

**Bad Camberg**

## **Gestaltungskonzept öffentlicher Raum**

im Fördergebiet "Lebendige Zentren"



**ammon + sturm**

Architektur und Stadtplanung

Bearbeitungsstand 14.12.2022

**Bearbeitung:**

**ammon + sturm**

PartG mbB

Architekten / Stadtplaner

Kaiserstraße 79

60329 Frankfurt

Bildquellen

soweit nicht anders angegeben:

ammon + sturm

# Inhaltsverzeichnis

|                                                |           |
|------------------------------------------------|-----------|
| <b>1. Einführung</b>                           | <b>4</b>  |
| <b>2. Untersuchungsgebiet</b>                  | <b>5</b>  |
| 2.1 Historische Entwicklung allgemein          | 6         |
| 2.1.1 Stadteingang Strackgasse                 | 10        |
| 2.2 Bestandssituation                          | 12        |
| 2.2.1 Grüner Platz                             | 13        |
| 2.2.2 Grüner Platz bis Strackgasse             | 15        |
| 2.2.3 Stadteingang Strackgasse                 | 17        |
| 2.2.4 Strackgasse bis Bahnhofstraße            | 19        |
| 2.2.5 Kreuzung Bahnhofstraße                   | 21        |
| 2.2.6 Limburger Straße                         | 22        |
| 2.2.7 Bahnhofstraße                            | 23        |
| 2.2.8 Oberflächenmaterialien                   | 24        |
| 2.2.9 Licht / Beleuchtung                      | 25        |
| <b>3. Handlungsspielräume</b>                  | <b>26</b> |
| <b>4. Beteiligung und Konzeptentwicklung</b>   | <b>28</b> |
| <b>5. Gestaltungskonzept</b>                   | <b>32</b> |
| 5.1 Grüner Platz                               | 33        |
| 5.2 Grüner Platz bis Strackgasse               | 43        |
| 5.3 Parkplätze Grüner Platz / Frankfurter Str. | 47        |
| 5.4 Stadteingang Strackgasse                   | 48        |
| 5.5 Strackgasse bis Bahnhofstraße              | 54        |
| 5.6 Kreuzung Bahnhofstraße                     | 58        |
| 5.7 Stadteingang Limburger Straße              | 59        |
| 5.8 Parkplätze Limburger Straße                | 61        |
| 5.9 Bahnhofstraße                              | 62        |
| 5.10 Stadteingang Bahnhofstraße                | 63        |
| 5.11 Parkplätze Bahnhofstraße                  | 66        |
| 5.12 Mühlweg                                   | 67        |
| 5.13 Fahrbahnbreiten                           | 69        |
| 5.14 Bushaltestellen                           | 70        |
| 5.15 Fußgängerüberwege                         | 71        |
| 5.16 Belagsoberflächen                         | 72        |
| 5.17 Möblierung / Beschilderung                | 76        |
| 5.18 Licht                                     | 78        |

# 1.

## Einführung

Die Stadt Camberg wurde 2018 mit dem Areal "Frankfurter Straße / Pfortenwiese" in das Förderprogramm "Aktive Kernbereiche" (heute "Lebendige Zentren") aufgenommen. Das Gebiet grenzt unmittelbar an das frühere Sanierungsgebiet der historischen Altstadt. Durch das Gebiet verläuft die momentan noch sehr stark vom Durchgangsverkehr belastete Bundesstraße 8 ("Frankfurter Straße"). Durch die Verkehrsbelastung und den auf die vorhandene Belastung abgestimmten breiten Straßenquerschnitt wird die Aufenthalts- und Lagequalität entlang der Straße momentan stark beeinträchtigt. Für die B 8 liegt der Planfeststellungsbeschluss für den Bau einer Umgehungsstraße im Stadtgebiet Bad Cambergs vor. Planung und Umsetzung erfolgen in Regie von HessenMobil. Die Fertigstellung der Umgehung ist in 2028 geplant. Nach Fertigstellung der Umgehung ist die Frankfurter Straße nicht mehr als Bundesstraße klassifiziert, sondern als Stadtstraße. Die Bahnhofstraße wird zur Kreisstraße herabgestuft. Der durch die Umgehung erwartete Rückgang der Verkehrsbelastung ermöglicht eine besser der innerstädtischen Lage entsprechende Umgestaltung der öffentlichen Räume mit gesteigerter Nutzungs-, Aufenthalts- und Gestaltungsqualität. Die momentan als starke Zäsur zwischen der Altstadt und den südlich angrenzenden Stadtgebieten wirkende Straße kann perspektivisch zu einem stärker verbindenden öffentlichen Raum mit höherer Nutzungs- und Gestaltungsqualität umgestaltet und umgenutzt werden.

Im Gestaltungskonzept für die öffentlichen Räume innerhalb des Fördergebietes werden alle öffentlichen Straßen, Wege und Plätze mit Ausnahme des Bereichs Pfortenwiese und des neu zu schaffenden Freiraums vor der Stadtmauer hinter dem ehemaligen Bayerischen Hof betrachtet.

Das Gestaltungskonzept schafft die Voraussetzung für eine planvolle Herangehensweise an einzelne Projekte und vertiefende Objektplanungen innerhalb des Konzeptgebietes. Es sichert gemeinsam mit dem Gesamtkonzept Stadtgrün und dem teilräumlichen Mobilitätskonzept eine langfristig zusammenhängende

und auf die örtlichen Potentiale abgestimmte Entwicklung und Vernetzung der öffentlichen Räume.

Das parallel zum Gestaltungskonzept durch das Büro IKS Mobilitätsplanung aus Kassel erarbeitete teilräumliche Mobilitätskonzept bildete die wichtigste Grundlage für alle verkehrlichen Aussagen des Gestaltungskonzeptes. Alle im Konzept vorgeschlagenen Maßnahmen zur Veränderung der Straßenraumquerschnitte, zur Anordnung und Anzahl der Parkplätze, zur Verbesserung der fußläufigen Erschließung, zur Lage von Haltestellen des ÖPNV und zur Barrierefreiheit wurden intensiv mit den Bearbeitern des Mobilitätskonzeptes abgestimmt.

Das ebenfalls parallel zum Gestaltungskonzept durch das Büro foundation5+ aus Kassel erarbeitete Gesamtkonzept Stadtgrün ist wichtige Grundlage zu allen Aussagen des Gestaltungskonzeptes zur Begründung. Die durch foundation 5+ für die räumlichen Schwerpunktbereiche des Gesamtkonzeptes Stadtgrün erarbeiteten Planungen für den Bereich der Pfortenwiese und die Freifläche vor der Stadtmauer zwischen dem Gebäude des ehemaligen Bayerischen Hofes und der Kirche Sankt Peter und Paul wurden unverändert in das Gestaltungskonzept für den öffentlichen Raum übernommen. Im Rahmen der Erarbeitung der beiden Konzepte wurden alle Schnittstellen zwischen den räumlichen Schwerpunkten beider Konzepte geklärt. Die beiden Konzepte ergänzen sich dadurch zu einem zusammenhängenden Gesamtkonzept für alle öffentlichen Räume innerhalb des Untersuchungsbereiches.

### Teilbereich Bayerischer Hof / Strackgasse

Im Zusammenhang mit der Erarbeitung des teilräumlichen Entwicklungskonzeptes für den Bereich „Stadteingang Strackgasse“ ist der zukünftige Umgang mit dem Gebäude des Bayerischen Hofes von sehr grundsätzlicher Bedeutung. Aufgrund der Einwände des Landesamtes für Denkmalpflege gegen einen Komplettabriss wurde in den beiden erarbeiteten Varianten für diesen Bereich von einem Erhalt und einer Sanierung des Bestandsgebäudes ausgegangen.



### Aufgabe des Gestaltungskonzeptes

Hauptaufgabe des Gestaltungskonzeptes ist das Aufzeigen von konkreten Chancen und Potentialen zur Aufwertung der öffentlichen Räume unter Berücksichtigung der nach der Eröffnung der Umgehungsstraße zu erwartenden verkehrlichen Rahmenbedingungen. Das Gestaltungskonzept kann noch kein konkreter Entwurf für die bearbeiteten Räume sein. Es liefert aber hoffentlich anregende und nachvollziehbare konzeptionelle Vorschläge zur künftigen Entwicklung

und zeigt entsprechende Handlungsoptionen und -spielräume.

Durch die auch nach der Fertigstellung der Umgehungsstraße zu erwartende Verkehrsbelastung, die teilweise beengten Straßenraumdimensionen und die in vielen Bereichen vorhandenen Leitungstrassen sind die Gestaltungsspielräume in vielen Teilbereichen begrenzt. Dennoch sind, im Vergleich mit der Bestandssituation, in allen Bereichen große Aufwertungspotentiale vorhanden.

## 2. Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet für das Gestaltungskonzept umfasst das gesamte Programmgebiet des Förderprogramms "Lebendige Zentren". Konkret bearbeitet wurden alle gelb markierten öffentlichen Straßen- und Platzräume.

Die grün markierten Bereiche wurden durch das mit dem Gesamtkonzept Stadtgrün beauftragte Büro foundation 5 + aus Kassel erarbeitet und informell in das Gestaltungskonzept übernommen.

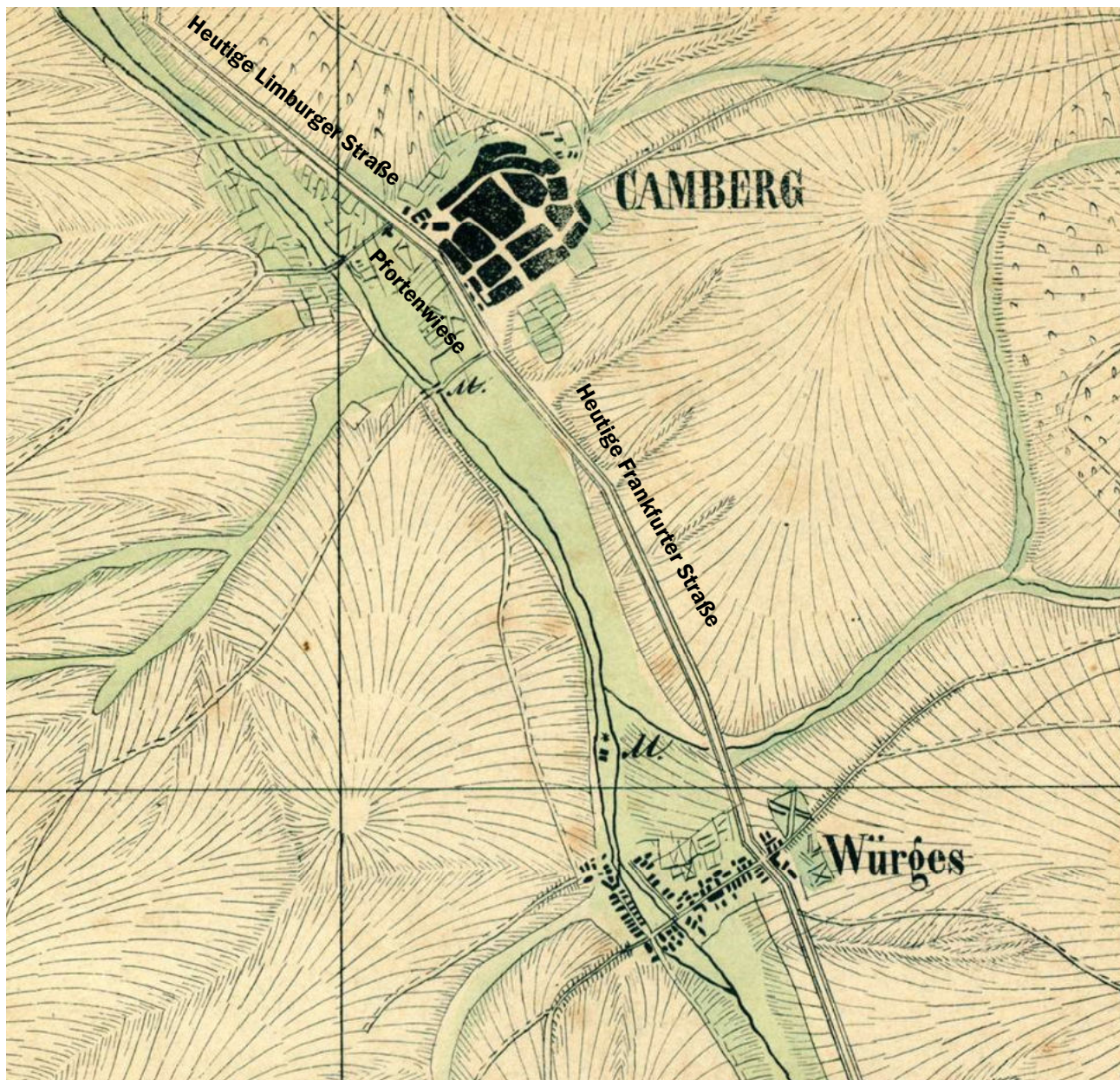




## 2.1

### Historische Entwicklung

Allgemein



Historische Karte des Herzogtums Nassau von 1819 (Quelle: LAGIS Hessen)

#### Historische Karte von 1819

Der Straßenzug Limburger Straße / Frankfurter Straße war auch um 1819 schon eine wichtige regionale Verbindungsstraße und führte von Frankfurt über Königstein und Camberg (damals noch nicht Bad Camberg) nach Limburg. Von dort führten wichtige Straßenverbindungen nach Koblenz und Weilburg. Die Karte von 1819 zeigt deutlich, dass die Straße zu diesem Zeitpunkt am äußersten Rand des bebauten Ortsgebietes verlief.

Durch ihren Verlauf außerhalb der Altstadt wirkt die Straße wie eine sehr frühe Umgehungsstraße.

Am nordwestlichen Rand der Altstadt zweigt ein Weg (oder eine untergeordnete Straße) nach Westen ab. Wahrscheinlich ist dieser Weg der Vorläufer der heutigen Bahnhofstraße.

Weiter südlich existiert ein zweiter Weg nach Westen. Es kann angenommen werden, dass es sich dabei um den heutigen Mühlweg handelt.





Baulinienplan von 1855 für das Gebiet um den Grünen Platz (Quelle: Stadt Bad Camberg)

## Baulinienplan von 1855

Der Baulinienplan von 1855 definierte Vorgaben für neue Gebäude in der Frankfurter Straße (damals in Teilbereichen noch "Coelner Chaussee") und den Mühlweg. Die dunkel hinterlegten Gebäude waren zu dieser Zeit schon vorhanden. Die Straße war zu diesem Zeitpunkt in einigen Bereichen schon beidseitig bebaut. Der Grüne Platz (im Plan nur als "freier Platz" gekennzeichnet) war bereits von Gebäuden eingefasst. Außerhalb der Stadtmauer am Unterturm befand sich das kleine ehemalige Wachhaus. Der Bereich zwischen Stadtmauer und Frankfurter Straße ist als Garten gekennzeichnet (im Bereich vor der Schule als "steiler Hang").



Frankfurter Straße mit Blick auf den Grünen Platz. Aufnahme um ca. 1900. Die Frankfurter Straße ist bereits beidseitig bebaut.





Historische Karte vor 1915 (Quelle: Arcanum)

### Historische Karte von 1915

Im Zusammenhang mit der Eröffnung des ersten Abschnitts der Main-Lahn Bahn zwischen Limburg und Idstein in 1877 und dem 1877 fertiggestellten Bahnhofsgelände entwickelte sich das Stadtgebiet Bad Cambergs entlang der Bahnhofstraße und des Mühlwegs nach Westen. Die Pfortenwiese lag als unbebaute, wahrscheinlich landwirtschaftlich genutzte, Fläche zwischen diesen beiden Straßenzügen.



Die Allee der Bahnhofstraße um 1904.  
In vielen Abschnitten noch ohne Randbebauung





Umzug auf der Limburger Straße hinter der Einmündung Bahnhofstraße um 1920 (Quelle: Stadtarchiv)

Die beiden Aufnahmen des Kreuzungsbereiches Limburger Straße / Bahnhofstraße vermitteln einen guten Eindruck von der früheren Gestaltung des Straßenraums. Die Straße war nicht nur Transitraum für durchfahrende Kraftfahrzeuge mit schmalen Seitenbereichen für Fußgänger, sondern ein in voller Breite nutzbarer, innerstädtischer Aufenthalts und Begeg-

nungsraum. Die Gestaltung war nutzungsneutral und wurde noch nicht von verkehrstechnischen Elementen (Schildern, Markierungen, Ampelanlagen) dominiert. Die Straße war keine gefährliche und die Gebäude beidseits der Straße trennende Verkehrs-schneise, sondern ein verbindender öffentlicher Raum zwischen den straßenbegleitenden Gebäuden.



Der Einmündungsbereich der Bahnhofstraße in die Limburger Straße um 1906

## 2.1.1

### Historische Entwicklung

#### Stadteingang Strackgasse



*Die Frankfurter Straße im Bereich der Einmündung Kreuzgasse (heute Strackgasse) , Datum unbekannt*

#### Stadteingang Strackgasse

Die historischen Fotos auf diesen Seiten zeigen die Situation am Kreuzungspunkt Frankfurter Straße / Strackgasse (ehemals Kreuzgasse) nach der Errichtung des heute noch vorhandenen Gebäudes des ehemaligen Bayerischen Hofes. Das Kreuz in der Frankfurter Straße bildete gemeinsam mit zwei großen Bäumen und einer Umfassungsmauer den räumlichen Abschluss der Kreuzgasse (heute Strackgasse).

Durch die in den Straßenraum der Frankfurter Straße hineingerückte exponierte Stellung der Bäume und des Kreuzes war der Eingang in die Altstadt deutlich sichtbar und unterschied sich von allen anderen Abschnitten der Frankfurter Straße. Die Kreuzgasse endete nicht an einem beliebigen Gebäude der Frankfurter Straße, sondern an einer besonderen Situation mit dem wahrscheinlich namensgebenden Kreuz.



*Blick von der Frankfurter Straße auf den Unterturm und den Bayerischen Hof, Datum unbekannt*





Die Situation auf dem Baulinienplan von 1855



Blick in die Frankfurter Straße gegenüber der Einmündung  
Strackgasse / Kreuzgasse, Datum unbekannt

## 2.2 Bestandssituation



*Verkehrsbezogene Elemente dominieren die Gestaltung. Die Straße ist im Wesentlichen Transitraum.*

### **Bestandssituation**

Die wichtigsten Straßen- und Platzräume innerhalb des Untersuchungsgebietes wurden in einer Zeit mit deutlich anderen Verkehrsbedürfnissen geplant als heute. Die für starke Verkehrsbelastungen und relativ hohe Geschwindigkeiten dimensionierten und in Teilbereichen dreispurigen Fahrbahnen führen deshalb in vielen Bereichen zu sehr schmalen Gehwegen, die für viele typische innerstädtische Nutzungen (Aufenthalt, Begegnung, Außengastronomie, Warenauslagen) nicht geeignet und auch nicht barrierefrei nutzbar sind. Die breiten asphaltierten Fahrbahnen und die schmalen, an den Rand gedrängten Gehwege sowie die durch die hohe Verkehrsbelastung bedingte Verlärmung sorgen für eine in vielen Bereichen für Fußgänger fast beklemmende Atmosphäre. Als Passant fühlt man sich in vielen Teilbereichen eingeklemmt zwischen der straßenbegleitenden Bebauung und den fast ununterbrochen vorbeifahrenden Fahrzeugen. Eine innerstädtische Einkaufs- und Wohnstraße sollte einen anderen Charakter haben.



*Sehr schmale Gehwege schränken die Nutzbarkeit der Seitenbereiche stark ein.*



*Schon eine Begegnung von zwei Passanten wäre gefährlich. "Gehweg" am Fuß der Treppe zur Kirche.*



## 2.2.1 Bestandssituation Grüner Platz



Zugangsbereich zum Kurpark vom Grünen Platz

Der Grüne Platz (ehemaliger Neumarkt) ist der einzige größere Platzraum innerhalb des Untersuchungsgebietes und könnte aufgrund seiner von der B 8 unabhängigen Lage bereits vor der Neugestaltung der Frankfurter Straße umgestaltet werden. Der Platz bildet den räumlichen Abschluss des dichter bebauten und durch gewerbliche Erdgeschossnutzungen geprägten innerstädtischen Teilbereichs der Frankfurter Straße nach Süden.



Der Grüne Platz ist ein wichtiger zentraler Verbindungsraum zwischen dem Kurpark, dem Geschäftsbereich Frankfurter Straße, dem Mühlweg und dem grünen Freizeitbereich Pfortenwiese. Die dargestellte neue Verbindung über private Grundstücke könnte diese Verbindungsfunktion noch stärken.



Der dreieckige Platz wird an zwei Seiten von einer gestalterisch zusammenhängenden Bebauung und größere Bestandsbäume eingefasst. Die unbegrünte dritte Seite öffnet sich zu einer eher unzusammenhängenden und lückenhaften Bebauung unterschiedlichen Baualters entlang der Frankfurter Straße.



Das Luftbild zeigt die zweiseitige Einfassung des Platzes durch große Bestandsbäume und die durch das Platzgefälle noch betonte unbegrünte Öffnung des Platzes zur Frankfurter Straße. Der Platzrand zur Straße ist undefiniert.



Der Grüne Platz wird durch eine ca. 1,6m hohe Mauer vom tiefer liegenden Gehweg entlang der Frankfurter Straße abgegrenzt. Durch die Erhöhung des Platzes wirkt die verkehrsreiche Straße weniger störend und der Platz wird stärker vom Verkehrsraum abgegrenzt.



Der Platz ist momentan flächendeckend mit einer Asphaltdecke versehen, auf der Parkplätze und Zufahrten mit weißer Bodenmarkierung gekennzeichnet sind.



Die Mauerkrone der platzbegrenzenden Mauer entlang des schmalen Gehwegs verläuft in Augenhöhe und trennt den Platzbereich vom Straßenraum ab. Durch die Mauer, die hinter der Mauer auf dem Platz angeordneten Parkplätze und die Höhe des Platzniveaus kann der Platz von der Straße aus nur sehr eingeschränkt wahrgenommen werden. Passanten betrachten den Platz auf Bodenniveau. Bei belegten Parkplätzen sind vor allem die Unterseiten und Frontpartien der parkenden Fahrzeuge sichtbar.



Im Luftbild wird die Gestaltung der gesamten Platzfläche als funktionale Parkplatzfläche deutlich. Der wichtigste Platz der Innenstadt außerhalb der Stadtmauer unterscheidet sich in seiner Gestaltung nicht wesentlich von einem Supermarktparkplatz in einem Gewerbegebiet.



## 2.2.2

### Bestandssituation Frankfurter Straße

#### Abschnitt Grüner Platz bis Strackgasse

Der Abschnitt der Frankfurter Straße zwischen grünem Platz und Strackgasse wird auf beiden Seiten von Gebäuden mit Schaufenstern in gewerblich genutzten (oder nutzbaren) Erdgeschossen eingefasst.

Die fehlende Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität im Straßenraum schmälert die Attraktivität der Straße als "Einkaufsstraße" erheblich.



Im Abschnitt zwischen grünem Platz und dem Zugangsbereich zur Altstadt in der Strackgasse wird der Straßenraum fast durchgängig von Gebäuden mit Schaufenstern eingefasst. Die Straße hat dadurch prinzipiell den Charakter einer innerstädtischen Einkaufsstraße.



*Vorhandene Bebauung mit Schaufenstern im Erdgeschoss*



Der wichtigste Zugang von der Frankfurter Straße zur Altstadt in der Strackgasse liegt am höchsten Punkt auf dem Scheitel der Frankfurter Straße.



Die besondere stadträumliche und topografische Situation wird in der vorhandenen Gestaltung nicht, bzw. nur durch technisch / verkehrslenkende Elemente (Abbiegespur, Markierung Fußgängerüberweg) thematisiert.



Zwischen grünem Platz und Strackgasse sind auf beiden Seiten des Straßenraumes Längsparkplätze angeordnet.



Die vorhandenen Parkplätze schränken die Breite der Gehwege in vielen Teilbereichen auf unter 1,5 Meter ein. Die Nutzbarkeit der Wege vor allem auch für mobilitätseingeschränkte Bürger wird dadurch stark eingeschränkt. Typische Geschäftsstraßennutzungen auf dem Gehweg (Warenauslagen, Klappschilder etc.) sind nicht möglich.



*Bild 1: Bestandssituation mit neuem Belag*



*Bild 2: Bestandssituation mit neuem Belag und neuer Baumreihe*

Die zwei Bilder veranschaulichen die Wirksamkeit verschiedener Aufwertungsmaßnahmen im Vergleich zur Bestandsituation. In Bild 1 wird deutlich, dass eine flächige Neugestaltung der Straßenoberflächen keine ausreichende Aufwertung bewirken kann. Die Fassaden der straßenbegleitenden Gebäude bestimmen den Gesamteindruck stärker, als die Oberflächen des Straßenraums. Da sich die Gestaltung der Gebäude nur längerfristig verbessern lässt, können Baumreihen vor den Gebäuden ein wichtiges Gestaltungselement sein. Baumpflanzungen sind aber natürlich auch im Hinblick auf Klimaanpassung und Biodiversität wünschenswert.



### 2.2.3

## Bestandssituation Stadteingang Strackgasse

Die Strackgasse ist der wichtigste Zugang zur Altstadt von der Frankfurter Straße. Die Fotos im Übersichtsteil zur historischen Entwicklung zeigen, dass dieser Bereich früher auch im Straßenraum als besonderer Raum gestaltet war. Eine Einfassungsmauer mit zwei gerundeten Enden, zwei große Bäume und das noch vorhandene Kreuz vor dem Gebäude gegenüber des Einmündungsbereichs der Strackgasse markierten den Zugang zur Altstadt deutlich sichtbar am Hochpunkt der Frankfurter Straße. Heute ist die Situation deutlich banaler.



Zwei historische Gebäude bilden eine Torsituation am Eingangsbereich der Strackgasse. Die Situation hat sich gegenüber dem historischen Zustand kaum verändert.



*Torsituation durch zwei historische Gebäude am Einmündungsbereich Strackgasse*



Das historische Kreuz vor dem Gebäude in der Verlängerung der Strackgasse wurde wieder aufgestellt, steht aber heute in einem vollkommen veränderten Umfeld.



*Das Kreuz mit Mauer und Bäumen vor dem historischen Gebäude*



*Heutiger Standort des Kreuzes vor dem Gebäude der Volksbank.*



Die überwiegend mit rötlichen Betonsteinen gepflasterte Strackasse endet momentan abrupt an der hier dreispurigen Asphaltfahrbahn der Frankfurter Straße.

Der einzige in diesem Bereich vorhandene Fußgängerüberweg ist seitlich versetzt. In direkter Verlängerung der Strackgasse gibt es keine Möglichkeit, die breite Fahrbahn zu überqueren. Aus den fußgängerfreundlich gestalteten Straßen und Gassen der Altstadt kommend, wirkt die sehr deutlich auf den motorisierten Verkehr abgestimmte Gestaltung der Frankfurter Straße wie aus einer anderen Welt (und einer anderen Zeit).



Im Bild ist sehr gut das abrupte und unvermittelte Ende der fußgängerfreundlichen und altstadtgerechten Gestaltung am Einmündungsbereich der Strackgasse zu erkennen.



In Verlängerung des ehemaligen Bayerischen Hofes steht noch der hohe Baukörper des an das Ursprungsgebäude angebauten Kinosaals. Unabhängig vom weiteren Umgang mit dem Gebäude des Bayerischen Hofes wird dieses Gebäude zurückgebaut und durch eine hochwertig gestaltete und im Zusammenhang mit dem Gebäude des Bayerischen Hofes gut nutzbare Freifläche ersetzt. Um einen direkten Zugang zu dieser Freifläche von der Frankfurter Straße aus zu ermöglichen, wäre eine gestalterisch integrierte Treppenanlage zu der gegenüber dem Straßenniveau erhöhten Freianlage sinnvoll.



Das hohe Gebäude des ehemaligen Kinosaals mit seiner fensterlosen Fassade sorgt für einen schluchartigen Charakter der Frankfurter Straße. Durch einen Rückbau und eine hochwertige Freiflächengestaltung ließe sich der Straßenraum deutlich aufwerten.



## 2.2.4

### Bestandssituation Frankfurter Straße

#### Abschnitt Strackgasse bis Bahnhofstraße

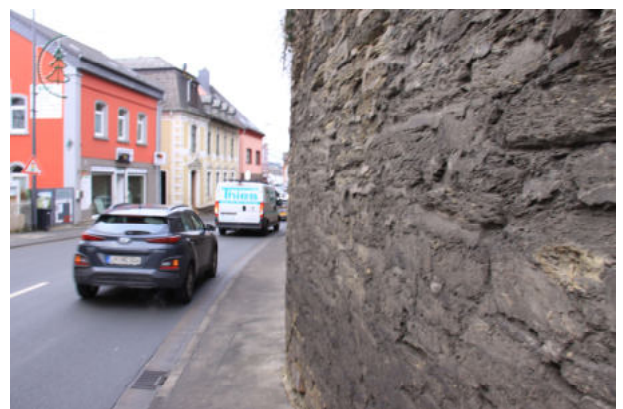
Zwischen Strackgasse und Bahnhofstraße wird die Frankfurter Straße einseitig durch eine relativ hohe Mauer und fast fensterlose höhere Gebäude eingefasst. Die teilweise hohe Vegetation oberhalb der Mauer wirkt ungeplant und ungepflegt und verstärkt den leicht verwahrlosten Gesamteindruck.



Der extrem schmale Gehweg am Fuß der Mauer ist praktisch nicht benutzbar. Vom Gehweg aus werden keine Gebäude oder andere Nutzungen erschlossen.



Hohe Mauer, leer stehende baufällige Gebäude und ungepflegte Vegetation. Der Bereich entlang der Mauer erinnert an ein Trümmergrundstück. Durch einen Abriss der Gebäude, eine Sanierung der Mauer und eine hochwertige Freiflächengestaltung würde sich das Bild deutlich verändern und wertvolle Bestandsbauten wären besser sichtbar (ehemalige Schule, Unterturm, Stadtmauer).

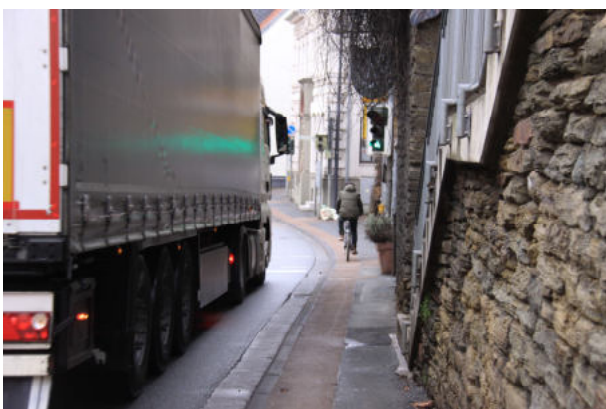




Am Fußpunkt der Treppenanlage zwischen der Frankfurter Straße und dem Platz vor der Kirche St. Peter und Paul ist der Straßenraum sehr beengt. Die Breite Fahrbahn führt in den Seitenbereichen beidseits der Straße zu sehr schmalen nicht barrierefreien Gehwegen, deren Begehbarkeit in Teilbereichen zusätzlich durch am Gehwegrand aufgestellte Verteilerkästen eingeschränkt wird.



Auf der der straßenbegleitenden Mauer gegenüberliegenden Seite der Frankfurter Straße werden die Erdgeschossflächen der Gebäude überwiegend durch gewerblich genutzte Erdgeschosse mit Schaufenstern geprägt. Durch die momentan noch unattraktive gegenüberliegende Situation (Mauer, Freiflächen, leerstehende Gebäude) in Kombination mit dem schmalen Gehweg vor den Gebäuden und der starken Verkehrsbelastung ist die Lage für Gewerbetreibende momentan eher unattraktiv.



*Sehr schmaler Gehweg im Bereich des Treppenaufgangs zur Kirche St. Peter und Paul.*



*Schmaler Gehweg und wenig einladendes Gegenüber vor den vorhandenen Gebäuden .*



## 2.2.5

### Bestandssituation Kreuzung Bahnhofstraße

Der stark verkehrsbelastete Kreuzungspunkt Frankfurter Straße / Limburger Straße / Bahnhofstraße (20.000 Kfz / Tag) wird momentan von Fahrbahnen und verkehrsbezogenen Gestaltungselementen dominiert. Für Fußgänger führt die 4-phasige Ampelschaltung zur sehr langen Wartezeiten bei Fahrbahnquerungen.



Die breiten Fahrbahnen im Kreuzungsbereich führen zu sehr schmalen Gehwegen. Angesichts der hohen Verkehrsbelastung und der engen "Restflächen" für den Fußverkehr ist der Bereich für Fußgänger extrem unattraktiv.



*Eine große Kreuzung mit schmalen Restflächen für den Fußverkehr.*



Der schmale Gehweg vor dem Gebäude Limburger Straße 1 wird durch eine niedrige Mauer von der Fahrbahn abgegrenzt. Die Mauer betont die verkehrsbezogene Gestaltung des Gesamtbereiches und engt den Gehweg zusätzlich ein.

Der durch eine Mauer vom Gehweg abgetrennte private Parkplatz auf der gegenüberliegenden Seite der Kreuzung könnte bei einer Begrünung des Randbereiches (Hecke statt Mauer) und zwei größere Bäume im Randbereich wesentlich zu einer Begrünung und räumlichen Klärung des Kreuzungs- bzw. Platzbereiches beitragen.

Das 1888 erbaute Gebäude mit Kreuzigungsgruppe von 1520 bildet den räumlichen Endpunkt der Bahnhofstraße. Die repräsentative neubarocke Gestaltung des Gebäudes wirkt in dem desolaten gestalterischen Umfeld merkwürdig deplatziert.



*Eine stadträumlich fragwürdige Schutzmauer am Gehwegrand und ein neubarockes Gründerzeitgebäude als räumlicher Abschluss der Bahnhofstraße.*

## 2.2.6

### Bestandssituation "Stadteingang" Limburger Straße

Im Bereich des ehemaligen Bürgerhospitals ist die Bebauung gegenüber dem Gehwegrand zurückversetzt. Der Straßenrand wird dadurch durch unterschiedlich intensiv begrünte private Garten- bzw. Vorgartenflächen geprägt. Die Situation hat noch den vorstädtischen Charakter einer frühen Stadterweiterung und unterscheidet sich deutlich von den stadteinwärts liegenden Straßenabschnitten.



Die privaten Grünflächen vor den Gebäuden sind sehr unterschiedlich stark begrünt. Im Bereich der Vorgärten auf der Südwestseite der Straße wurden Gartenbereiche in Parkplätze umgewandelt. Durch eine intensivere und raumbildende Begrünung der Gartenzone könnte der besondere Charakter der Straße (grüner Stadteingang) deutlich gestärkt werden.



*Breiter, vorstädtisch wirkender Straßenraum des frühen Stadterweiterungsgebietes am ehemaligen Bürgerhospital.*



*Mit mehr raumwirksamen Grünelementen könnte der Straßenraum zu einem grünen Stadteingang werden.*



## 2.2.7

### Bestandssituation "Stadteingang" Bahnhofstraße

Im Einmündungsbereich der Emsstraße und der Brücke über den Emsbach weitet sich der Straßenraum der Bahnhofstraße zu einem dreieckigen Platzraum. Der kleine Platz markiert den Übergang zwischen dem dicht bebauten innerstädtischen Abschnitt der Bahnhofstraße und der ehemaligen vorstädtischen Allee zum Bahnhof.



Die kleine Grünanlage am Bach zwischen Bahnhofstraße und Emsstraße wirkt durch ihre von schmalen Gehwegen, breiten Fahrbahnen und Parkplätzen umgebene Lage isoliert. Der vertieft verlaufende Emsbach ist kaum erlebbar. Die vorhandene Gestaltung bietet wenig Aufenthaltsqualität.



*Kleine erhöhte Grünfläche umgeben von Fahrbahnen und Parkplätzen und ohne Bezug zum Emsbach.*



Mit Ausnahme der kleinen Grünfläche am Emsbach wird der Platzraum zwischen den Gebäuden durch sehr großzügig dimensionierte Fahrbahnen und große asphaltierte Parkplatzflächen geprägt. Was ein kleiner Platz am Eingang der Bahnhofstraße in die Innenstadt sein könnte, ist ein unwirtlicher Verkehrsraum mit einer verinselten kleinen Grünfläche ohne Aufenthaltsqualität.



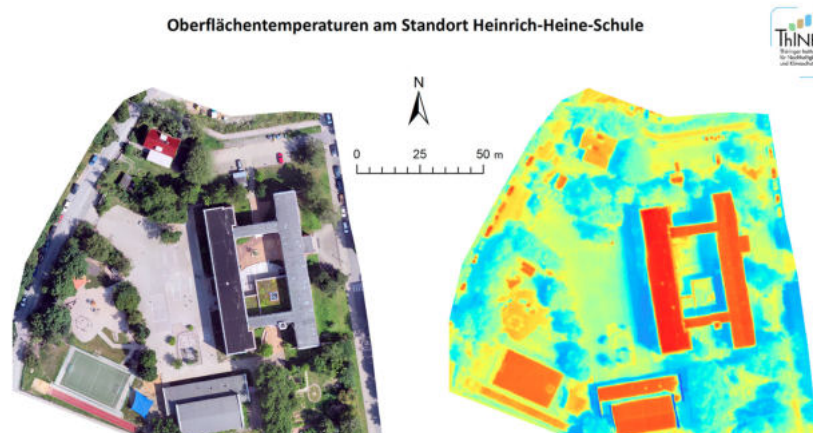
*Was ein kleiner Platz am Eingang zum dichter bebauten Teil der Bahnhofstraße sein könnte, ist ein asphaltierter Parkplatz.*

## 2.2.8 Bestandssituation Oberflächenmaterialien

### Oberflächenmaterialien

In fast allen Bereichen des Untersuchungsgebietes sind sowohl Fahrbahnen als auch Gehwege mit Asphaltoberflächen gestaltet. Durch im Zusammenhang mit Leitungsarbeiten notwendig gewordene Asphaltreparaturen bestehen die Gehwege kleinteilig aus einem Patchwork unterschiedlich farbiger Asphaltoberflächen.

Die flächendeckend vorhandenen dunklen Oberflächen können zu stark erhöhten Temperaturen in den Sommermonaten führen. Im Zusammenhang mit der Klimakrise und den zu erwartenden künftigen Hitzesommern sollten dunkle Oberflächen vor allem in dicht bebauten innerstädtischen Lagen vermieden werden.



Oberflächentemperaturen bei Sonneneinstrahlung an einem Schulstandort in Thüringen. Besonnte dunkle Flächen sind bis zu 25° wärmer als helle Flächen.



Regeloberflächen in fast allen Untersuchungsbereichen: Fahrbahnen und Gehwege in Asphalt. Gehwege wirken durch kleinräumliche Asphaltreparaturen als "Flickenteppich". Nur in wenigen kleineren Teilbereichen sind Gehwege mit Betonpflaster gestaltet.



## 2.2.9 Bestandssituation Beleuchtung

Im gesamten Untersuchungsgebiet erfolgt die Beleuchtung momentan mit technischen Straßenleuchten als Mastaufsatzleuchten auf hohen Masten. Die Masten stehen in der Regel nahe an den Gebäuden bzw. der hinteren Gehwegkante. Die Beleuchtung entspricht damit der typischen Situation an einer Hauptverkehrsstraße. Der gesamte Straßenraum wird relativ gleichmäßig und undifferenziert ausgeleuchtet. Die Beleuchtung dient ausschließlich der Gewährleistung einer ausreichenden und gleichmäßigen Helligkeit. Die Möglichkeiten zur atmosphärischen Differenzierung und räumlichen Gliederung des öffentlichen Raumes durch unterschiedliche Lichtverhältnisse und Helligkeiten (Betonung besonderer Situationen und Gebäude) werden nicht genutzt.



*Straßenraum mit rein technisch- funktionaler Beleuchtung*



*Straßenraum mit differenzierter atmosphärischer Beleuchtung*









*Lageplan zum Gestaltungskonzept mit vorhandenen Leitungstrassen*

### **Handlungsspielräume / Leitungstrassen**

Um die durch Baumpflanzungen möglichen Konflikte mit vorhandenen Leitungstrassen berücksichtigen zu können wurden vorhandene Netzpläne gesichtet. Im Gestaltungskonzept vorgesehene Baumpflanzungen wurden nach Möglichkeit so angeordnet, dass Konflikte minimiert werden. In vielen Bereichen wurden daher aufgrund einer Vielzahl vorhandener Leitungen keine Baumpflanzungen vorgesehen.

Im Bereich der beiden ungefähr am historischen Standort vorgesehenen Bäume an der Einmündung der Strackgasse in die Frankfurter Straße sind Konflikte mit vorhandenen Leitungen sehr wahrscheinlich. Aufgrund der hohen gestalterischen Bedeutung der beiden Bäume erscheint eine Umverlegung vorhandener Leitungen angemessen.



Beispiel Ortsdurchfahrt Rudersberg (L1080)  
Vor Umgestaltung: 11.400 KFZ / 24h



Beispiel Ortsdurchfahrt Rudersberg (L1080)  
Nach Umgestaltung: 7.700 KFZ / 24h  
ohne Umgehungsstraße

## 4. Beteiligung und Konzeptentwicklung

### Beteiligung und Konzeptentwicklung

Die im Gestaltungskonzept vorgeschlagenen Maßnahmen wurden in allen Phasen der Bearbeitung intensiv mit den beauftragten Planern für das teilräumliche Mobilitätskonzept (IKS Mobilitätsplanung, Kassel) und das Gesamtkonzept Stadtgrün (foundation 5+, Kassel) sowie der städtischen Verwaltung abgestimmt.

Die Bad Camberger Bürger wurden im Rahmen eines öffentlichen Workshops und mehrerer Vorstellungen in der Lokalen Partnerschaft in die Erarbeitung einbezogen.

Abstimmung und Beteiligung erfolgten in folgenden Schritten:

- 13.12.2022 Auftaktgespräch mit Planern Mobilitätskonzept, Verwaltung und DSK
- 16.02.2022 Planerworkshop mit Planern Mobilitätskonzept, Konzept Stadtgrün, Verwaltung und DSK
- 05.03.2022 Bürgerworkshop „Stadtraum und Mobilität“ (16 Teilnehmer)
- 03.05.2022 Abstimmung mit Planern Mobilitätskonzept, Konzept, Stadtgrün, Verwaltung und DSK



- 17.05.2022 Vorstellung Planungsstand in der LOPA
- 22.05.2022 Abstimmung mit Planern Mobilitätskonzept, Konzept, Stadtgrün, Verwaltung und DSK
- 04.07.2022 Vorstellung Planungsstand im Magistrat
- 06.07.2022 Vorstellung Planungsstand im Bauausschuss



*Bürgerworkshop am 25.03.2022 im Kurhaus*

### **Bürgerworkshop am 25.03.2022**

Nach Impulsvorträgen mit Vorstellung der Analysen und erster angedachter Ziele und Maßnahmen durch die beauftragten Planungsbüros wurden gezielte Fragen an die Teilnehmer formuliert, die diese in kleineren Arbeitsgruppen bearbeiten konnten. Die Ergebnisse des Workshops wurden in der weiteren Planung weitgehend berücksichtigt.

### **Ergebnisse des Bürgerworkshops:**

#### **Allgemeines**

Die Probleme wurden gut angesprochen, es wird jedoch gewünscht, mehr über die Grenzen der Untersuchungsgebiete hinaus zu denken. Raumkonzepte greifen in die gesamte Stadt ein und sollen in diesem Kontext betrachtet werden. Schulwege sollen sicherer werden. Verkehrsberuhigungen sollen die Straßenräume für

Fußgänger attraktiver machen, wovon auch der Einzelhandel profitieren soll. Ein geeigneter Bodenbelag ist dabei wichtig für die Atmosphäre. Es sollen Orte mit Erlebnis- und Aufenthaltsfunktion geschaffen werden. „Shared Spaces“ sollen mehr Qualitäten für möglichst viele Verkehrsteilnehmer bieten.

#### **Frankfurter Straße:**

Die Frankfurter Straße soll schöner, angenehmer, offener und sicherer gestaltet werden. Auf dem Abschnitt zwischen Bayrischer Hof und Grüner Platz wird eine Verkehrsberuhigung auf höchstens 30 oder auch 40 km/h vorgeschlagen. Die Anzahl an Parkplätzen kann reduziert werden, zugunsten von Aufenthaltszonen und/oder Baumstandorten, wobei Bäumen im Straßenraum sowohl gestalterisch aber auch hinsichtlich des Klimas ehemals eine sehr große Bedeutung gerade auch in der Innenstadt beigemessen wird. Eine gewisse Anzahl an Parkplätzen ist dennoch notwendig.

Es wird angeregt, bei der Straßenplanung abschnittsweise Mischungsprinzipien, shared spaces, zu prüfen. Der Bereich der Frankfurter Straße bis zum Grünen Platz- also dort, wo beidseitige Geschäfte vorhanden sind, könnte nach Auffassung der Bürger als „Begegnungszone“ ausgebaut werden.

Nach entsprechender fachlicher Prüfung könnten vielleicht öffentliche Stellplätze reduziert werden.

#### **Grüner Platz:**

Der Grüne Platz soll in Richtung Mauergasse bis zu den angrenzenden Häusern ausgeweitet werden. Die Funktion als Altstadtparkplatz soll erhalten bleiben, es wird eine bessere Ausschilderung im Parkleitsystem gewünscht.

Anstatt der Mauer zur Frankfurter Straße hin werden Sitzstufen am Hang und eine Begrünung vorgeschlagen. Auch die Möglichkeit den Grünen Platz als „Shared Space“ zu gestalten wird genannt.

Als eine weitere Möglichkeit wird eine Verlagerung der Parkstände auf die Ebene der Frankfurter Straße und eine Begrünung der oberen Ebene vorgeschlagen. Fest steht, dass dieser Platz auch in Zukunft nicht ohne Parkflächen auskommen wird, aber gleichzeitig auch hier die Aufenthaltsqualität mit mehr Grün und

mehr Sitzgelegenheiten gesteigert werden soll, so dass der Grüne Platz in Zukunft seinem Namen auch gerecht wird.

#### **Bayerischer Hof:**

Entlang der historischen Stadtmauer soll zukünftig ein attraktiver grüner Flanierweg entstehen.

Die Freifläche hinter dem Bayerischen Hof soll als Treffpunkt mit Begegnungsflächen gestaltet werden. Es soll möglich werden, dort in der Sonne sitzen zu können. Durchgänge für eine Ankunft in die Altstadt sollen geschaffen werden. Vorgeschlagen werden Café, (Bier-)Garten, Kiosk, Tourst-Info und Toiletten. Die Bürger können sich diese Nutzungen auch gut im bestehenden Gebäude des Bayerischen Hofes vorstellen, für den Fall, dass man sich für den Erhalt des Gebäudes ausspricht.

Die neu gestaltete attraktive Freifläche soll vor allem als Treffpunkt für Kinder und Jugendliche dienen.

#### **Sonstiges**

Fußläufige Entfernung von Parkplätzen zum Zielort werden für bis zu 500 m als zumutbar bewertet. Wichtig ist, dass die Wege für den Fußverkehr attraktiv gestaltet werden („Ein Weg muss nur schön sein, dann spielt die Entfernung keine so große Rolle mehr“). Tagsüber sollen Parkplätze für Besucher verfügbar sein und nachts von Bewohnern genutzt werden können. Die Nutzung des Parkraums kann gegebenenfalls durch Bewohner- und Kurzzeitparken optimiert werden. Es solle von den Fachleuten auch ein Parkdeck geprüft werden, insbesondere um die freierwerdenden Flächen dann ökologisch aufzuwerten. Es ist auch zu prüfen, ob die Stellplatzproblematik durch gezieltes Anwohner- und Kurzzeitparken optimiert werden kann.

#### **Abschlussdiskussion**

Von den Teilnehmern wurde kritisiert, dass von den politischen Entscheidungsträgern nur sehr wenige anwesend waren. Es wurde angemerkt, dass sich immer wieder die Frage stellt „wer entscheidet jetzt und wie wird das umgesetzt“.

Es wurde intensiv darüber diskutiert, dass am Ende

die Politik der Entscheidungsträger ist, diese sollen frühzeitig eingebunden werden. Sollten entwickelte Maßnahmen erst spät im Entscheidungsprozess abgelehnt werden, kann eine erhebliche Enttäuschung entstehen. Für den weiteren Entwicklungs- und Umsetzungsprozess ist es wichtig, eine offene Diskussion, auch über mögliche Konflikte, zu führen.

Das Format dieses Workshops wurde von den Teilnehmern gut angenommen. Für eine bessere Beteiligung von Kindern und Jugendlichen an den Projekten wird demnächst eine Online-Beteiligung durchgeführt. Geplant ist es nun, dass die drei Fachplaner den Input der Bürger in ersten Vorplanungen umsetzen und diese den Lokalen Partnern (ein aus dem Förderprogramm „Lebendige Zentren“ konstruiertes Bürgerforum) und den politischen Gremien vorstellen.





*Lageplan des Bestands mit vorhandenen Fahrbahnverläufen und Parkplätzen*

## 5. Gestaltungskonzept



*Übersichtsplan zum Gestaltungskonzept öffentlicher Raum*

*Die Planungen für den Bereich Pfortenwiese und für die Freifläche vor der Stadtmauer entlang der Frankfurter Straße wurden von foundation 5+ erarbeitet und in das Konzept übernommen.*

### **Gestaltungskonzept öffentlicher Raum**

Der Übersichtsplan zeigt das gesamte Plangebiet für das Gestaltungskonzept öffentlicher Raum einschließlich der durch das Büro foundation 5+ erarbeiteten Konzepte für den Bereich Pfortenwiese und Freifläche an der Stadtmauer.

Auf dem Plan ist deutlich erkennbar, dass die einzelnen Abschnitte der Frankfurter-, Limburger-, und Bahnhofstraße entsprechend der jeweiligen örtlichen Randbedingungen unterschiedlich gestaltet werden.

Die Straßen verlaufen nicht wie bisher als durchgehend einheitlich und überwiegend verkehrstechnisch gestaltete Räume durch das Stadtgebiet, sondern erhalten abschnittsweise einen unterschiedlichen, auf das jeweilige stadträumliche und funktionale Umfeld abgestimmten Charakter.



## 5.1 Gestaltungskonzept Bereich Grüner Platz



### Gestaltungskonzept Grüner Platz

Der Grüne Platz ist der einzige größere zusammenhängende Platzbereich innerhalb des Untersuchungsgebietes. Der Platz liegt momentan exponiert, aber durch eine hohe Mauer nur eingeschränkt einsehbar direkt an der Frankfurter Straße.

Ziele für die Neugestaltung:

- Aufwertung der Frankfurter Straße durch einen abgestuften und den Straßenraum öffnenden "grünen" Randbereich zur Frankfurter Straße (begrünter Hangbereich, Hecke, Baumhain).
- Räumliche Begrenzung des Platzes zur Frankfurter Straße und Schaffung eines qualitätvollen Aufenthaltsbereiches durch einen prägnanten Baumhain.
- Gestalterische und räumlich verträgliche Integration der notwendigen Parkplätze in die Platzgestaltung.
- Überwiegender Erhalt der größeren Bestandsbäume
- Aufwertung und Erweiterung der Platzzugänge
- Aufwertung von Bodenbelägen und Möblierung



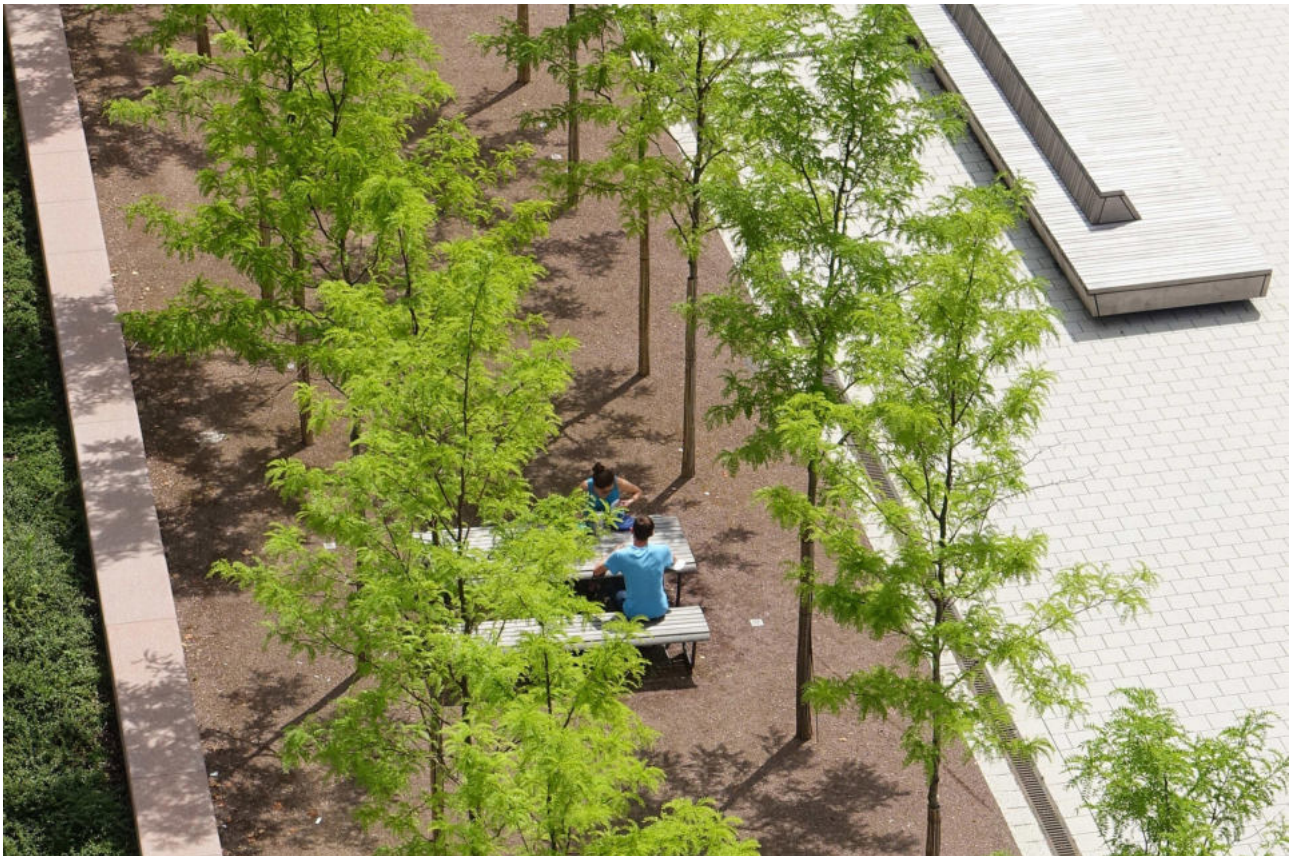


*Bildquelle: Hodel Architekten*

### **Der Baumhain**

Der Baumhain grenzt den Platzraum gemeinsam mit einer nicht zu hohen Hecke von der Frankfurter Straße ab bildet einen deutlich wahrnehmbaren "grünen" Rand entlang der Straße.

Unterhalb der Bäume entsteht ein vielfältig nutzbarer und in heißen Sommern verschatteter Aufenthaltsbereich oberhalb der wahrscheinlich auch in Zukunft viel befahrenen Straße.



*Bildquelle: Mann Landschaftsarchitektur*





### **Der grüne Rand**

Ein mit Gräsern und Stauden bepflanzen Hang bildet den Übergang zwischen dem erhöhten Platzniveau und der Frankfurter Straße. In die Hanggestaltung integrierte Stufen verbinden Platz und Straße. Der Hang weitet den Straßenraum und sorgt für einen deutlich großzügigeren Charakter des Gehweges.



*Bildquelle: Berchtold Lenzin Landschaftsarchitekten*





### Die Birkengruppe

Im nördlichen Randbereich des Platzes sind momentan mehrere Birken vorhanden, die aufgrund des durch die entfallende Mauer veränderten Geländegefülls nicht erhalten werden können. Es wird vorgeschlagen diese Bäume im Zuge der Neugestaltung durch eine gut auf die zukünftigen klimatischen Veränderungen angepasste Birkenart zu ersetzen (z.B. Himalaya Birke).







### Eingangsbereich Kurpark

Vom Grünen Platz gibt es bisher keinen direkten Zugang zur Wegeverbindung zum Kurpark. Durch einen neuen Bereich mit wassergebundener Decke, eine neue Baumpflanzung und eine Bank an der Stelle einer vorhandenen Grünfläche mit Litfaßsäule wird der Platz zum Zugangsbereich Kurpark geöffnet.





### **Oberer Zugang / informelles Sitzen**

Die schmale Treppe am oberen Zugangsbereich zum Platz wird erweitert und durch ein großes elliptisches Pflanzbeet mit einem neuen Baum und einer Unterpflanzung aus Stauden ergänzt. Durch das Gefälle ist die breite Beeteinfassung im Platzbereich auch zum Sitzen geeignet. Der Platz erhält einen die lineare Einfassung auflockernden Schwerpunkt.







*Bildquelle: Lohaus - Carl  
Landschaftsarchitekten*

### **Die Parkplätze**

Die Markierung der auf dem Platz notwendigen Parkplätze sollte möglichst so in Oberflächengestaltung integriert werden, dass der Platz ohne parkende Fahrzeuge nicht zu stark aussieht wie ein reiner Parkplatz. Die im Plan dargestellte leicht vom Platzbelag abweichende Farbigkeit der Parkflächen ist nur eine von vielen weiteren Gestaltungsmöglichkeiten.





#### *Bestandssituation*

*Der Platz öffnet sich zur lückenhaften und unzusammenhängend gestalteten Bebauung entlang der Frankfurter Straße*



#### *Skizze zur Neugestaltung*

*Durch Baumhain und Hecke wird der Platzrand zur Frankfurter Straße räumlich definiert, ohne vollständig geschlossen zu sein.*

*Der neue Zugangsbereich im Vordergrund öffnet den Platz zum Zugangsbereich Kurpark.*

*Die großen Bestandsbäume an den zwei Platzrändern bleiben erhalten.*

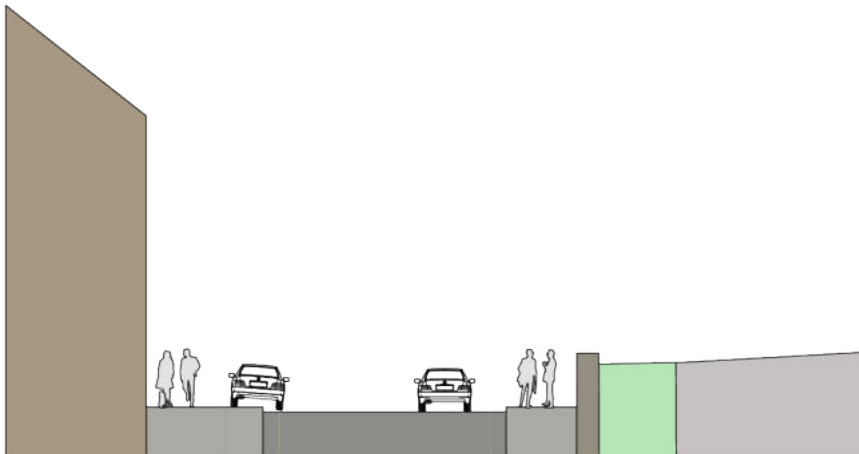




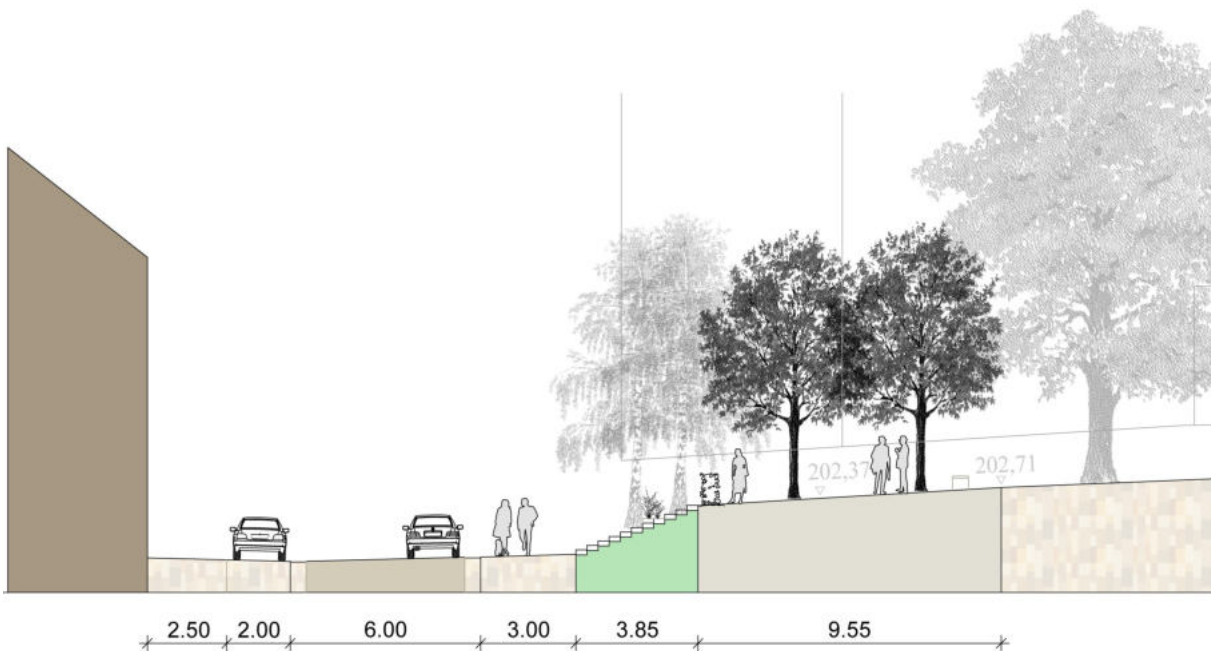
### **Schnitt E-E** (Frankfurter Straße / Grüner Platz)

Im Vergleich der beiden Schnitte (Bestandssituation / Vorschlag Gestaltungskonzept) wird die Wirkung des neuen Platzrandes und die Veränderung der Fahrbahnbreiten in der Frankfurter Straße sehr deutlich. Die neue abgeböschte und begrünte Platzkante und der neue Baumhain wirken in den Straßentraum hinein und tragen wesentlich zur Begrünung dieses Straßenabschnittes bei.

Der Grüne Platz wird seinem Namen deutlich gerechter als in der vorhandenen Bestandssituation.



*Bestandssituation*



*Vorschlag Gestaltungskonzept*



Übersichtsplan zum Gestaltungskonzept Grüner Platz



## 5.2 Gestaltungskonzept Bereich Grüner Platz - Strackgasse (Frankfurter Straße)



### **Frankfurter Straße Bereich Grüner Platz - Strackgasse**

Der durch seine Dimension und die Geschäftsflächen im Erdgeschoss ist hat dieser Bereich der Frankfurter Straße trotz der vorhandenen Leerstände noch den Charakter einer innerörtlichen Geschäftsstraße.

Ziele für die Neugestaltung:

- Raumbildende Begrünung zur räumlichen Gliederung des Straßenraumes und "Verschleierung" der heterogenen Randbebauung
- Stadträumlich und verkehrstechnisch angemessene Verschmälerung der Fahrbahn.
- Verbreiterung der Gehwege für eine bessere Benutzbarkeit (Barrierefreiheit, Platz für Sondernutzungen durch Gewerbetreibende im Erdgeschoss)
- Neuordnung des Parkens unter Berücksichtigung der anderen genannten Ziele
- Aufwertung von Bodenbelägen und Möblierung



Kann durch breitere Gehwege ermöglicht werden:  
Sondernutzungsflächen für Erdgeschossnutzungen

### **Die Baumreihe** (mit Parkplätzen)

Der "Einkaufsstraßenabschnitt" der Frankfurter Straße zwischen grünem Platz und Strackgasse kann durch eine einseitige Baumreihe mit Längsparkplätzen zwischen den Bäumen deutlich aufgewertet werden. Der Gehweg vor den überwiegend gewerblich genutzten (oder nutzbaren) Erdgeschossen wird räumlich gefasst und von der Fahrbahn abgegrenzt. Die parkenden Fahrzeuge werden weniger wahrgenommen und die Fassaden der in diesem Bereich sehr heterogenen Bebauung werden durch die Baumkronen zumindest in Teilbereichen verdeckt.







*Bestandssituation*

*Visualisierung der Ziele des Gestaltungskonzeptes*

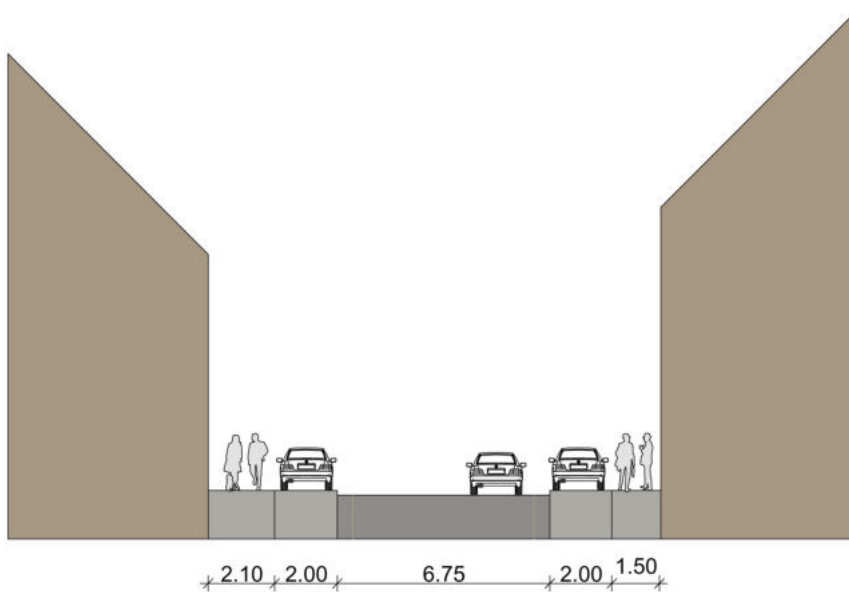




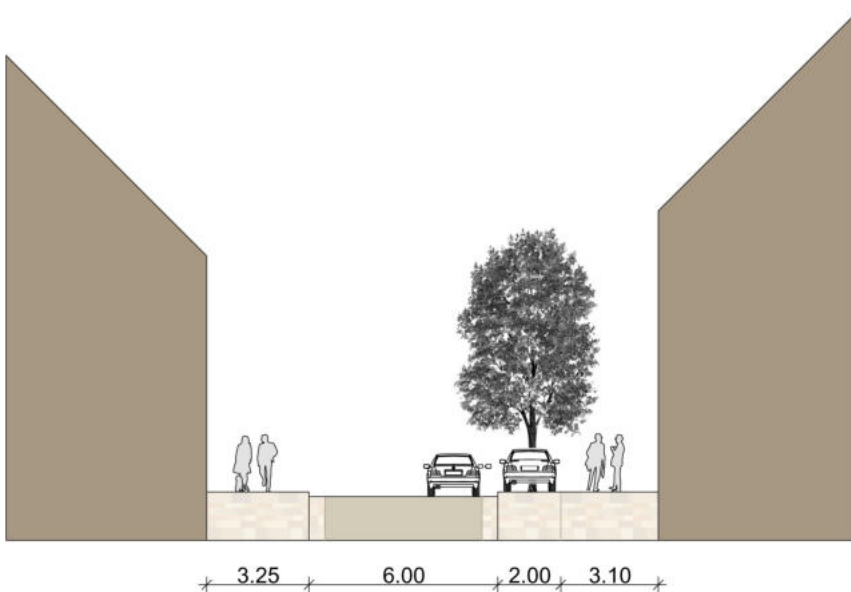
### Schnitt D-D

Im Schnitt wird die Veränderung des Straßenraumes durch die im Gestaltungskonzept vorgeschlagenen Maßnahmen deutlich.

Durch die nur noch einseitig angeordneten Parkplätze und die verringerte Fahrbahnbreite sind auch für kleinere Geschäftsauslagen nutzbare Gehwegbreiten vorhanden. Die vorgeschlagene Baumreihe kann erheblich zur Aufwertung des Straßenraumes beitragen und die Aufenthaltsqualität erhöhen.



*Bestandssituation*



*Vorschlag  
Gestaltungskonzept*



## 5.3 Gestaltungskonzept Parkplätze Grüner Platz und Frankfurter Straße



### **Parkplatzanordnung Grüner Platz/ Frankfurter Straße**

Im Bereich Grüner Platz und Frankfurter Straße (bis Einmündung Strackgasse) sind momentan 55 Parkplätze vorhanden. Zum Zeitpunkt der durch das Büro IKS durchgeführten Parkraumerhebung am 22.03.2022 waren maximal 39 Parkplätze belegt. Etwa die Hälfte der Parkenden waren Mittel-, Langzeit- oder Dauerparker (vermutlich Pendler). Relativ

viele Parkende hatten keinen Parkschein ausgelegt. Im Konzept können insgesamt 30 Parkplätze in die Gestaltung integriert werden. Angesichts der hohen Anzahl der in diesem Bereich eigentlich unerwünschten Langzeit- und Dauerparker kann davon ausgegangen werden, dass bei einer entsprechenden Bewirtschaftung der Parkplätze und der entsprechenden Kontrolle von Parkscheinen eine ausreichende Anzahl von Parkplätzen im Konzept vorhanden ist.

## 5.4 Gestaltungskonzept Stadteingang Strackgasse



### Altstadteingang Strackgasse

Der Bereich war bereits durch die im Zusammenhang mit der Entwicklung des Gebäudes des Bayerischen Hofes und der hinter dem Gebäude unterhalb der Stadtmauer liegenden Freiflächen im Fokus der Stadtentwicklungspolitik. In den beiden im Gestaltungskonzept vorgeschlagenen Varianten für diesen Bereich wird aufgrund des denkmalrechtlich nicht genehmigungsfähigen Abbruchs des Gebäudes von einem Erhalt bzw. einer Sanierung des Bestands ausgegangen. Stadträumlich wird der Erhalt des Gebäudes positiv bewertet. Die historische Torsituation aus zwei

gegenüberliegenden Gebäuden bleibt erhalten. Je nach zukünftiger Nutzung kann das Gebäude wichtige Impulse für die Nutzung und Belebung der angrenzenden neu zu gestaltenden Freifläche unterhalb der Stadtmauer liefern.

Die gestalterischen Ziele für die Entwicklung des Stadteingangs werden in den nächsten Abschnitten ausführlich beschrieben.





### **Zusammenhängende Oberflächen Strackgasse / Frankfurter Straße**

Die Strackgasse ist der zentrale Zugang von der Frankfurter Straße zur Altstadt und hat für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer eine große Bedeutung. Um die Bedeutung dieses Bereiches für Fußgänger stärker zu betonen sollte die an allen anderen Bereichen vorgesehene aufgehellte Asphaltfahrbahn zumindest an dieser Stelle durch einen anderen Belag unterbrochen werden. Optimal wäre eine Pflasterung der Fahrbahn mit dem auch in den Gehwegen verwendeten Pflaster. Der Gesamtbereich wäre dann flächig einheitlich gestaltet und hätte den Charakter eines Eingangsplatzes zur Altstadt. Bautechnisch ist ein kleinformatiger Pflasterbelag aufgrund der hohen Verkehrsbelastung und der häufigen Überfahung durch Busse und LKW kritisch zu betrachten. Hier sollten im Rahmen vertiefender Planungen technische Lösungen oder technisch geeignete gestalterische Alternativen erarbeitet werden.

Skizze zum Umfeld Bayerischer Hof,  
Treppenvariante 1





Treppenvariante 2 oben) und Variante 1 (unten)



Skizze zum Umfeld Bayerischer Hof,  
Treppenvariante 2



### Treppe zur Freifläche

Um die neu zu gestaltende Freifläche hinter dem Gebäude des ehemaligen Bayerischen Hofes direkt von der Frankfurter Straße aus erschließen zu können ist eine neue Treppenanlage erforderlich. Zur möglichen Lage der Treppe wurden zwei Varianten untersucht. Die Treppe in Variante 2 schneidet in den vorhandenen Hangbereich ein und führt aufgrund ihrer Lage zu einer Verkleinerung der nutzbaren Freifläche aus der Rückseite des Gebäudes. Eine bauliche Erweiterung des Gebäudes wäre nur sehr eingeschränkt möglich.

In Variante 1 führt die Treppe ohne Einschnitt in das Gelände an der Gebäudefassade entlang. Die Größe der Freifläche hinter dem Gebäude wird durch die Lage Treppe nicht eingeschränkt. Die Treppe blockiert den Zugang zum Bereich zwischen Mauer und Frankfurter Straße, in dem in beiden Varianten kein Gehweg mehr vorgesehen ist.

Aus planerischer Sicht wäre Variante 1 die Vorzugsvariante.





### **Kreuz und Bäume**

Der räumliche Abschluss der Strackgasse wird wieder in der historischen Kombination aus dem noch vorhandenen Kreuz und zwei neu zu pflanzenden Bäumen hergestellt. Die Bäume betonen durch ihre gut sichtbare Position auf dem höchsten Punkt der Frankfurter Straße den wichtigen Zugangsbereich in die Altstadt und können den Gesamtbereich deutlich aufwerten.





*Bestandssituation*

*Visualisierung der Ziele des Gestaltungskonzeptes*





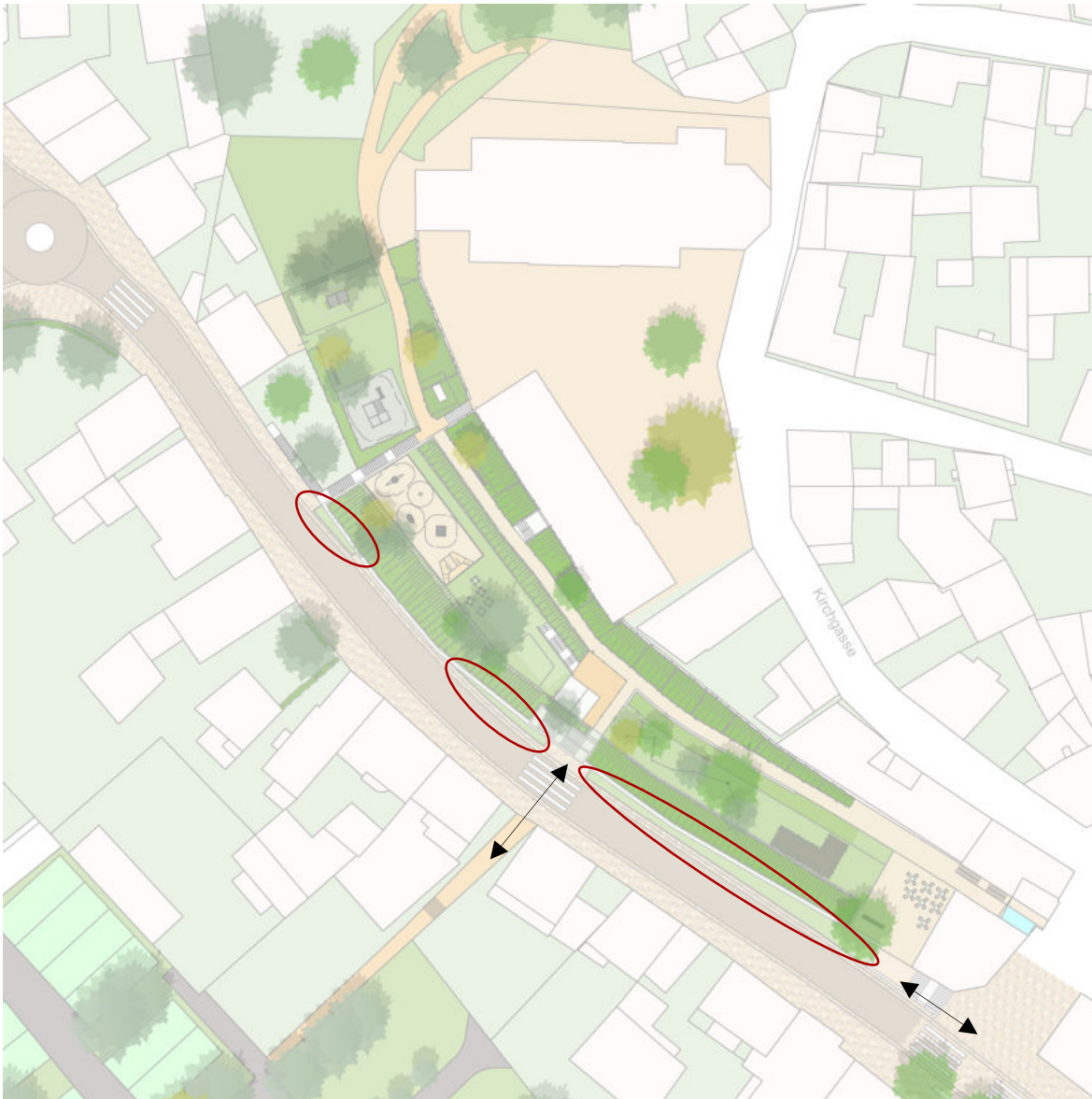


*Bestandssituation*

*Visualisierung der Ziele des Gestaltungskonzeptes*



## 5.5 Gestaltungskonzept Strackgasse - Bahnhofstraße (Frankfurter Straße)



### Frankfurter Straße Abschnitt Strackgasse / Bahnhofstraße Variante 1

In Variante 1 ist eine zweite Treppe zur Erschließung der neuen Freifläche oberhalb der straßenbegleitenden Mauer in Verlängerung des Fußweges von der Pfortenwiese vorgesehen. Durch die Treppe und den ergänzend vorgesehenen Fußgängerüberweg wird eine direkte Verbindung zwischen der Jahnstraße und der Altstadt hergestellt.

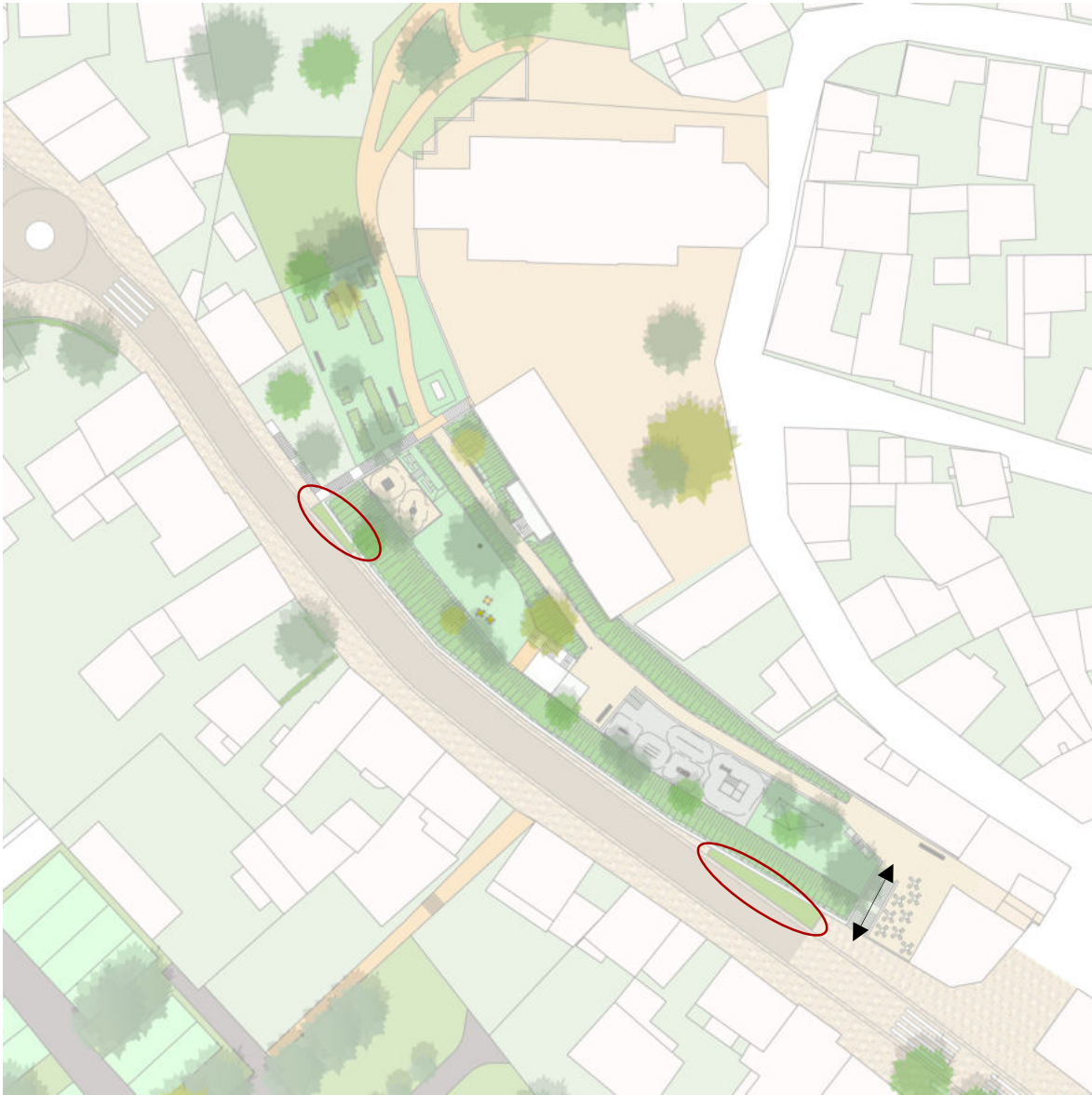
Die gegenüber dem Bestand verengte Fahrbahn wird so geführt, dass am Fuße der Treppe ein angemessen

dimensionierter Wartebereich vor dem Fußgängerüberweg geschaffen wird (Tiefe ca. 2,0m).

Der im Bestand vorhandene Fußweg entlang der Mauer entfällt. Zwischen Fahrbahn und Mauerfuß sind leicht erhöhte Staudenbeete vorgesehen. Die Beete mildern durch ihre Bepflanzung den durch die hohe geschlossene Mauer bedingten "steinernen" Charakter des Straßenabschnitts.

Durch die Verengung der Fahrbahn und den Entfall des Gehweges auf der Mauerseite kann der Gehweg vor den Gebäuden verbreitert werden (auf 2,5m im schmalsten Bereich, in fast allen Bereichen sind größere Breiten realisierbar).

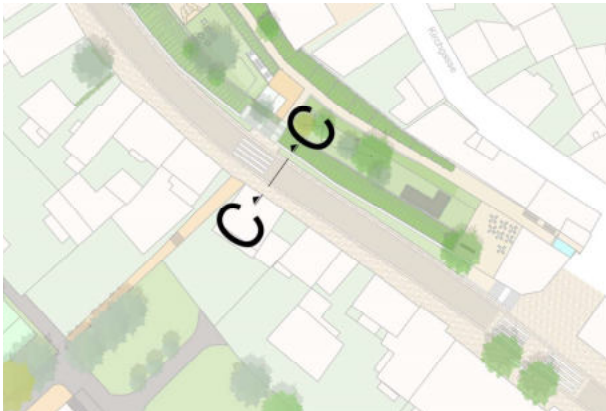




**Frankfurter Straße**  
**Abschnitt Strackgasse / Bahnhofstraße**  
**Variante 2**

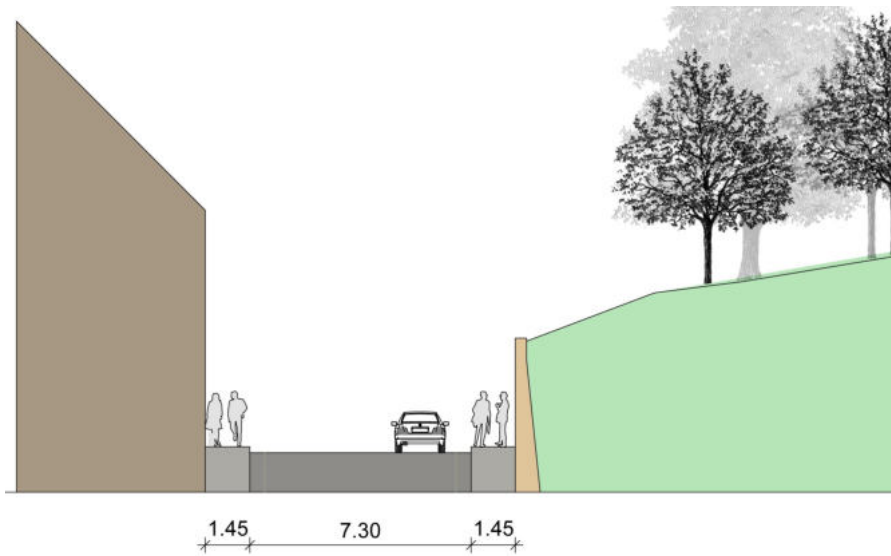
In Variante 2 wird die neue Freifläche oberhalb der straßenbegleitenden Mauer nur über eine Treppe im Bereich des Bayerischen Hofes erschlossen. Auch in dieser Variante entfällt der vorhandene Gehweg zwischen Fahrbahn und Mauer. Die Fahrbahn kann aber näher an die Mauer verlegt werden, weil der Wartebereich am Fuße der in Variante 1 vorgeschlagenen zweiten Treppe entfällt. Die Gehwege vor den Gebäuden auf der Südseite der Straße können daher breiter

ausgeführt werden als in Variante 1. Da die Fahrbahn näher an der Mauer verläuft, sind die in Variante 1 dargestellten leicht erhöhten Staudenbeete nur in jeweils kleineren Teilbereichen am Ende der Mauer möglich. Die Beete dienen neben der Begrünung des Straßenraumes auch zur räumlichen Begrenzung der Gehwegbereiche vor der Mauer.

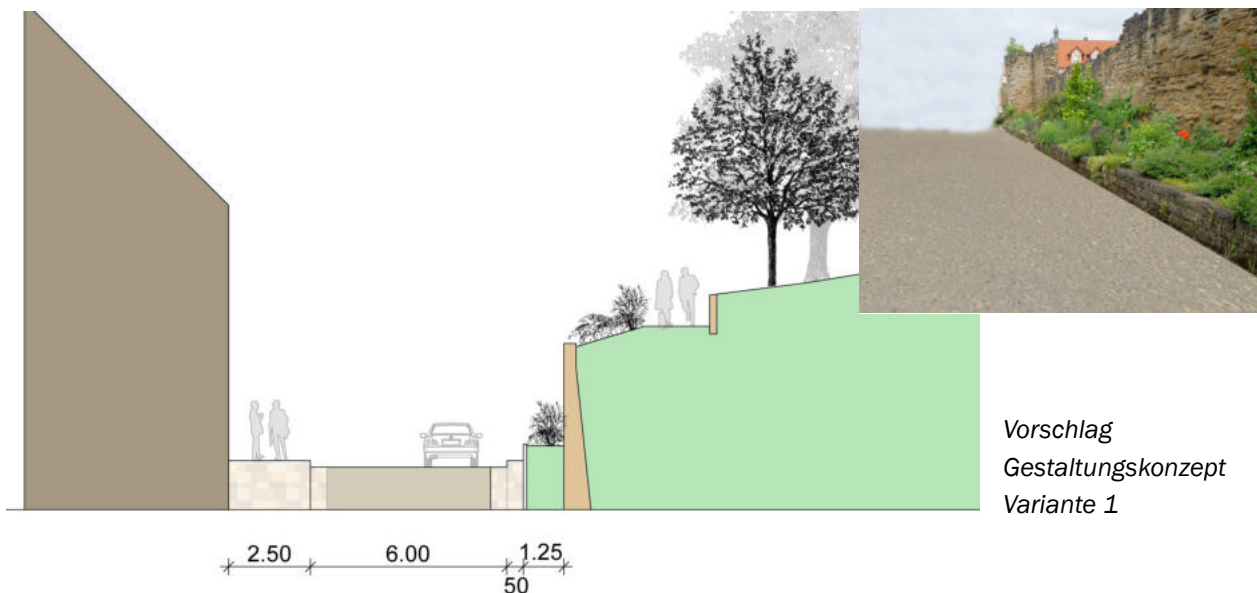


### Schnitt C-C Variante 1

Im Schnitt wird die Wirkung der in Variante 1 in vielen Abschnitten möglichen Staudenbeete am Fußpunkt der Mauer deutlich. Die Mauer erscheint weniger hoch und abweisend und der Straßenraum wird durch die Staudenbeete gegliedert und begrünt.



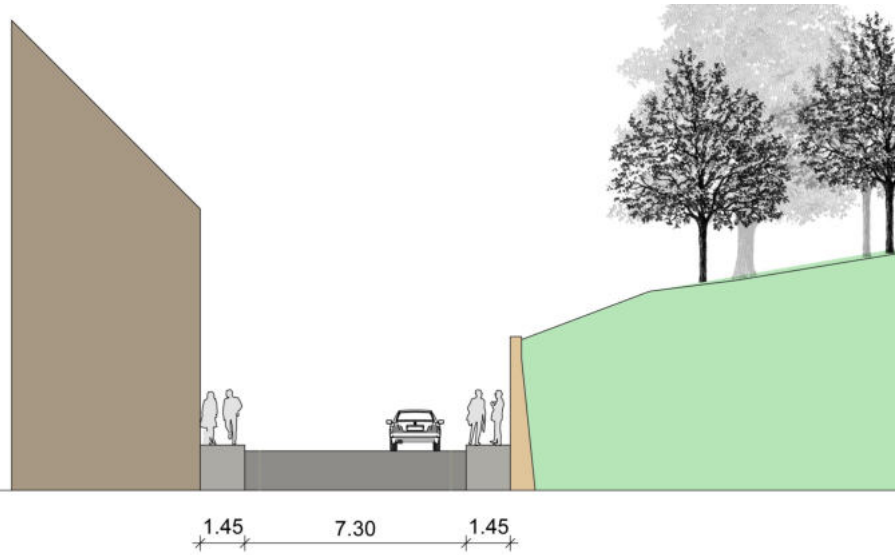
*Bestandssituation*



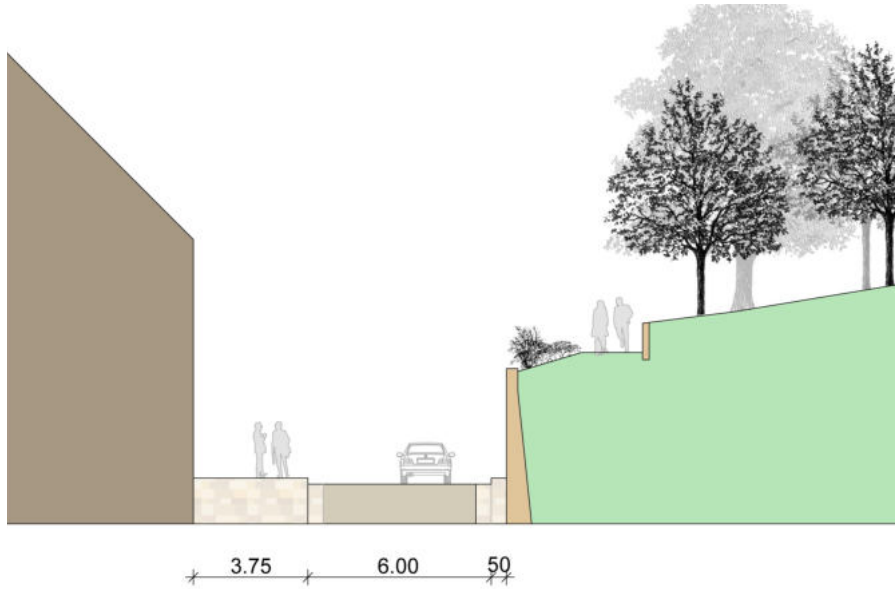
*Vorschlag  
Gestaltungskonzept  
Variante 1*



Schnitt C-C Variante 2



Bestandssituation



Vorschlag  
Gestaltungskonzept  
Variante 2

## 5.6 Gestaltungskonzept Kreuzungsbereich Bahnhofstraße



### Kreuzungsbereich Bahnhofstraße / Frankfurter Straße / Limburger Straße

Im Kreuzungsbereich Bahnhofstraße / Frankfurter Straße / Limburger Straße führt die 4-phasige Ampelschaltung zur sehr langen Wartezeiten. Durch die breiten Fahrbahnen sind die für Fußgänger nutzbaren Seitenbereiche sehr beeinträchtigt und unattraktiv. Ein südlich an den Bereich angrenzender, von fensterlosen Brandwänden eingefasster, privater Parkplatz ist stadträumlich und gestalterisch problematisch.

Zur Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und zur Verhinderung langer Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmer wird in Abstimmung mit den Erarbeitern des teilsäumlichen Mobilitätskonzeptes (IKS Mobilitätsplanung, Kassel) die Einrichtung eines Minikreisverkehrs empfohlen. Der im Plan dargestellte minimale Durchmesser des Kreisverkehrs wäre im Hinblick auf die dann zu realisierenden Gehwegbreiten optimal. Der aufgrund der verkehrstechnischen Anforderungen notwendige Minimaldurchmesser sollte im Zuge vertiefender Untersuchungen konkretisiert werden.



## 5.7 Gestaltungskonzept Stadteingang Limburger Straße



### Stadteingang Frankfurter Straße Nord

Der Abschnitt der Limburger Straße zwischen Lahnstraße und Gisbert-Lieber Straße (vor dem ehemaligen Bürgerhospital) unterscheidet sich durch die zurückgesetzte Randbebauung mit vorgelagerten privaten Grünflächen und die vergleichsweise große Breite des Straßenraumes deutlich von allen anderen Straßenräumen innerhalb des Untersuchungsgebietes.

Durch eine intensivere und raumbildende Begrünung der Vorgärten (durch Baumpflanzungen) und die vorgeschlagene Baumreihe zwischen den Parkplätzen

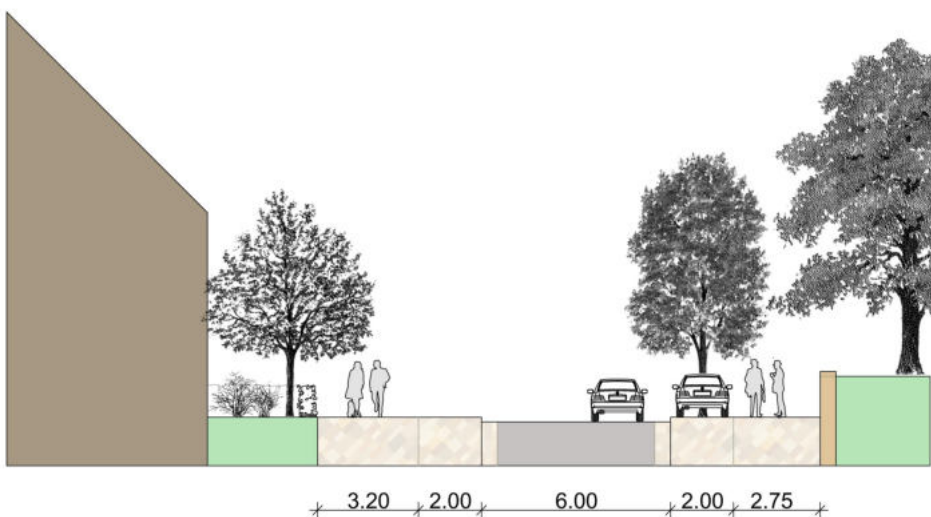
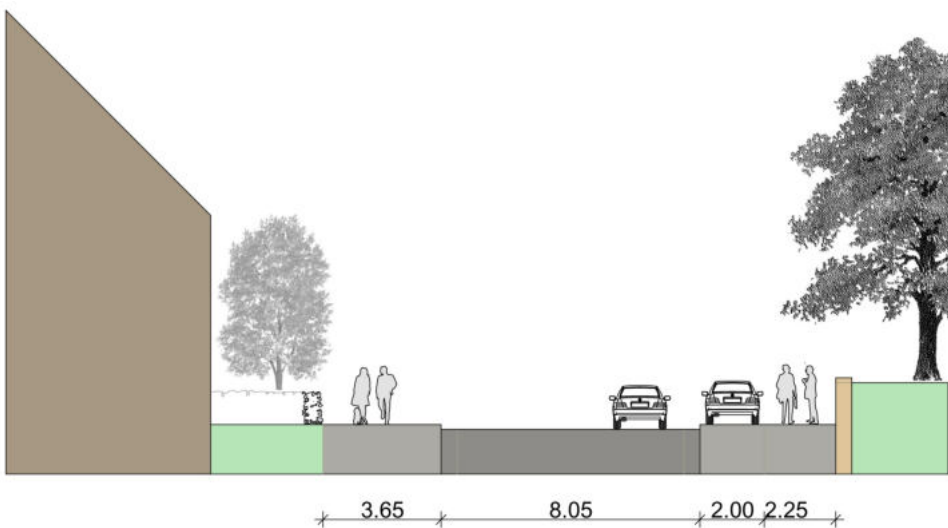
auf der Nordseite der Straße könnte der durch die straßenbegleitenden Gärten und die lockere Bebauung geprägte vorstädtische Charakter gestärkt werden. Die Grenze zwischen der dicht bebauten "steinernen" Innenstadt und den frühen Stadterweiterungsgebieten mit privaten Grünflächen entlang der Straße wird erlebbar.



### Schnitt A-A

Im Schnitt wird die Veränderung des Straßenraumes durch die im Gestaltungskonzept vorgeschlagenen Maßnahmen deutlich.

Durch die nur noch einseitig angeordneten Parkplätze und die verringerte Fahrbahnbreite sind auch für kleinere Geschäftsauslagen nutzbare Gehwegbreiten vorhanden. Die vorgeschlagene Baumreihe kann erheblich zur Aufwertung des Straßenraumes beitragen und die Aufenthaltsqualität erhöhen.





## 5.8 Gestaltungskonzept Parkplätze Stadteingang Limburger Straße

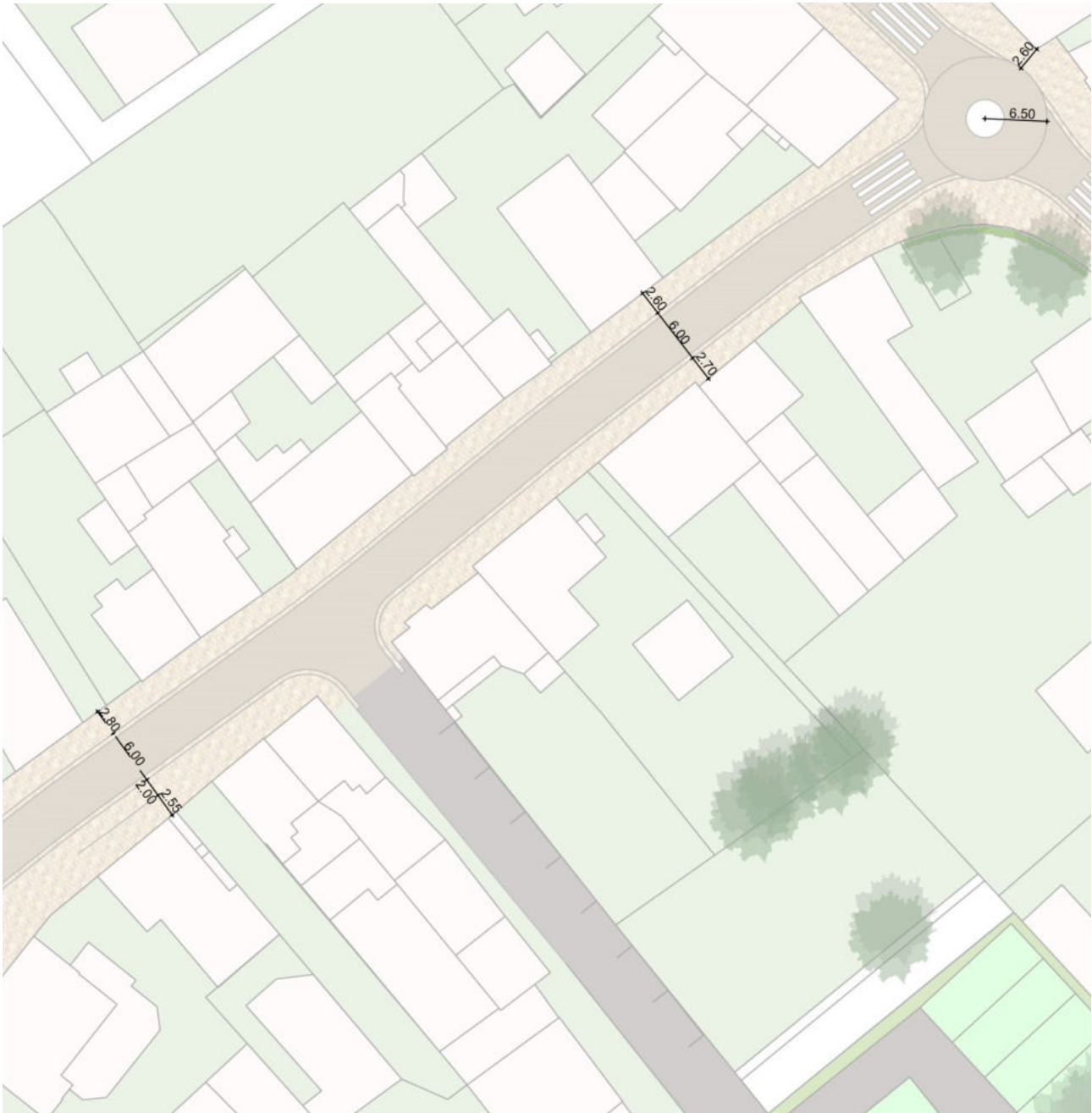


### **Parkplatzanordnung Limburger Straße**

In der Limburger Straße innerhalb des Untersuchungsgebietes sind aktuell 19 Parkplätze vorhanden. Während der Parkraumerhebung am 22.03.2022 wurden im Tagesverlauf maximal 12 parkende Fahrzeuge erfasst. In der Planung sind 17 Parkplätze vorgesehen. Alle Standorte sind so gewählt, dass Gehwegbreiten von

mindestens 2,5 Meter erreicht werden können. Außerhalb der Bereiche mit Parkplätzen sind die Gehwege deutlich breiter. Auch in den aufgrund vorhandener Leitungstrassen nicht durch Baumstandorte aufgewerteten Bereichen kann durch die breiten Gehwege eine deutliche Verbesserung der Aufenthaltsqualität erreicht werden.

## 5.9 Gestaltungskonzept Bahnhofstraße



### **Bahnhofstraße**

Die Bahnhofstraße bietet aufgrund ihrer relativ geringen Breite und ihres linearen Verlaufs bis zur Einmündung der Emsstraße keine Anlässe für eine besondere Gestaltung. Durch die vorgesehene Reduzierung der Fahrbahnbreite auf 6,0m können auch hier breitere Gehwege realisiert werden, die in der Regel nicht unter 2,5m breit sind.



## 5.10 Gestaltungskonzept Stadteingang Bahnhofstraße



### Stadteingang Bahnhofstraße

Im Umfeld des Einmündungsbereiches der Emsstraße weitetet sich die Bahnhofstraße zu einem kleinen Platzraum auf. Im Bereich zwischen Emsstraße und Bahnhofstraße ist eine kleine Grünfläche unmittelbar am Emsbach vorhanden. Durch die überwiegend asphaltierten Fahrbahnen und großzügig bemessene Parkplatzflächen wirkt der Bereich momentan eher wie eine große Verkehrskreuzung mit Parkplätzen als

wie ein innerstädtischer Platzraum.

Durch eine Reduzierung und verträgliche Anordnung der Parkplätze, zusammenhängend gestaltete Belagsoberflächen sowie ergänzende Baumpflanzungen kann der Bereich als Platzraum entwickelt werden. Da die Grünfläche am Bachlauf sehr hoch liegt, wurde bewusst auf einen zwangsläufig nur sehr aufwendig herstellbaren Zugang zum Bach verzichtet.



*Bestandssituation*



*Skizze zu den vorgeschlagen Maßnahmen*

*Die auf der Grünfläche obligatorische Bank ist nicht dargestellt.*

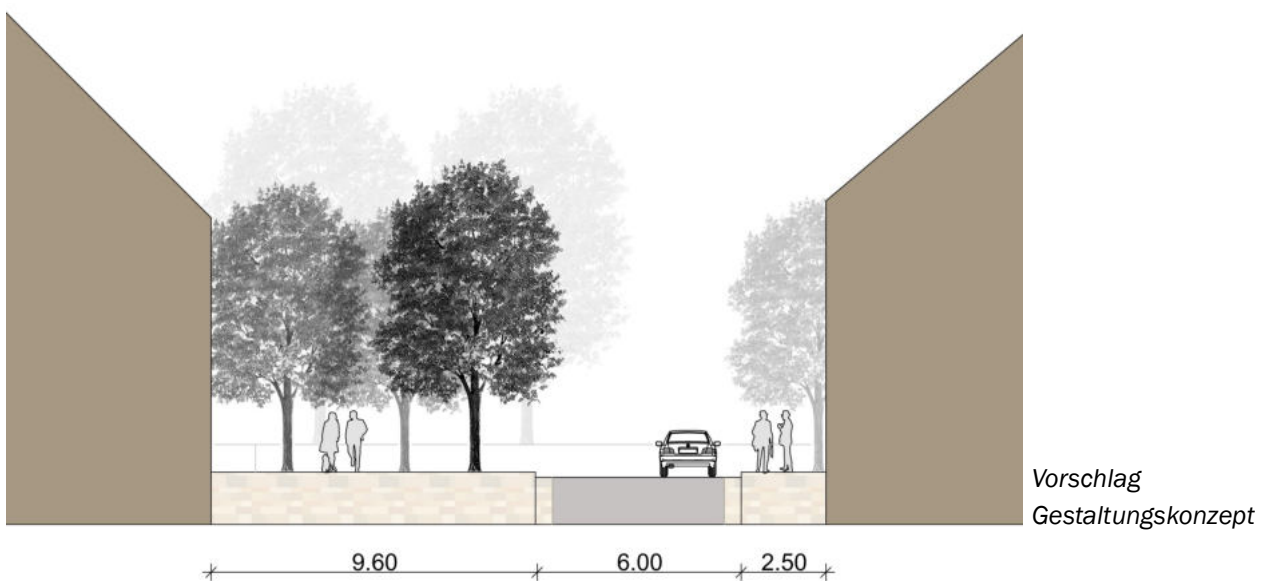
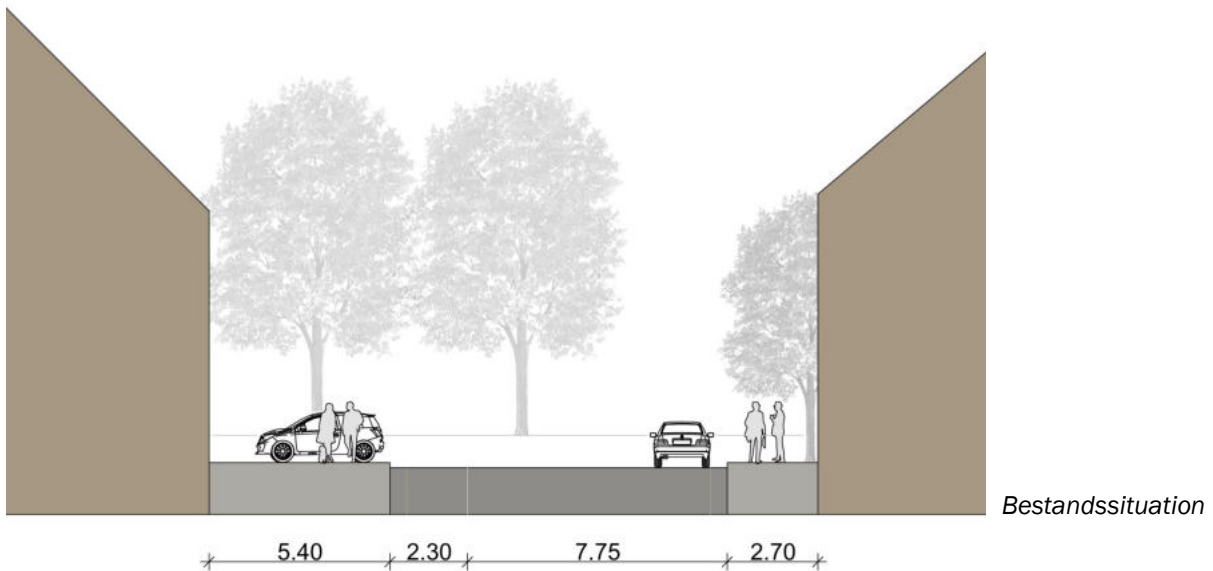
*Die lockere niedrige Bepflanzung an der Böschung zum Bach schließt den Platz zur offenen und heterogenen Bebauung auf der anderen Bachseite ab.*





### Schnitt B-B

Im Schnitt wird die mögliche Großzügigkeit der Platzfläche im Umfeld der Grünfläche am Emsbach deutlich. Der Platz markiert zusammen mit der vorgesehenen raumbildenden Begrünung den Eingangsbereich von der durch eine eher lockere, vom Gehweg zurückversetzte Bebauung geprägten Achse der Bahnhofstraße in die dichter bebaute Innenstadt.



## 5.11 Gestaltungskonzept Parkplätze Bahnhofstraße



### **Parkplatzanordnung Bahnhofstraße**

Zwischen der Kreuzung Bahnhofstraße / Frankfurter Straße und der Einmündung der Emsstraße sind momentan 13 Parkplätze vorhanden. Aufgrund der geringen Breite des Straßenraumes sind die Gehwege in allen Bereichen mit Parkplätzen sehr schmal (ca. 1,5m). Im Rahmen der Parkraumuntersuchung

wurden im Tagesverlauf maximal 10 parkende Fahrzeuge gezählt.

Im Gestaltungskonzept sind 5 Parkplätze verträglich in die Gestaltung integriert. Da direkt angrenzend in der Jahnstraße und der Emsstraße jederzeit freie Parkplätze vorhanden sind, erscheint die geplante Anzahl an Parkplätzen ausreichend.



## 5.12 Gestaltungskonzept Mühlweg



### **Mühlweg**

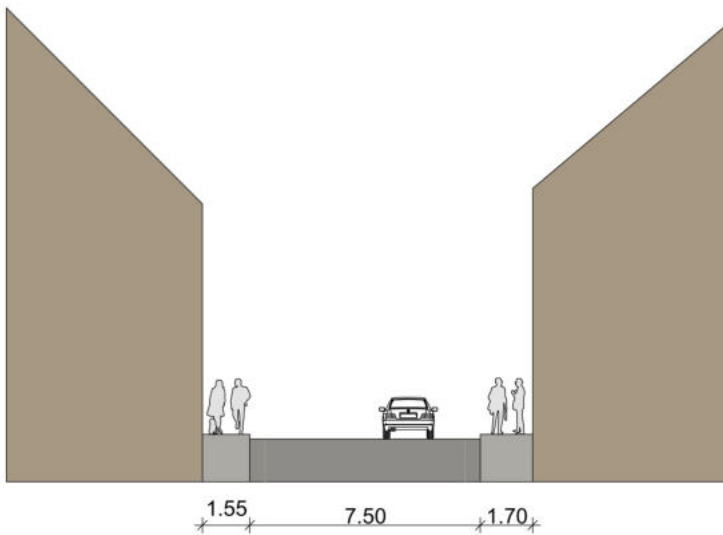
Der Mühlweg ist die wichtigste vorhandene Verbindung zwischen dem Kurpark, dem Grünen Platz und dem Freizeitbereich Pfortenwiese. Dieser Bedeutung wird im Gestaltungskonzept durch die vorgeschlagene einseitige Baumreihe und eine verkehrstechnisch angemessene Reduzierung der Fahrbahnbreite Rechnung getragen.

Aufgrund der geringen Gesamtbreite des Straßenraumes und der erforderlichen Parkplätze im öffentlichen Raum sind die Handlungsspielräume hier allerdings begrenzt.

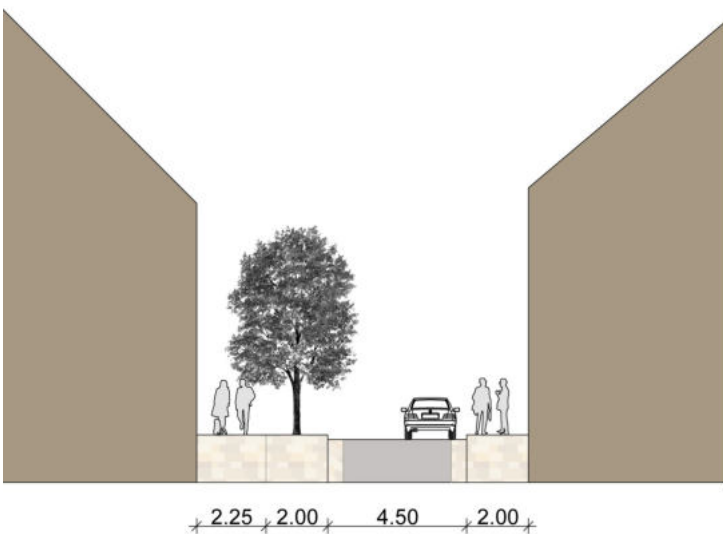


### Schnitt F-F

Der Schnitt verdeutlicht die veränderte Aufteilung des Straßenraumes. Die Baumreihe auf der Nordseite der Straße betont die wichtige Verbindungsfunktion und begrünt den Fußweg zwischen dem Grünen Platz und der Jahnstraße / Pfortenwiese. Aufgrund der geringen Breite des Straßenraumes liegen die Gehwegbreiten beidseitig unter 2,5m. Einseitig ließe sich auch ein 2,5m breiter Gehweg realisieren (durch Reduzierung der Breite des gegenüberliegenden Weges).



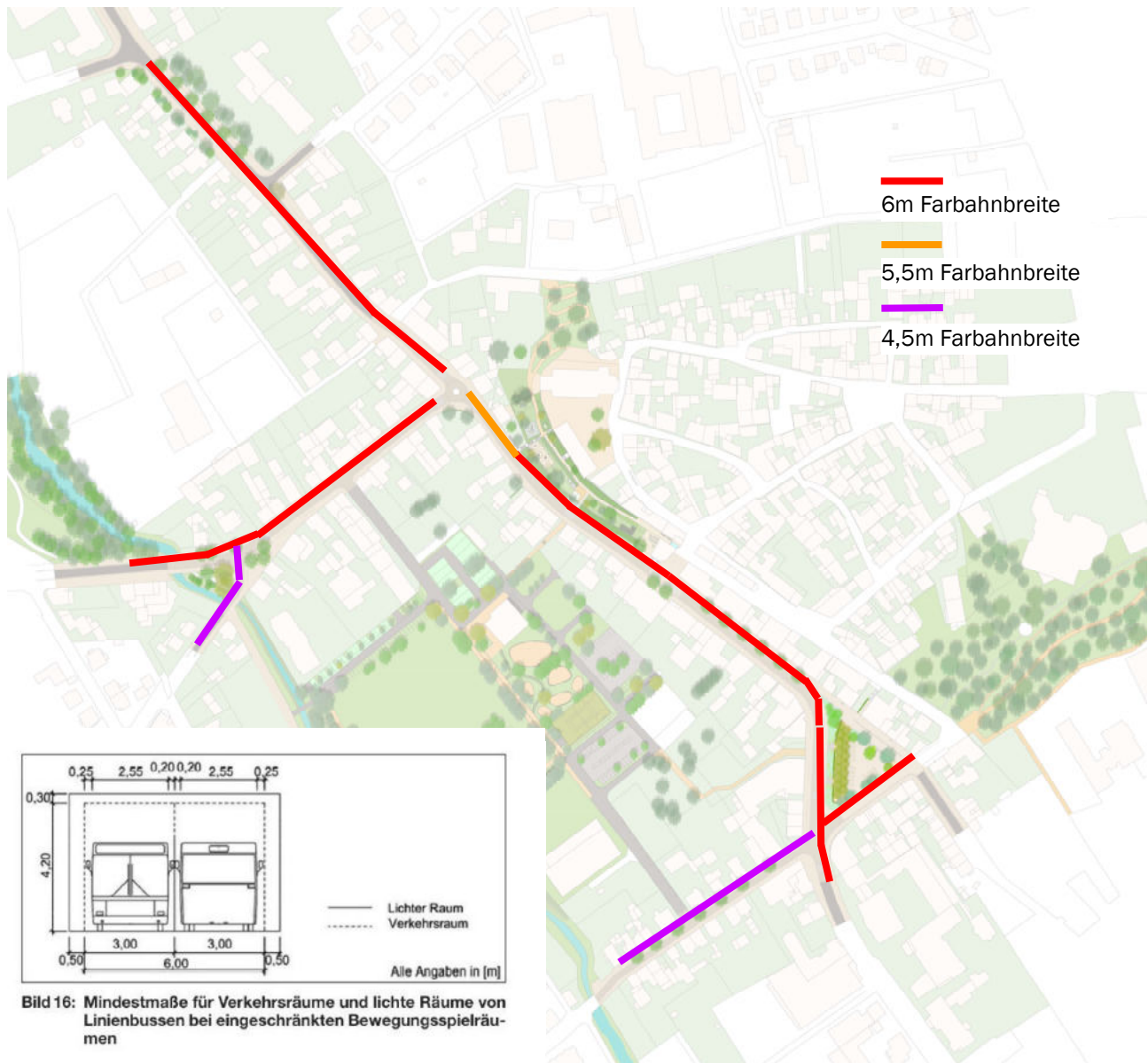
*Bestandssituation*



*Vorschlag  
Gestaltungskonzept*



## 5.13 Gestaltungskonzept Fahrbahnbreiten



### Fahrbahnbreiten

Gegenüber dem Bestand reduzierte Fahrbahnbreiten sind die Grundbedingung für alle Maßnahmen zur Erhöhung der Aufenthalts- und Nutzungsqualität und Aufwertung der Gestaltung in allen Teilbereichen des Untersuchungsgebietes. Die im Gestaltungskonzept vorgeschlagenen reduzierten Breiten wurden mit dem Büro IKS aus Kassel (Erarbeitung teilräumliches Mobilitätskonzept) inhaltlich abgestimmt und

entsprechen den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06). Die Unterschreitung der in der RAST 06 empfohlenen Breite von 6,0m (bei Linienbusverkehr) im Bereich der Frankfurter Straße zwischen dem Treppenaufgang zur Kirche und der Bahnhofstraße ist erforderlich, um beidseits der Fahrbahn verträgliche Gehwegbreiten realisieren zu können.

## 5.14 Gestaltungskonzept Bushaltestellen



### Bushaltestellen

Die vorhandenen Bushaltestellen in der Frankfurter Straße liegen weit vom Hauptzugang in die Altstadt an der Strackgasse entfernt im Bereich des ehemaligen Bürgerhospitals (Limburger Straße) bzw. in Höhe der Gaststätte Frankfurter Hof (Frankfurter Straße). Beide Haltestellen sind damit rund 400m von der Strackgasse entfernt. Um den Hauptzugang von der Frankfurter Straße zur Altstadt besser in das Buslini-

ennetz einzubinden wird daher die im teilräumlichen Mobilitätskonzept empfohlene neue zusätzliche Haltestelle am Einmündungsbereich der Strackgasse in die Frankfurter Straße übernommen. Alle anderen Haltestellen innerhalb des Untersuchungsgebietes verbleiben an den bisherigen Standorten und wurden in der Gestaltung entsprechend berücksichtigt.



## 5.15 Gestaltungskonzept Fußgängerüberwege

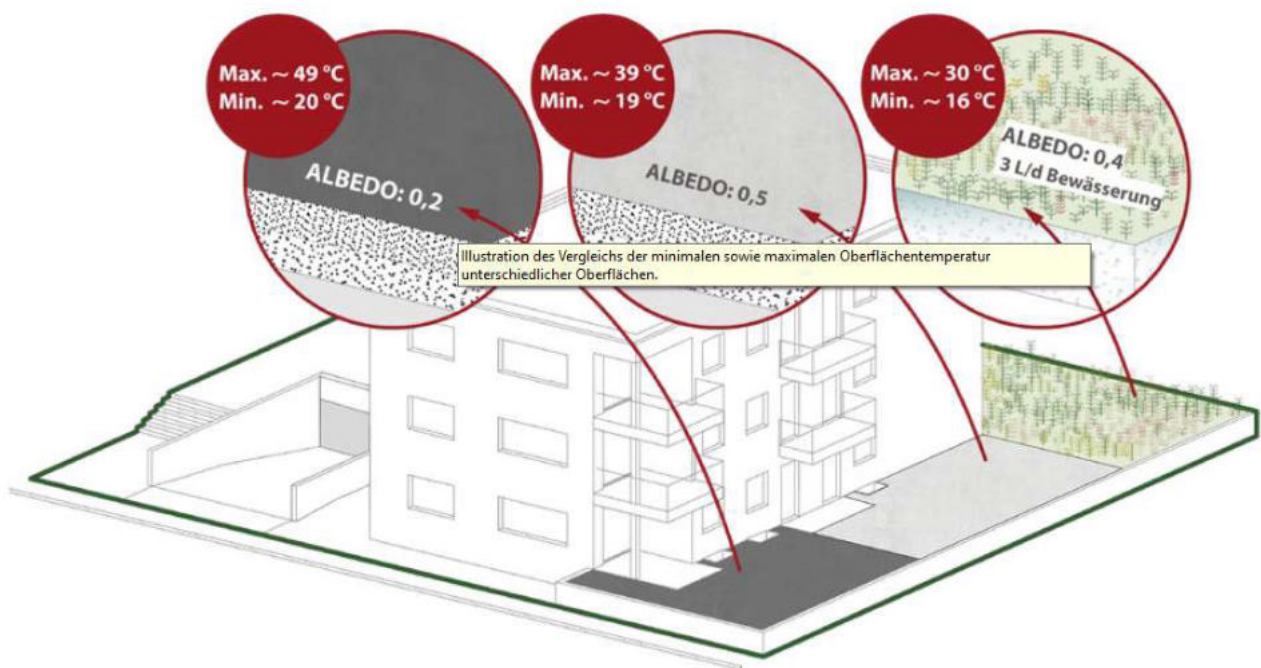


### Fußgängerüberwege

Im gesamten Untersuchungsgebiet ist bisher nur im Bereich der Strackgasse ein Fußgängerüberweg vorhanden. In den Bereichen Einmündung Bahnhofstraße und Einmündung Mühlweg sind ampelgesteuerte Überwege mit teilweise langen Wartezeiten vorhanden. Die im Gestaltungskonzept vorgesehenen und mit den Planern des teilräumlichen Mobilitätskonzeptes abgestimmten Fußgängerüberwege

erleichtern die Fahrbahnquerung in allen Teilbereichen. Die zusätzlich vorgeschlagene Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h (mindestens in den durch hellere Fahrbahnen gekennzeichneten Bereichen des Untersuchungsgebietes) wird die Querbarkeit der Fahrbahn auch außerhalb der markierten Überwege verbessern.

## 5.16 Gestaltungskonzept Belagsoberflächen



Temperaturdifferenzen durch unterschiedliche Albedowerte

Bildquelle: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung

### Oberflächenmaterialien

Das Bild zeigt einen Vergleich zur Temperaturentwicklung unterschiedlicher Oberflächen an einem sonnenreichen Sommertag. Die zusätzlich zur Oberflächentemperatur angegebenen Albedowerte sind ein Maß für das Rückstrahlvermögen von Oberflächen. Ein Albedowert von 0,4 entspricht einem Rückstrahlungsvermögen von 40%.

Deutlich erkennbar ist, dass helle Oberflächen mit einem entsprechend höheren Albedowert sich deutlich weniger erhitzen.

Angesichts der im Zusammenhang mit der Klimakrise zu erwartenden künftigen Hitzesommer erscheint es sinnvoll, Belagsoberflächen nicht nur unter gestalterischen Gesichtspunkten zu betrachten, sondern auch

im Hinblick auf stadtklimatische Auswirkungen. Dies ist auch im Hinblick auf die nur in relativ wenigen Bereichen möglichen verschattenden Baumpflanzungen.

Im Gestaltungskonzept werden daher eher helle Beläge vorgeschlagen, die sich von den in der angrenzenden Altstadt verwendeten dunkleren Pflasteroberflächen (rötliches Betonsteinpflaster, rötlicher Granit, Basalt) unterscheiden werden. Eine Angleichung der Beläge wird nur begrenzt möglich sein. Dennoch sollte bei der konkreten Materialauswahl darauf geachtet werden, dass hochwertig gepflasterte Bestandsbereiche und neu gestaltete Flächen nicht unnötig stark kontrastieren.



## Gestaltungskonzept Belagsoberflächen/ Pflasterflächen



*Friedensplatz Leinefelde Worbis  
Bildquelle: Garten + Landschaft*

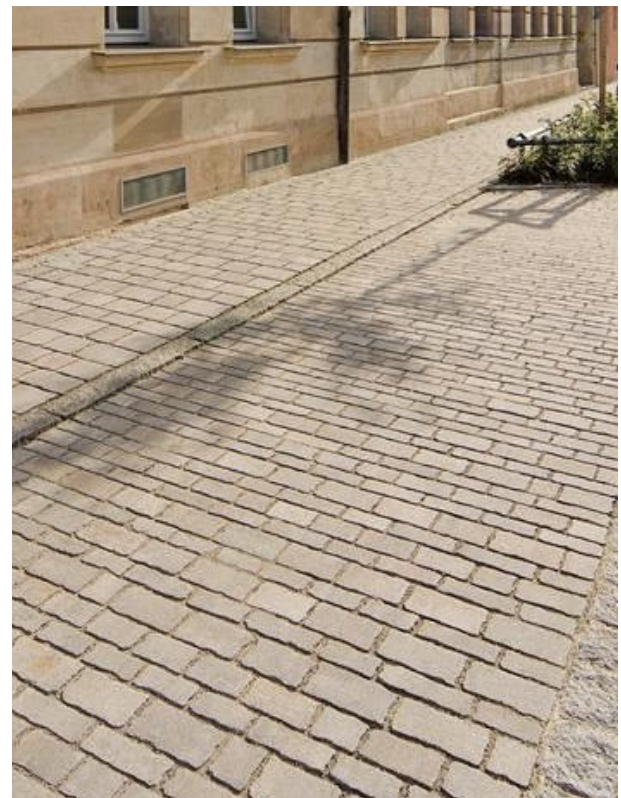
### **Pflasteroberflächen**

Die beiden Bilder zeigen die angestrebte Farbigkeit und Materialität der Pflasterflächen. Aus Kostengründen wird das Pflaster ein Betonsteinpflaster sein.

Die Beispiele zeigen lediglich die angestrebte Atmosphäre und sind kein Vorschlag für Pflasterformate, Verlegearten oder Fugenausbildungen.

Detaillierte Aussagen etwa zu Steinformaten oder konkreten Oberflächenbehandlungen (kugelgestrahlt, gestockt, geschliffen etc.) können im Rahmen des Gestaltungskonzeptes noch nicht gemacht werden und sind zum Verständnis der gestalterischen Ziele auch nicht erforderlich.

Um eine zu große Monotonie der Pflasterung zu vermeiden sollte im Rahmen zukünftiger vertiefender Planungen besonderer Wert auf eine umfeldbezogene Differenzierung der Formate und Verlegemuster gelegt werden. Das stadträumliche Umfeld bietet hierfür genügend gestalterische Anlässe.



*Beispiel unregelmäßiges Reihenpflaster  
Bildquelle: Klostermann Beton*



## Gestaltungskonzept Belagsoberflächen / Asphaltflächen



*Fahrbahnen aus Farbasphalt auf dem Schlossplatz Schwetzingen  
Bildquelle: Bayerische Asphalt Mischwerke*

### Asphaltoberflächen

Aufgrund der auch nach der Eröffnung der Umgehungsstraße hohen Verkehrsbelastung durch Kraftfahrzeuge erscheint eine großflächige Pflasterung der Fahrbahnen der Hauptverkehrsstraßen technisch nicht realisierbar und wäre auch im Hinblick auf höhere Abrollgeräusche problematisch. Eine fast schwarze "normale" Asphaltdecke erscheint gestalterisch und stadtklimatisch sehr problematisch. Als Alternative wird eine Fahrbahndecke aus farbigem Splittmastixasphalt vorgeschlagen. Farbiger Asphalt lässt sich durch anfärbbare Bindemittel, spezielle Pigmente und unterschiedliche Gesteinszuschläge jeweils objektbezogen sehr genau an die umgebenen Pflasterflächen angleichen.



*Fahrbahn der L 506 am Kloster Bronbach (Taubertal)  
Bildquelle: Bayerische Asphalt Mischwerke*





Übersichtsplan zur Fahrbahngestaltung in Farbasphalt

## 5.17 Gestaltungskonzept

### Möblierung / Beschilderung



Beispielbild Möblierung

Bildquelle: Ziegler-Metall

#### Möblierung / Verkehrsbeschilderung

Konkrete Vorschläge für einzelne Möblierungselemente können im Rahmen des Gestaltungskonzeptes aufgrund des frühen Planungsstadiums nicht gemacht werden. Möblierungselemente haben aber einen großen Einfluss auf die Atmosphäre des öffentlichen Raumes.

Die Möblierungselemente (Bänke, Poller, Papierkörbe, Fahrradanhänger etc.) sollten möglichst schlicht und in einer aufeinander abgestimmten Formen- und Materialsprache gestaltet sein. Sitzgelegenheiten sollten nur an Standorten mit angemessener hoher Aufenthaltsqualität eingesetzt werden.

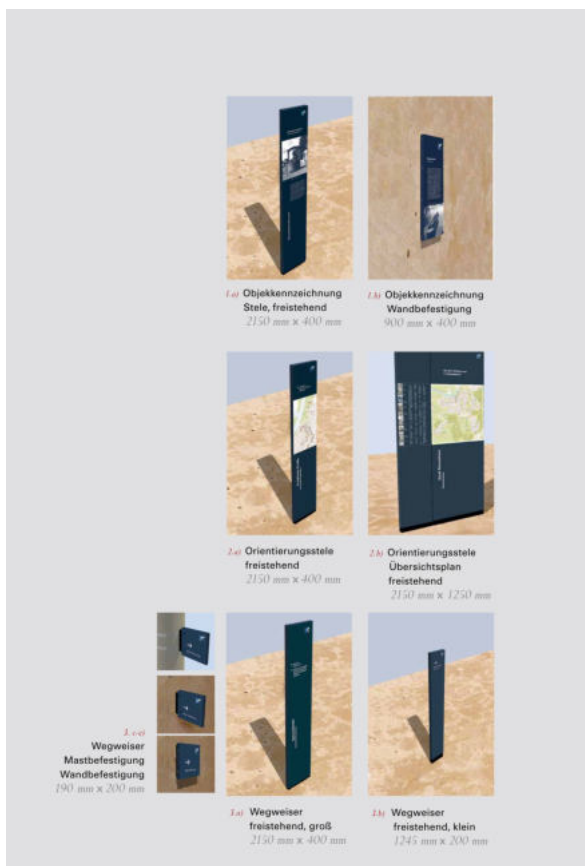
In der angestrebten zurückhaltenden Gesamtgestaltung können unangemessen groß dimensionierte oder an falschen Standorten montierte Beschilderungen (Verkehrsschilder, Wegweiser etc.) sehr unangenehm auffallen. Beschilderungen sollten daher auf das unbedingt Notwendige beschränkt eingesetzt werden (in Größe und Anzahl).



Beispielbild Möblierung

Bildquelle: Ziegler-Metall





## Fußgängerleitsysteme

Die Bilder auf dieser Seite zeigen Ausschnitte aus dem im Auftrag der Stadt Rüsselsheim von ammon + sturm gemeinsam mit dem Atelier Neumann erarbeiteten Design Manual für ein gesamtstädtisches Fußgängerleitsystem. Ein vergleichbares System aus einheitlich gestalteten wegweisenden und informierenden Schildertypen würde sich auch für den Untersuchungsbereich des Gestaltungskonzeptes anbieten. Besucher der Stadt erhalten durch die Schilder Wegweisung und Orientierung und werden über wichtige Sehenswürdigkeiten und Angebote informiert. Durch Verwendung hochwertigen Bildmaterials von vorhandenen Objekten / Angeboten und einem ansprechenden Layout können die Schilder und Stelen an wichtigen Ankunftsorten neugierig machen und zum Besuch der Stadt einladen. Entsprechende Beschilderungssysteme sind nicht nur Wegweiser, sondern auch Informationsangebot und Marketinghilfe. Vorhandene Qualitäten werden besser kommuniziert.



## 5.18 Gestaltungskonzept Licht



### Licht

Im Plan sind die Bereiche erkennbar, die durch besondere Lichtsituationen markiert werden könnten durch blaue Rechtecke gekennzeichnet.

Rot dargestellt sind konventionelle Mastaufsatzleuchten mit möglichst niedriger Masthöhe zur Grundbeleuchtung des Straßenraumes.

Die tatsächlichen Abstände und genauen Standorte der Leuchten können erst auf der Grundlage einer konkreten Leuchte und einer lichttechnischen Berechnung ermittelt werden.

Aufgrund der teilweise geringen Gehwegbreiten sollten Mastaufsatzleuchten verwendet werden, die auch unmittelbar vor Gebäuden aufgestellt werden können.

Folgende Bereiche können durch Strahler besonders betont werden:

- Baumhain Grüner Platz
- Torgebäude Strackgasse
- Bäume und Kreuz Strackgasse
- Mauer und Staudenbeete Frankfurter Straße
- Bäume auf Platz Bahnhofstraße / Emsbach





Marktplatz in Naarn  
Bildquelle: X ARCHITEKTEN



Albertsplatz in Coburg  
Bildquelle: Deutscher Lichtdesign Preis

