

Dokumentation Workshop #2

Nach einem erfolgreichen ersten Workshop Anfang November hat die Stadt Frankenberg am 7. Dezember zum zweiten Mal die Hommershäuserinnen und Hommershäuser sowie sonstige Interessierte ins Dorfgemeinschaftshaus des Stadtteils eingeladen, um die Fortschritte der Machbarkeitsstudie zur Zukunft des Ortseingangs zu diskutieren und gemeinsam an einer favorisierten Konzeptvariante zu arbeiten. Knapp 30 Personen, darunter ein großer Teil derjenigen, die auch den ersten Termin besucht hatten, folgten der Einladung.

Das Hamburger Planungsbüro Lichtenstein Landschaftsarchitektur und Stadtplanung hat dabei die Verantwortlichen der Stadt bei der Vorbereitung und Durchführung unterstützt und in einem ersten Schritt die Ergebnisse aus dem ersten Workshop rekapituliert sowie den aktuellen Stand des Konzeptes vorgestellt. Zunächst wurden drei Planungsalternativen präsentiert, wie die Konfliktsituation zwischen Bus und Fahrgästen – verursacht durch das Zurücksetzen des Busses auf Höhe der derzeitigen Bushaltestelle – gelöst werden kann.

1. Der erste Vorschlag soll den Wendevorgang des Busses räumlich von der Haltestelle entkoppeln und somit die Gefahrensituation entschärfen. Während die barrierefrei ausgestaltete Haltestelle nach wie vor in der Nähe des Ortsausgangs lokalisiert wäre, würden die Busse das Wendemanöver an der Kreuzung Strutstraße/Rengershäuser Weg abhalten. Zwei Probefahrungen bei schlechten Witterungsbedingungen vor Ort haben diese Variante als technisch problemlos durchführbar untermauert. Von den Teilnehmenden des Workshops wurde jedoch die praktische Tauglichkeit dieser Variante in Frage gestellt und die Ortsdurchfahrt des Busses kritisiert.
2. In einem zweiten Vorschlag würde der Wendevorgang wie in Vergangenheit an der Kreuzung Strutstraße/Zur Butzmühle stattfinden. Die barrierefreie Bushaltestelle würde jedoch in dieser Alternative weiter in Richtung Ortsausgang rücken. Dadurch wird auch hier die Gefahrensituation räumlich entzerrt. Die Fahrgäste können dabei über eine attraktiv neugestaltete Freifläche rund um die zentrale Weide konfliktfrei zur Haltestelle kommen.
3. Die dritte und letzte vorgestellte Variante sieht den Bau einer Buswendeschleife auf dem betrachteten Grundstück vor. Diese würde die minimal anzunehmenden Schleppkurven und Verschwenkungen des Busses annehmen, damit aber dennoch eine großflächige Versiegelung der Fläche rund um die Weide am Ortseingang bedeuten. Der barrierefreie Haltepunkt des Busses könnte an den Bereich der Wendeschleife angehängt werden. Diese Variante stellt zwar auf der einen Seite die sicherste und verkehrstechnisch problemfreiste Lösung dar, auf der anderen Seite aber auch den größten Eingriff und die höchsten finanziellen Kosten bedeuten.

In einer anschließenden Abfrage des Stimmungsbilds innerhalb des Publikums wurde Variante 1 keine Stimme gegeben, wohingegen Variante 2 und 3 mit jeweils knapp 20 Stimmen (Mehrfachstimme möglich) in der Bewertung etwa gleich ausfielen.

Anschließend präsentierte das Planungsbüro städtebauliche Regeln, die bei einer potenziellen Neubebauung eingehalten werden sollen, damit sich der neue Ortseingang gut in das Ortsbild einfügt. Unter Anwendung dieses Regelwerks wurden an einem Modell des Stadtteils gemeinsam verschiedene städtebauliche Varianten und Alternativen für die Setzung von zwei bis drei neuen Wohngebäuden entwickelt und diskutiert. In einer Abfrage des Stimmungsbilds stimmte die überwiegende Mehrheit der Anwesenden für eine Variante mit drei Grundstücken und entsprechend drei potenziellen Neubauten, um die innerhalb der Dorfgemeinschaft bestehende Nachfrage nach Wohnraum zu befriedigen. Als Haustypologie wird ein klassisches, alleinstehendes Einfamilienhaus klar priorisiert. Wohnformen, in denen

beispielsweise mehrere Generationen in eigenständigen Wohneinheiten zusammenleben, wurden von den Teilnehmenden als nicht bedarfsgemäß bewertet, sollen aber nicht kategorisch ausgeschlossen werden.

Von den anwesenden Bürgerinnen und Bürgern angesprochene und besonders zu berücksichtigende Themen, sind die Berücksichtigung ausreichender Stellplatzflächen, die Einhaltung angemessener Abstandsflächen zu den Nachbargrundstücken, ausreichend große Gärten und bestenfalls Blickbeziehungen ins Grüne. Die Grundfläche der Neubauten soll sich zwischen dem ortsbildtypischen Maß (~140 m² Grundfläche) und einer zeitgemäßen Wohnfläche (~80 m² Grundfläche) bewegen. Auch wird sich für den Endberichts zum aufzustellenden städtebaulichen Entwicklungskonzept eine Einschätzung erwünscht, in welchem Kostenrahmen sich ein Neubau im Sinne einer ortsbildtypischen Gestaltung bewegt.

Abschließend wurde über die zukünftige Funktion des am Ortseingang entstehenden Freiraums diskutiert. Hierbei bestehen verschiedene Wünsche, wie beispielsweise eine möglichst ökologisch qualitative und naturnahe Gestaltung oder die Nutzung als temporäre Veranstaltungsfläche. Wichtig ist der Dorfgemeinschaft der Erhalt des Feuerwehrhauses und die Weiternutzung durch den Heimat-, Verkehrs- und Feuerwehrverein Hommershausens.