

Das zentrale Projekt zur Stadtentwicklung in Kirchhain: Neugestaltung des Bahnhofbereichs

Kirchhain ist eine Stadt deren Entwicklung maßgeblich von den Verkehrsverbindungen und deren historischer Entwicklung geprägt ist. Bereits die Gründung der Stadt kann auf die Machtspiele zur Beherrschung von Verkehrswegen durch die damaligen weltlichen und kirchlichen Fürsten zurückgeführt werden. Seit dem 15. Jahrhundert bildeten die wichtigen Handelsstraßen „Lange Hessen“ und „Köln-Leipziger-Handelsstraße“ in Kirchhain einen Straßenknoten und begünstigten damit die weitere wirtschaftliche Erschließung der Stadt.

Die Entwicklung der Stadt im Industriezeitalter begann mit dem Bau der Main-Weser Bahn von Frankfurt nach Kassel um 1850. Es folgten der Bau der Ohmtalbahn von Kirchhain in Richtung Homberg (Ohm), die im Jahre 1901 als Kirchhainer Kreisbahn eröffnet wurde und der Bau der Wohratalbahn von Kirchhain nach Gemünden in 1914, später bis zum Flugplatz in Bracht (ca. 1935). So wurde Kirchhain auch zum Kreuzungspunkt der Bahn. Der Bahnbetrieb auf der Strecke nach Gemünden wurde 1972 eingestellt. Dort, wo einst der Bahnsteig der Wohratalbahn lag, führen bis heute auf den Foto rechts neben dem Empfangsgebäude) die Busse ab. Der Betrieb der Ohmtalbahn ist ebenfalls weitgehend eingestellt. Lediglich Güterverkehrszüge verkehren hier noch. Die Bahnflächen, mitten in der Stadt gelegen, wurden nicht mehr benötigt und zur Industriebrache.



Text zum Bild: „Von einer Straßenbrücke bietet sich ein guter Überblick über die Gleisanlagen in Kirchhain. Am rechten Bahnsteig halten die Züge der Main-Weser-Bahn, der linke Bahnsteig gehörte zur Ohmtalbahn nach Burg- und Nieder-Gemünden. Dort, wo die Autos stehen, lag früher ein zweites Gleis. Der Bahnsteig der Wohratalbahn befand sich ursprünglich rechts des Bahnhofsgebäudes, wo ebenfalls parkende Autos schwach zu erkennen sind.“ (Quelle: <http://www.rostendeschienen.de/Strecken/3950-2.htm>).

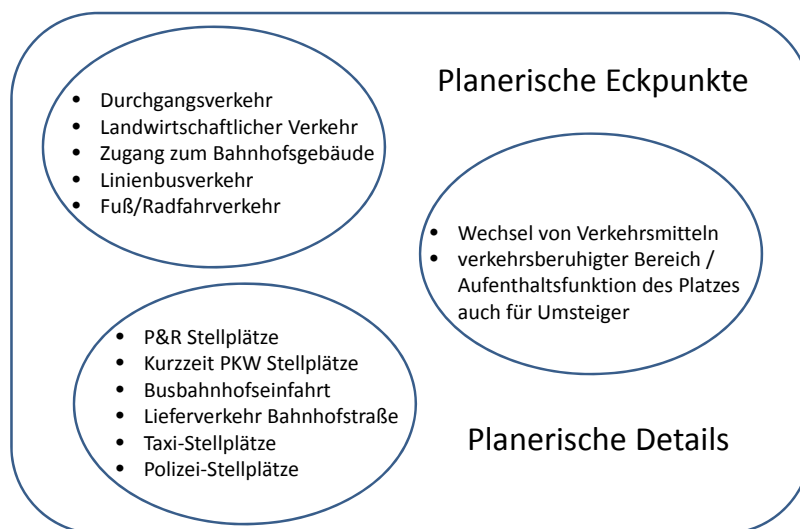
Die Gebäude dieser Industriebrache spiegelten den Niedergang des Bahnbetriebs: Das Bahnhofsgebäude steht seit den 70er Jahren zum größten Teil leer, ebenso der Güterbahnhof und die dazu gehörigen Lagerhallen. Zu dieser zunehmend unansehnlichen Industriebrache gesellten sich im Laufe der Jahre die Mängel in der Verkehrsführung: Am Bahnhofsvorplatz treffen fünf Straßen aufeinander, davon zwei Durchgangsstraßen. Sie waren durch einen Ringverkehr (also einem unechten Kreisverkehr) verbunden, der die Anforderungen an die Leistungsfähigkeit heutiger Verkehrsanlagen nicht mehr erfüllen konnte.

Eine Neuordnung und Aufwertung dieses rund 14.000 m² großen Innenstadtbereichs und eine Integration von städtebaulichen und verkehrlichen Aspekten sowie eine verbesserte Raumnutzung war seit vielen Jahren politisches Ziel der Stadt Kirchhain. Das regelmäßige Scheitern der Wünsche der politischen Gremien seit den 80er Jahren ist leicht nach zu verfolgen, die politischen Wünsche wurden nicht einmal so konkret, dass ein Antrag auf Freistellung von der Bahnnutzung für das brachliegende Gelände daraus hervorging.

Im Mai 2008 wurde das Bahnhofsgebäude erworben und es begannen ernsthafte Verhandlungen über den Erwerb des übrigen Bahngeländes. Deshalb wurde nun ein Planungsprozess in Gang gesetzt, dessen Ergebnisse sich aktuell in der Umsetzung befinden.

Zunächst galt es, sich auf die Ziele der Neustrukturierung zu einigen. Als Ziele wurden formuliert, (a) die Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Bahnhof mit seinen angrenzenden Flächen für die unterschiedlichen Verkehre und (b) die Erhöhung der Qualität des Straßennetzes. Mit dieser Prioritätensetzung wurde der eingangs dargestellten historischen Entwicklung der Stadt Rechnung getragen und für die Zukunft fortgeschrieben. So wird der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) an dieser Stelle eine für den Ostkreis entscheidende Drehscheibe erhalten. Die Platzgestaltung wurde diesen Zielen untergeordnet, erhielt aber genug Raum, da die Wahl auf eine kleine Kreisverkehrsfläche fiel.

Diese formulierten Ziele galt es im sich anschließenden Planungsprozess mit der Integration der in der folgenden Abbildung dargestellten Eckpunkte und Funktionen des innerstädtischen Areals zu verknüpfen:



Aufgrund der in der Abbildung deutlich werdenden Vielzahl von Anforderungen war eine breite Beteiligung von verschiedenen Interessengruppen an der Planung von Anfang an gewünscht und wurde aktiv betrieben. So wurden bspw. mit Schülern Planungsworkshops durchgeführt und auch die Anregungen aus der Schulleitung eingeholt, da der ÖPNV vor allem durch den Schülerverkehr getragen ist. Der örtliche Handel und die Anlieger wurden in Arbeitsgruppen oder durch Einladungen zur öffentlichen Diskussion der Ausschüsse des Parlaments beteiligt. Die Belange der Landwirtschaft fanden durch Landwirte in den Fachausschüssen des Parlaments Berücksichtigung etc. Der Planungsprozess wurde dadurch offen und transparent.

Der Planungsprozess wird in einzelnen Schritten durch die Beschlussfassung der politischen Gremien vorangetrieben und abgeschlossen. Die Arbeit der politischen Gremien erforderte deshalb ebenfalls einen systematisch Aufbau: Nachdem ein immobilienwirtschaftliches Rahmengauteachten als

Bestandsanalyse vorgelegt wurde (2008) folgten die integrierten Planungen in einem Rahmenkonzept (Mai 2010), das im November 2011 aktualisiert wurde. Sie bilden die prozessuale, und kalkulatorische Handlungsgrundlage, die der Stadt eine flexible Handhabung des Planungs- und Verwertungsprozesses ermöglicht und im Konsens der politischen Gremien und breiter Bevölkerungsgruppen festgelegt wurde. Daraus abgeleitet wurden und werden weiterhin die Detailplanungen für die drei Flächen (sie werden unten beschrieben) und die Vermarktungsstrategien für die Immobilien.

Für die Öffentlichkeit wurden die entsprechenden Planungsschritte jeweils im Internet dargestellt: als Text, als Plan und in einer dreidimensionalen Form in der sich die Interessierten durch den Planungsraum virtuell bewegen können. Für Menschen ohne Internet fanden zahlreiche Veranstaltungen, u.a. am Tag des Denkmals im Bahnhofsgebäude selbst statt, bei denen die Planungen vorgestellt wurden.

Bereits der erste Rahmenplan unterteilte den Planungsraum in drei Teilbereiche:

- I. Das Empfangsgebäude mit den Flächen des alten Busbahnhofs und dem Bahnhofsvorplatz
- II. Dem Bereich zwischen dem Bahnhof und der Brücke über die Gleisanlagen mit der ehemaligen Landwarenhalle
- III. Das Gelände des alten Güterbahnhofs bis zum Stellwerk

Diese Unterteilung hatte den Sinn den Flächen I und II neue Funktionen zuzuordnen und für jede Teilfläche unterschiedliche Fördermittel zu akquirieren. Der Rahmenplan unterbreitete den Vorschlag die Fläche III für einen neuen Busbahnhof zu nutzen, weil der alte Busbahnhof sich als wesentlich zu klein erwies. Morgens zwischen sieben und acht Uhr sowie in den Mittagsstunden, also zu Schulbeginn und zum Schulschluss, standen die Busse bis in die Kurve der Straße Am Bahnhof. Durch die Schüler, die von einem Bus in den anderen umsteigen, kam es zwischen den Bussen hindurch zum Wechseln der Straßenseiten, was die unübersichtliche Verkehrssituation weiter verschärfte.

Die Fläche III ist für den neuen Busbahnhof besonders geeignet, weil zum einen die Größe der Fläche dafür ausreichend ist, dass Busse dort in jede Richtung ein- und ausfahren können. Die Fläche II direkt neben dem Empfangsgebäude fiel bereits früh aus dieser Funktion heraus, denn sie hätte dies nicht leisten können. Zudem hätte eine Buseinfahrt von der Fläche II direkt in den Bahnhofsvorplatz münden müssen, was die dort ohnehin schwierige Verkehrssituation mit fünf angebundenen Straßen weiter verschlechtert hätte.

Parallel zu diesem Konzept erfolgt die Erarbeitung des Finanzierungskonzepts. Die Planungen wurden detailliert und mit Kostenschätzungen versehen. Auf dieser Grundlage wurden Förderanträge gestellt.

Für die Verkehrsführung auf dem Bahnhofsvorplatz wurden zwei Varianten vorgestellt: ein Kreisverkehr und eine Durchgangsstraße mit der Priorität der Straßen Am Bahnhof und Feldweg. Die Römerstraße und die Brückenstraße würden wie auf eine Kreuzung münden. Diese beiden Varianten wurden in den Ausschusssitzungen des Parlaments heftig und lange diskutiert und mit weiteren Gutachten untersucht. Schließlich erhielt der Kreisverkehr aus technischen Gründen den Vorzug: Die Brückenstraße hätte sonst zur Einbahnstraße werden müssen. Für die Fläche 2 wurde die Entwicklung als Gewerbefläche vorgesehen. Die Nähe dieser Fläche zur Fußgängerzone in der Bahnhofstraße war das ausschlaggebende Argument.



Text zum Bild: Die Fortschreibung der Planungen im November 2011. Bis hier erfolgten alle Festlegungen in den städtischen Gremien einstimmig.

Die Fortschreibung der Rahmenplanung im November 2011 war notwendig um die städtebauliche Konzeption an die Ergebnisse der dann abgeschlossenen Entbehrlichkeitsprüfung der Deutschen Bahn und den Entwurf des Flächenkaufvertrages mit der Immobiliengesellschaft der Bahn an zu passen. Zudem wurde der bis dahin erarbeitete Diskussionsstand bezüglich möglicher Nutzungs- und Gestaltungskonzeptionen aktualisiert. Darüber hinaus enthielt die Fortschreibung Vorschläge für die Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes und Verwertungsmöglichkeiten für die Gewerbeflächen.

Waren bis zu diesem Zeitpunkt in den städtischen Gremien alle Beschlüsse bezüglich der Planungen einstimmig gefasst worden änderte sich dies mit der Vorlage der Fortschreibung des Rahmenplanes. Mit der Begründung, man habe es sich anders überlegt, wurde von der Opposition im Parlament der bisher erreichte Konsens verworfen und die Grundlagen der Rahmenplanung in Frage gestellt. Der Zeitpunkt war jedoch so spät gewählt, dass eine Wiederholung der Diskussion an dieser Stelle das Projekt um Jahre zurückgeworfen hätte. Schließlich war auf der Grundlage des bisher erarbeiteten Konsenses inzwischen neben der Fachplanung auch das Finanzierungskonzept entwickelt worden. Dieses war mit allen zuständigen Förderstellen und Genehmigungsbehörden abgestimmt. Es sieht folgendes vor:

Gesamtfinanzierungsbedarf	<u>3.462.000 €</u>
Maßnahme „Entree zur Stadt“ / Bahnhofsvorplatz	1.210.000 €
Grunderwerb Teilfläche für Gewerbe	442.000 €
Verlegung Busbahnhof	1.810.000 €
Fördermittel	2.150.000 €
Verkauf von Gewerbeflächen	<u>200.000 €</u>
Verbleibender Anteil Stadt Kirchhain	1.112.000 €

Aufgrund der Fördermodalitäten mussten bis zum 31.12.2012 bereits rund 500.000 € Fördermittel verbaut und abgerechnet werden. Andernfalls wären diese Mittel aus dem Förderprogramm Stadtumbau in Hessen unwiderruflich verfallen. Auch dies ließ eine grundsätzliche Neuauflage der bis dahin geführten Diskussionen unmöglich erscheinen.

An der im nächsten Planungsschritt folgenden Detailplanung des Bahnhofsvorplatzes wurde wieder von allen Teilen des Parlaments konstruktiv mitgearbeitet. Die folgende Abstimmung des Bebauungsplanes wurde aber wiederum nur mehrheitlich beschlossen.

Ein Meilenstein in der Geschichte der Stadt war sicher die Planung des Bahnhofvorplatzes. Nachdem die ersten Entwürfe vorgestellt waren wurde dem Planer attestiert die regelmäßigen Wegebeziehungen und die örtlichen Gegebenheit unserer Stadt zu wenig berücksichtigt zu haben. Vor diesem Hintergrund wurde das Design Büro Barthel aus Großseelheim mit einem weiteren, übergreifenden Entwurf beauftragt, welcher auch die Perspektive des Fußgängers darstellen sollte und nicht nur die Vogelperspektive des Planers.

Beide Entwürfe wurden in einer gemeinsamen Ausschusssitzung des Bau- und des Verkehrsausschuss vorgestellt und diskutiert. Rund 80 Personen nahmen als Publikum an der Veranstaltung teil und beteiligten sich teilweise an der Diskussion. Ein zweiter Termin wurde festgelegt. Bis dahin sollten die Anregungen in die Planungen eingearbeitet werden. Diese zweite Veranstaltung war mit mehr als 100 Personen ebenso gut besucht wie die Erste. Die Diskussion verzettelte sich in vielen Details und die Veranstaltung drohte ohne Ergebnis zu Ende zu gehen. Schließlich übernahm Bürgermeister Kirchner die Initiative und stelle ein Meinungsbild her indem er einzelne Elemente der beiden Planungen gegeneinander abstimmen ließ. An diesen Abstimmungen wurden nicht nur die Ausschussmitglieder und die Stadtverordneten sondern auch das Publikum beteiligt. Ein Plebiszit auf breiter Ebene.

Im Ergebnis zeigte sich, dass vorher heiß diskutierte Details ganz große übergreifende Mehrheiten fanden. Von fünf Abstimmungen gewann der Entwurf von Barthel Design vier Mal die Mehrheit und der Magistrat erhielt den Auftrag auf dieser Grundlage die Ausführungsplanungen zu erstellen und um zu setzen. Die Kirchhainer Politik hatte mit diesem Abschluss noch einmal ein außergewöhnliches Zeichen hinsichtlich der Beteiligung der Menschen in der Stadt gesetzt und eine pragmatische Herangehensweise demonstriert. Im Anschluss wurde die Bevölkerung auch an der Auswahl des Materials für den Platz mittels einer Befragung beteiligt.

Mit dieser Planung liegt nun ein integriertes Konzept für den Bau, den Verkehr und die Finanzierung vor. Die Bauarbeiten haben im Juni 2012 mit den Kanalbauarbeiten begonnen. Die Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes wird sich unmittelbar anschließen. Der Bau des Busbahnhofs ist für 2013 geplant. Für das Empfangsgebäude des Bahnhofs hat sich ein Investor gefunden. Sein Konzept hat überzeugt. Auch hier können sich die Arbeiten schnell anschließen. Offen ist noch die Nutzung der Gewerbefläche (Fläche 2) sowie die weiteren Schritte zum barrierefreien Ausbau des Zugangs zu den Gleisanalgen. Die Aufnahme in ein Förderprogramm, als Grundlage für ein Finanzierungskonzept ist bereits gelungen.

Mit der Umsetzung dieses Projekts wird die Sanierung der Innenstadt einen weiteren ganz wichtigen Baustein erhalten. Das Stadtbild wird aufgewertet und die verkehrliche Situation für alle Verkehrsteilnehmer in diesem zentralen Bereich verbessert. Das Projekt ist geeignet einen ganz wesentlichen Impuls für die zukünftige Entwicklung der Innenstadt zu erzeugen.