurzzeitparkplätzen für Ärzte.

Wird während der Bauphasen der Lieferverkehr aufrecht erhalten?

Grundsätzlich werden die Müllabfuhr und der Lieferverkehr aufrechterhalten. Einschränkungen sind in der Regel unvermeidbar und werden direkt zwischen dem Bauunternehmen und den Betroffenen abgestimmt.

Der Fußgängerverkehr Ratzeburger- / Mewesstraße ist sehr stark. Warum wird nicht der obere Bereich in den Ausbau der Bahnhofstraße einbezogen?

Es wird die gesamte Bahnhofstraße ausgebaut und neu gestaltet. Hierzu gehören auch notwendige Umgestaltungen im Kreuzungsbereich der Mewesstraße. Inwieweit auch dieser Bereich als verkehrsberuhigt gestaltet werden kann, bleibt zu prüfen.

Wird der Busverkehr in der Reimer-Hansen-Straße verschwinden?

Das Verkehrskonzept sieht eine solche entsprechende langfristige Lösung vor, die durch die Stadt angestrebt wird. Ein entsprechendes Verfahren kann wegen der teilweisen Inanspruchnahme von Landes- bzw. Bundesstraßen nur teilweise beeinflusst werden. Deswegen ist eine abschließende Stellungnahme nicht möglich.

Aktuell wird überprüft, ob die Einmündung in die Käthe-Kollwitz-Straße im Zusammenhang mit dem Kreuzungsumbau an der Mewesstraße / Bahnhofstraße für Entlastungen des Busverkehrs aus der Fahrtrichtung Berliner Ring / Ratzeburger Str. so umgestaltet werden kann, dass die Zufahrt zum Bahnhof dann nicht mehr durch die Reimer-Hansen-Str. erfolgen muss.

Bei der Anordnung der Parkflächen sollte darauf geachtet werden, dass es beim Abbiegen (auch aus Ausfahrten) nicht zu Behinderungen kommt, und dieses gefahrlos ermöglicht wird.

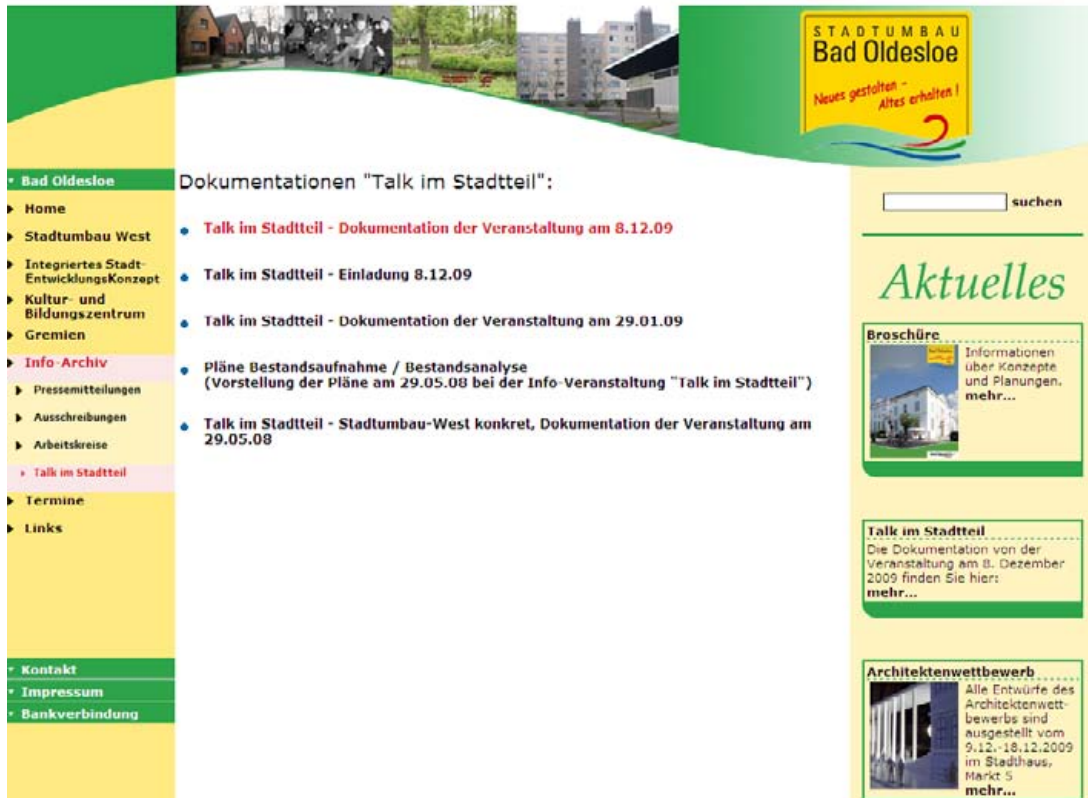
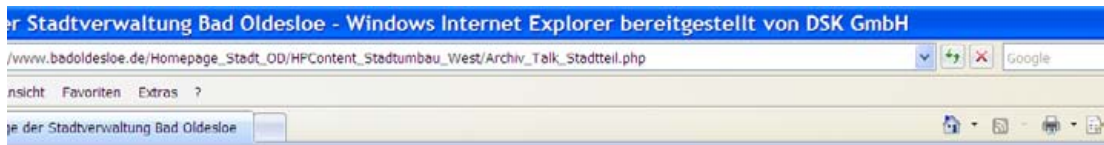
Die Planungen sollten auch berücksichtigen, dass bereits ab dem Eingang von der Mewesstraße zur Bahnhofstraße ein Eingangstor zur Innenstadt besteht und die durch entsprechende Pflasterungen kenntlich machen. Darüber hinaus werden auch Räume für Kinder gewünscht.

Am Ende noch ein Hinweis des Veranstalters, dass die Grundstückseigentümer die Umgestaltung der Bahnhofstraße / Reimer-Hansen-Straße aktiv mitgestalten können und selbst zur weiteren Verbesserung der Parkplatzsituation beitragen können, indem im Innenbereich entsprechend untergenutzte Flächen für Mieter und Kunden optimiert werden



3. Talk im Stadtteil am 08.12.2009 Zusammenfassung der Hinweise

Ca. 70 Oldesloer Eigentümerinnen und Eigentümer, Gewerbetreibende und interessierte Bürgerinnen und Bürger sind der Einladung gefolgt. Die Vorstellung der Gestaltungsplanung einschließlich der Vorträge ist auf den städtischen Internetseiten www.badoldesloe.de unter dem Stichwort Stadtbau, Info Archiv, Talk im Stadtteil veröffentlicht.



Im Rahmen des Talk im Stadtteil wurden viele, sehr konstruktive Hinweise und Anregungen aus dem Kreise der Anwesenden gegeben, die im nachstehenden Überblick stichwortartig zusammengefasst sind.

Mit der Zusammenfassung danken die Veranstalter zugleich allen Mitwirkenden, die mit ihren Vorschlägen und Anregungen zur einer Verbesserung und bürgernahen Entwicklung der Maßnahmen im Sanierungsgebiet beitragen.

Parkraum

- Grundsätzlich werden mehr Parkflächen für PKW gewünscht.
- Hierzu sollen auch untergenutzte, private Flächen in Betracht gezogen werden.
- Der öffentliche Parkraum in den Straßen ist aufgrund der bau- und räumlichen Struktur begrenzt.
- Wesentlich dazu beitragen kann die Verbesserungs- und Mitwirkungsbereitschaft privater Eigentümer.
- Im Bereich der Bahnhofstraße werden besondere Stellplätze (z.B. für Menschen mit Behinderungen und oder Kurzzeitstellplätze bzw. Lieferplätze z.B. am Hotel) gewünscht.
- Parkende Fahrzeuge (auf der gegenüberliegenden Straßenseite) sollten Zu- und Ausfahrten nicht behindern.

Gestaltung der öffentlichen Räume, Straßen

- Die öffentlichen Räume sollen auch Aufenthaltsqualitäten bieten.
- Im Bereich der unteren Bahnhofstraße sollen möglichst keine Bordsteine oder Fahrbahnkanten geplant werden, auch um dort z.B. Tische für die Gastronomie nutzen zu können.
- Im Bereich der unteren Bahnhofstraße soll auch die Kundensicherheit an den Eingängen bzw. für Fußgänger erhöht werden. Hierzu ist eine Hauptradwegführung über die Bangert- und Brunnenstraße vorgesehen.
- Der Eingang zur Innenstadt beginnt bereits ab der Kreuzung Mewesstraße. Bereits ab hier sollten Pflasterungen vorgesehen werden. Im öffentlichen Raum sollten auch Spielmöglichkeiten für Kinder berücksichtigt werden.
- Im oberen Teil der Reimer-Hansen-Straße werden niveaugleiche Stellplätze mit Borsteinkanten zum Bürgersteig / Radweg erfolgen. Im Weiteren ist eine Hauptradwegführung über die Bangert- und Brunnenstraße vorgesehen.

Barrierefreie Gestaltung

- Der Behindertenbeirat wird im Rahmen des Planungsverfahrens beteiligt und erhält so Gelegenheit weitere Vorschläge und Hinweise unter Wahrung der Interessen verschiedener Behindertengruppen und den anderen Beteiligten in die Planungen einfließen zu lassen.
Zudem wird der Behindertenbeirat auch bei der Frage der Baustelleneinrichtung mitwirken.

Busverkehr- und Funktionalität

- Die Reimer-Hansen-Straße soll vom Busverkehr entlastet werden. Dies wird langfristig geplant; u.a. ist hierzu der Umbau der Kreuzung, Berliner Ring / Ratzeburger Str. / Mewesstraße erforderlich.
- Auch die Mewesstraße sollte verkehrsberuhigt werden; hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, dass es sich nicht um eine kommunale Straße, sondern um eine Landesstraße handelt.

Zeitliche Abfolgen und zukünftige Bauabschnitte

Über das Zeitfenster und die Dauer der Bauarbeiten kann gegenwärtig keine konkrete Aussage getroffen werden. Der Planungsstand befindet sich noch in der Vorbereitungsphase. Mit einem für die Ausschreibungen (Auftragserteilung an Baufirmen) notwendigen Planungsstand wird erst im ersten Halbjahr 2010 gerechnet (vgl. auch Folie zum Ablauf). Bei planmäßigem Verlauf kann dann ein Baubeginn im 2. Halbjahr 2010 erfolgen. Konkrete Bauzeitenablaufpläne werden erst kurz vor Beginn (und bei Kenntnis des/der Bauauftragnehmer) feststehen. Die Dauer der Arbeiten wird von Faktoren der Bodenbeschaffenheit, Witterungsbedingungen, Leitungszuständen und -verläufen, darunter auch Hausanschlüssen beeinflusst werden.

Weitere Bauabschnitte unter anderem für

- die Brunnenstraße
- die Kreuzung Mewesstraße / Bahnhofstraße
- die Kreuzung Kurparkallee

sind im Zuge der Umsetzung der Maßnahmen im Sanierungsgebiet vorgesehen. Die Fördergelder stehen der Stadt in Jahresscheiben zur Verfügung, so dass in Abschnitte gegliedert werden muss.

Anlagen: Ergänzende Hinweise des Behindertenbeirates. Weitere beispielhafte Anregungen beinhaltet die beiliegende pdf Datei „Stadtrundgang“.



DSK Regionalbüro Bad Oldesloe
Herrn Thomas Reinertz
Pferdemarkt 22 b
23843 Bad Oldesloe

14. Dezember 2009

**Stadtumbau West: Sanierungsgebiet „Südliche Innenstadt“ -
Gestaltungsplanung der Bahnhofstraße und Reimer-Hansen-Straße
3. „Talk im Stadtteil“**

Sehr geehrter Herr Reinertz,

im Namen des Beirats für Menschen mit Behinderungen habe ich an der oben genannten Veranstaltung teilgenommen und in einer Arbeitssitzung dem Beirat berichtet. Wir sind sehr erfreut, dass die Belange der mobilitätseingeschränkten Einwohner/innen in Bad Oldesloe berücksichtigt werden.

Das Motto „Leitband“ für die Umgestaltung der Achse Bahnhof – Innenstadt ist genau, was für Menschen mit Behinderungen wichtig ist. Parallel zur „intuitiven“ Führung der Besucher in die Innenstadt, stellen wir uns für die Einwohnergruppe, die wir vertreten, ein entsprechendes Leitsystem:

- taktile und farbliche Führung am Boden und an den Knotenpunkten für Sehbehinderte,
- entsprechende Ausstattung der Ampelanlagen,
- technische Hilfen für gehbehinderte Menschen (Rollstuhl und Rollator) bei Steigungen
- Parkplätze (Standort, Ausstattung)

Um unsere Wünsche anhand eines Beispiels (keine Werbung!) darstellbar zu machen, finden Sie anbei Ausschnitte eines entsprechenden Leitsystems („Easycross“ - www.klostermann-bau.de). Sollten Sie spezielle Themen oder Fragen näher erläutern wollen, stehen wir Ihnen selbstverständlich zur Verfügung.

Wir sind sehr gespannt auf die Umgestaltung des Gebietes „Südliche Innenstadt“ und zuversichtlich, dass die Stadt Bad Oldesloe ihren formulierten „Leitwerten“ gerecht sein wird.

Mit freundlichen Grüßen

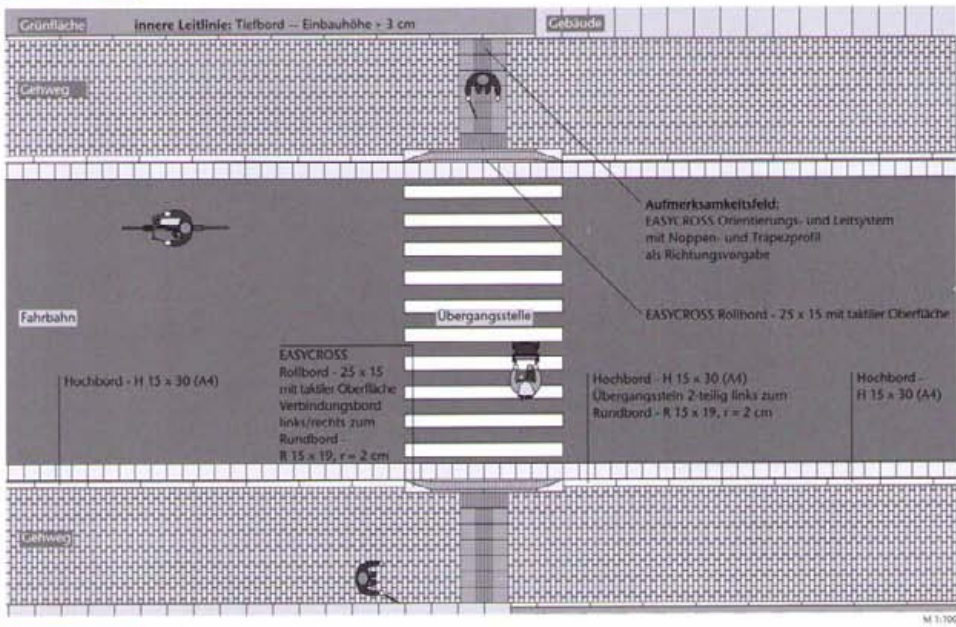
Yannick Freiling
Mitglied im Beirat für Menschen mit Behinderungen
Fachbereich: Presse, Öffentlichkeitsarbeit, Schriftführerin

cc.: Frau Rowe FB Planung und Umwelt, Stadt Bad Oldesloe

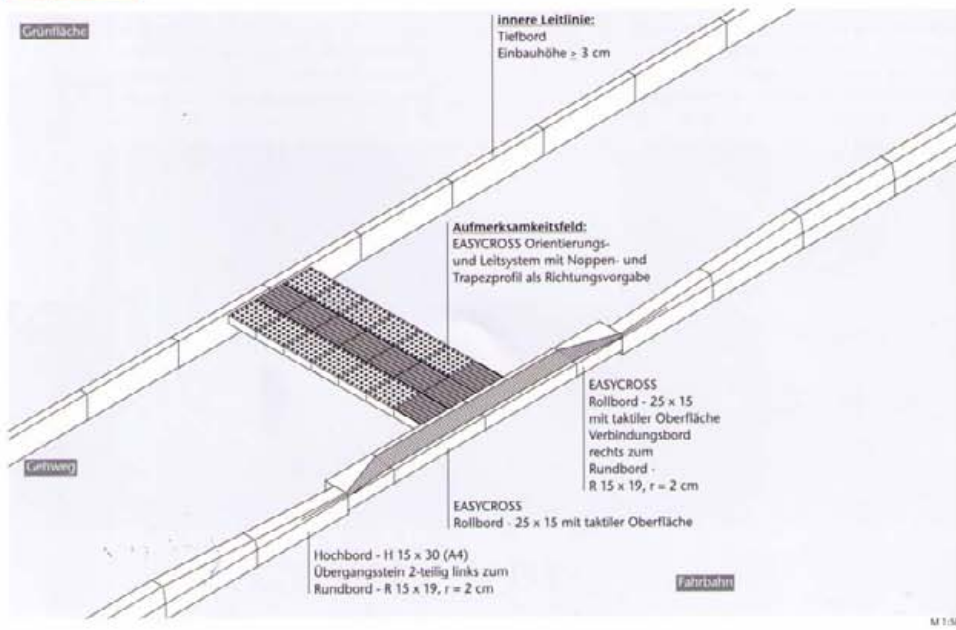


Ausführungsbeispiel für Fußgängerüberweg (FGÜ)

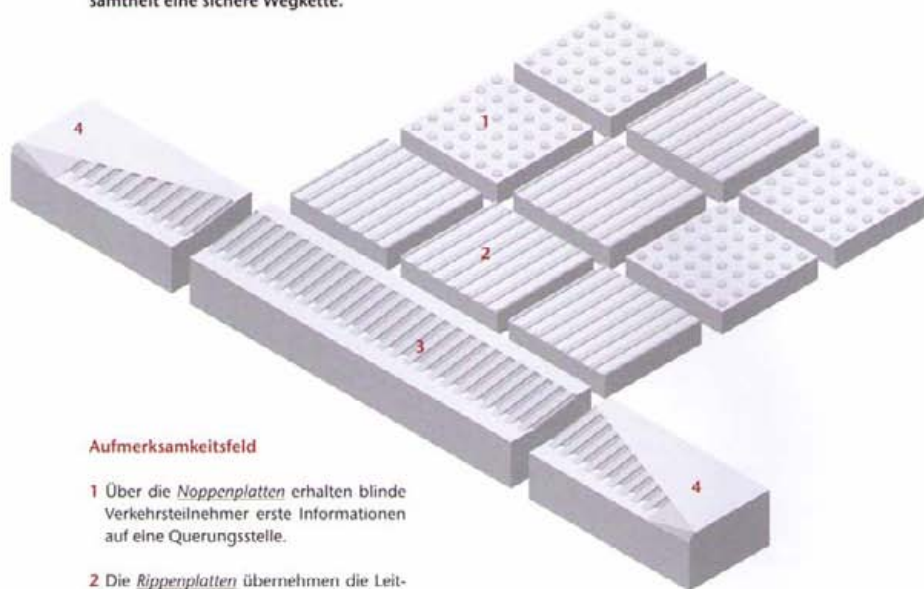
Einbaubeispiel



Perspektive



Das rationelle Baukastensystem besteht im Wesentlichen aus zwei Komponenten: dem Aufmerksamkeitsfeld mit Noppen- und Rippenplatten und dem Rollbord mit gesicherter Nullabsenkung. Alle Bauteile sind mit Bodenindikatoren ausgestattet und bilden nur in der Gesamtheit eine sichere Wegkette.



Aufmerksamkeitsfeld

1 Über die *Noppenplatten* erhalten blinde Verkehrsteilnehmer erste Informationen auf eine Querungsstelle.

2 Die *Rippenplatten* übernehmen die Leitfunktion, indem sie die Laufrichtung zur Querungsstelle und weiter über die Fahrbahn vorgeben. Dazu wird der Blindenstock durch das trapezförmige Profil geschoben. Die 3er-Reihe vor dem Rollbord gibt in sicherem Abstand zum motorisierten Verkehr einen zusätzlichen Hinweis auf die bevorstehende Nullabsenkung und Fahrbahn.

Rollbord

3 Mit ca. 3 cm Höhendifferenz im eingebauten Zustand ist der Rollbord bequem befahrbar. Das Modul verfügt zudem über eine taktile erfassbare Oberfläche, die mit dem „schleifenden“ Blindenstock klar wahrnehmbar ist. Das richtungsneutrale Oberflächenprofil erleichtert das Auffinden der Querungsstelle und warnt zugleich vor dem Fahrbahnrand.

4 Für die linke und rechte Einfassung sind Verbindungsbordsteine vorgesehen. Deren schräg verlaufende Kante steigt für den Anschluss von Flachbordsteinen auf > 3 cm an.

EASYCROSS[®]
BARRIEREFREIE LEITSYSTEME



Sicherheit für jedermann

EASYCROSS® – Rollbord

Betonfertigteile mit barrierefreier Nullabsenkung und taktil erfassbarer, richtungsneutraler Oberflächenstruktur



- gemäß DIN EN 1340, Qualität DTI und DIN 483 sowie DIN 1045, Betongüte C30/37, XF4
- DIN 32984 – Bodenindikatoren im öffentlichen Verkehrsraum
- SRT-Wert ≥ 60
- Farbe: Lichtgrau
- Abmessungen:
 - Rollbord: 100/25/12,5-15 cm
 - Rollbord: 25/25/12,5-15 cm
 - Verbindungsbord links/rechts: 50/25/12,5-15 cm
 - Radienstein: 24-25/25/12,5-15 cm

EASYCROSS® – Aufmerksamkeitsfeld

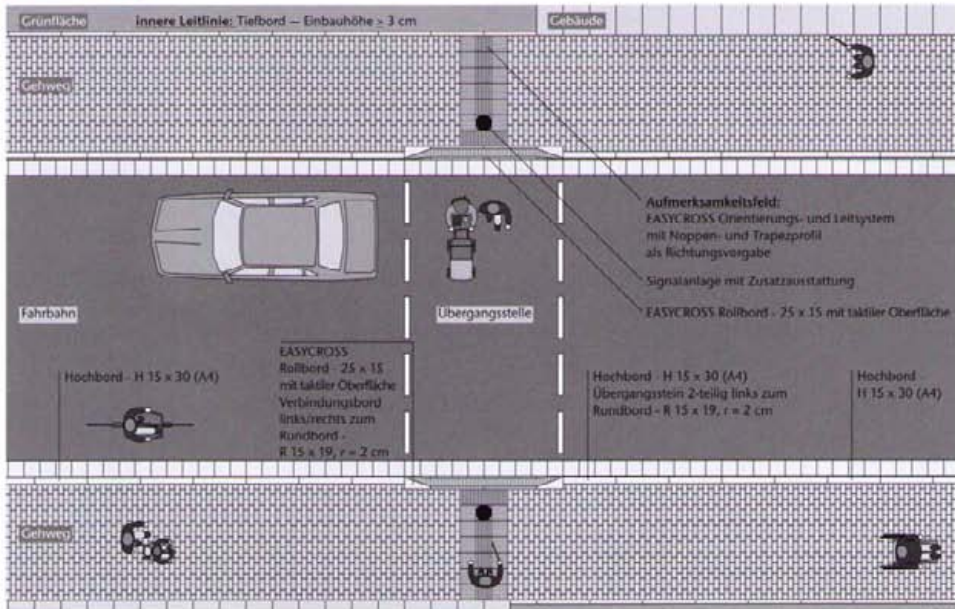
Noppenplatten zum Auffinden der Querungsstelle und Rippenplatten mit richtungweisender Funktion



- gemäß EN 1338, Typ KDI
- DIN 32984 – Bodenindikatoren im öffentlichen Verkehrsraum
- SRT-Wert ≥ 60
- mit 3 mm-Abstandhaltern
- Farbe: Weißbeton
- Abmessungen: 30/30/8 cm

Ausführungsbeispiel für Fußgängerüberweg mit Signalanlage (FSA) Fußgängerschutzanlage

Einbaubeispiel



Perspektive

