

Zentrumskonzept Herxheim

MESS GbR, Kaiserslautern

-Textliche Erläuterungen-

1. Bestandsaufnahme- und Analysephase

Herxheim ist ein attraktiver Wohn- und Arbeitsstandort mit einem breit gefächerten Angebot sowohl in kultureller Hinsicht als auch hinsichtlich Einzelhandels- und Dienstleistungsangeboten. Gleichzeitig steht der Ort vielfältigen Umbrüchen insbesondere in den Bereichen des Handels gegenüber, welche insbesondere für den Ortskern tiefgreifende Veränderungen mit sich bringen. Bereits heute hinterlässt dieser Wandel deutliche Spuren, von denen die zunehmenden Ladenleerstände in zentralen Lagen am deutlichsten zeugen.

Vor dem Hintergrund der genannten Rahmenbedingungen muss Herxheim sich im Rahmen einer Gesamtstrategie über die zukünftige Entwicklung des Ortskerns klar werden. Hierbei muss ein erster Schritt in der Abgrenzung und Definition eines Zentrumsbereiches liegen.

Regionale und gesamtörtliche Einordnung

Gemäß der grundsätzlichen Aufgabenstellung zur Erarbeitung neuer Strategien und konzeptioneller Ansätze für die Zentrumsentwicklung Herxheims war die Bestandsaufnahme- und Analysephase in einem ersten Schritt bestimmt durch die Auseinandersetzung mit den überörtlichen und gesamtörtlichen Rahmenbedingungen hinsichtlich der Themenfelder Verkehr und Einzelhandel. Besagte Themenfelder standen bereits im Vorfeld als wesentliche Stellschrauben im Zusammenhang eines Zentrumskonzeptes für Herxheim fest, das grundsätzliche Aussagen zum Umgang mit der hohen Verkehrsbelastung insbesondere entlang der Hauptstraße sowie der Zukunft des Einzelhandels und der stellenweise hohen Leerstandsquote enthalten muss.

Einordnung Verkehr

Im Zuge der regionalen Einordnung fällt in verkehrlicher Hinsicht die Insellage Herxheims zwischen den Fernstraßen A 65 im Westen sowie der B 9 im Osten ins Auge, die jeweils in Nord- Süd-Richtung verlaufen. Die Hauptverbindung zwischen diesen beiden Fernstraßen und somit eine wichtige Anbindung an die Ballungsräume Karlsruhe und Mannheim stellt die L 493 dar, die als stark befahrene Durchgangsstraße den Ort in West-Ost Richtung durchschneidet und hierbei insbesondere zur hohen Verkehrsbelastung des Ortskerns beiträgt. Gleichzeitig bildet die L 542 eine ebenfalls stark befahrene Verkehrsachse in Nord-Süd-Richtung aus.

Vor diesem Hintergrund muss sich ein Zentrumskonzept, das sich sehr stark mit Möglichkeiten zur Verkehrsberuhigung im Innenbereich auseinandersetzt, bereits auf der gesamtörtlichen Ebene mit dem Thema der Verkehrsführung und dem Umgang mit der L 493 auseinandersetzen. Ein wesentlicher Punkt hierbei ist in der zukünftige Aufwertung der bestehenden Südumfahrung durch die Umwidmung zur L 493 bei gleichzeitiger Umwidmung der Ortsdurchfahrt zur Gemeindestraße zu sehen, was allein schon durch die geänderte

Verkehrsführung und Beschilderung bei gleichzeitig neuen Möglichkeiten zur baulichen Verkehrsberuhigung im noch zu definierenden Zentrumsbereich zu einer deutlichen Reduzierung führen wird.

Neben der Südumfahrung stellt die Realisierung einer in nebenstehender Skizze dargestellten Nordumfahrung eine weitere Option zur Verkehrsberuhigung auf gesamtörtlicher Ebene dar.

Die bereits konstatierte Insellage Herxheims spiegelt sich gleichermaßen in der Anbindung an das regionale und überregionale Schienennetz wieder. Hier verlaufen die Linien ebenfalls in nord-südlicher Richtung im Westen und Osten am Ort vorbei. Gleichzeitig ist der ÖPNV in Form der bestehenden Busverbindungen nur unzureichend mit den Bahnverbindungen getaktet, was zu großen Nachteilen für die ÖPNV-Nutzer Herxheims führt.

Einordnung Einzelhandel

Im Zuge der regionalen Einordnung des Einzelhandelsstandortes Herxheim fällt die starke Konkurrenzsituation im unmittelbaren und mittelbaren Umland ins Auge. Mit Rülzheim, Kandel und Wörth liegen drei Einzelhandelsstandorte ähnlicher Bedeutung in nur wenigen Kilometern Entfernung. Gleichzeitig sind ungleich größere Standorte wie Landau, Karlsruhe sowie der gesamte Ballungsraum Rhein-Neckar ebenfalls in direkter räumlicher Nähe.

Auch innerorts steht der zentrale Einkaufsbereich entlang der Hauptstraße in Konkurrenz zu Einzelhandelsstandorten vornehmlich an den Ortseingängen. Gleichzeitig kann dies auch als Chance begriffen werden, eine abgestimmte Einheit aus den Standorten und ihren jeweiligen Schwerpunkten zu bilden und somit den gesamten Einkaufsstandort Herxheim aufzuwerten.

Detailanalyse

In einem zweiten Schritt erfolgte die detaillierte Betrachtung des engeren Untersuchungsraumes, der den historischen Ortskern Herxheims und hierbei insbesondere die Bereiche entlang der Unteren Hauptstraße umfasst, unter den Themen Nutzung, Verkehr, Gestalt sowie Grün- und Freiraum.

Verkehr

Die Auseinandersetzung mit dem Thema Verkehr war durch die vergleichende Betrachtung der unterschiedlichen Verkehrsarten des motorisierten Individualverkehrs (MIV), des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV bestimmt.

Im Bereich des Ortskerns wurde eine starke Dominanz des MIV festgestellt, was sich sowohl aus dem reinen Durchgangsverkehr als auch dem innerörtlichen Ziel- und Quellverkehr sowie den Parksuchverkehr entlang der Hauptstraße ergibt. Somit müssen im Rahmen des Zentrumskonzeptes neben Maßnahmen zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs auch Antworten auf den Umgang mit dem innerörtlichen Verkehrsaufkommen gefunden werden. Insbesondere die Kreuzungsbereiche Untere Hauptstraße-Niederhohlstraße sowie Oberhohlstraße-Obere Hauptstraße-Holzgasse gilt es zu entlasten.

Bezogen auf die Situation des Fuß- und Radverkehrs verfügt Herxheim über ein gut ausgebautes Netz an Rad- und Fußwegen im Bereich südlich der Hauptstraße. Entlang der Hauptstraße stellt sich diese Situation aufgrund der Dominanz des MIV bereits deutlich schwieriger dar. Mangelhaft ist ebenfalls die Anbindung des Fuß- und Radwegenetzes in die

nördlichen Quartiere, was insbesondere im Hinblick auf die zukünftigen Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung im Norden von Belang ist.

Die schwierige Parkplatzsituation im Bereich des Ortskerns wurde durch eine gesonderte Skizze dargestellt. Neben dem partiellen Straßenrandparken entlang der Hauptstraße befinden sich die Parkmöglichkeiten im Wesentlichen kleinteilig in zweiter Reihe, erschlossen hauptsächlich durch die Hauptstraße. Durch die hiermit verbunden zahlreichen Zufahrten wird ebenfalls zur starken Belastung der Hauptstraße beigetragen.

Nutzung

Im Rahmen der Nutzungsanalyse zeigt sich sehr deutlich der eindeutige Schwerpunkt der Wohnnutzung auch im Ortskern Herxheims. Gleichzeitig weisen insbesondere die zur Hauptstraße orientierten Erdgeschossnutzungen eine vielfältige und kleinteilige Nutzungsmischung auf.

Rund um das Rathaus und den Brunnenplatz lässt sich eine Konzentration von zentrumsrelevanten Sondernutzungen aus den Bereichen Kultur, Verwaltung, Gastronomie und Soziales identifizieren. Diese Schwerpunktbildung beschränkt sich nicht nur auf den unmittelbaren Bereich der Hauptstraße, sondern setzt sich auch in die nördlichen und südlichen Bereiche fort.

Die bereits angesprochene Leerstandsproblematik zeigt sich insbesondere in den Bereichen, die gleichzeitig auch hohe Verkehrsbelastungen aufweisen. Hierdurch ist ein lückenhaftes Bild entstanden und die einstmals nahezu durchgehende Nutzung der Erdgeschosszonen ist nicht mehr gegeben, was gravierende negative Folgen bezüglich der Wahrnehmung als Einkaufsstraße mit sich bringt.

Gestalt

Aus städtebaulich-architektonischer Sicht zeigt sich der Ortskern Herxheims als geschlossene Einheit, die das charakteristische historische Ortsbild trotz vereinzelter Gestaltbrüche bewahren konnte und flächendeckend über eine weitgehend intakte historische Bausubstanz verfügt. Diesem Umstand wurde bereits mit der Erarbeitung einer Erhaltungssatzung Rechnung getragen, deren Geltungsbereich den historischen Ortskern Herxheims umfasst.

Vor diesem Hintergrund muss ein besonderes Augenmerk darauf liegen, die prägenden und charakteristischen Bebauungskanten auch für die Zukunft zu sichern.

Entsprechend der vorangegangenen angesprochenen Konzentration an Sondernutzungen besteht gleichermaßen die Konzentration prägender Bauten rund um Rathaus und Brunnenplatz. Dieses Bild eines zusammenhängenden historischen Ortskerns gilt es auch, im Rahmen der Zentrumskonzeption zu stärken.

Eine besondere Rolle kommt hierbei der Gestaltung der Eingangssituationen in den noch zu definierenden Zentrumsbereich zu.

Grün- und Freiraum

Das Grün- und Freiraumsystem des Herxheimer Ortskerns ist im Wesentlichen geprägt durch zwei lineare Strukturen.

Zum einen der Straßenraum der Hauptstraße, entlang dessen sich die zentralen Platzräume Herxheims in loser Folge aufreihen. Zum anderen der Grünzug entlang des Klingbachs, der südlich der Hauptstraße den Ort in West-Ost-Richtung durchzieht und an zentralen Stellen aufgeweitet ist.

Die beiden genannten linearen Strukturen sind nur unzureichend miteinander Verknüpft und somit ist es nicht möglich, die öffentlichen Platz- und Freiräume als zusammenhängende Einheit wahrzunehmen und zu erleben, die ein gut funktionierendes Zentrum auszeichnen würde.

Weitere Potentiale bezüglich der Stärkung der Grün- und Freiraumqualitäten liegen in den charakteristischen Hofbereichen insbesondere entlang der Hauptstraße, deren Öffnung oder gestalterische Aufwertung ebenfalls einen wichtigen Beitrag zur Attraktivierung des Freiraumes beitragen könnte.

Herausforderungen für ein „neues“ Herxheimer Zentrum

Die themenbezogenen Analysen haben gezeigt, dass der Ortskern Herxheims über vielfältige Potentiale insbesondere hinsichtlich seiner historischen Bausubstanz, seiner Qualitäten als Wohnstandort, seiner kleinteiligen Nutzungsmischung sowie seiner Grün- und Freiraumqualitäten verfügt. Insbesondere den Bereichen Kultur, Gesundheit und Soziales bestehen große Potentiale zur weiteren Vertiefung und besseren Verknüpfung des bestehenden Angebots.

Gleichzeitig haben sich zahlreiche Problemfelder und Herausforderungen herausgestellt, denen eine erfolgreiche Zentrumsentwicklung begegnen muss. Somit müssen die nebenstehend schlaglichtartig aufgeführten Punkte im Rahmen des Zentrumskonzeptes Berücksichtigung finden und die konzeptionellen und strategischen Ansätze in Form eines umfassenden Gesamtansatzes zusammengefasst werden.

Zentrale Hemmnisse liegen hierbei in der geringen Flächenverfügbarkeit im dicht bebauten Ortskern und der trotz deutlicher Verkehrsberuhigung zu erwartenden Belastungen und Parkplatzbedarfen des MIV.

Die größten Entwicklungschancen liegen hierbei, neben der Qualifizierung und Umgestaltung bzw. Umnutzung bestehender Strukturen, insbesondere in der Überplanung der zusammenhängend durch die Gemeinde erworbenen Flächen nördlich der Hauptstraße sowie der optional ebenfalls zu überplanenden Fläche des Baubetriebshofes. Der Umgang mit diesen Flächen muss ein wesentlicher Punkt der Erarbeitung eines Gesamtkonzeptes gemeinsam mit der engagierten und interessierten Bürgerschaft Herxheims sein.

Wesentliche Handlungsfelder

Zentrale Erkenntnisse, bezogen auf die **Nutzungsstruktur** und insbesondere die schwierige Situation der prägenden Einzelhandelnutzungen, war zum einen die Notwendigkeit zur räumlichen Trennung in gut funktionierende und problematische Bereiche. Es gilt, die funktionierenden Bereiche aktiv zu sichern und zu stärken, während für die problematischen Bereiche neue Strategien gefunden werden müssen. Zum anderen gilt es, bestehende Flächenpotentiale in zweiter Reihe zu nutzen, um neue Nutzungen anzusiedeln, welche die Zentrumsentwicklung zielgerichtet unterstützen. Im Bereich des **Verkehrs** ist neben der Suche nach geeigneten Strategien zur Verkehrsberuhigung im Bereich der Unteren

Hauptstraße insbesondere die Konfliktminimierung zwischen Fußgänger-, Fahrrad- und Autoverkehr sowie der Ausbau und die Anbindung des Radwegenetzes in die nördlichen Bereiche Herxheims von besonderer Bedeutung. Hinsichtlich der städtebaulichen und architektonischen **Gestalt** ist insbesondere die historische Baustruktur weitest möglich zu erhalten und prägende Bebauungskanten zu sichern. Gleichzeitig sollen prägende Einzelbauten und Baustrukturen als wesentlicher Bestandteil des Zentrumskonzepts hervorgehoben werden und hierbei insbesondere die Wahrnehmbarkeit des noch zu definierenden Zentrums erhöht werden. Die **Grün- und Freiraumstruktur** ist durch zwei lineare Räume geprägt. Zum einen durch ein Band an einzelnen Platzräumen entlang der Hauptstraße, die es zu einem Gesamtraum zu verknüpfen gilt sowie zum anderen durch einen, ebenfalls in Ost-West-Richtung verlaufenden, Grünzug entlang des Klingbachs, der nur eingeschränkt mit den öffentlichen Räumen des Ortskerns verknüpft ist.

Eine zentrale **Herausforderung**, die sich aus der Bestandsaufnahme- und Analysephase für die weitere Bearbeitung ergibt, liegt zunächst in der Abgrenzung und Charakterisierung eines klaren Zentrumsbereiches, der sowohl in baulicher als auch nutzungsbezogener Sicht als solches erkennbar ist und zur Identitätsbildung sowie zur besseren Innenwahrnehmung beiträgt. Weitere Herausforderungen liegen in den bereits genannten Punkten der Reduzierung der Verkehrsbelastung, der Konfliktminimierung zwischen den Verkehrsarten, der Entwicklung alternativer Strategien für den Einzelhandelsstandort, der Reduzierung der Ladenleerstände, der Sicherung der historischen Baustruktur etc..

2. Zentrumsdefinition und Zielfindung

Basierend auf den in der Bestandsaufnahme- und Analysephase gewonnenen Erkenntnissen wurde in einem ersten konzeptionellen Schritt ein Zentrumsbereich abgegrenzt, der alle zentrumsrelevanten Bereiche Herxheims sowohl in baulicher als auch in nutzungsspezifischer Hinsicht einbezieht. Grob umrissen umfasst das Zentrum das Areal zwischen dem Kreuzungsbereich Oberhohlstraße-Holzgasse-Hauptstraße im Westen und der Abzweigung Speiertsgasse im Osten gemeinsam mit den in nördlicher und südlicher Richtung unmittelbar anschließenden Bereichen.

Um den zukünftig anzustrebenden räumlich-funktionalen Charakter des Zentrumsbereichs weiter zu konkretisieren, erfolgt die Differenzierung des Areals in Teilbereiche, die jeweils einen Baustein des neuen Herxheimer Zentrums darstellen. Der wesentliche Baustein ist in diesem Zusammenhang im sog. „Herzstück“ zu sehen, welches durch die Ergänzungsbereiche West und Ost flankiert wird. Weiterhin schließt im Norden der sog. Potentialbereich mit Möglichkeiten zur großflächigen Nachverdichtung in zweiter Reihe sowie ein Ergänzungsbereich im Süden mit schwerpunktmäßiger Grün- und Freiflächenfunktion an.

Gemäß der **Leitlinie** der Schaffung eines **Zentrums mit einem starken „Herzstück“ als attraktivem Lebens- und Identifikationsraum Herxheims** wurden im Weiteren fünf Zielrichtungen identifiziert, unter denen die Entwicklung des Zentrumsbereiches erfolgen soll:

- **Zielrichtung 01: Einzelhandel und Dienstleistung**
 - Von der Vorstellung eines Einzelhandelsstandortes für Alle und alles zur Konzentration auf eine solide Basis > Weg vom ‚globalen‘ Konkurrenzdenken hin zu lokalen Bedürfnissen

- Alltagsleben neu denken/unterstützen
 - Umkehrung von Abwanderungsbewegungen
 - Sortimente zielgerichtet entwickeln: Deckung Alltagsbedarf (Lebensmittel, Drogerie, Bäcker, Metzger, Arzt, Friseur, Blumen, Presse etc.); Schwerpunkt lokale Produkte und Handwerk > *AKTIVE STEUERUNG* `must-haves`
 - vorhandene und sonstige Sortimente sollen bleiben bzw. dürfen kommen > *PASSIVE BEGLEITUNG* `nice-to-haves`
 - Konzentration `must-haves` auf klar definierte Bereiche mit bereits existierenden Schwerpunkten des öffentlichen und kulturellen Lebens
 - räumliche Flexibilität (Ergänzung, Nachverdichtung) muss in diesem Bereich gegeben sein, Raumangebot muss da sein (marktgängige Ladenflächen-barrierefrei, Zuschnitt, Anlieferung)
 - Vermeidung untergenutzter ‚Zwischenzonen‘
 - bauliche Potentiale zur Entwicklung durch Um- und Neubauten nutzen
 - Initiierung Ideenwettbewerb zu Erdgeschossnutzungen in schwierigen Bereichen
- **Zielrichtung 02: Verkehr**
 - Vom Durchgangsort zum Zielort für die Bewohner Herxheims > Lebensraum statt Verkehrsraum
 - MIV: Quantität minimieren, Qualität maximieren
 - Reduzierung des Durchgangsverkehrs durch Umwidmung zur Gemeindestraße, Umlenkung Verkehrsströme (Beschilderung), Ausbau Südumfahrung etc.
 - Durchfahrbarkeit bleibt gewährleistet, aber unattraktiver durch Geschwindigkeitsbegrenzung sowie bauliche Maßnahmen der Straßenraumgestaltung und -dimensionierung im Zentrum
 - Konfliktminimierung zwischen Verkehrsarten > Rolle Fahrradfahrer und Fußgänger stärken
 - innerörtliche Erreichbarkeit des Zentrums für Alle Verkehrsarten/-teilnehmer verbessern, ausbauen (Alternativen zur PKW- Nutzung attraktivieren)
 - Rad- und Fußwegenetz innerörtlich ausbauen, (insbesondere Wohnquartiere im Norden) besser anbinden
 - Parksuchverkehr besser lenken, Leitsystem ausbauen
 - **Zielrichtung 03: Gutes Leben**
 - Vom Nebeneinander verschiedenster Angebote aus den Bereichen Gesundheit und Soziales zur Dorfgemeinschaft mit Angeboten für jede Generation
 - Zentrum als Mittelpunkt des sozialen, gesellschaftlichen und kulturellen Lebens in enger Verknüpfung mit Angeboten und Einrichtungen des Gesamtortes > Netz mit Anker

- Stärkung als Ort der Begegnung, des Austauschs, des „sich über den Weg laufens“ > historische Funktion einer Ortsmitte wiederherstellen
 - lebendige Nutzungsmischung anstreben > bestehende Stärken (Gesundheit, Kultur etc.) weiterentwickeln
 - Wohnen im Innenbereich für alle Generationen und sozialen Schichten
 - Barrierefreiheit flächendeckend gewährleisten
 - Nutzung der Entwicklungspotentiale (leerstehende Ladenflächen, Flächenpotentiale in zweiter Reihe etc.) zur Stärkung und Flankierung
 - Einbindung aller gesellschaftlichen Akteure (Vereine, Sozialverbände, kirchliche Einrichtungen, Kulturschaffende etc.)
- **Zielrichtung 04: Siedlungsstruktur/Baukultur**
- Von punktuellm Reagieren zu gemeinschaftlichem Agieren
 - einheitliche Strategie zum Umgang mit Höfen/Fassadenfronten/zweiter Reihe/Nachverdichtung etc. entwickeln
 - Entwurf eines abgestimmten Gesamtbildes, an dem sich die weiteren Entwicklungen orientieren
 - historischen Charakter als Straßendorf erhalten
 - flexible Nischen und Freiräume schaffen
 - Abgrenzung unterschiedlicher Interventionsbereiche
 - punktueller Aufbruch der zweiten Reihe
 - alte Strukturen neu beleben, neue Strukturen integrieren
 - Steuerung durch Gemeinde in enger Zusammenarbeit mit Eigentümern, Bewohnern und allen betroffenen Akteuren
- **Zielrichtung 05: Grün- und Freiräume**
- Von der zweiten in die erste Reihe
 - Hauptstraße als verbindendes Element mit Freiraum- und Aufenthaltsqualitäten etablieren
 - Dominanz MIV durch Gestaltung in den Hintergrund drängen
 - Zusammenhängendes Platzsystem anstatt einzelne Platzräume
 - Vernetzung/Verknüpfung der Grünräume insbesondere entlang des Klingbachs mit öffentlichen Räumen im Zentrum
 - Höfe als private Freiräume stärker Herausstellen, mit der „ersten Reihe“ in Beziehung setzen
 - Verbindungslinien von Außen stärker einbinden > Grünzüge ins Zentrum holen
 - Gesamttraum Zentrum Herxheim zum Flanieren und zum Aufenthalt

3. Ideenentwicklung

Die genannten Zielrichtungen sowie die darin enthaltenen konzeptionelle Ansätze wurden abschließend in einer Gesamtidee für das Zentrum zusammengefasst und die Ansätze den Teilbereichen des Zentrums zugeordnet.

Die Ansätze im Bereich des „**Herzstücks**“ sind zum einen in der Verkehrsberuhigung durch die Schaffung eines sog. „verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs“ mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 20 km/h bei gleichzeitiger Umleitung der Verkehrsströme und baulich-gestalterischer „Erschwerung“ der Durchwegbarkeit zu sehen. Der Fokus in diesem neu definierten Verkehrsraum muss dabei auf der Erhöhung der Aufenthaltsqualität, der einheitlichen Gestaltung des öffentlichen Raumes, der weitest möglichen Konfliktminimierung zwischen Fußgängern, Radfahrern und dem MIV sowie der Gewährleistung der Barrierefreiheit liegen. Zum anderen gilt es, die Verknüpfung des „Herzstücks“ mit den umgebenden Quartieren insbesondere für Fahrradfahrer und Fußgänger zu verbessern.

Bezogen auf die Nutzungen steht hier die aktive Vermeidung von Leerständen und die Schaffung einer attraktiven Nutzungsmischung durch gezielte Steuerung der Einzelhandelsentwicklung im Fokus. Zur Ergänzung gilt es, auch in kleinerem Maßstab Nachverdichtungspotentiale in zweiter Reihe zu nutzen, um sowohl den Wohnstandort als auch ggf. den Einzelhandel zu stärken. Letzteres kann beispielsweise durch die Erweiterung / den Neubau des an diesem Standort gut funktionierenden CAP-Markts geschehen.

Die Entwicklung der „**Joker**“-**Flächen** bildet einen wesentlichen Baustein im Rahmen der Zentrumskonzeption.

Abweichend von der Maßgabe des Erhalts geschlossener Bebauungskanten soll hier eine punktuelle Öffnung der Bebauungskante zur Erschließung der zweiten Reihe möglich sein. Unter gleichzeitigem Erhalt und der Sanierung prägender Bauten zur Hauptstraße sollen die Haupt- und Nebengebäude in der zweiten Reihe rückgebaut und somit Flächenpotentiale geschaffen werden, auf denen Neuentwicklungen möglich sind. So bietet sich hier unter Neuinterpretation des Hofgedankens die Schaffung eines Wohn- und Dienstleistungshofes an, dessen zentralen Baustein das angedachte Gesundheitszentrum mit begleitenden Nutzungen des Gastronomie- und Beherrbergungsbereiches bilden kann.

Auf der gegebenenfalls mittel- bis langfristig zur Verfügung stehenden Fläche des momentanen Bauhofs bietet sich in idealer Weise die Erweiterung und Ansiedlung von Wohn- und/oder Dienstleistungsnutzungen an. Die erhöhte Lage erhebt die Fläche über den Zentrumsbereich und kann durch seinen balkonartigen Charakter einen attraktiven Standort in unmittelbarer Zentrumslage ausbilden.

Den **Innovationsachsen West und Ost** kommt neben der Ergänzung und Unterstützung des „Herzstücks“ die Rolle eines Labors für neue „alternative“ Nutzungen abseits der klassischen Einzelhandels- und Dienstleistungsnutzungen eines Ortszentrums zu.

Zentrale Aufgaben in diesen Bereichen liegen zum einen in der Inszenierung der Einfahrt in den Zentrumsbereich sowie der baulichen kenntlichmachung des verkehrsberuhigten Bereiches. Zum anderen gilt es, die historische Bau- und Siedlungsstruktur weitestmöglich zu erhalten und insbesondere Anreize für die Eigentümer zu schaffen, die Fassaden zur Hauptstraße zu sichern/reparieren. Für langfristige Leerstände müssen alternative

Erdgeschossnutzungen gesucht und etabliert werden, bspw. durch ein gesondertes Wettbewerbsverfahren.

Weiterhin gilt es, die Qualitäten und Potentiale der Hofbereiche und der Lagen in ‚zweiter Reihe‘ stärker in das Bewusstsein bringen.

4. Rahmen- und Maßnahmenplan

Die im Zuge der Ziel- und Ideenfindung erarbeiteten Ansätze werden in einem Rahmenplan zusammengeführt und hierbei in konzeptioneller Hinsicht konkretisiert und maßstabsgetreu verortet.

Vertiefende Aussagen werden insbesondere zur Um- und Neugestaltung des Straßenraums der Unteren Hauptstraße getroffen, um beispielsweise Platzausbildungen und deren Verknüpfungen darzustellen.

Der Schwerpunkt der planerischen Auseinandersetzung liegt auf dieser Ebene auf der möglichen zukünftigen Überplanung der „Joker“-Flächen. Hierbei soll die kurzfristig zur Verfügung stehende „Joker“-Fläche 1 unter der Neuinterpretierung des Hofgedankens zu einem kombinierten Dienstleistungs- Wohnhof entwickelt werden, der einerseits die Potentiale zur Unterbringung des angedachten Gesundheitszentrums inklusive der weiteren Nutzungsoptionen (Gastronomie, Beherbergungsbetrieb etc.) aufweist, anhand dessen andererseits aber auch hinreichend flexibel auf Änderungen der Bedarfe reagiert werden kann. Die Wohnnutzungen sollen dem Gedanken der gemischten Bevölkerungsstruktur im Zentrumsbereich entsprechen und Angebote für generationengerechtes und sozial durchmisches Wohnen schaffen. Vor diesem Hintergrund soll auch die perspektivische Entwicklung der „Joker“-Fläche 2 erfolgen.

Ein weiteres wichtiges Element des Rahmenplans stellt die Verknüpfung des Zentrumsbereiches mit den nördlich anschließenden Quartieren Herxheims für den Fußgänger- und Fahrradverkehr dar. Insbesondere der Fahrradverkehr ist aufgrund der bislang hohen MIV-Belastungen sowie die topografischen Gegebenheiten erschwert. Um die Anbindung sowohl sicherer als auch komfortabler zu gestalten ist für den ansteigenden und konfliktreicheren Fahrradverkehr die Abtrennung eines Schutzstreifens entlang der Eisenbahnstraße angedacht. Ein beidseitiger Angebotsstreifen ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite sowie der prognostizierten Verkehrsmenge nicht umsetzbar. Gleichzeitig ist der Ausbau des bestehenden Wegenetzes für Fahrradfahrer und dessen Anbindung an und über die „Joker“-Flächen von hoher Wichtigkeit, da sich hierdurch die Notwendigkeit zur Benutzung bspw. der stark belasteten Oberhohlstraße deutlich reduzieren lässt.

Einzelmaßnahmen

Die im Zuge des Rahmenplans vorgeschlagenen Maßnahmen lassen sich hinsichtlich ihrer Realisierbarkeit sowie auch hinsichtlich ihrer Bedeutung für die Zentrumsentwicklung hierarchisieren und grundsätzlich in kurzfristige Maßnahmen mit hoher Relevanz sowie mittel- bis langfristige Maßnahmen zur Unterstützung der Zentrumsentwicklung einteilen.

Direktmaßnahmen mit hoher Relevanz für die Zentrumsentwicklung sind hierbei:

Maßnahme 01 - Verkehrsberuhigung Hauptstraße

Ein elementarer und von daher vordringlich anzugehender Baustein auf dem Weg zu einem „neuen“ Herxheimer Zentrum ist in der Verkehrsberuhigung der Hauptstraße zwischen dem Kreuzungsbereich Oberhohlstraße-Holzgasse-Hauptstraße bis zum Abzweig Speiertsgasse bei gleichzeitiger Beibehaltung des Zweirichtungsverkehrs zu sehen.

Zusammen mit den vorangegangenen beschriebenen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen auf gesamtörtlicher Ebene sowie der Ausweisung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 20 km/h ist die Aufpflasterung und torähnliche Gestaltung der Eingangsbereiche ein wichtiger Punkt. Fortgeführt werden soll diese Strategie über die gesamte Länge durch punktuelle Aufpflasterungen entlang der Hauptstraße im Bereich der bestehenden Platzräume und zentraler Nutzungen. Neben der weiteren Verkehrsberuhigung soll die Akzentuierung wichtiger Bereiche sowie die Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Vordergrund stehen. Die Neugestaltung der Zwischenbereiche ist ebenfalls denkbar, aber nicht zwingend.

Als verbindendes Element dieses Bereiches soll neben der einheitlichen Gestaltung und Bepflanzung ein in den Boden eingelassenes buntes Pflasterband dienen.

Maßnahme 02 - Entwicklung „Joker“-Fläche 1

Gemäß der Erläuterungen zum Rahmenplan (vgl. Plan 06) soll auf der „Joker“-Fläche 1 der Wohn- und Dienstleistungshof „Schwanen“ entstehen, der unter Neuinterpretation des Hofgedankens sowohl das Gesundheitszentrum als auch ergänzende Nutzungen des Lebensmittelhandels, des Gastronomie- und Beherbergungsgewerbes sowie Wohnnutzungen für unterschiedliche Nutzergruppen aufnehmen soll.

Die Deckung des ergänzenden Parkplatzbedarfs erfolgt hierbei durch die Schaffung wohnungsnaher Parkplätze mittels einer Tiefgarage mit direktem Aufgang sowohl in den Hofbereich als auch in das Gesundheitszentrum und das Wohngebäude. Gleichzeitig werden Kurzzeitparkplätze im Straßenraum der Hauptstraße geschaffen (vgl. „exemplarische Bebauung“ auf Plan 06).

Der Hofbereich wird nach Norden ansteigend angelegt, um den deutlichen Höhenunterschied bereits an dieser Stelle etwas auszugleichen. Der Hofbereich bietet Platz für Freisitze und wertet gleichzeitig auch Bestandsgebäude zur Hauptstraße auf, in deren EGs über ergänzende Nutzungen zur zusätzlichen Belebung des Hofes nachgedacht werden kann.

Die verbesserte Durchwegung für Fußgänger und Fahrradfahrer nach Norden zur Querhohlstraße und weiter zur Ritter-von-Holzapfel-Straße ist ebenfalls Bestandteil der Konzeption für diese „Joker“-Fläche 1.

Maßnahme 03 - Einheitliche Platzgestaltung/ -platzmöblierung

Ziel hierbei ist die Herstellung einer zusammenhängenden Platzfolge, die auch in gestalterischer und möblierungsbezogener Hinsicht als solche zu erkennen ist. Neben der Wahl einheitlicher Gestaltungs- und Möblierungselemente muss hierbei besonderes Augenmerk auf den Punkten Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität liegen.

Maßnahme 04 - Verknüpfung Grünzüge

Zur Verbesserung der Verknüpfungen zwischen Hauptstraße und Grünzug soll die Gestaltungssprache der öffentlichen Räume weitestmöglich nach Süden fortgeführt werden. So sollen, in Ergänzung des Bodenbands entlang der Hauptstraße, grüne Pflasterbänder in den Boden eingelassen werden und zum Grünzug entlang des Klingbachs führen. Gleichzeitig soll mit Möblierungs- und Pflanzelementen die Verbindung stärker akzentuiert werden.

Insgesamt geht es hierbei weniger um die Neugestaltung der bestehenden Grünflächen als vielmehr um die Hervorhebung der Zugänge und Verknüpfungen durch gestalterische Maßnahmen. Ein Beispiel hierfür ist die einheitliche Neugestaltung der Übergänge über den Klingbach sowie der „Anschlussstellen“ des Grünzugs in Richtung Norden.

Maßnahme 05 - Rad- und Fußwegeverknüpfung Nord-Süd

Wesentliche Elemente sind hierbei zum einen in der Einrichtung eines bergauf führenden Schutzstreifens für den Radverkehr entlang der Niederhohl und Eisenbahnstraße zu sehen. Ein beidseitiger Schutzstreifen ist aufgrund der Breite des Straßenraums und erforderlicher Fahrbahnbreite nicht möglich. Zum anderen ist die Verbindung über die „Joker“- Fläche 1 zur Querhohl und weiter zur Ritter-von-Holzappel-Straße von Bedeutung. Diese Verknüpfung wird unterstützt durch Aufpflasterungen entlang der Querhohlstraße.

Weiterhin ist die Einrichtung überdachter Fahrradstellplätze an zentralen Punkten des Zentrumsbereiches vorgesehen (vgl. Plan 06).

Maßnahme 06 - Initiierung Wettbewerb Leerstände

Gegenstand des Wettbewerbs muss die Suche nach Nutzungen sein, welche abseits „klassischer“ Einzelhandelsnutzungen zur Belebung und Attraktivierung des Zentrums und der bestehenden Leerstände beitragen können. Besonderes Augenmerk sollte hierbei auf niedrigschwelligen, gegebenenfalls auch temporären, Nutzungen stehen, die sich beispielsweise unter Einbeziehung von ortsansässigen Vereinen, sozialen und kulturellen Akteuren, privaten Initiativen etc. realisieren und betreiben lassen.

Neben den genannten Direktmaßnahmen wurden weiterhin perspektivische Maßnahmen zur mittel- bis langfristigen Unterstützung der Zentrumsentwicklung abgeleitet, welche sich wie folgt untergliedern lassen:

Maßnahme 07 - Entwicklung „Joker“-Fläche 2 / Neubebauung Potentialfläche Betriebshof

In Ergänzung des Wohn- und Dienstleistungshofes „Schwanen“ soll auf der Fläche des heutigen Baubetriebshofes, die ein absolutes Filetgrundstück des Zentrumsbereiches darstellt, ein weiterer Schwerpunkt der Wohnflächenentwicklung geschaffen werden. Aufgrund der erhöhten Lage über dem weiteren Zentrumsbereich wird der hier angedachte Wohnpark als „Herzheimer Balkon“ bezeichnet. Die Haupteerschließung des Bereiches erfolgt hierbei über die Rathausgasse, die in diesem Zuge auch grundlegend aufgewertet werden kann.

Der Parkplatzbedarf wird über eine Tiefgarage unter dem Wohnpark sowie ergänzende oberirdische Stellplätze im Straßenraum gedeckt.

Maßnahme 08 - Förderung Fassadensanierung / Öffnung Höfe

Ziel hierbei ist der Erhalt der charakteristischen Baustrukturen sowie der größtenteils wertvollen Bausubstanz entlang der geschlossenen Bebauungskanten durch die Förderung der hochwertigen und einheitlichen Sanierung historisch bedeutsamer Fassaden. Der Fördermitteleinsatz soll der Unterstützung privater Initiative durch die Eigentümer dienen.

Ein weiterer Punkt in diesem Zusammenhang ist die Suche nach geeigneten Wegen zur besseren Sichtbarmachung und Inszenierung privater Hofbereiche zur Wahrnehmbarkeit der traditionellen Haus-Hof-Strukturen.

Maßnahme 09 - Alternative Erschließung Parkplätze

Gemäß der in der Analysephase festgestellten hohen Belastung der Hauptstraße durch zahlreiche Zufahrten zu den Parkplatzanlagen soll mit dieser Maßnahme ein Beitrag zur alternativen Erschließung einzelner Parkplätze insbesondere südlich der Hauptstraße geleistet werden. Da diese Maßnahme sowohl mit Eingriffen in bestehende Eigentumsstrukturen sowie grundlegenden baulichen Eingriffen einhergeht (bspw. Brückenneubau an der Festhalle), ist diese Maßnahme eher perspektivisch angedacht.

Maßnahme 10 - Initiierung Wettbewerb Neubebauung CAP-Markt

Die Fläche des CAP-Marktes ist von großer Bedeutung für die Entwicklung des „Herzstücks“, gleichzeitig stellt das Gebäude des CAP-Marktes einen unattraktiven Strukturbruch dar und beeinflusst das Ortsbild negativ. Vor diesem Hintergrund soll perspektivisch über eine Neubebauung dieser Fläche unter Beibehaltung der Nutzung als Lebensmittelmarkt nachgedacht werden.

Maßnahme 11 -Ergänzung und Anpassung ÖPNV-Verbindungen

Hinter dieser perspektivischen Maßnahme steht die Forderung nach einer vertiefenden Auseinandersetzung mit alternativen Lösungsmöglichkeiten zur ÖPNV-Anbindung des Herzheimer Zentrums. Wesentliche Punkte hierbei sind:

- Taktungen und Anbindungen verbessern;
- Etablierung Regiobus Landau-Wörth;
- Buslinie als Direktverbindung Rülzheim-Insheim einrichten;
- Aufbau eines Rufbussystems oder vergleichbarer Angebote innerhalb des Ortes.