

GESTALTUNGSHANDBUCH MONHEIM ALTSTADT

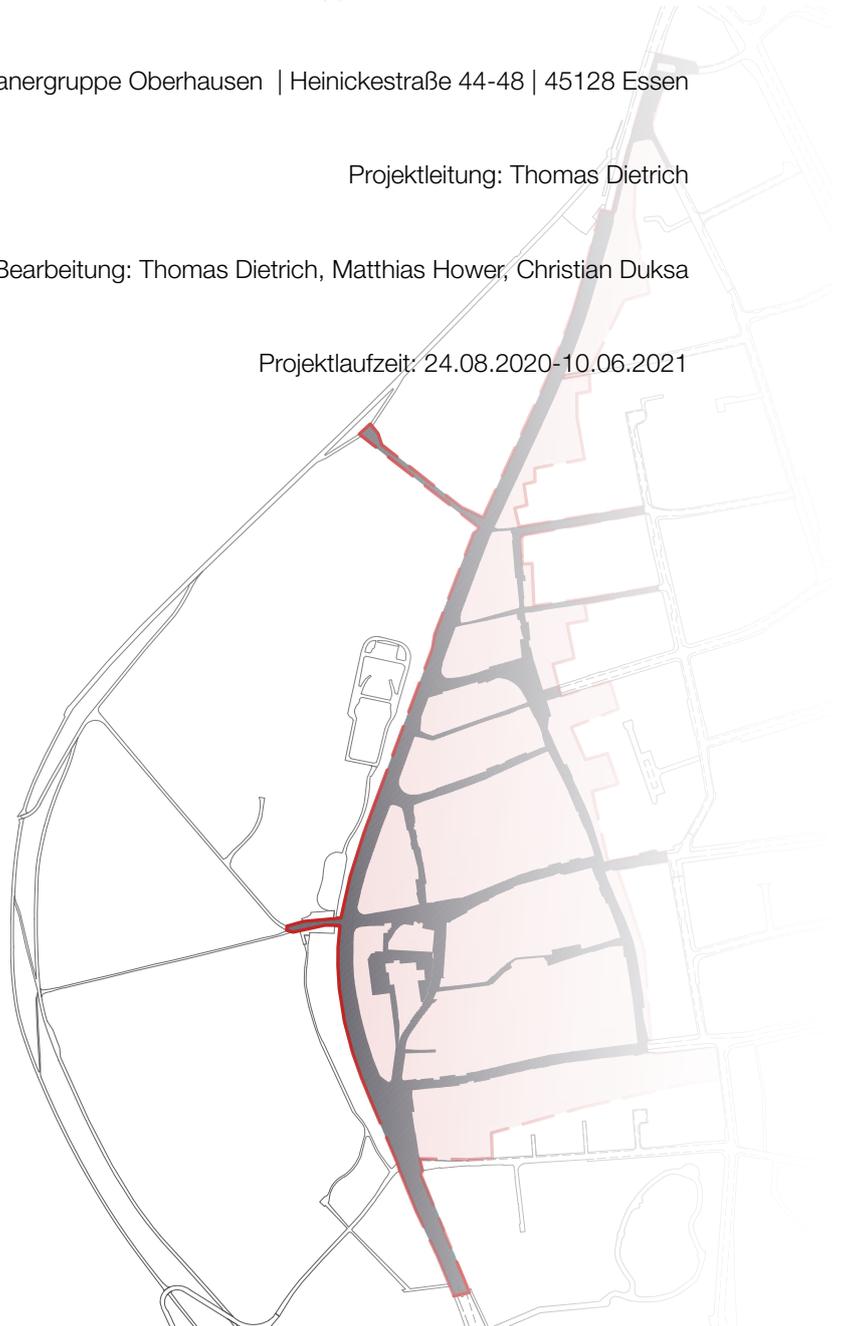
Auftraggeber: Stadt Monheim am Rhein

Auftragnehmer: Planergruppe Oberhausen | Heinickestraße 44-48 | 45128 Essen

Projektleitung: Thomas Dietrich

Bearbeitung: Thomas Dietrich, Matthias Hower, Christian Duksa

Projektlaufzeit: 24.08.2020-10.06.2021



INHALT

01 Anlass und Vorgehensweise	04
.....	
02 Abgrenzung des Betrachtungsraums	06
.....	
03 Analyse des Bestands	10
.....	
03.01 Straßeneinzelbetrachtung	12
.....	
03.02 Gesamträumliche Betrachtung	40
.....	
03.03 Geplante Bauvorhaben im Betrachtungsraum	48
.....	
04 Gestaltungskonzept	50
.....	
04.01 Konzeptdetails	62
.....	
04.02 Ausstattungsgegenstände und Materialität	76
.....	

01 ANLASS UND VORGEHENSWEISE

ANLASS

Die Stadt Monheim am Rhein hat bereits wichtige Schritte auf dem Weg zur Aktivierung ihrer Altstadt unternommen.

Dazu gehört unter anderem die Erneuerung der Straßen, Wege und Plätze, deren Oberflächenbefestigung aus den 1980er Jahren stammt, und gestalterisch sowie funktional in die Jahre gekommen ist. Mit dem Umbau des Alten Markts, des Kradepohls und der Kapellenstraße wurden erste wichtige Bereiche bereits neugestaltet.

Nun möchte die Stadt Monheim ein einheitliches Konzept für alle Straßen, Wege und Plätze im Geltungsbereich der Altstadt-Erhaltungssatzung festlegen. Dieses Konzept stellt die Grundlage für zukünftige Ausbauten dar. Es typisiert die verschiedenen Straßen und definiert Standards für Ausbauegegenstände, Bepflanzungen und Oberflächenmaterialien.

VORGEHENSWEISE

In einem ersten Schritt wurden alle Straßenzüge, die im Geltungsbereich der Erhaltungssatzung der baulichen Anlagen der Altstadt liegen, bei einem Ortstermin am 13.10.2020 besichtigt.

Hierbei wurden die vorhandenen Verkehrssysteme, Materialien, Ausbauegegenstände und Bepflanzungen festgehalten und fotografisch dokumentiert.

Für alle Straßen wurden steckbriefartige Zustandsbeschreibungen angefertigt (siehe Kapitel 03.01).

Zusätzlich wurden die einzelnen Straßen nach Verkehrsaufkommen gegliedert und wichtige Punkte des sozialen Lebens der Monheimer Bevölkerung in, und angrenzend der Altstadt verortet.

Ausgehend von dieser Analyse wurden drei skizzenhafte Konzepte angefertigt, von denen eins in Abstimmung mit der Stadt Monheim am Rhein ausgearbeitet wurde.



Neugestaltung des Alten Markts im Jahr 2017

02 ABGRENZUNG DES BETRACHTUNGSRAUMS

Betrachtungsraum

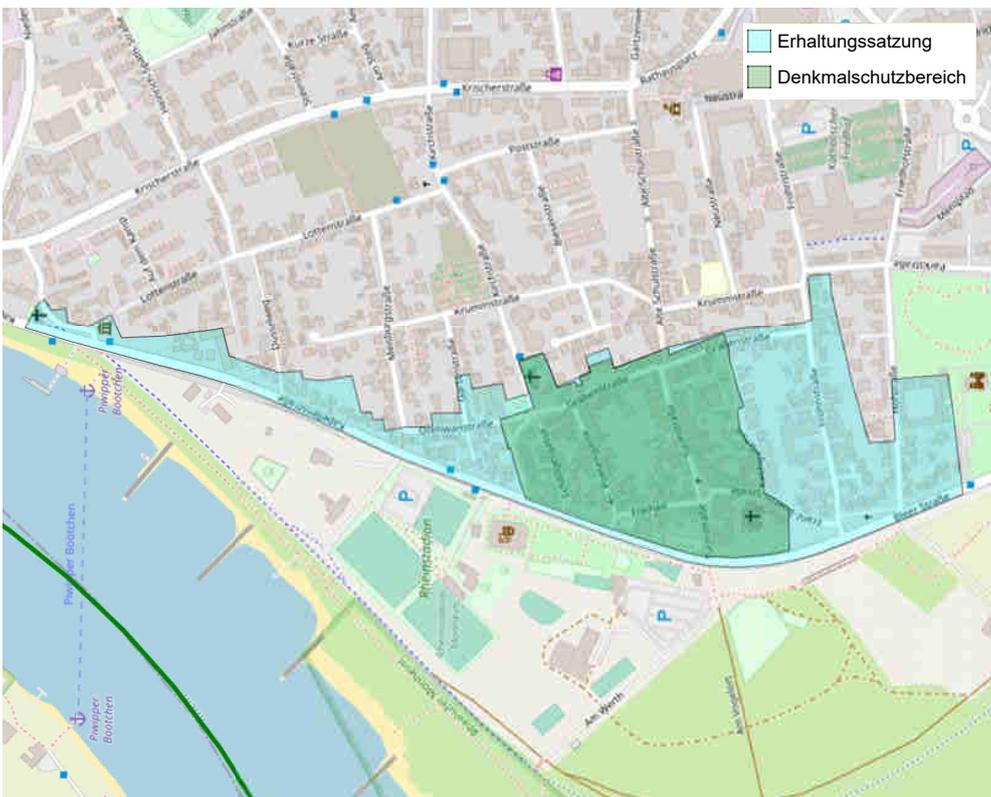
Das Gestaltungshandbuch ist auf die Monheimer Altstadt begrenzt.

Da dem Begriff der Altstadt keine klare räumliche Grenze, wie eine erhaltene Stadtmauer o.ä. zugewiesen werden kann, orientiert sich der Betrachtungsraum im Wesentlichen am Geltungsbereich der Altstadt-Erhaltungssatzung vom 18.01.2012. Unter Berücksichtigung wichtiger Wegeverbindungen, kultur- und freizeitrelevanter Orte sowie kleinflächiger Zugehörigkeiten wurden jedoch einzelne Straßenabschnitte aus dem Betrachtungsraum ausgenommen und andere Abschnitte ergänzt (siehe rot umrandeter Bereich auf der Karte auf Seite 8 und 9).

Düsselweg und Hofstraße sind daher nicht Bestandteil des Gestaltungshandbuchs, genauso wie der nordwestliche Teil der Kapellenstraße.

Zugeordnet werden dem Bereich des Altstadtgestaltungshandbuch dafür: der

westliche Teil der Alten Schulstraße (ab der Kreuzung Krummstraße, dem sogenannten Doll Eck), die komplette Gartenstraße, der westliche Teil der Meisburgstraße (ebenfalls ab der Kreuzung Krummstraße), der verbindende Wegeteil zum Spielplatz und Skatepark im Rheinbogen, die Verbindung zum Rheindamm (nördlich des Parkplatzes am Rheinstadion) sowie der Teil der Bleer Straße bis zum Aufgang in den Marienburgpark.



Übersichtsplan Erhaltungssatzung baulicher Anlagen und Denkmalschutzbereich Altstadt, Quelle Stadt Monheim am Rhein



Betrachtungsraum Gestaltungshandbuch Altstadt



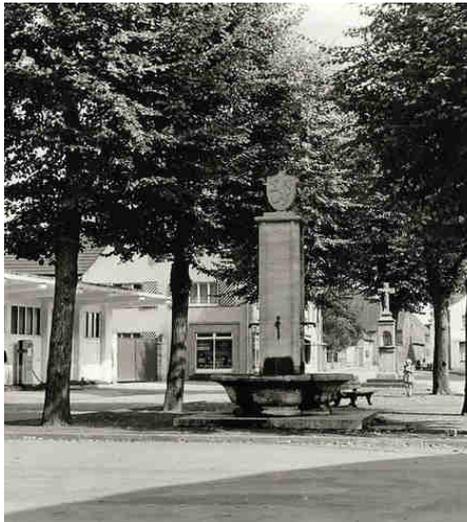
03 ANALYSE DES BESTANDS

Historische Analyse

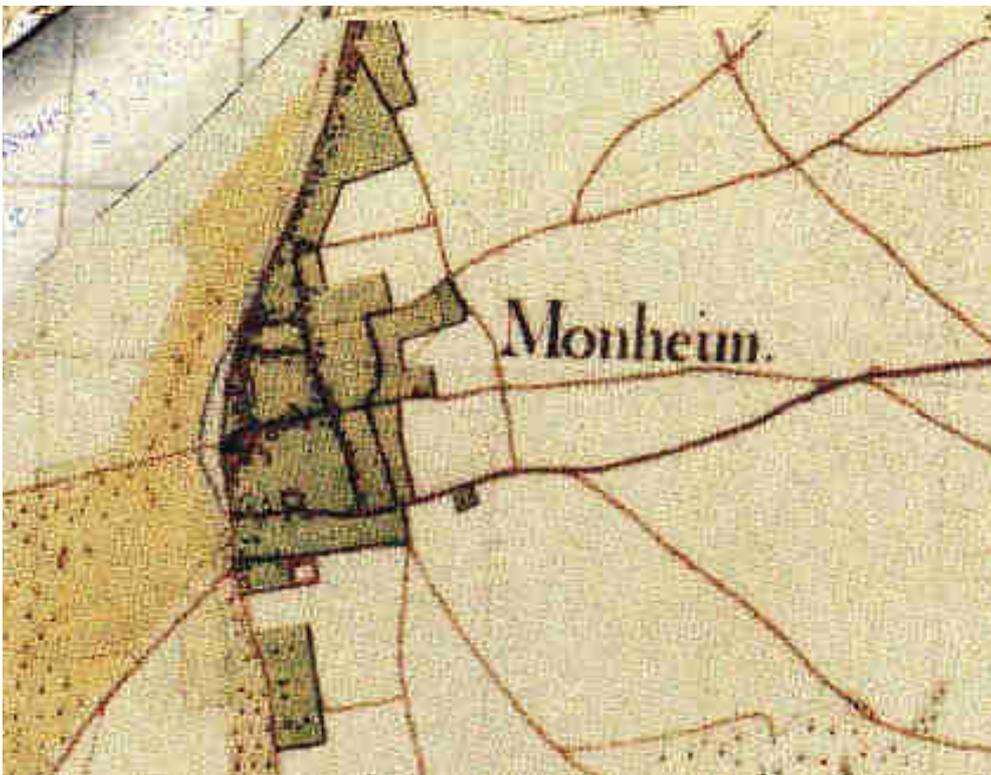
Die Stadt Monheim am Rhein wird erstmals im Jahr 1157 urkundlich genannt. Eines der ältesten heute noch vorhandenen Gebäude ist der sogenannte Schellenturm, der um 1425 errichtet wurde und Teil der östlichen Stadtbefestigung war.

Frühe Karten aus dem Zeitraum zwischen 1801 und 1821 zeigen bereits einige der heute noch vorhandenen Straßen im Altstadtbereich. In Ost-Westrichtung sind die heutige Turmstraße, Poetengasse, Frohnstraße, Hofstraße und Alte Schulstraße erkennbar. Im Nord-Südverlauf sind die heutige Kapellenstraße, die Freiheit, die Grabenstraße und die Krummstraße sichtbar.

Ebenso ist an der heutigen Kreuzung Freiheit-Turmstraße eine deutliche Aufweitung der Straßenverläufe zu erkennen, die den Alten Markt abbilden.



Alter Markt 1956, Quelle: Josef Greulich/
Stadtarchiv Monheim



Kartenabbildung Monheim zwischen 1801 und 1821, Quelle: TIM-online, Stand: 21.05.2021

03.01 STRASSENEINZELBETRACHTUNG

Einzelbetrachtung

Am 13.10.2020 wurde im Zuge eines Orts-termins der aktuelle Zustand aller Straßenzüge im Betrachtungsraum untersucht.

Dabei wurde neben dem Verkehrssystem der Straßen, das Material und die Qualität der Straßen- und Gehwegbeläge, die Art der Straßenentwässerung, die vorhandenen Ausstattungsgegenstände (Straßenlaternen, Sitzelemente, Abfallbehälter etc.), PKW-Stellplätze sowie die gegebenenfalls vorhandene Bepflanzung analysiert und fotografisch dokumentiert.

Anhand zur Verfügung gestellter Kartengrundlagen wurden zudem die Straßenquerschnitte, mit den minimalen und maximalen Straßen- und Gehwegbreiten, sowie die gesamte Größe der Einzelstraßen ermittelt.

Die Ergebnisse wurden steckbriefartig zusammengefasst und sind auf den folgenden Seiten dargestellt.



Grenzen der einzelnen Straßenzüge



Quelle: Duksa Ingenieure

Frohnstraße



Quelle: Duksa Ingenieure

Frohnstraße westlicher Teil

FROHNSTRASSE



Schematische Darstellung der Frohnstraße im Bearbeitungsraum

- Verkehrssystematik: Trennungsprinzip mit erhöhtem Bordstein, 30 km/h Zone, punktuelle Fahrbahnverengung durch Baumscheiben
- Straßenbreite: ca. 3,60 bis 7,05 m
- Gehwegbreite: ca. 0,70 bis 3,60 m
- Stellplätze: wechselseitig im Straßenbereich, mit Markierungslinien ausgewiesen
- Straßengröße insgesamt: ca. 2.745 m² im Bearbeitungsgebiet (insgesamt ca. 7.040 m²)
- Straßenmaterial: Asphalt
- Gehwegmaterial: Asphalt und Betonsteinplatten 30 x 30 cm, grau, in Zufahrten Betonstein- und Natursteinpflaster
- Rinnen: Betonstein einseitig mit quadratischen Hofabläufen (50 x 50 cm), punktuell hochliegende Kastenrinnen
- Bepflanzung: Baumscheiben mit *Crataegus laevigata*, *Prunus laurocerasus* 'Otto Luyken' und bodendeckenden Rosen
- Möbel: Straßenlaternen einseitig, Höhe ca. 6,00 m, Leuchtkopf mit formalem Design (einzelnd abweichend)
- Sonstiges: Die Gehwegbereiche sind in einigen Teilen sehr schmal und dadurch nicht für Fußgänger nutzbar.



Quelle: Duksa Ingenieure

Kirchgäßchen zentraler Teil



Quelle: Duksa Ingenieure

Kirchgäßchen östlicher Teil

KIRCHGÄSSCHEN



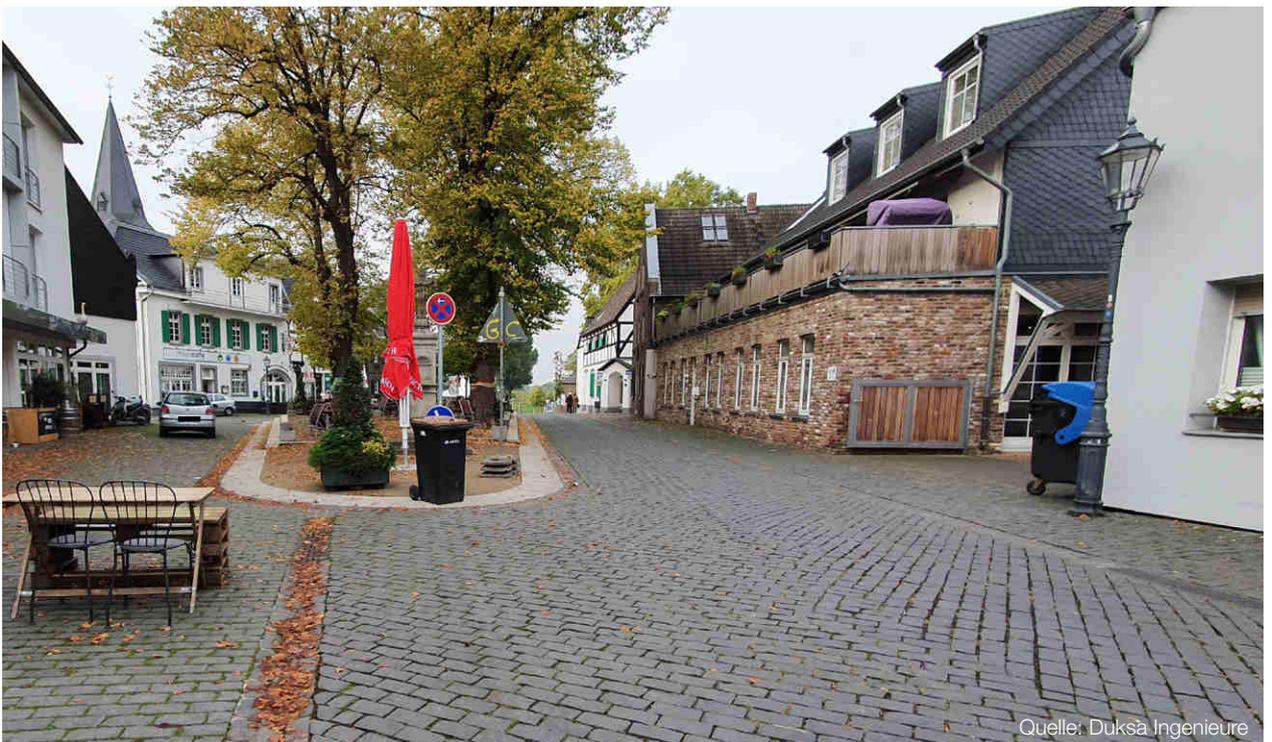
Schematische Darstellung des Kirchgässchen

- Verkehrssystematik: Mischverkehrsfläche ohne sichtliche Trennung, 30 km/h Zone, im zentralen Bereich stark verengt und nur für Fußgänger und Radfahrer komplett durchgängig
- Straßenbreite: ca. 2,50 bis 10,70 m
- Gehwegbreite: ca. 1,30 bis 2,00 m (Bereich ausschließlich für Geh- und Radverkehr)
- Stellplätze: im östlichen Teil, seitlich der Verkehrsfläche als Senkrechtparkflächen
- Straßengröße insgesamt: ca. 1.065 m²
- Straßenmaterial: Asphalt, teilweise stark beschädigt, punktuell Schotterdeckschicht
- Gehwegmaterial: Asphalt (weitgehend stark geflickt)
- Rinnen: Muldenrinne aus Betonformsteinen mit rechteckigen Hofabläufen (50 x 30 cm), einzeilige Rinne aus Betonsteinplatten mit rechteckigem Ablauf
- Bepflanzung: keine öffentliche Bepflanzung, der Fußgängerbereich in der Mitte wird stark durch die angrenzenden Hecken geprägt
- Möbel: Straßenlaternen Höhe ca. 4,00 bis 5,00 m, Leuchtkopf mit formalem Design, Standorte der Laternen teilweise auf privaten Flächen
- Sonstiges: Durch die eingeschränkte Durchgängigkeit und die teilweisen engen Verhältnisse wirkt die Straße größtenteils wie eine Privatstraße.



Quelle: Duksa Ingenieure

Turmstraße östlicher Teil



Quelle: Duksa Ingenieure

Turmstraße (alter Markt)

TURM- UND ZOLLSTRASSE



Schematische Darstellung der Turm- & Zollstraße

- Verkehrssystematik: Mischverkehrsfläche, 30 km/h Zone, teilweise Einbahnstraße
- Straßenbreite: ca. 3,50 bis 6,00 m
- Gehwegbreite: ca. 0,85 bis 11,40 m (platzartiger Bereich vor der Zollstraße)
- Stellplätze: seitlich wechselnd im Straßenraum, jedoch nicht gesondert ausgewiesenen
- Straßengröße insgesamt (zusammen mit Zollstraße): ca. 3.760 m²
- Straßenmaterial: im westlichen Teil Klinkerpflaster rotblaubunt im Ellbogenverband mit Natursteinbändern aus Granit, im östlichen Teil, Natursteinpflaster aus Basalt im Diagonalverband im westlichen Teil
- Gehwegmaterial: wie Straßenmaterial, jedoch beide Pflanterarten in Reihen senkrecht zur Laufrichtung
- Rinnen: im Osten fünfzeilige Muldenrinne aus Granit mit quadratischen Hofabläufen (50 x 50 cm) bzw. dreizeilige Muldenrinne aus Basalt mit rechteckigen Hofabläufen (50 x 30 cm) im westlichen Teil.
- Bepflanzung: auf dem Marktplatz *Tilia spec.*, im westlichen Teil *Tilia tomentosa* 'Szeleste' und *Tilia cordata* 'Rancho', zusätzlich Pflanzkübel
- Möbel: Straßenlaternen beidseitig Höhe ca. 4,00 m, Leuchtkopf mit historisierendem Design, Sperrpoller mit historisierendem Design, klappbare Sperrpoller mit formalem Design, Abfallbehälter mit formalem Design, eine Sitzbank mit Holzbeplankung, Modell der Altstadt aus Bronze
- Sonstiges: alter Marktplatz nach Osten mit zwei Stufen von der Fahrbahn abgesetzt



Quelle: Duksa Ingenieure

Poetengasse westlicher Teil



Quelle: Duksa Ingenieure

Poetengasse Anschlussbereich Grabenstraße

POETENGASSE



Schematische Darstellung der Poetengasse

- Verkehrssystematik: Trennungsprinzip mit erhöhtem Bordstein, 30 km/h Zone, Einbahnstraße
- Straßenbreite: ca. 3,95 bis 5,50 m
- Gehwegbreite: ca. 0,40 bis 2,95 m
- Stellplätze: einseitig seitlich im Straßenraum, mit Markierungslinien ausgewiesen
- Straßengröße insgesamt: ca. 1.080 m²
- Straßenmaterial: Asphalt (punktuell nachgebessert)
- Gehwegmaterial: Asphalt und Betonsteinplatten 40 x 40 cm, in Zufahrten Betonsteinpflaster grau, senkrecht zur Fahrtrichtung
- Rinnen: Betonstein einzeilig mit quadratischen Hofabläufen (50 x 50 cm)
- Bepflanzung: keine öffentliche Bepflanzung
- Möbel: Straßenlaternen einseitig, Höhe ca. 4,00 bis 5,00 m, Leuchtkopf mit formalem Design
- Sonstiges: Die Gehwegbereiche sind in einigen Teilen sehr schmal und punktuell ragen Stufenanlagen in den Gehwegbereich. Dadurch ist der Gehweg anteilig nicht nutzbar.



Quelle: Duksa Ingenieure

Schildgesgasse Mündung Grabenstraße



Quelle: Duksa Ingenieure

Schildgesgasse Blickrichtung West

SCHILDGESGASSE



Schematische Darstellung der Schildgesgasse

- Verkehrssystematik: kein einheitliches System, größtenteils Mischverkehrsfläche ohne sichtliche Trennung, teilweise leicht erhöhter, schmaler Gehweg, 30 km/h Zone
- Straßenbreite: ca. 3,50 bis 4,80 m (größtenteils < 4,00 m)
- Gehwegbreite: ca. 0,50 bis 0,80 m
- Stellplätze: keine ausgewiesenen Stellplätze vorhanden
- Straßengröße insgesamt: ca. 500 m²
- Straßenmaterial: Asphalt (weitgehend nachgebessert)
- Gehwegmaterial: punktuell Asphalt und Betonsteinpflaster 20 x 10 cm
- Rinnen: Betonstein einzeilig mit quadratischem Hofablauf (50 x 50 cm)
- Bepflanzung: keine öffentliche Bepflanzung
- Möbel: Straßenlaternen einseitig, Höhe ca. 4,00 bis 5,00 m, Leuchtkopf mit formalem Design
- Sonstiges: Durch die engen Verhältnisse wirkt die Straße, wie eine Privatstraße.



Quelle: Duksa Ingenieure

Gartenstraße östlicher Teil



Quelle: Duksa Ingenieure

Gartenstraße westlicher Teil

GARTENSTRASSE



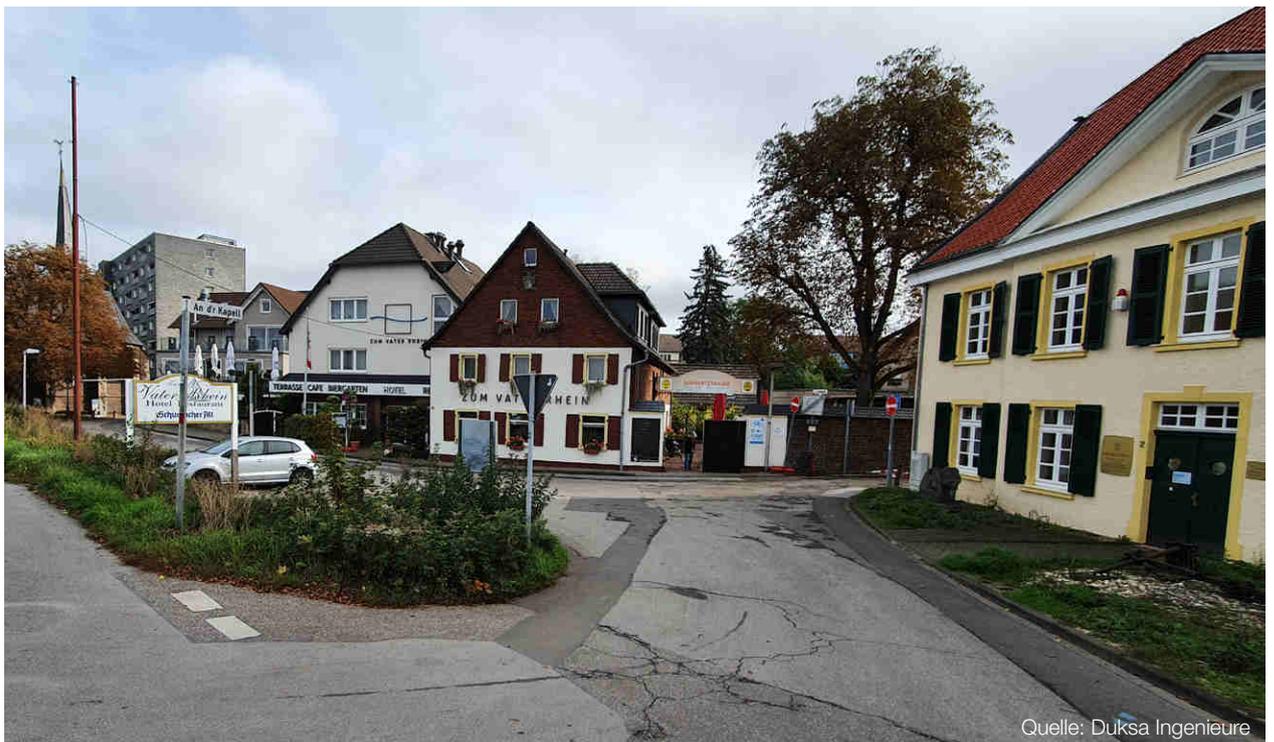
Schematische Darstellung der Gartenstraße

- Verkehrssystematik: kein einheitliches System, größtenteils Mischverkehrsfläche ohne sichtliche Trennung, teilweise erhöhter, schmaler Gehweg, 30 km/h Zone, östlicher Teil Einbahnstraße, westlicher Teil nur für Geh- und Radverkehr durchgängig
- Straßenbreite: ca. 2,25 bis 5,30 m
- Gehwegbreite: ca. 0,50 bis 1,25 m, ca. 2,00 m bis 2,25 m (Bereich ausschließlich für Geh- und Radverkehr)
- Stellplätze: einseitig im Straßenraum, jedoch nicht gesondert ausgewiesenen
- Straßengröße insgesamt: ca. 575 m² im Bearbeitungsraum (insgesamt ca. 1.065 m²)
- Straßenmaterial: Asphalt (weitgehend nachgebessert)
- Gehwegmaterial: Asphalt (punktuell nachgebessert)
- Rinnen: Betonstein einzeilig
- Bepflanzung: keine öffentliche Bepflanzung
- Möbel: Straßenlaternen einseitig, Höhe ca. 4,00 bis 5,00 m, Leuchtkopf mit formalem Design
- Sonstiges: Der westliche Teil ist sehr schmal und nur für Geh- und Radverkehr durchgängig. Eine Verbindung zur Kapellenstraße besteht nur über eine steile Rampe.



Quelle: Duksa Ingenieure

An d'r Kapell



Quelle: Duksa Ingenieure

An d'r Kapell Mündung zur Kapellenstraße

AN D'R KAPELL UND LOTTENSTRASSE



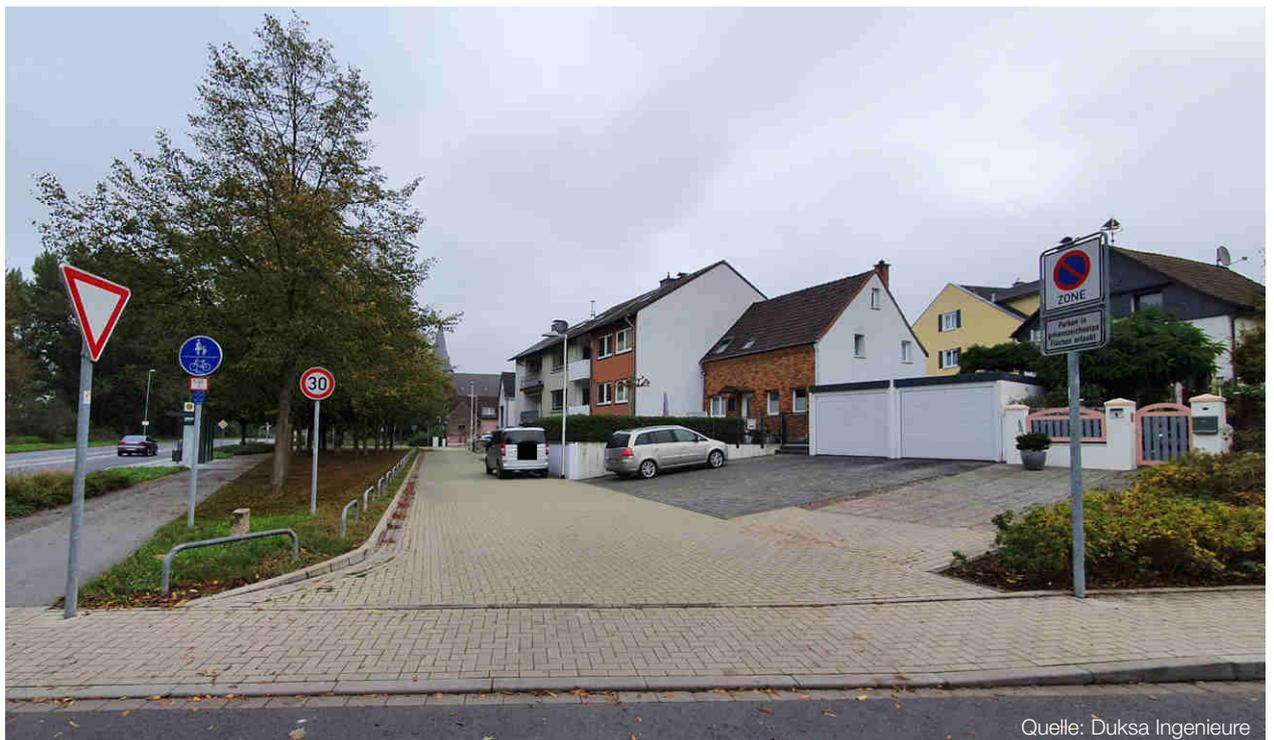
Schematische Darstellung der Lottenstraße und An d'r Kapell

- Verkehrssystematik: Trennungsprinzip mit einseitig erhöhtem Bordstein, 30 km/h Zone
- Straßenbreite: ca. 4,00 (Lottenstraße) bis 6,00 m
- Gehwegbreite: ca. 0,95 bis 2,80 m (bis ca. 13,65 m auf dem Vorplatz der Marienkapelle)
- Stellplätze: im östlichen Teil, seitlich der Verkehrsfläche als Senkrecht-parkflächen mit Schotterdeckschicht
- Straßengröße insgesamt (zusammen mit Teil der Lottenstr.): ca. 1.800 m² (gesamte Straße An d'r Kapell: ca. 1.655 m²)
- Straßenmaterial: Asphalt (weitgehend nachgebessert)
- Gehwegmaterial: Asphalt, Betonsteinplatten 40 x 40 cm, Betonsteinpflaster 20 x 10 cm
- Rinnen: Betonstein einzeilig mit quadratischen Hofabläufen (50 x 50 cm)
- Bepflanzung: Aesculus hippocastanum auf dem Platz vor der Marienkapelle, zwischen Stellplätzen und an der Böschung Lonicera nitida stark verwildert
- Möbel: Straßenlaternen beidseitig Höhe ca. 4,00 m, Leuchtkopf mit historisierendem Design, Straßenlaternen Höhe ca. 4,00 bis 5,00 m Leuchtkopf mit formalem Design, Sperrpoller aus Beton und Feuerwehrsperrpoller aus Metall in weiß/rot
- Sonstiges: Die Straße liegt ca. 1,00 m tiefer als die angrenzende Kapellenstraße. Verbindungen zur Kapellenstraße bestehen durch eine Treppe und eine Rampe.



Quelle: Duksa Ingenieure

Kapellenstraße



Quelle: Duksa Ingenieure

Bleer Straße mit versetztem Straßenverlauf an Wohnbebauung

KAPELLEN- UND BLEER STRASSE



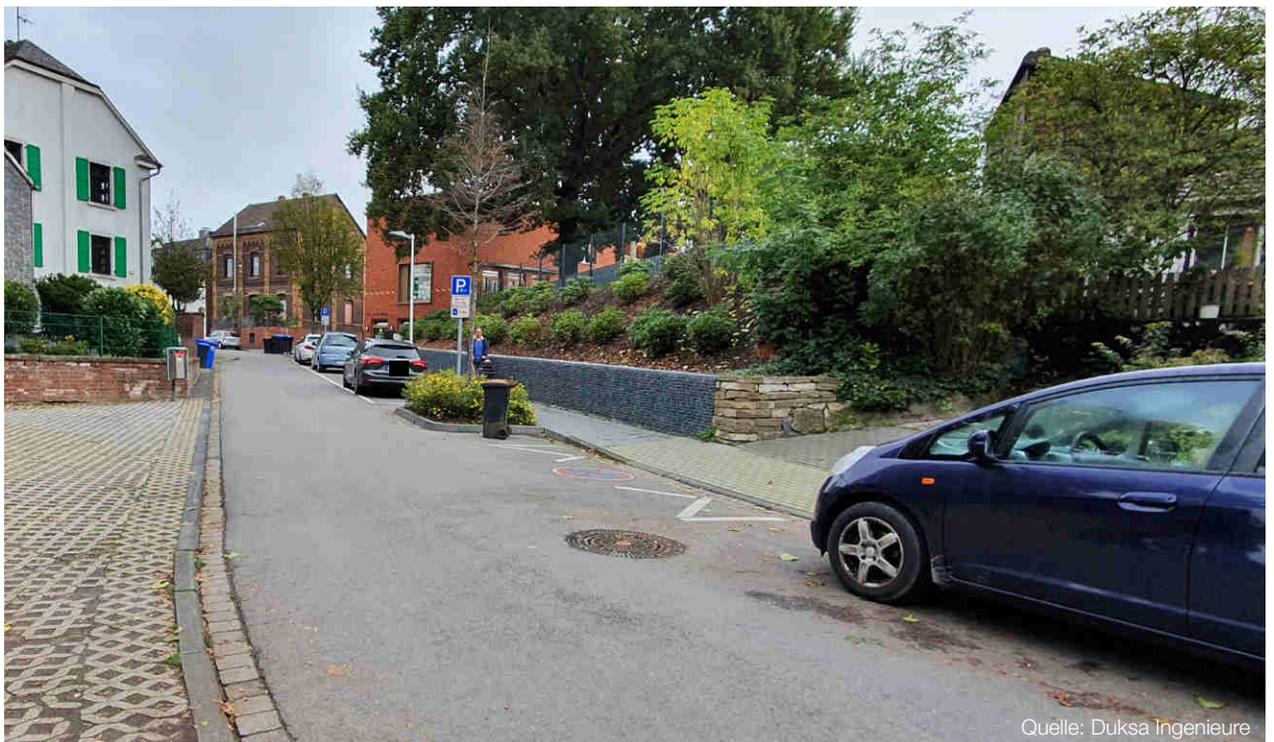
Schematische Darstellung der Kapellen- und Bleer Straße (Bereich innerhalb des Bearbeitungsraums)

- Verkehrssystematik: Trennungsprinzip mit erhöhtem Bordstein, 50 km/h, streckenweise 30 km/h
- Straßenbreite: ca. 7,25 bis 10,85 m
- Gehwegbreite: ca. 1,90 bis 3,60 m (größtenteils etwa 2,50 m)
- Stellplätze: streckenweise Längsstellplätze westlich der Straße, teilweise mit Asphalt, teilweise mit Gründücke, zwei gesonderte Stellplatzanlagen auf Höhe der Turmstraße
- Straßengröße insgesamt (zusammen): ca. 21.140 m² im Bearbeitungsraum
- Straßenmaterial: Asphalt (der versetzte Teil Betonsteinpflaster 20 x 10 cm, grau)
- Gehwegmaterial: Asphalt (in Anschlussbereichen punktuell Betonstein- bzw. Natursteinpflaster)
- Rinnen: Betonsteinplatten einzeilig mit quadratischen Hofabläufen (50 x 50 cm)
- Bepflanzung: diverse Großbäume und Sträucher an der westlichen Grenze zur Rheinaue sowie in der Grüninsel zwischen Hof- und Frohnstraße
- Möbel: einseitige Straßenlaternen Höhe ca. 6,00 m, Leuchtkopf mit formalem Design
- Sonstiges: Die Straße ist eine wichtige Verkehrsachse und besitzt für jede Richtung eine eigene Fahrbahn.



Quelle: Duksa Ingenieure

Franz-Böhm-Straße südlicher Teil



Quelle: Duksa Ingenieure

Franz-Böhm-Straße

FRANZ-BÖHM-STRASSE



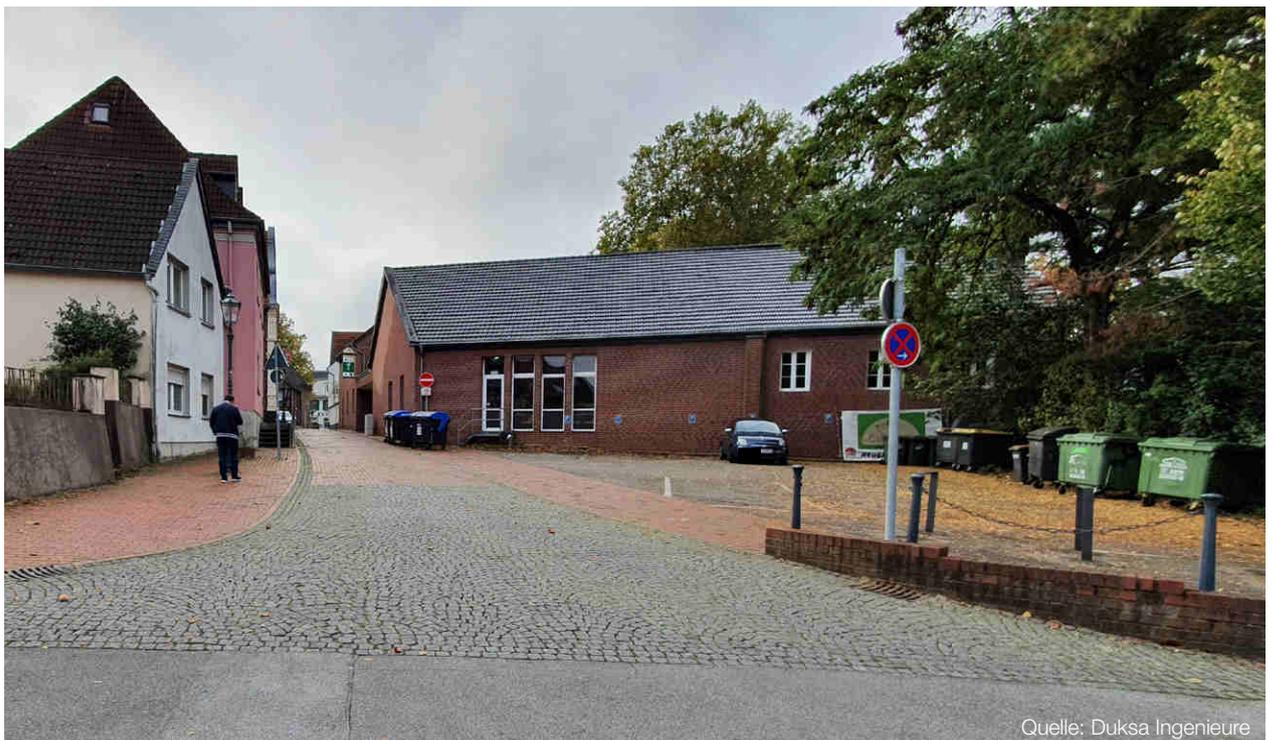
Schematische Darstellung der Franz-Böhm-Straße

- Verkehrssystematik: Trennungsprinzip mit erhöhtem Bordstein, punktuelle Fahrbahnverengung durch Baumscheiben, im nördlichen Teil Mischverkehrsfläche, 30 km/h Zone
- Straßenbreite: ca. 3,55 bis 7,35 m
- Gehwegbreite: ca. 0,55 bis 3,00 m (größtenteils < 2,00 m)
- Stellplätze: einseitig seitlich im Straßenraum, mit Markierungslinien ausgewiesen
- Straßengröße insgesamt: ca. 1.740 m²
- Straßenmaterial: Asphalt, Natursteinpflaster aus Basalt im Diagonalverband im nördlichen Teil
- Gehwegmaterial: Betonsteinplatten 40 x 40 cm, Betonsteinpflaster 20 x 10 cm, Rasengittersteine 40 x 60 cm, Natursteinplatten, Natursteinpflaster aus Basalt
- Rinnen: quadratische Betonsteine einzellig mit quadratischen Hofabläufen (50 x 50 cm)
- Bepflanzung: *Crataegus laevigata* in Baumscheiben mit diversen Kleinsträuchern als Unterpflanzung, im Süden angrenzende Wiesenfläche mit Großbäumen, im Südosten angrenzende Strauchpflanzungen (*Lonicera nitida*, *Prunus laurocerasus*, *Taxus baccata*)
- Möbel: Straßenlaternen Höhe ca. 4,00 bis 5,00 m, Leuchtkopf mit formalem Design, Straßenlaternen Höhe ca. 4,00 m, Leuchtkopf mit historisierendem Design, zwei Sitzbänke: eine aus Metall, eine mit Holzbeplankung
- Sonstiges: Der Gehweg ist teilweise im Privatbesitz, an anderen Stellen ist der Gehweg sehr schmal und kann daher nicht von Fußgängern genutzt werden.



Quelle: Duksa Ingenieure

Freiheit südlicher Teil



Quelle: Duksa Ingenieure

Freiheit Anschluss an die Poetengasse

FREIHEIT



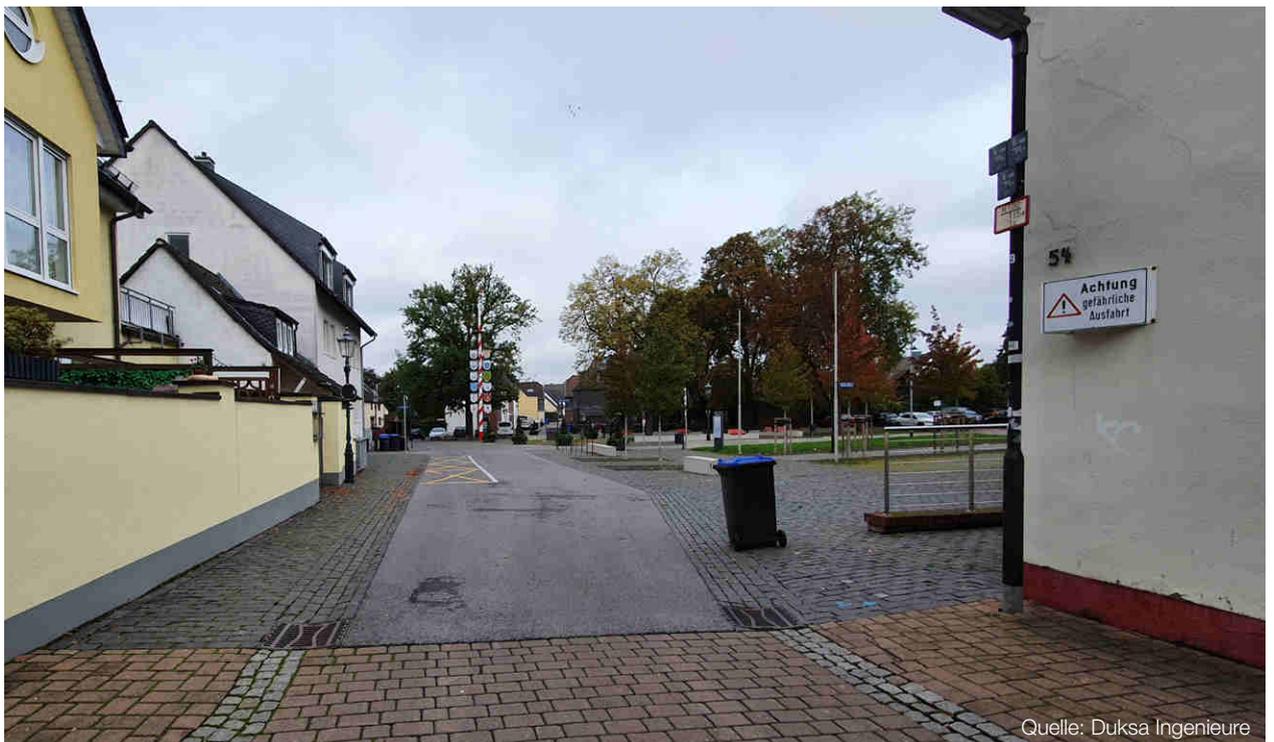
Schematische Darstellung der Freiheit

- Verkehrssystematik: Mischverkehrsfläche, größtenteils Einbahnstraße, 30 km/h Zone
- Straßenbreite: ca. 4,10 bis 4,50 m (im Mündungsbereich zur Kapellenstraße bis 16,00 m)
- Gehwegbreite: ca. 0,35 bis 3,45 m
- Stellplätze: halböffentliche Stellplatzanlage im nördlichen Bereich mit Asphaltdecke
- Straßengröße insgesamt: ca. 1.165 m²
- Straßenmaterial: Klinkerpflaster rotblaubunt im Ellbogenverband mit Natursteinbändern aus Granit, nördlicher Teil punktuell komplett aus Granitsteinpflaster bzw. Asphalt
- Gehwegmaterial: Klinkerpflaster rotblaubunt in Reihen senkrecht zur Laufrichtung, im Norden punktuell Asphalt
- Rinnen: dreizeilige Muldenrinne aus Granit mit quadratischen Hofabläufen (50 x 50 cm)
- Bepflanzung: keine öffentliche Bepflanzung
- Möbel: Straßenlaternen beidseitig Höhe ca. 4,00 m, Leuchtkopf mit historisierendem Design, Sperrpoller mit historisierendem Design
- Sonstiges: Im Norden befindet sich zwischen Straße und Gehweg eine kleine Mauer aus Klinker. Zudem ist im nördlichen Gehwegbereich eine dreistufige Treppenanlage vorhanden. Die Gehwegbereiche neben den Gebäuden sind teilweise sehr schmal und daher nicht als Gehweg nutzbar.



Quelle: Duksa Ingenieure

Grabenstraße südlicher Teil



Quelle: Duksa Ingenieure

Grabenstraße im Bereich des Kradepohls

GRABENSTRASSE



Schematische Darstellung der Grabenstraße

- Verkehrssystematik: Mischverkehrsfläche, streckenweise Einbahnstraße, im nördlichen Teil Trennungsprinzip mit erhöhtem und niveaugleichem Gehweg, 30 km/h Zone
- Straßenbreite: ca. 3,20 bis 7,00 m (im Mündungsbereich zur Kapellenstraße bis 18,00 m)
- Gehwegbreite: ca. 1,00 bis 4,00 m
- Stellplätze: Längsstellplätze seitlich der Fahrbahn, größtenteils durch dunkle Pflastersteine gekennzeichnet
- Straßengröße insgesamt: ca. 5.320 m²
- Straßenmaterial: Betonsteinpflaster hellrot in Reihen, punktuell Granitkleinpflaster, im nördlichen Teil Asphalt, im Kreuzungsbereich der Turmstraße Klinkerpflaster rotblaubunt
- Gehwegmaterial: Betonsteinpflaster hellrot im Ellbogenverband,
- Basaltpflaster in Reihen, im nördlichen Teil Betonsteinplatten, im Kreuzungsbereich der Turmstraße Klinkerpflaster rotblaubunt
- Rinnen: dreizeilige Muldenrinne aus Granit, bzw. sechszeilige Muldenrinne aus Basalt mit quadratischen Hofabläufen (50 x 50 cm)
- Bepflanzung: Kleinbäume (größtenteils *Crataegus laevigata*) mit Kleinsträuchern als Unterpflanzung in Baumscheiben aus Granitstein-Großpflaster.
- Möbel: Straßenlaternen beidseitig Höhe ca. 4,00 bis 5,00 m, Leuchtkopf mit formalem Design, Straßenlaternen Höhe ca. 4,00 m, Leuchtkopf mit historisierendem Design, Sperrpoller mit historisierendem Design, Fahrradlehnbügel aus Flachstahl, Betonsitzelemente
- Sonstiges: Der Mündungsbereich zur Kapellenstraße ist sehr breit ausgeformt.



Quelle: Duksa Ingenieure

Kradepohl



Quelle: Duksa Ingenieure

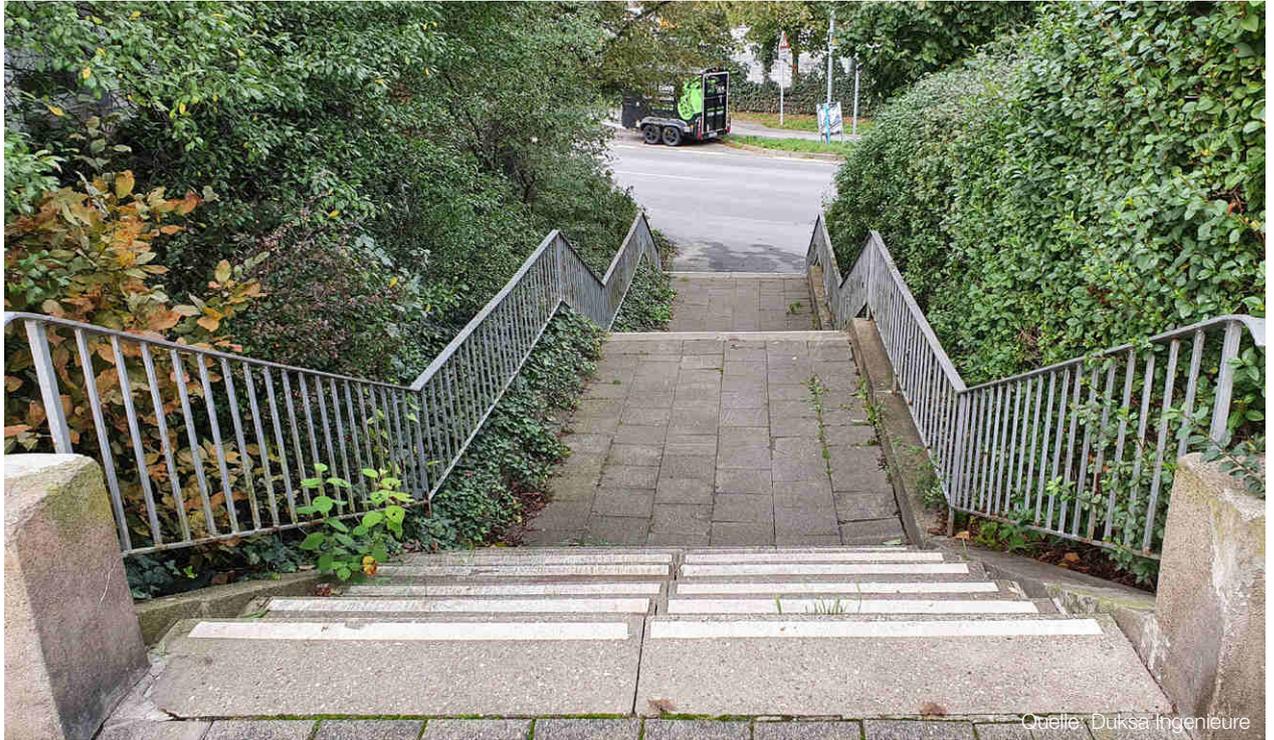
Drehwanstraße Blickrichtung Süd

KRADEPOHL UND DREHWANSTRASSE



Schematische Darstellung des Kradepohls und der Drehwanstraße

- Verkehrssystematik: Kradepohl als Platzfläche nur für Rad- und Fußgängerverkehr, Drehwanstraße: streckenweise Einbahnstraße
Trennungsprinzip mit erhöhtem Bordstein, 30 km/h Zone
- Straßenbreite: ca. 3,80 bis 5,50 m (im Kurvenbereich zur Meisburgstraße bis 8,00 m)
- Gehwegbreite: ca. 0,00 bis 4,00 m
- Stellplätze: Senkrechtstellplätze am Kradepohl, keine ausgewiesenen Stellplätze auf der Drehwanstraße
- Straßengröße insgesamt: ca. 1.380 m² (Drehwanstraße allein ca. 990 m²)
- Straßenmaterial: Drehwanstraße Asphalt (weitgehend nachgebessert), im Süden Natursteinpflaster Basalt
- Gehwegmaterial: Kradepohl komplett Natursteinpflaster Basalt, teilweise mit grüner Fuge; Drehwanstraße Betonsteinpflaster, Betonsteinplatten, im Süden Natursteinpflaster Basalt
- Rinnen: Kradepohl und im Süden der Drehwanstraße sechs- bis achtzeilige Muldenrinne aus Basalt mit quadratischen Hofabläufen; einzeilige Betonsteine mit quadratischen Abflüssen
- Bepflanzung: Kradepohl Quercus robur, Tilia spec., Acer spec. sowie Rasenflächen und Blumenkübel; Drehwanstraße ohne öffentliche Bepflanzung
- Möbel: Kradepohl Straßenlaternen Höhe ca. 4,00 m, Leuchtkopf mit historisierendem Design, Betonsitzelemente mit Sitzauflagen, Abfallbehälter mit formalem Design; Drehwanstraße Straßenlaternen einseitig Höhe ca. 4,00 bis 5,00 m, Leuchtkopf mit formalem Design



Anschluss Meisburgstraße zur Kapellenstraße mit Treppenanlage



Anschluss Kirchstraße zur Grabenstraße

ANSCHLÜSSE MEISBURG- UND KIRCHSTRASSE



Schematische Darstellung der Anschlussstellen

- **Verkehrssystematik:** Die Treppe zur Kapellenstraße ist nur von Fußgängern nutzbar, das Anschlussstück zur Kirchstraße besitzt ein Trennungsprinzip mit niveaugleichem Gehweg, 30 km/h Zone
- **Straßenbreite:** Kirchstraße ca. 5,80 m
- **Gehwegbreite:** Kirchstraße ca. 2,70 m, Meisburgstraße ca. 2,00 m
- **Stellplätze:** keine Stellplätze ausgewiesen
- **Straßengröße insgesamt:** Meisburgstraße ca. 1.250 m² (im Bearbeitungsraum); Kirchstraße ca. 180 m² (im Bearbeitungsraum)
- **Straßenmaterial:** Kirchstraße Asphalt
- **Gehwegmaterial:** Meisburgstraße Betonsteinplatten und Stufen aus Beton, Kirchstraße Natursteinpflaster aus Basalt
- **Rinnen:** Kirchstraße sechszellige Muldenrinne aus Basalt mit quadratischen Hofabläufen (50 x 50 cm)
- **Bepflanzung:** seitliche Bepflanzung der Treppenanlage durch Ligustrum ovalifolium
- **Möbel:** angrenzend an die Kirchstraße befinden sich die Betonsitzelemente des Kradepohls und der Altstadtkirche; Kirchstraße Straßenlaternen einseitig Höhe ca. 4,00 m, Leuchtkopf mit historisierendem Design
- **Sonstiges:** Die Straßenmarkierungen der Kirchstraße sind nicht eindeutig zu erkennen.

03.02 GESAMTRÄUMLICHE BETRACHTUNG

Verkehr

Mit Ausnahme der Kapellenstraße und Bleer Straße, die am westlichen Rand der Altstadt vorbeiführen, liegt im gesamten Altstadtgebiet eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h bzw. ein verkehrsberuhigter Bereich (Spielstraße) vor. Aufgrund der enge einiger Straßen sind ein paar Straßen auf Einbahnverkehr begrenzt. Der zentrale Teil der Altstadt (Turmstraße, Anschluss Franz-Böhm-Straße und Freiheit) soll zudem in Zukunft als Fußgängerzone ausgebildet werden (siehe Kapitel 03.03).

Öffentlicher Nahverkehr führt in Form des autonomfahrenden Busses täglich zwischen 6:42 und 22:57 Uhr im 15 Minuten-takt über die Turmstraße, ein Stück der Kapellenstraße, die Poetengasse und einen Teil der Grabenstraße.

Ruhender Verkehr ist auf nahezu allen Randbereichen der Straßen im Altstadtgebiet zu finden. Zudem finden sich nördlich des Rheinstadions, sowie im Nahbereich des Spielplatzes im Rheinbogen größere kostenfreie Stellplatzanlagen.

Anlaufpunkte des öffentlichen Lebens

Einzelhandel und Gastronomie findet sich hauptsächlich im Altstadt kern an der Turmstraße und der Freiheit sowie an der Straße An d'r Kapell.

Dienstleister, Kultureinrichtungen und sonstige Einrichtungen des öffentlichen Lebens, wie Kindertagesstätten oder Seniorenbetreuungen sind im gesamten Altstadtbereich bzw. angrenzend hierzu verteilt.

Bäume und Grünflächen

Aufgrund der beengten Verhältnisse im Bereich der Altstadt finden sich öffentliche Bäume und Beete mit Sträuchern nur an entsprechend breiten Straßen und Plätzen.

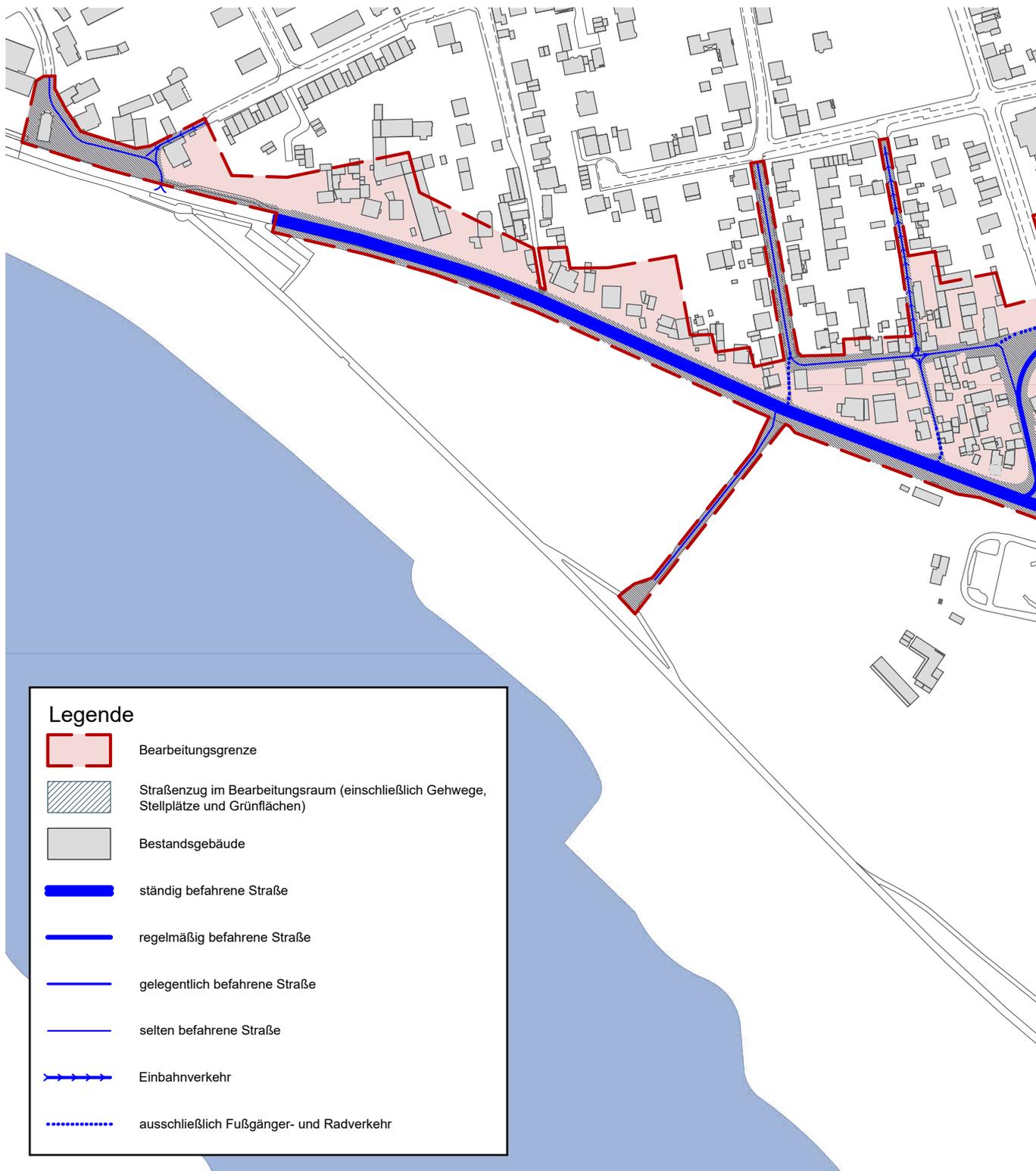
Die Arten und Größen der Bäume sind nicht einheitlich. Größere und ältere Individuen befinden sich am Alten Markt, am Kradepohl und vor der Marienkapelle (An d'r Kapell). Größtenteils finden sich unter diesen Bäumen die Arten Linde (Tilia) und Rosskatanie (Aesculus).

Sonstige Straßenbäume in der Grabenstraße, der Turmstraße und der Franz-Böhm-Straße gehören zu den Gattungen Weißdorn (Crataegus), Amberbaum (Liquidambar), Hainbuche (Carpinus) und ebenfalls Linde (Tilia).

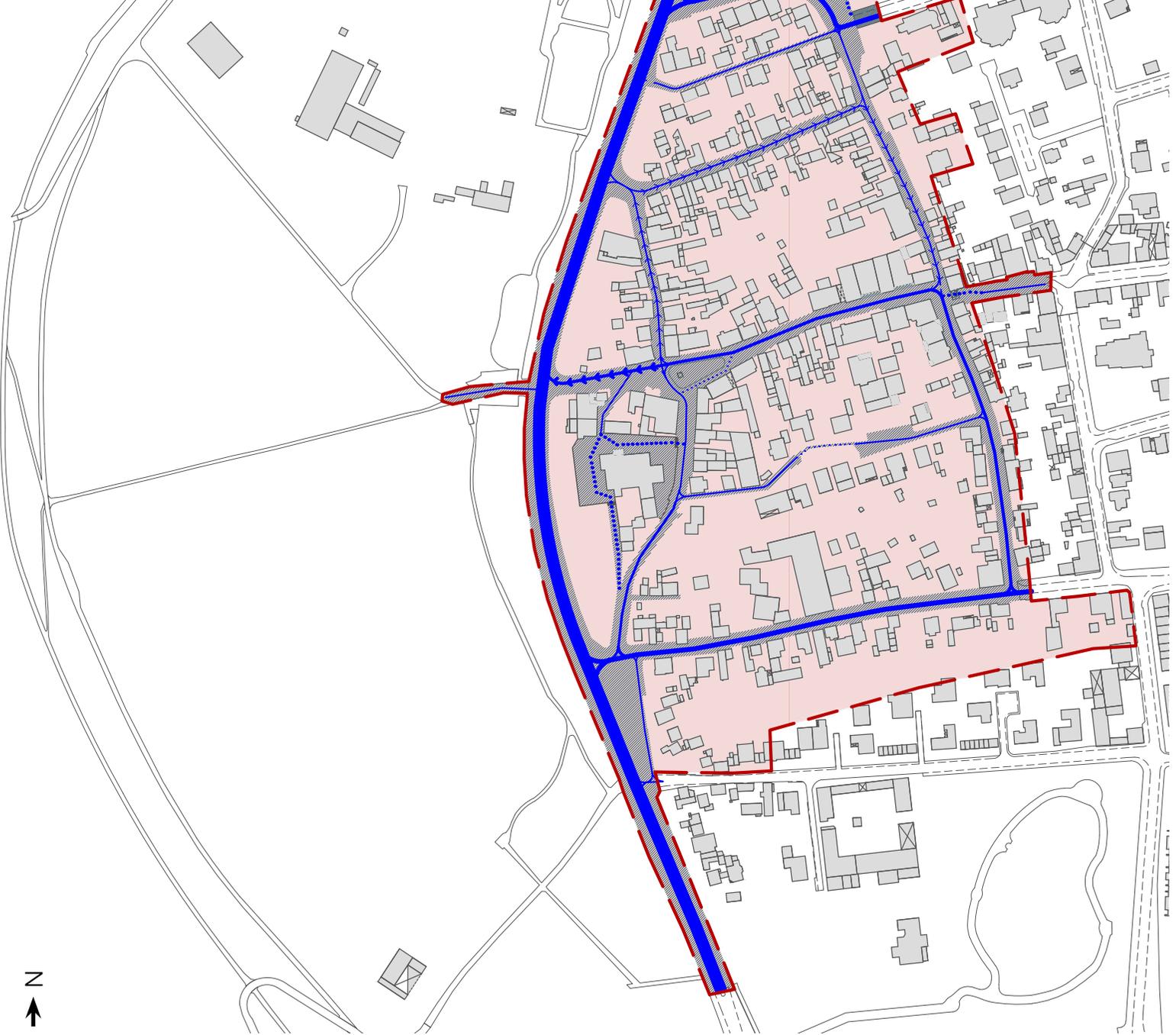
Grünflächen mit Aufenthaltsqualität sind im Altstadtbereich zwischen der Kapellenstraße und St. Gereon sowie am Kradepohl vorhanden. Die Grünflächen werden weitestgehend durch Rasen mit einigen Bäumen definiert.

Aufgrund der Größe eignen sich diese Grünflächen hauptsächlich zum kurzzeitigen Verweilen.

Größere Grünflächen zum Spielen und Bewegen sowie längerzeitigem Aufenthalt finden sich in Form des Rheinbogens und dem Marienburgpark direkt angrenzend im Westen und Süden des Altstadtbereichs.



Verkehrsaufkommen in der Altstadt





Verkehrsaufkommen in der Altstadt





öffentliche Grünflächen und Bäume im und angrenzend der Altstadt



03.03 GEPLANTE BAUVORHABEN IM BETRACHTUNGSRAUM

Bereits umgesetzte Maßnahmen

Der Alte Markt wurde zusammen mit dem westlichen Teil der Turmstraße, dem angrenzenden Fußgängerüberweg und PKW-Stellplatz auf der Kapellenstraße im Jahr 2017 umgestaltet.

Hauptsächlich wurde hierbei das vorhandene Klinkerpflaster durch Natursteinpflaster (Basalt) ersetzt, der Fahrbahnbereich der Turmstraße im Westen zu Gunsten eines breiteren Gehwegbereichs verkleinert und der Bereich um den Brunnen am Alten Markt mit einer wassergebundener Wegedecke versehen.

Ebenso wurde der Kradepohl und die angrenzenden Straßenbereiche der Graben- und Drehwanstraße entsprechend umgestaltet.

Geplante Maßnahmen und Maßnahmen, die sich aktuell in der Umsetzung befinden

Aktuell befindet sich die ehemalige Kulturfabrik Sojus 7 sowie die angrenzenden Flächen im Bau. Die Baumaßnahme greift jedoch nicht in den Straßenraum der Kapellenstraße ein.

Für die Umgestaltung des Bereichs um die Marienkapelle und die angrenzende Straße An d'r Kapell sowie für den vorgelagerten Teil der Kapellenstraße bestehen bereits konkrete Pläne. Hier ist zudem auf gleicher Höhe im Westen der Kapellenstraße ein PKW-Stellplatz vorgesehen.

Ebenso liegen bereits Pläne für die Neugestaltung der Alten Schulstraße vor.

Zudem ist vorgesehen den zentralen Teil der Altstadt (Turmstraße, Alter Markt, Freiheit und abschnittsweise Franz-Böhm-Straße) in eine Fußgängerzone umzuwandeln.

Hierfür sollen an den Grenzen automatisch versenkbare Polleranlagen errichtet werden, die nur berechtigten Anliegern und dem öffentlichen Nahverkehr den motorisierten Zutritt ermöglichen.

Umgang mit umgesetzten und geplanten Maßnahmen

Die genannten Maßnahmen und Planungen weisen grundsätzlich eine einheitliche Gestaltung auf.

Bei der Konzeptfindung für die gesamte Altstadt wurden diese Maßnahmen berücksichtigt. Trotzdem können sich im Detail in den konkreten Planungen kleinteilige konzeptionelle Abweichungen aufzeigen, die jedoch der gesamten Gestaltung nicht entgegenwirken.

04 GESTALTUNGSKONZEPT

Gestaltungskonzept

Im gesamten Altstadtbereich mit Ausnahme der Kapellenstraße und Bleer Straße sind die Straßen niveaugleich als Mischverkehrsflächen vorgesehen.

Weitestgehend werden sowohl Fahrbahnen, wie auch Gehwege mit Natursteinpflaster hergestellt. Nur häufiger befahrene Straßen erhalten im Fahrbahnbereich eine Asphaltdecke.

In engeren Straßen wird keine optische Trennung von Fahrbahn- und Gehwegbereichen vorgenommen.

In breiteren Straßen werden Gehweg- und Fahrbahnbereiche durch eine breite Pflasterrinne von einander getrennt.

Der zentrale Bereich der Altstadt (Turmstraße, Alter Markt, Freiheit und der nördliche Teil der Franz-Böhm-Straße) wird als Fußgängerzone angelegt, der mittels automatisch versenkbarer Polleranlagen vom motorisierten Verkehr freigehalten wird.

Bleer Straße und Kapellenstraße, am westlichen Rand der Altstadt, erhalten eine getrennte Verkehrsführung von Fußgängern und übrigen Verkehr. Gehwege werden durch Hoch- und Rundborde gegenüber dem Fahrbahnbereich leicht erhöht. Durch unterschiedliche Deckmaterialien entsteht eine zusätzliche optische Trennung.

Die Fahrbahnbreite wird auf das nötige Maß von 5,50 m für Begegnungsverkehr reduziert. Für ruhenden Verkehr werden an der westlichen verbreiterten Gehwegseite abschnittsweise Stellplätze in Längsaufstellung vorgesehen.

Als verbindendes Gestaltungselement werden die Pflasterrinnen im gesamten Altstadtbereich einheitlich gestaltet. Zudem erhalten die Rinnen einseitig eine begleitende Läuferzeile.

Anpassung der Steinoberflächen

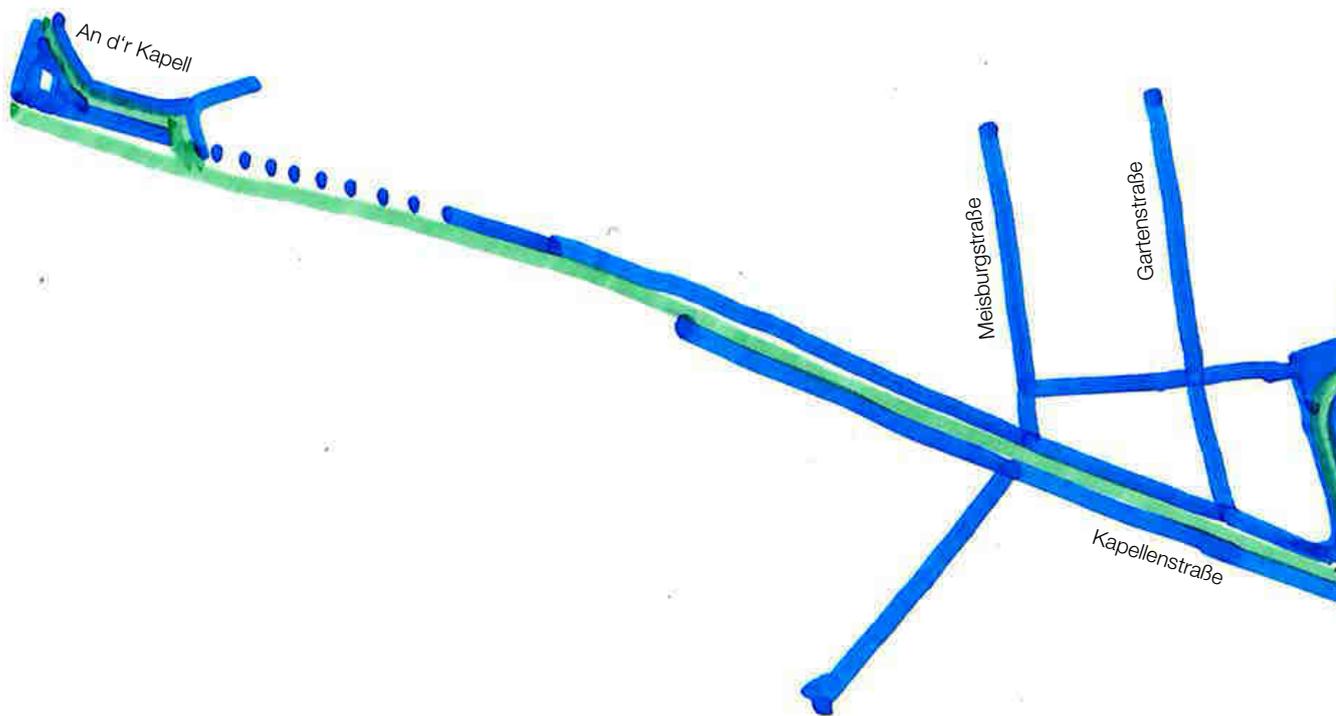
Das Natursteinpflaster der Gehwege und Fahrbahnflächen wird sich in Materialität (Basalt) und Pflasterverband (Diagonal- und Reihenverband) an dem bereits verbauten und geplanten Pflaster im Altstadtbereich orientieren.

Ergänzend wird bereichsweise eine Anpassung der Oberflächenbearbeitung vorgenommen:

In städtisch und historisch relevanten Plätzen mit einem hohen Maß an Aufenthaltsqualität (Alter Markt, Kradepohl, Schellenturm) wird ein oberflächlich spaltrauer Basaltstein verlegt.

Ebenso werden Fahrbahnen mit Pflasterdecke mit einem spaltrauen Basaltstein hergestellt.

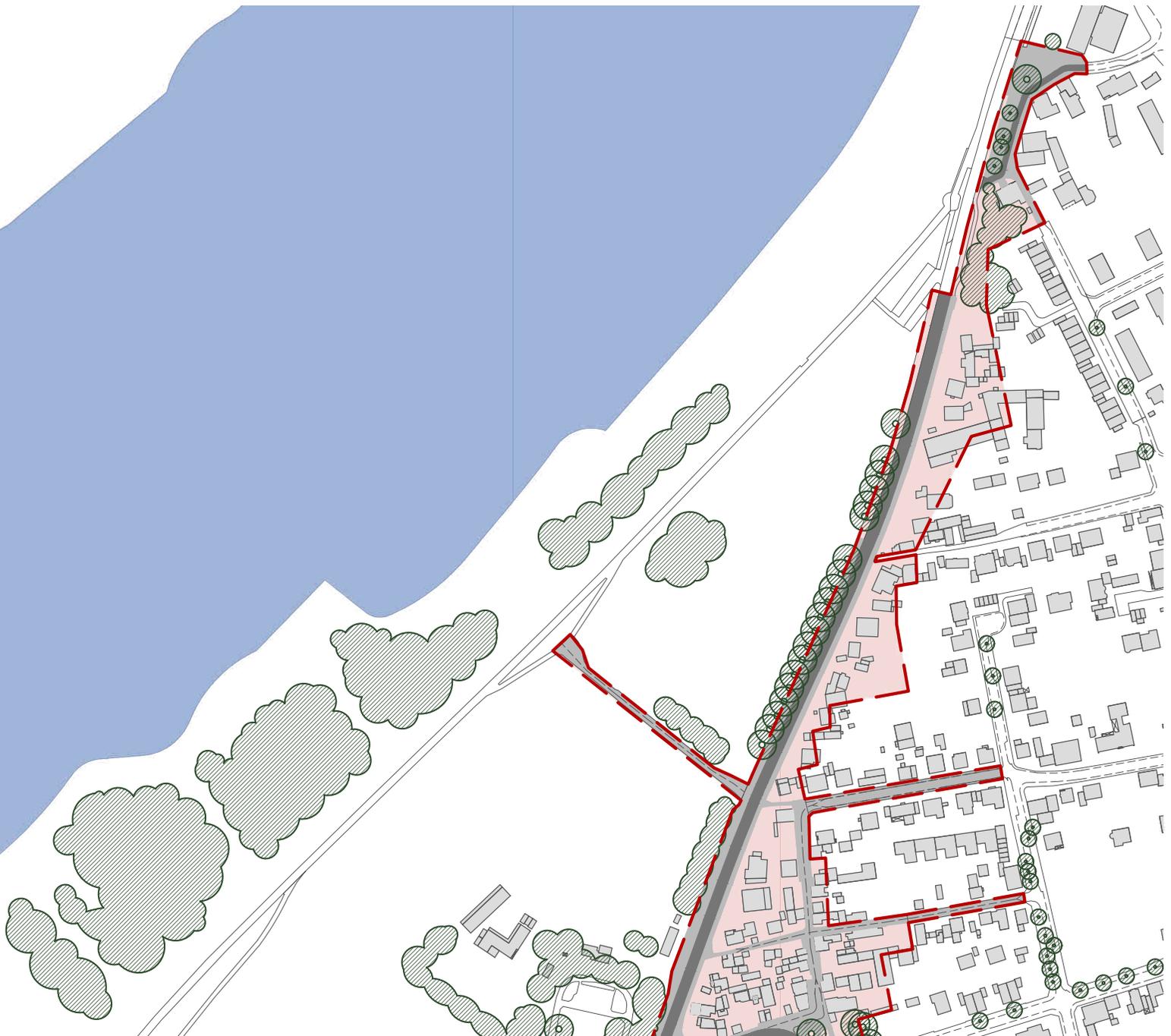
In Bereichen, die vornehmlich als Verkehrsfläche dienen, werden die Gehwegbereiche mit einem, an der Oberfläche gesägten Basaltstein versehen, der dem gesteigerten Bedürfnis zur Barrierefreiheit gerecht wird.



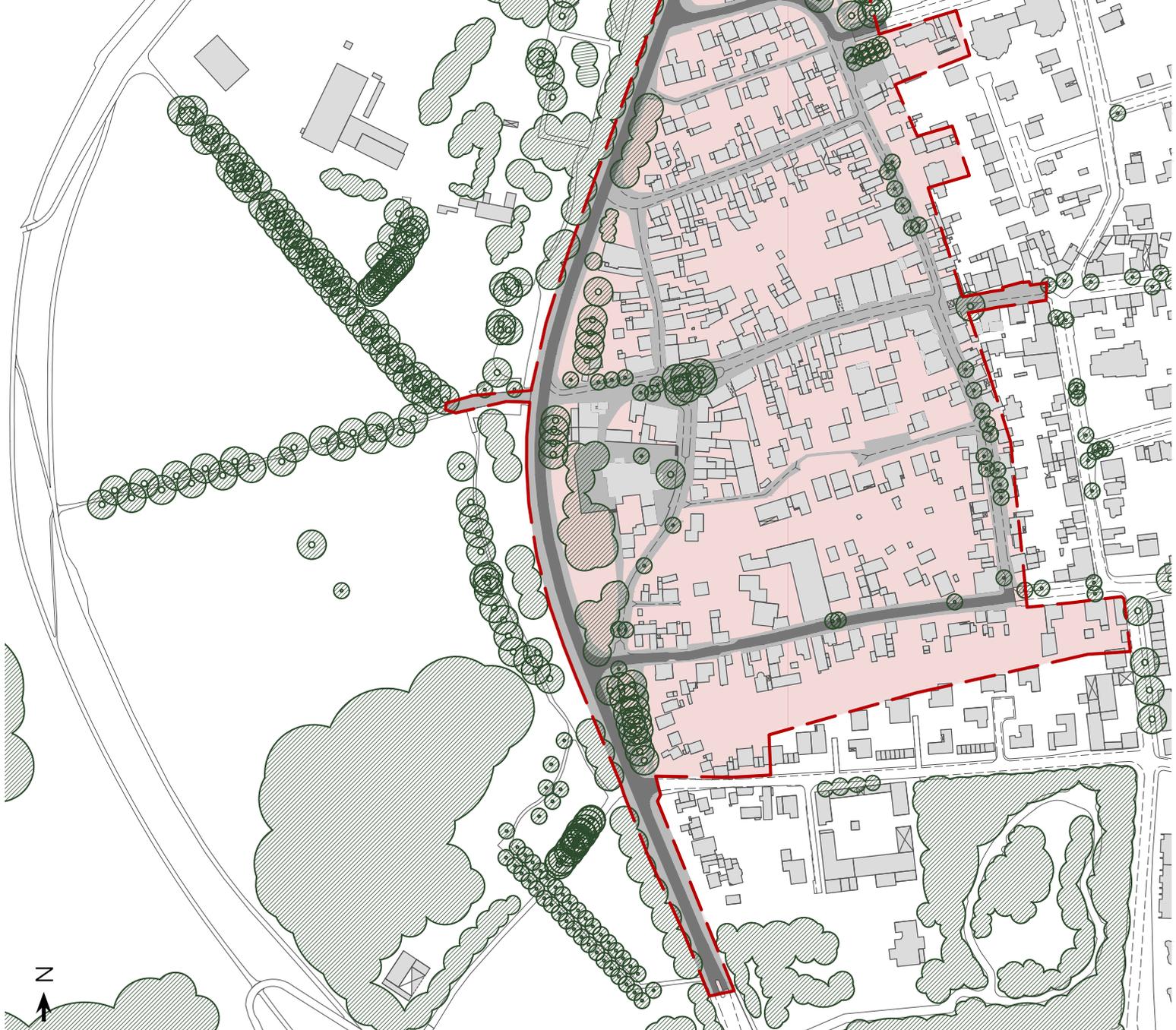
Konzeptskizze Deckmaterialien

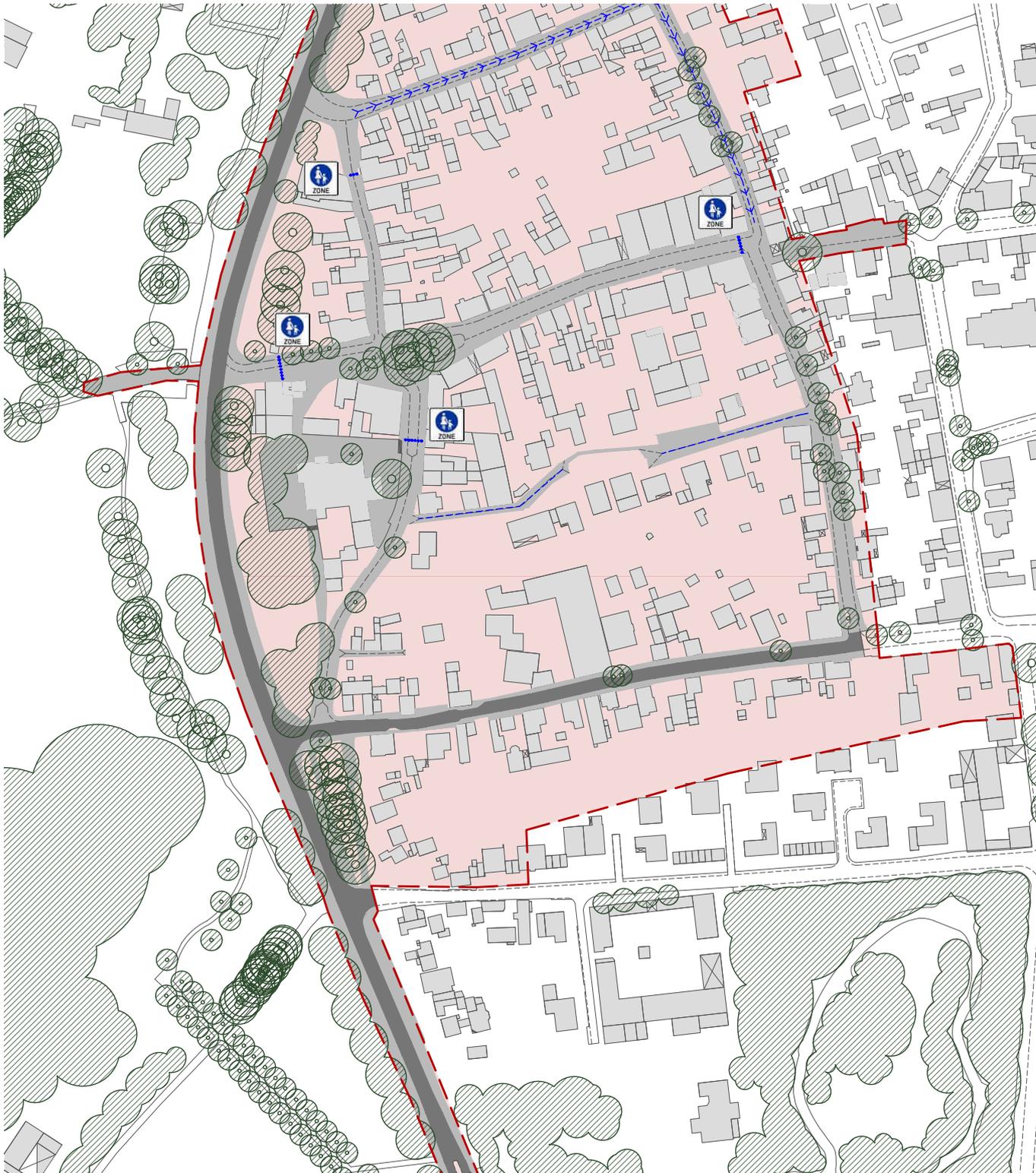


N ←

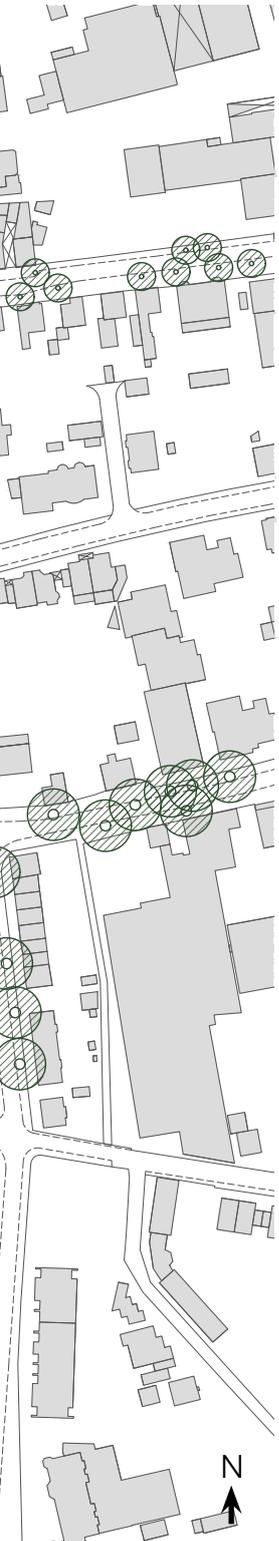


Lageplan gesamt



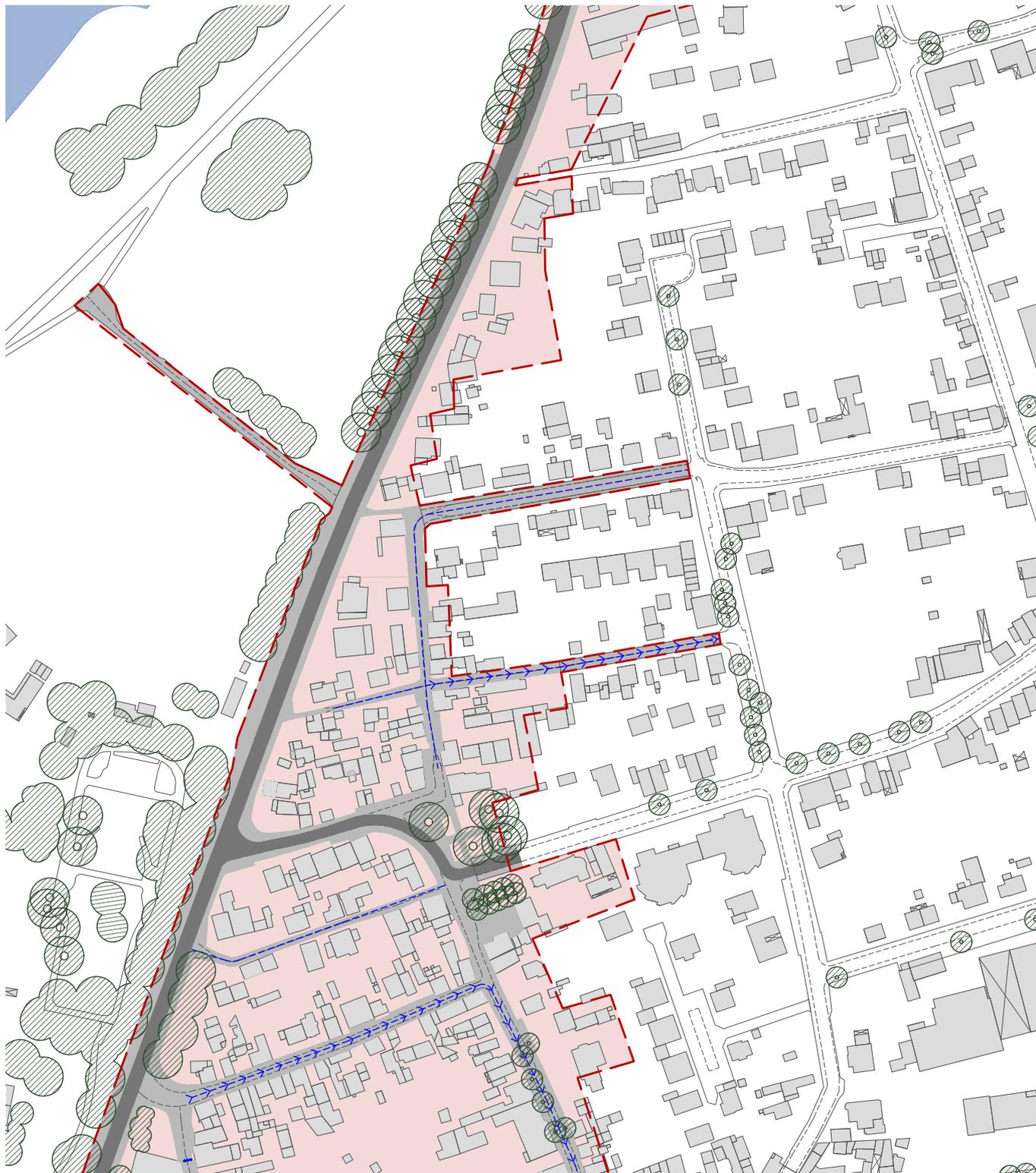


Lageplan südlicher Teil

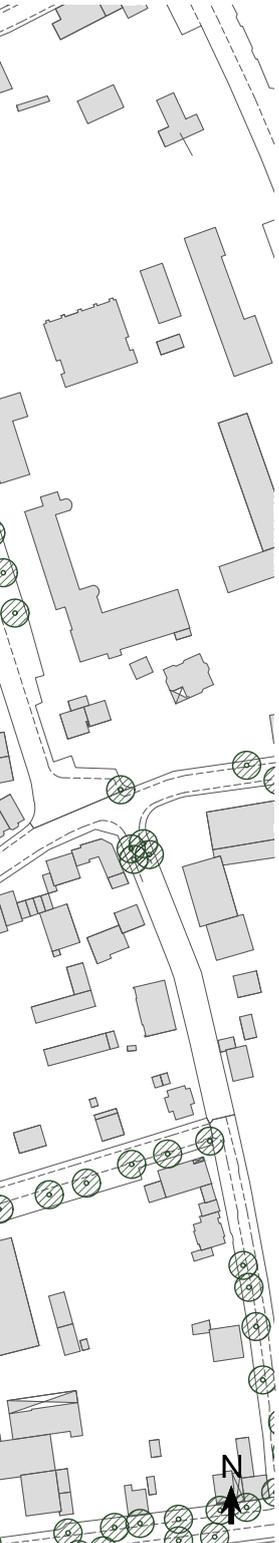


Legende

-  Bearbeitungsgrenze
-  Bestandsgebäude
-  gepflasterte Bereiche (hochwertiges Natursteinpflaster)
-  asphaltierte Bereiche
-  Straßen(-abschnitte) mit Einbahnverkehr
-  Anliegerstraßen (-abschnitte)
-  automatisch versenkbare Polleranlagen
-  Gehölz im öffentlichen Raum mit eingemessenem Standort
-  Gehölzgruppe im öffentlichen bzw. halböffentlichen Raum



Lageplan zentraler Teil



Legende



Bearbeitungsgrenze



Bestandsgebäude



gepflasterte Bereiche (hochwertiges Natursteinpflaster)



asphaltierte Bereiche



Straßen(-abschnitte) mit Einbahnverkehr



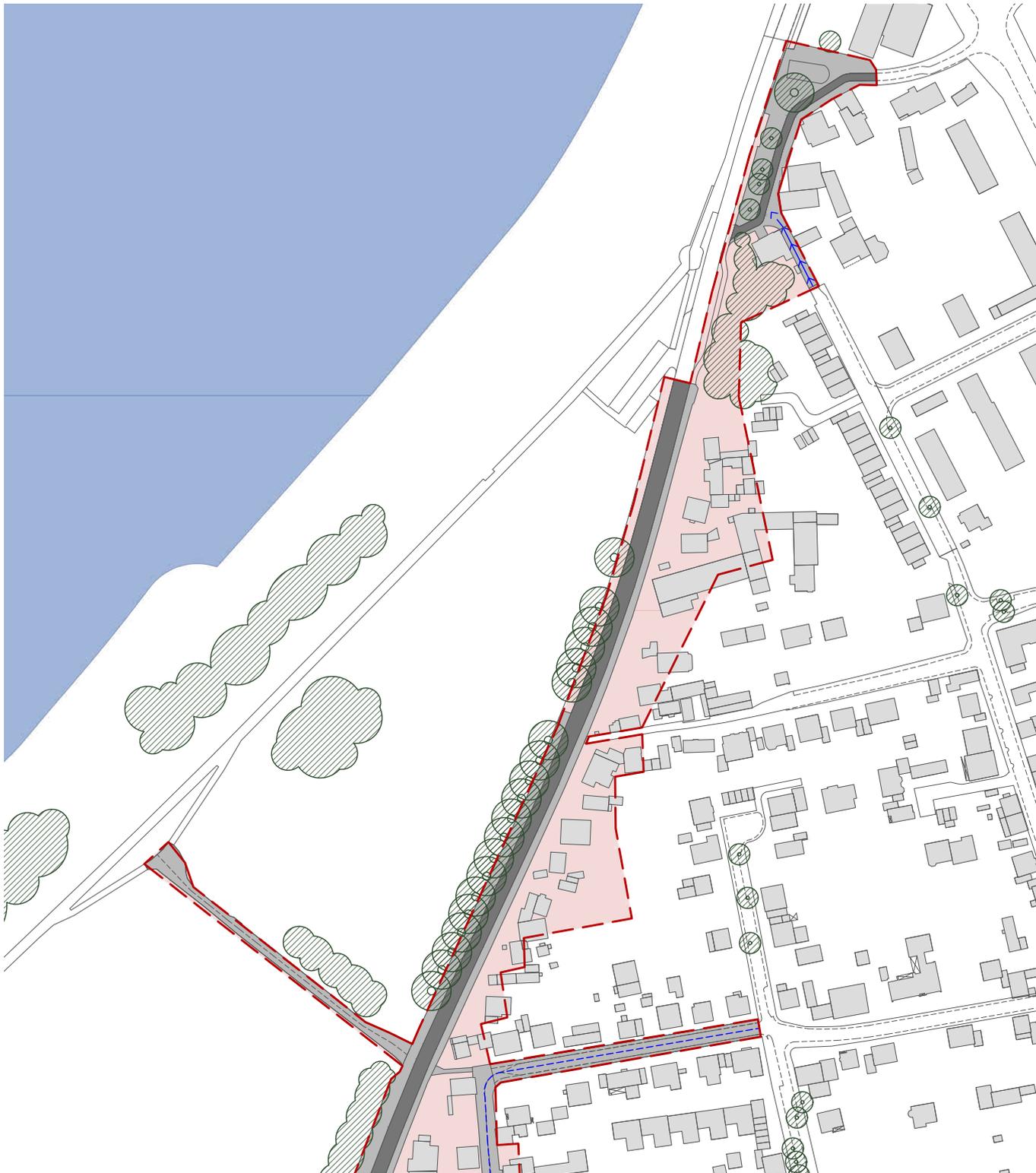
Anliegerstraßen (-abschnitte)



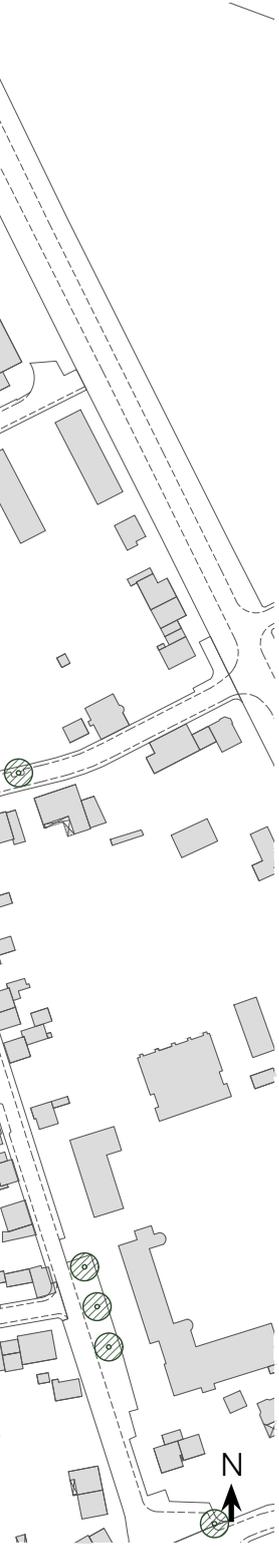
Gehölz im öffentlichen Raum mit eingemessenem Standort



Gehölzgruppe im öffentlichen bzw. halböffentlichen Raum



Lageplan nördlicher Teil



Legende

-  Bearbeitungsgrenze
-  Bestandsgebäude
-  gepflasterte Bereiche (hochwertiges Natursteinpflaster)
-  asphaltierte Bereiche
-  Straßen(-abschnitte) mit Einbahnverkehr
-  Anliegerstraßen (-abschnitte)
-  Gehölz im öffentlichen Raum mit eingemessenem Standort
-  Gehölzgruppe im öffentlichen bzw. halböffentlichen Raum

04.01 KONZEPTDETAILS

Konzeptdetails

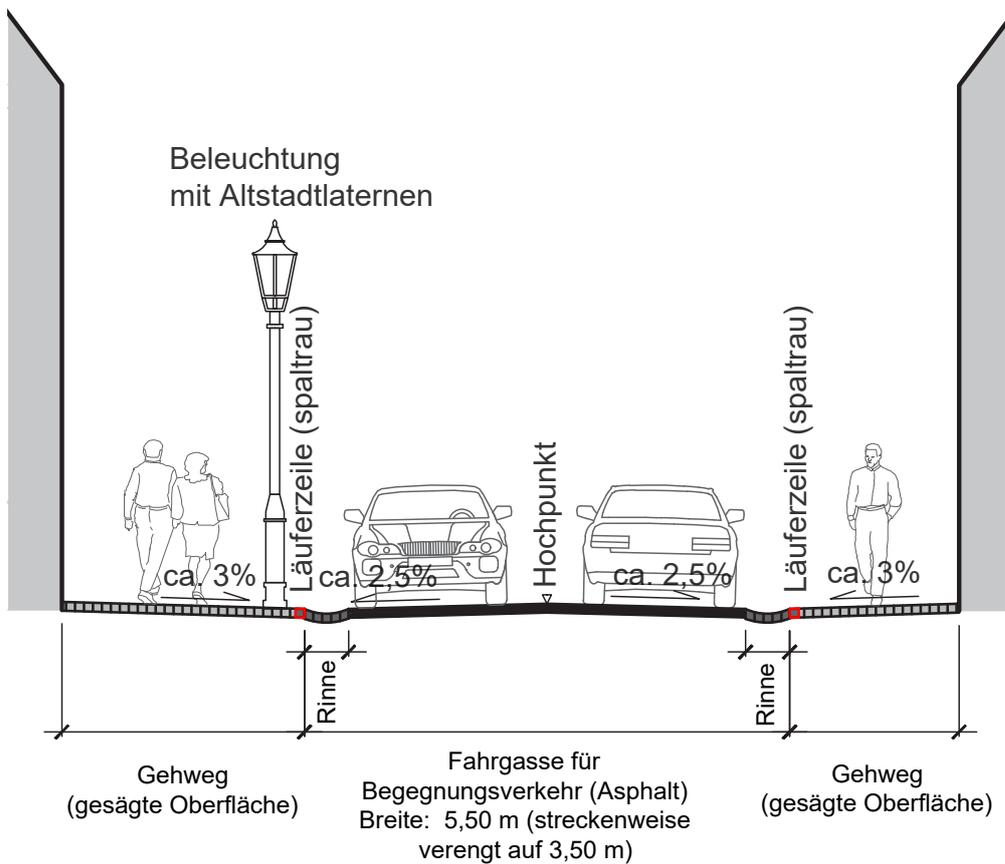
Zur Verdeutlichung des zuvor beschriebenen Konzepts sind nachfolgend exemplarisch für verschiedene Straßensituationen Aufsichten und Schnittdarstellungen abgebildet.

Die Detaildarstellungen geben Aufschluss über die unterschiedlichen Materialien, die in den Straßen- und Gehwegbereichen eingesetzt werden sollen, die Anschlüsse der verschiedenen Materialien, die generellen Straßen- und Gehwegbreiten, die Lage und die Breite der Entwässerungsrinnen, sowie das vorgesehene Höhenkonzept der einzelnen Straßenzüge. Zudem sind die Standorte und unterschiedlichen Ausführungen der Straßenlaternen exemplarisch in den Schnitten abzulesen.

Die unterschiedliche Oberflächen des geplanten Natursteinpflasters zeigen sich in den verschiedenen grautönen in den Detaildarstellungen. Dunkelgrau/anthrazit gefärbte Pflasterflächen stellen die Flächen dar, die in Zukunft mit einem spaltrauen Natursteinpflaster versehen werden, wie es bereits am Kradepohl und dem Alten Markt eingesetzt wurde. Hellgrau gefärbte Pflasterflächen bilden das oberfläch gesägt und geflammte Natursteinpflaster ab, dass durch die zusätzliche Bearbeitung eine erhöhte Ebenheit aufweist.

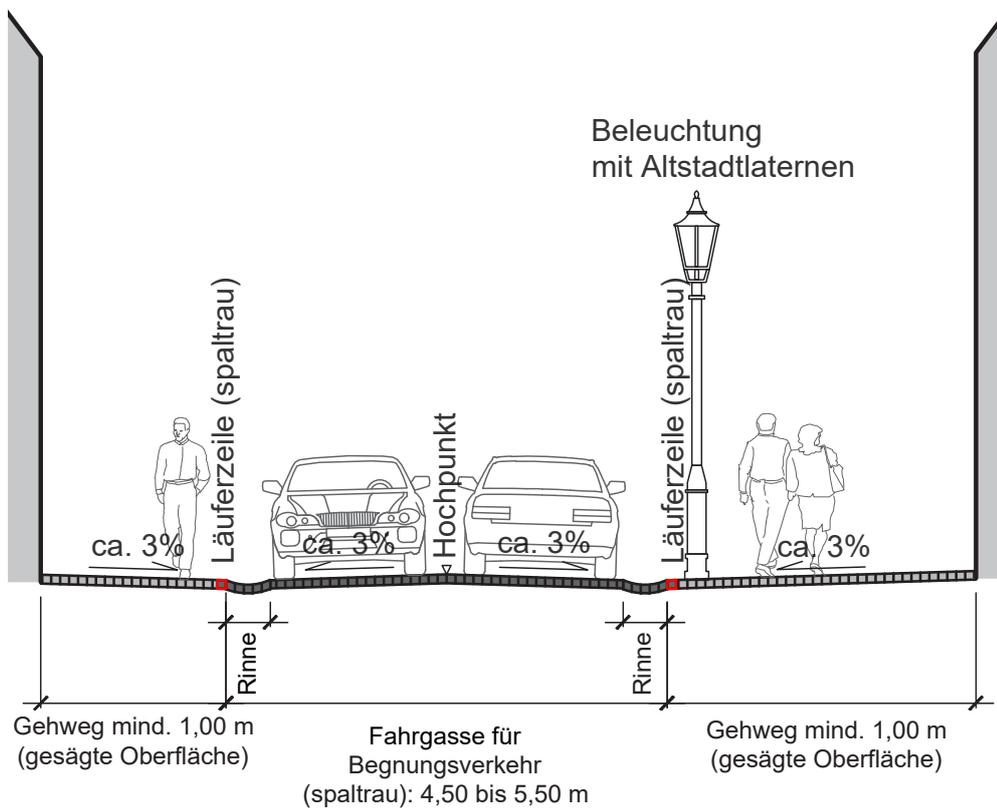
Die rot umrandete Läuferzeile neben den Pflasterrinnen ist nur aus darstellerischen Gründen hervorgehoben. In der Ausführung unterscheidet sich das Material der Läuferzeile nicht von den angrenzenden spaltrauen Natursteinen der Pflasterrinnen.

Frohnstraße



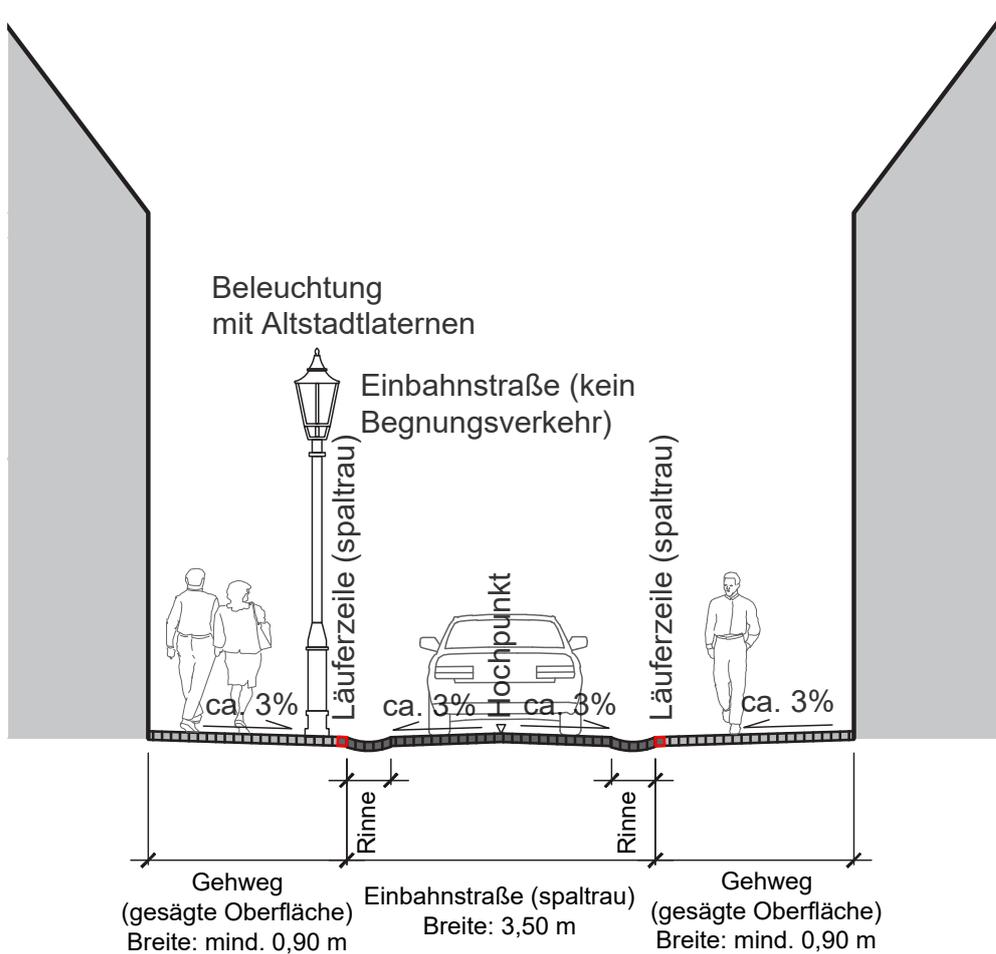
Systemschnitte für Straßen mit Begegnungsverkehr und Asphaltdecke

Meisburgstraße/
Turmstraße
(östlicher
Bereich)
Grabenstraße
(südlicher Teil)



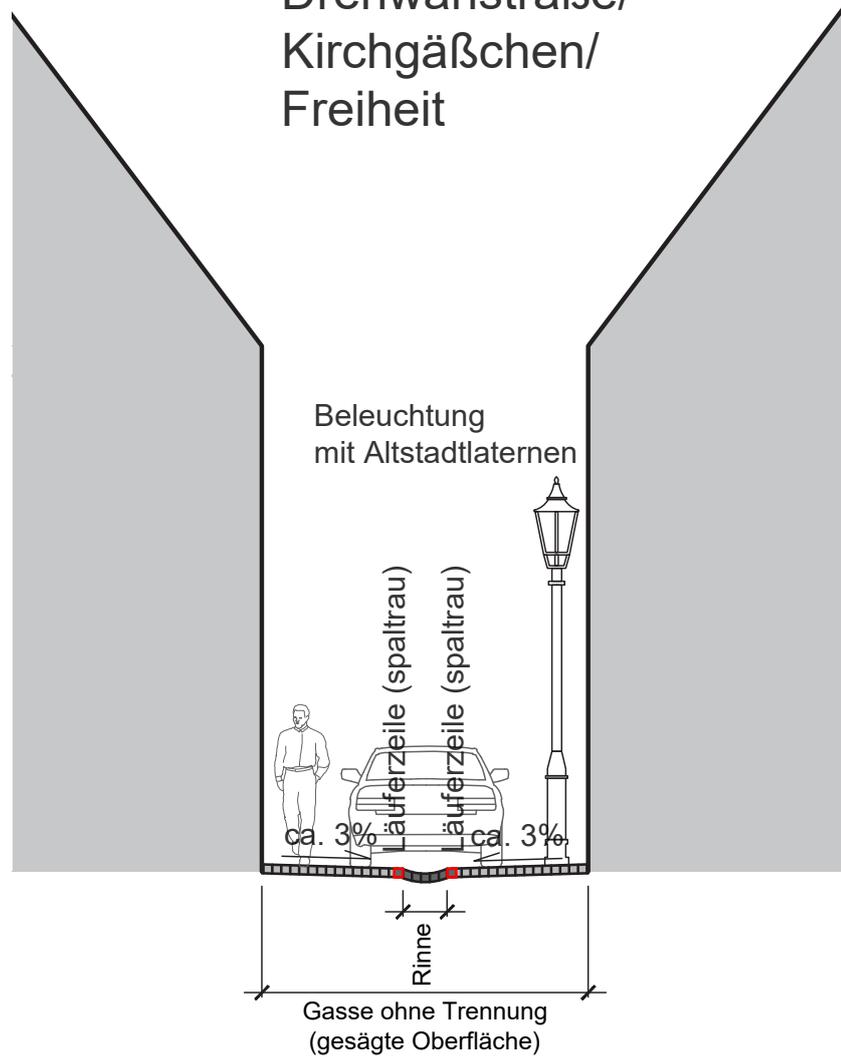
Systemschnitte für Straßen mit Begenungsverkehr und Natursteinpflasterdecke

Poetengasse/ Grabenstraße (Einbahnstraße)



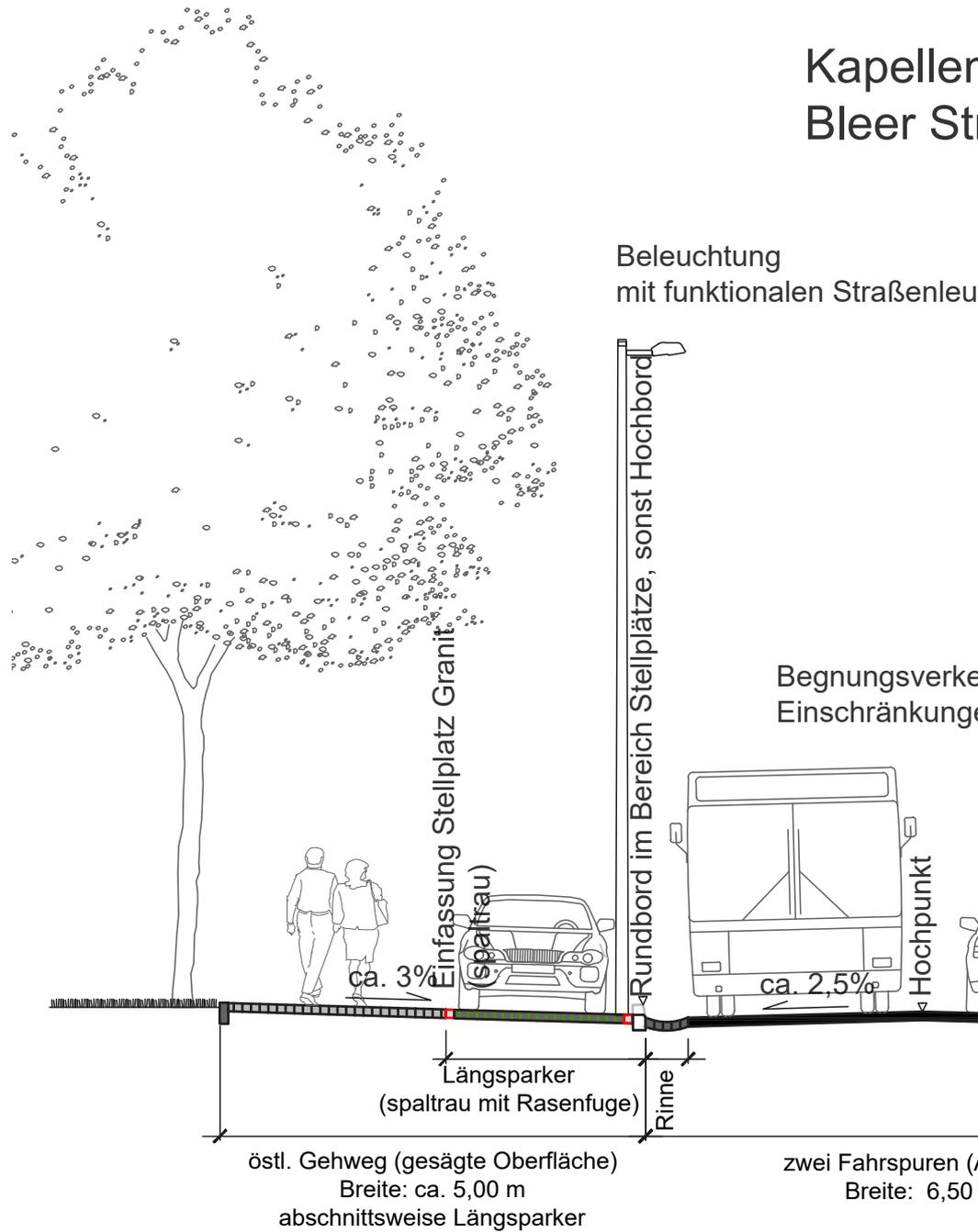
Systemschnitte für Straßen mit Einbahnverkehr

Schildgasse/
Gartenstraße/
Drehwanstraße/
Kirchgäßchen/
Freiheit



Systemschnitte für Straßen mit beengten Verhältnissen

Kapellen
Bleer Str

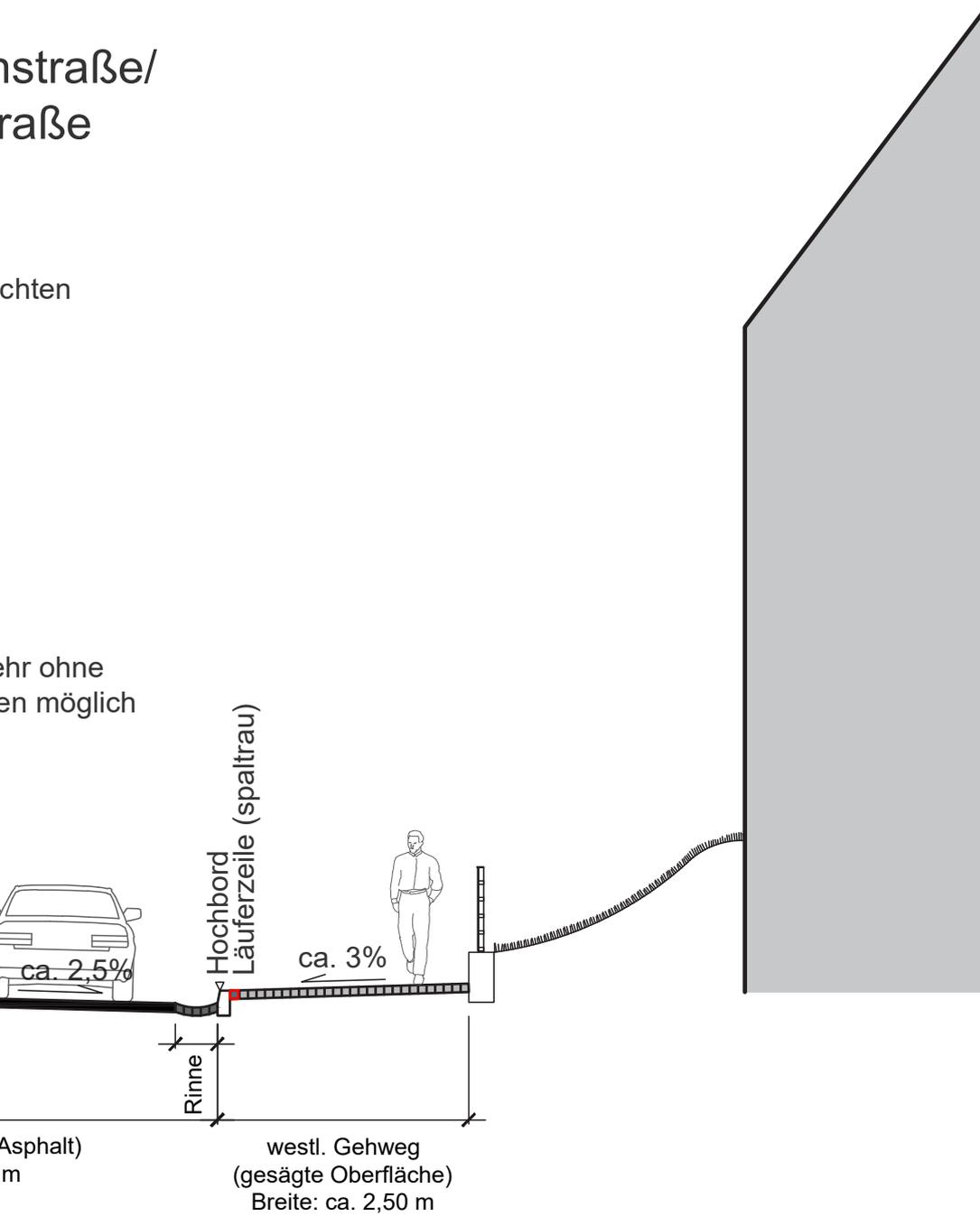


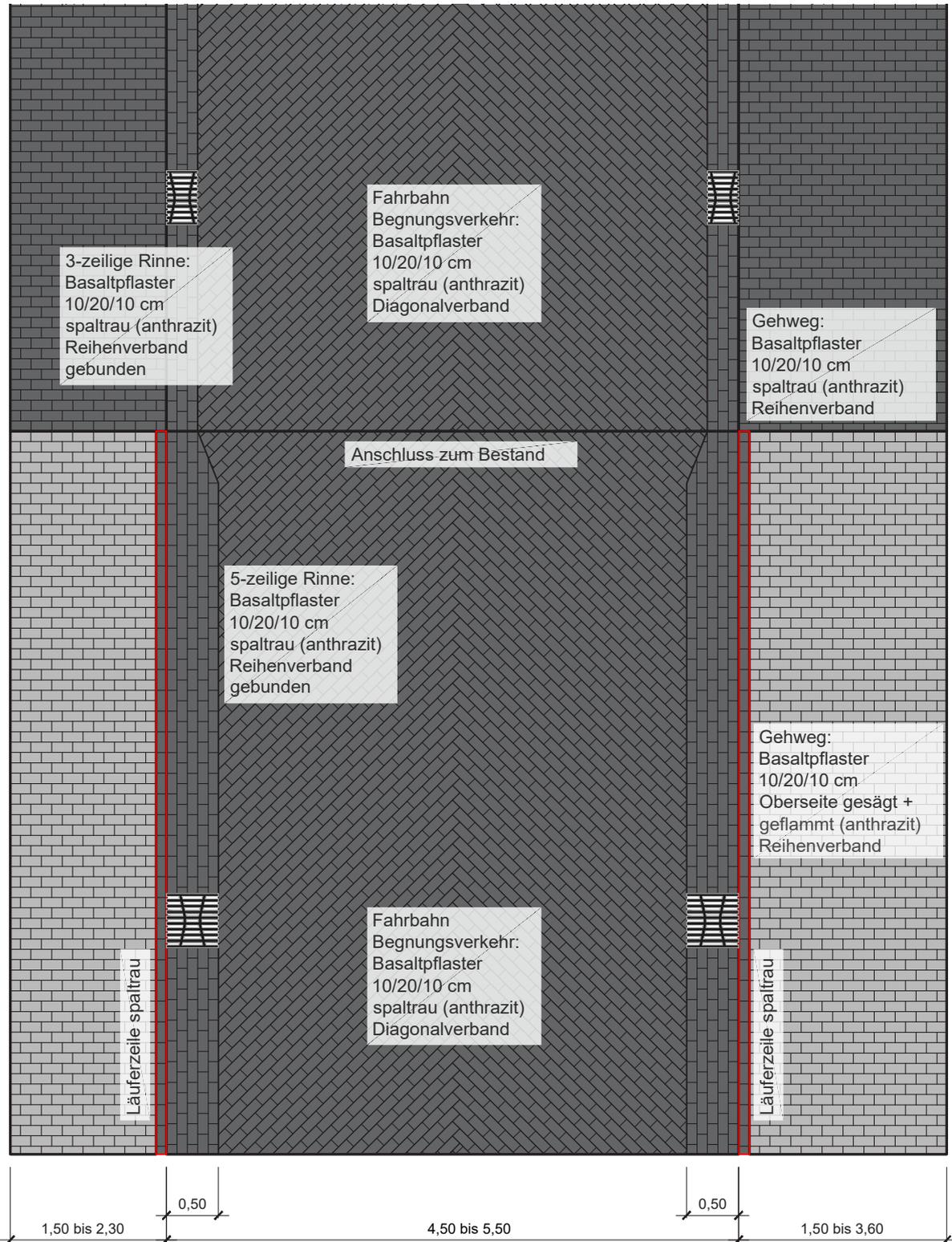
Systemschnitte für Straßen mit Begnungsverkehr und getrennter Verkehrsführung

nstraße/
raße

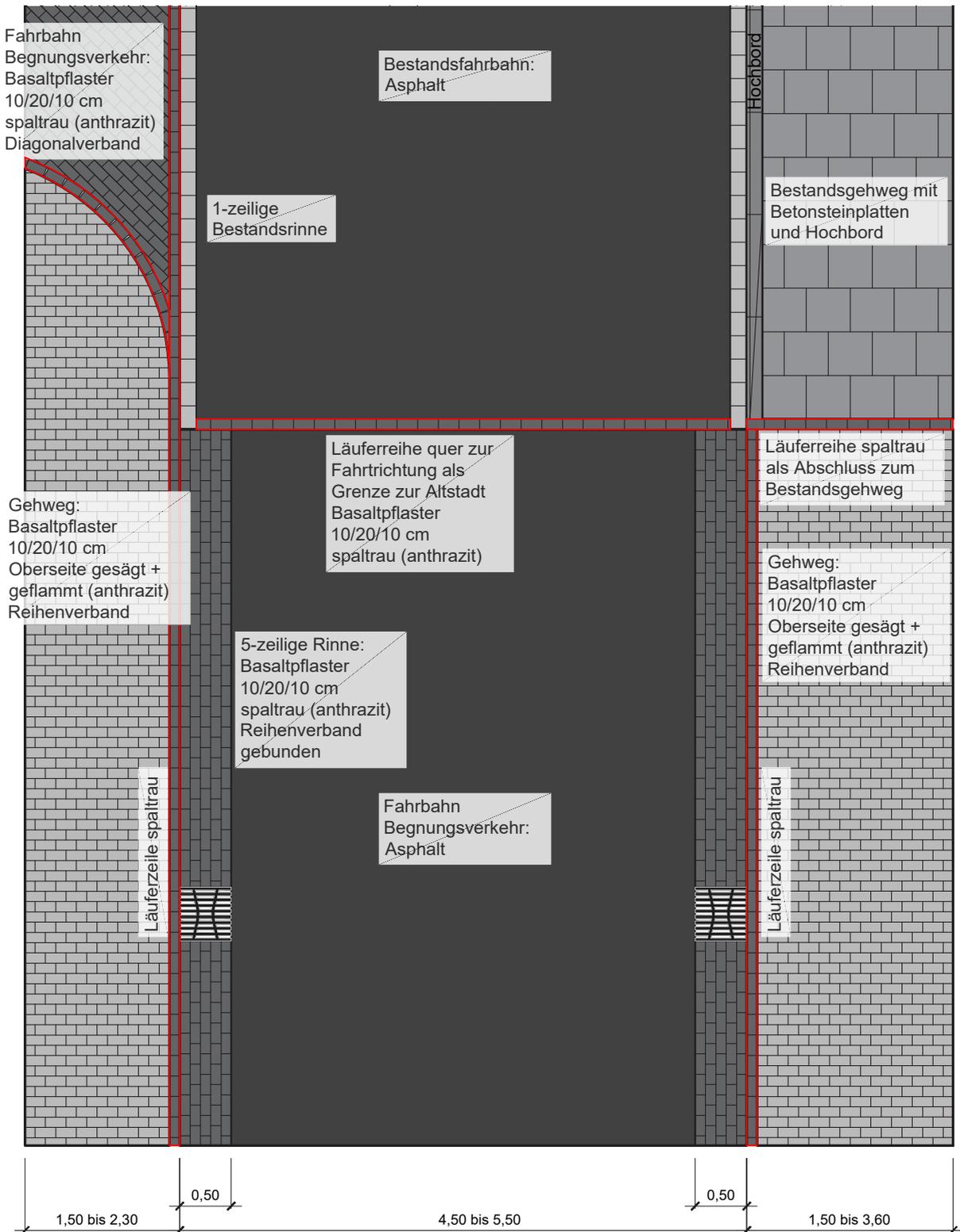
chten

ehr ohne
en möglich

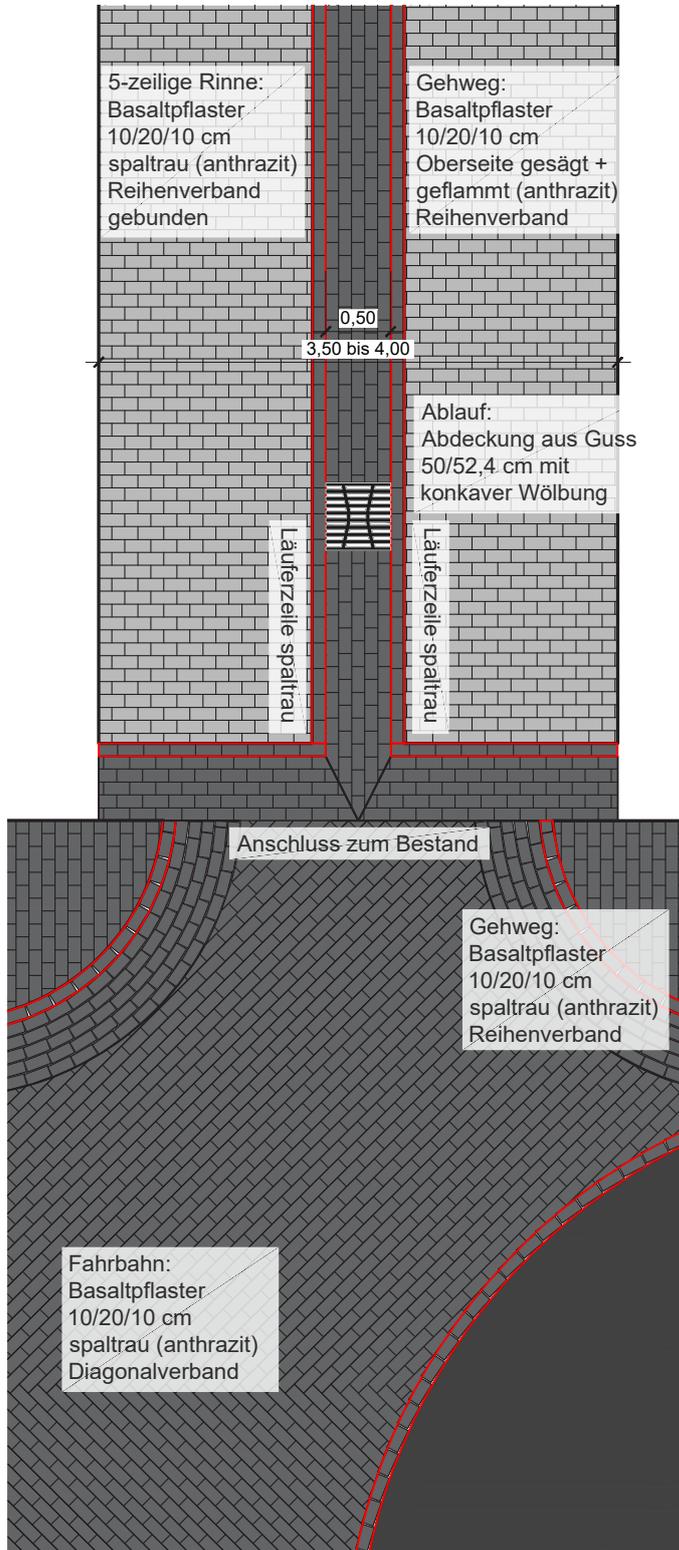




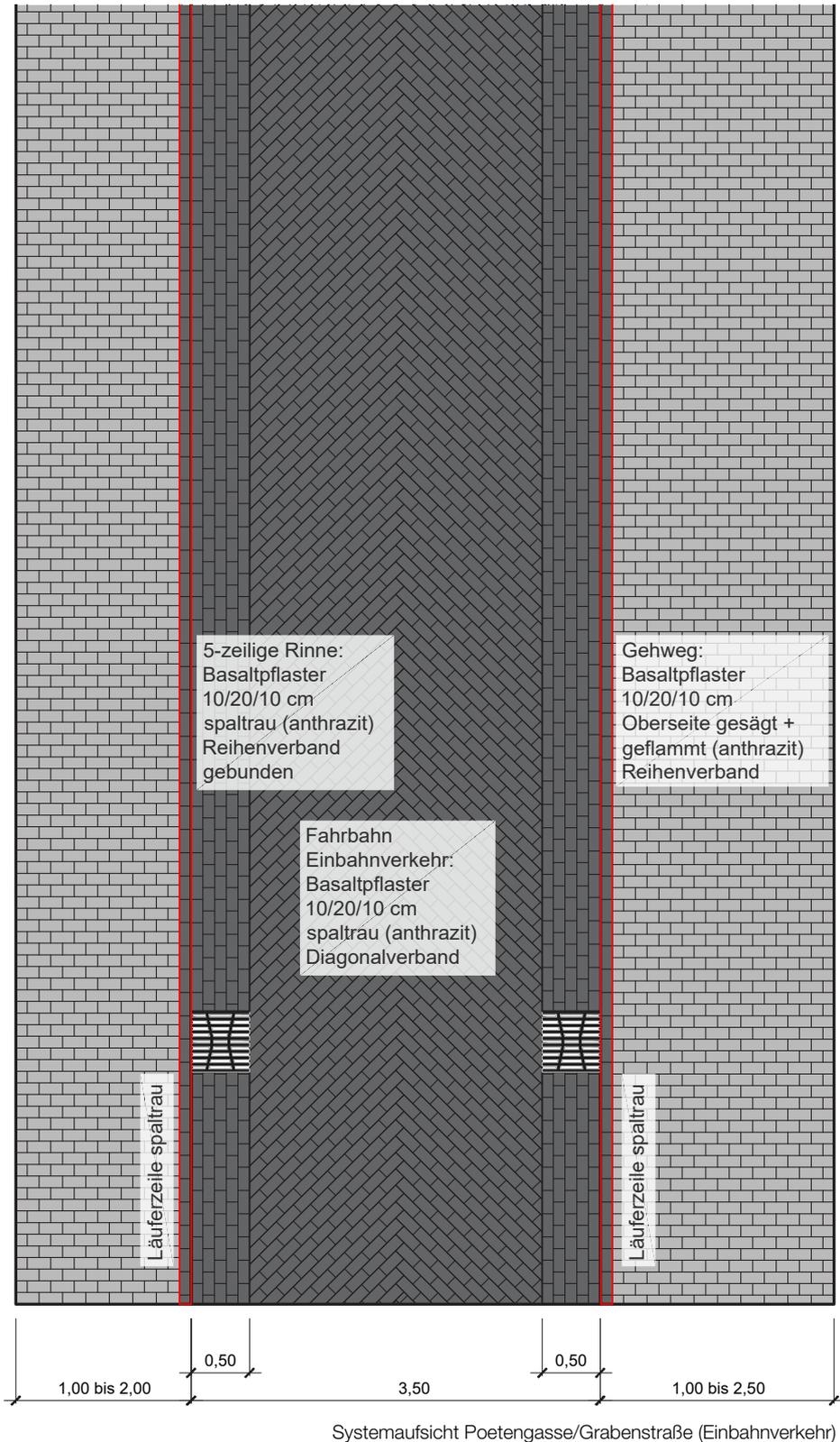
Systemaufsicht Turmstraße

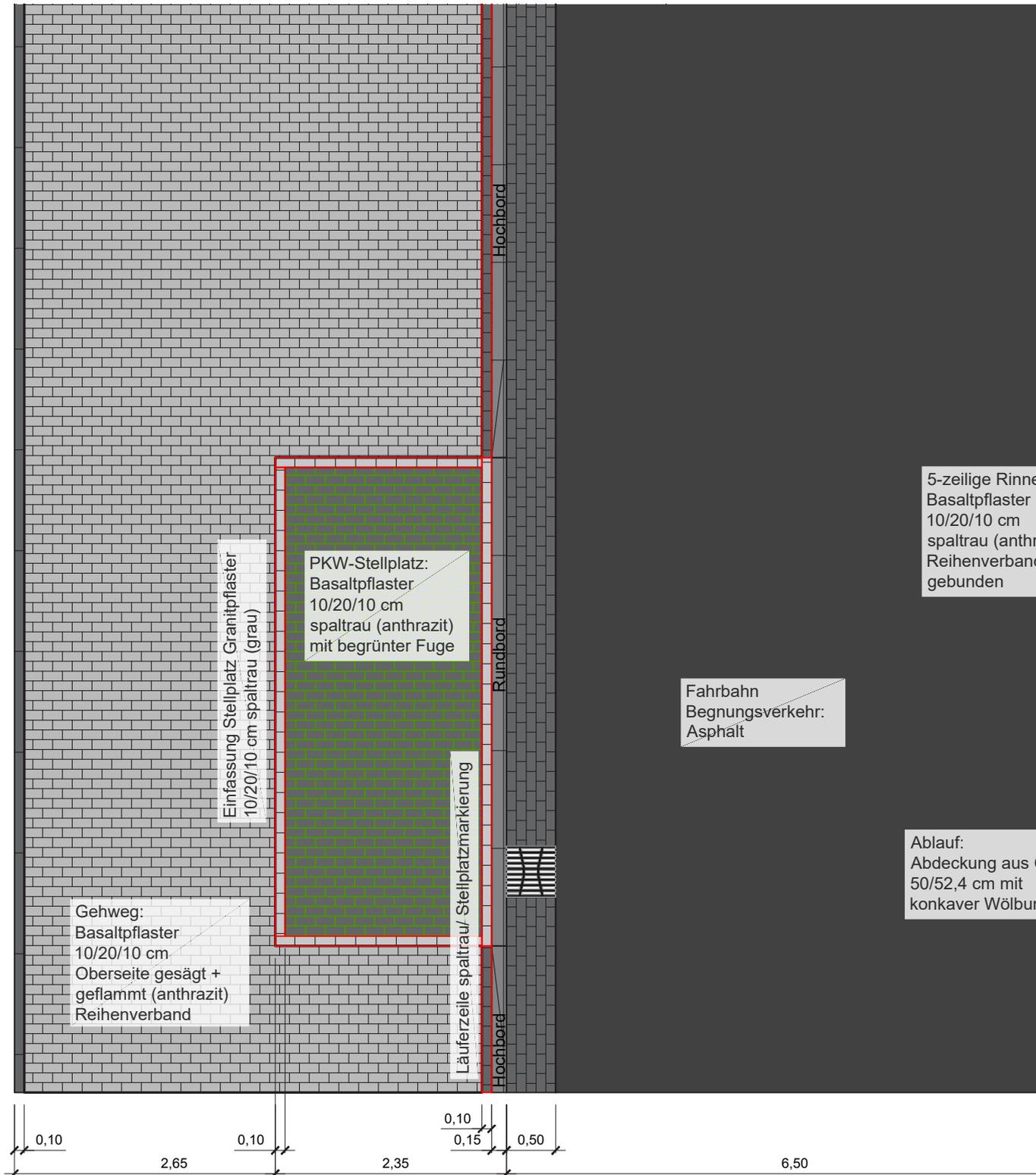


Systemaufsicht Anschluss Grabenstraße an Frohnstraße

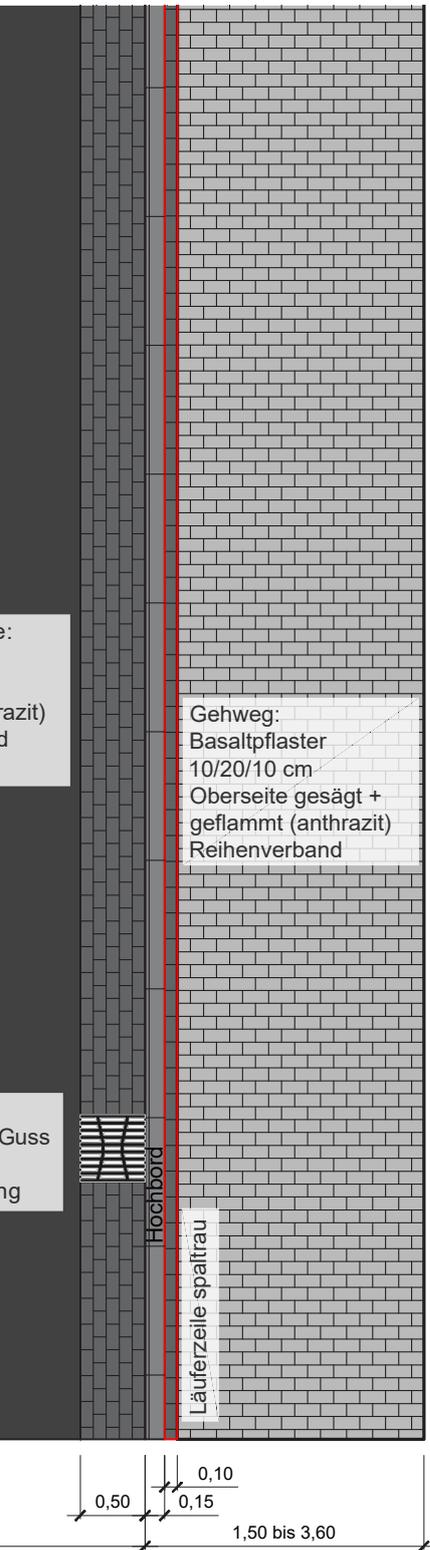


Systemaufsicht Anschluss Schildgesgasse an Grabenstraße





Systemaufsicht Kapellenstraße



04.02 AUSSTATTUNGSGEGENSTÄNDE UND MATERIALITÄT

Ausstattungsgegenstände

Die Ausstattungsgegenstände orientieren sich an den vorhandenen Materialien der bereits umgesetzten Maßnahmen am Alten Markt und Kradepohl.

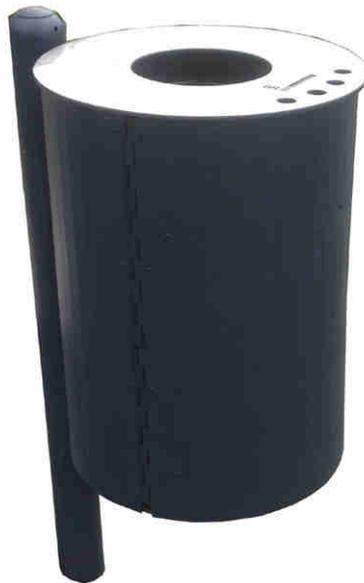
Mit Ausnahme der Straßenlaternen besitzen die Ausstattungsgegenstände eine klare und schlichte Form, die im Kontrast zum strukturreichen Natursteinpflaster steht.

Die Straßenlaternen an allen Straßen außer der Kapellenstraße und Bleer Straße besitzen ein historisch wirkendes Design, das den Altstadtcharakter hervorhebt.

An der Kapellenstraße und Bleer Straße wird eine funktionale Straßenbeleuchtung mit einem formalen Design vorgesehen.



Fahrradlehnbügel aus Flachstahl



Abfallbehälter mit zylindrischer Grundform



Betonquader als Sitzelement



Straßenlaterne mit historischem Design



funktionale Straßenlaterne mit formalem Design

Materialität

Die Pflasterflächen werden mit einem Natursteinpflaster aus Basalt mit den Maßen 20/10/10 cm hergestellt.

Gehwegbereiche werden in Reihen mit versetzten Fugen ausgeführt, Fahrbahnbereiche im Diagonalverband. Wie im Gestaltungskonzept bereits beschrieben, werden zwei unterschiedliche Oberflächenbearbeitungen eingesetzt: spaltraue und gesägte Oberflächen.

Durch die unterschiedliche Bearbeitung entsteht ein leichter Unterschied in der Oberflächenfarbe. Steine mit einer spaltrauen Oberfläche besitzen eine schwarzbläuliche Färbung (Abbildung oben), die gesägten Steine weisen einen Anthrazitton auf (Abbildung unten).



Basaltstein mit spaltrauer Oberfläche im Diagonalverband



Basaltstein mit gesägter Oberfläche im Reihenverband