

Stadt Sinzig

Gestaltungsleitfaden für Straßen, Wege und Plätze

Erläuterungsbericht

Stand: 05.11.2024

Bearbeitet im Auftrag der Stadt Sinzig



Stadt-Land-plus GmbH

Büro für Städtebau
und Umweltplanung

Geschäftsführer:
Friedrich Hachenberg
Dipl.-Ing. Stadtplaner

Sebastian von Bredow
Dipl.-Bauingenieur

HRB Nr. 26876
Registergericht: Koblenz

Am Heidepark 1a
56154 Boppard-Buchholz

T 0 67 42 - 87 80 - 0

F 0 67 42 - 87 80 - 88

zentrale@stadt-land-plus.de

www.stadt-land-plus.de



Inhaltsverzeichnis

1	Aufgabenstellung	3
2	Untersuchungsbereich mit relevanten Straßen, Wege und Plätzen	4
3	Bestandsaufnahme	4
3.1	Verkehrs- und Stadtraumgefüge.....	4
3.2	Quartiersentwicklung und Raumtypen.....	6
3.3	Historische Prägung des Stadtgefüges.....	6
3.4	Plätze in der Innenstadt	8
3.5	Oberflächengestaltung inkl. Detailgestaltung bez. Materialität Stil	11
3.6	Straßenbegleitende Grünflächen.....	11
3.7	Ausstattung inkl. Beleuchtung.....	12
4	Bewertung des vorhandenen Bestands	14
5	Straßen- und Platzgestaltung	14
5.1	Hauptstraße (z.B. Barbarossastraße).....	15
5.2	Sammelstraße (z.B. Rheinstraße)	16
5.3	Geschäftsstraße (z.B. Bachovenstraße).....	17
5.4	Wohnstraße (z.B. oberer Teil der Ausdorferstraße)	17
5.5	Gasse (z.B. Judengasse).....	18
5.6	Plätze (z.B. Kirchplatz & Marktplatz).....	21
6	Gestaltungsempfehlungen für die Innenstadt von Sinzig	23
6.1	Funktionalität und Integrität	23
6.2	Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität	25
6.3	Verkehrsberuhigung / Geschwindigkeitsdämpfung	26
6.4	Gestaltqualität / Orientierung.....	27
6.5	Barrierefreiheit	30
6.6	Klimafolgeanpassung / ökologische Anforderungen	34
6.7	Grün-Blaue Infrastruktur	35
7	Gestaltungsempfehlung für 5 Straßen im Projektgebiet	37
8	Fazit / Resümee	44
9	Anhang	45
10	Datenquellen	57



1 Aufgabenstellung

Im Rahmen der Stadtsanierung Sinzig soll das innerstädtische Straßennetz erneuert werden. Eine Reihe der relevanten Maßnahmen ist bereits im Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzept (ISEK) für den Stadtkern von Sinzig hergeleitet. Einen konkreten Ausgangspunkt bildet der anstehende Ausbau bzw. die Straßenraumgestaltung der zentral gelegenen und den Kirchplatz tangierenden Bachovenstraße. Die Maßnahme soll modellhaft und orientierend für den gesamten Innenstadtbereich realisiert werden. Damit die Maßnahme in den Kontext eines für den gesamten Stadtraum gültigen „Muster Katalogs“ insbesondere für zukünftige Maßnahmen eingeordnet werden kann, ist die Erstellung eines Gestaltungsleitfadens folgerichtig. Damit wird die Kohärenz im Sinne eines ganzheitlich gestalteten Stadtraums unter Berücksichtigung von Nachhaltigkeitskriterien sichergestellt. Infolge der anstehenden Sanierung der Stadtstraßen und teilweise auch der Platzbereiche sollen deutlich sichtbare Aufwertungen des Stadtbilds und die innerstädtischen Quartiere erreicht werden.

Der innerstädtische Stadtraum mit seinen markanten Straßenzügen, Wegen und Plätzen soll in seinem orts- bzw. regionaltypischen Erscheinungsbild gesichert und sowohl in funktionaler als auch gestalterischer Hinsicht zukunftsorientiert und qualitativ weiterentwickelt werden - die historisch gewachsenen Straßenräume und Platzflächen dienen in erster Linie dem Menschen und nicht dem motorisierten Verkehr. Ein Gestaltungskanon für die innerstädtischen Freiräume, der sich an der vorhandenen Materialität und Struktur orientiert, soll neben der Identifikation der Bürgerschaft mit ihrer Stadt auch das Image von Sinzig als attraktives Mittelzentrum am Mittelrhein und touristisch interessantes Tor zum Ahrtal stärken. Die Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Orientierung, die Nutzerfreundlichkeit und Barrierefreiheit stehen im Fokus der Bearbeitung des Leitfadens.

Insbesondere vor dem Hintergrund des demografischen Wandels, aber auch im Hinblick auf die Inklusion von Menschen mit Behinderungen, muss der öffentliche Raum in der Innenstadt barrierefrei gestaltet werden. Die Stadt soll so gestaltet werden, dass alle Menschen an ihr teilhaben können - Gebäude, Einrichtungen und der öffentliche Raum sollen für alle Menschen zugänglich und nutzbar sein. Dies betrifft die Nutzung und Orientierung im Bereich der öffentlichen Plätze, die Begehbarkeit der Altstadtstraßen (Stichwort Kopfsteinpflaster) bis hin zur Zugänglichkeit von Geschäften, gastronomischen und öffentlichen Einrichtungen. Der Gestaltungsleitfaden soll Barrieren in der Innenstadt identifizieren und exemplarisch konkrete bzw. beispielhafte Lösungen aufzeigen.



2 Untersuchungsbereich mit relevanten Straßen, Wege und Plätzen

Der Anwendungsbereich des Gestaltungsleitfadens orientiert sich im Wesentlichen an der Abgrenzung des Sanierungsgebiets. Er umfasst auch einige angrenzende Bereiche in der unmittelbaren Umgebung. Insgesamt betrifft dies die städtischen Räume und Straßenzüge von Sinzig, die maßgeblich durch eine historische Bebauung im mittelalterlichen Teil des Zentrums geprägt sind.

3 Bestandsaufnahme

Zur Bestandsaufnahme wurde im Rahmen mehrerer Ortsbegehungen eine Fotodokumentation der Straßen- und Platzräume erstellt. Auch im Austausch mit einem Anwohner, der auf die Nutzung eines Rollstuhls angewiesen ist, konnten viele Schwachstellen in der Innenstadt hinsichtlich der Barrierefreiheit aufgenommen werden. Hier wurde u.a. auf das Fehlen einer barrierefreien öffentlichen Toilette im Stadtzentrum hingewiesen.

3.1 Verkehrs- und Stadtraumgefüge

Das Verkehrs- und Stadtraumgefüge von Sinzig ist durch ein historisch gewachsenes Straßennetz charakterisiert. Hauptverkehrsstraßen wie die Barbarossastraße und die Rheinstraße rahmen den Untersuchungsbereich ein, während kleinere Gassen wie die Eulen- und Judengasse eine feingliedrige Erschließung des innerstädtischen Quartiers gewährleisten. Die Bachovenstraße verbindet den Marktplatz mit dem Kirchplatz und bildet die zentrale Geschäftsstraße der Stadt. Der öffentliche Raum setzt sich aus dicht bebauten, urbanen Bereichen sowie Grünanlagen zusammen, die zur Lebensqualität und zur Zugänglichkeit in Sinzig beitragen. Die Quartiersstraßen im Innenstadtbereich verfügen meist über Straßen und Gehwege auf einem einheitlichen Niveau.



Abb. 1: Trennung der Fahrbahn und Gehweg mit einer dreizeiligen Natursteinrinne in der Ausdorferstraße

Die Trennung zwischen den Verkehrsflächen für den motorisierten Verkehr und den Fußgängerverkehr erfolgt bei ebenerdiger Gestaltung in der Regel durch eine dreizeilige Natursteinrinne. Sind die beiden Verkehrsräume nicht auf gleicher Höhe, wird die Abgrenzung durch ein Betonhochbord geschaffen. Im Untersuchungsbereich befinden sich verschiedene öffentliche Parkplätze sowie ein Parkhaus. Die kleineren Parkmöglichkeiten liegen meist im Seitenraum der Straßen, wie zum Beispiel in der Judengasse, wo mehrere Parkstände an eine Grünfläche angrenzen.



Abb. 2: Schmale Asphaltfahrbahn und barrierefreier Straßenraum der Judengasse



Abb. 3: Weiche Trennung von Fahrbahn und Seitenflächen in der Bachovenstraße



Abb. 4: Straßenkreuzung Koblenzer Straße

Insgesamt prägt der ruhende Verkehr das Erscheinungsbild in vielen Straßen maßgeblich. Dies gilt vor allem für die Bachovenstraße. Hier darf in abwechselnden Abschnitten im Seitenraum geparkt werden.

Die Kreuzungen klassifizierter und stärker frequentierter Straßen sind entweder mit einer Lichtsignalanlage ausgestattet (Kreuzung Rheinstraße / Koblenzer Straße) oder als Kreisverkehr angelegt (Barbarossastraße / Lindenstraße).



3.2 Quartiersentwicklung und Raumtypen

Die Quartiersentwicklung und die Raumtypen im Untersuchungsbereich orientieren sich stark an den vorhandenen im Mittelalter geprägten Strukturen, wobei der Erhalt und die Integration historischer Gebäude eine zentrale Rolle spielen. Ziel ist es, diese historischen Bauten harmonisch mit einer zeitgemäßer Straßenraumgestaltung zu verbinden, um ein städtebauliches Gesamtbild zu schaffen, das sowohl Tradition als auch Moderne widerspiegelt.

3.3 Historische Prägung des Stadtgefüges

Die beiden historischen Karten von Sinzig aus dem Jahr 1828 zeigen eindeutige Parallelen zum heutigen Stadtgefüge. Der Verlauf der ehemaligen Stadtmauer, die auf der nachgezeichneten Urkarte gut erkennbar ist (Abb. 6, rote Linie), entspricht den heutigen Hauptverkehrsstraßen der Stadt, die den Stadtkern und die Innenstadt umschließen. Das Grundnetz im Stadtkern spiegelt sich auch heute noch wider.

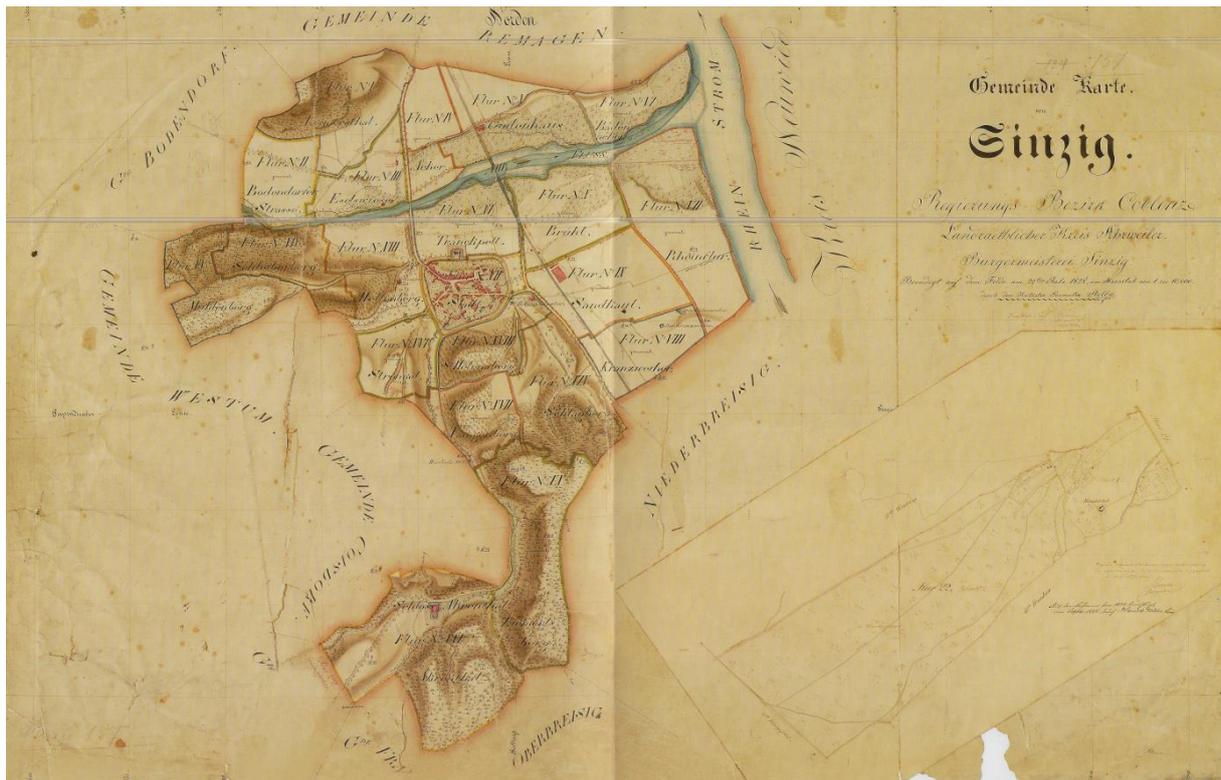


Abb. 5: Urkarte der Stadt Sinzig aus dem Jahr 1828

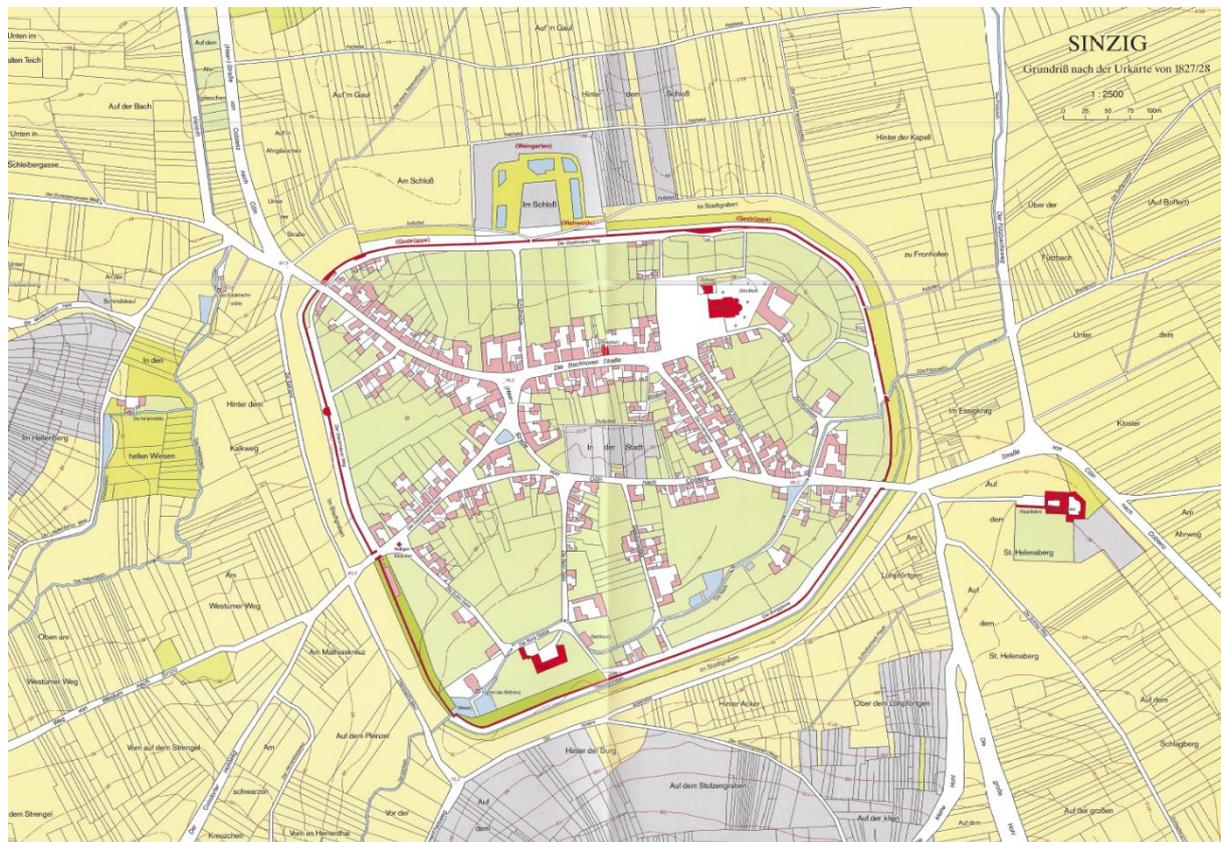


Abb. 6: Grundriß der Urkarte der Stadt Sinzig aus dem Jahr 1828, (Neuzeichnung des Grundrisses im Jahr 1994 vom Rheinland-Verlag GmbH, Köln)

Der Kirchplatz ist in seiner Grundstruktur über die Jahrhunderte weitgehend erhalten geblieben, was auf seine Bedeutung als starker innerstädtischer Raum und Identifikationsort hinweist. Durch den Vergleich des heutigen Stadtgebietes mit den historischen Karten von



1828 ist zudem eine Nachverdichtung des Wohnraumes erkennbar. Zahlreiche Gassen und Straßen wurden innerhalb der ehemaligen Stadtmauer errichtet, was die großzügige Anlage der mittelalterlichen Umwehrung und die großen Potenziale für die innerstädtische Entwicklung Sinzigs verdeutlicht. Damit konnte bis zum Ende des 19. Jahrhunderts der steigende Flächenbedarf für Handels- Dienstleistungsgebäude und Wohnraum erfüllt werden.

3.4 Plätze in der Innenstadt

Im Gestaltungsbereich gibt es mehrere kleinere Plätze, die zum Verweilen und sozialen Austausch einladen. Diese Plätze weisen eine ähnliche Charakteristik auf, wie der Platz an der Kreuzung der Koblenzer Straße und der Ausdorferstraße. Die Plätze sind in die Verkehrsfläche integriert und verfügen über Bäume und Grünflächen. Der Marktplatz stellt einen zentralen Punkt in der Sinziger Innenstadt dar. In der Mitte des Platzes befindet sich ein Brunnen, der von wenigen öffentlichen Sitzmöglichkeiten umgeben ist. Auf diesem Platz gibt es keine Begrünung.



Abb. 7: Kleiner Teil des Marktplatzes in der Ausdorferstraße



Abb. 8: Marktplatz mit Anschluss in die Ausdorferstraße

Der größte und der Hauptplatz von Sinzig ist der Kirchplatz, hier finden der Wochenmarkt und weitere Veranstaltungen statt. Neben der Kirche steht auch das Rathaus der Stadt. Bäume und Sitzmöglichkeiten rund um den Platz bilden einen markanten Rahmen. Die schattenspendenden Bäume verbessern insbesondere an heißen Sommertagen die Aufenthaltsqualität.

Aktuell wird in der Bachovenstraße ein ehemaliges Ruinenhaus (Nr. 23-25) zurückgebaut. Auf dem gewonnenen Areal wird aktuell in Workshops ein PiKo Park geplant. PikoPark (mit 'Piko' abgeleitet von 'piccolo' soll anzeigen, dass es sich um einen kleinen Park handelt). Der Wissenschaftsladen Bonn e. V. kooperiert in diesem Projekt mit Wohnungsunternehmen, die diese Ziele teilen und gemeinsam mit Mieterinnen und Mietern einen kleinen naturnahen Park anlegen wollen. (www.pikopark.de)



Abb. 9: Kirchplatz Blick vom Rathaus zur Platzmitte



Abb. 10: Kirchplatz Links neben dem Rathaus mit Blick zum Kircheneingang



Abb. 11: Zentrale Fläche des Marktplatzes in der Sinziger Altstadt



Abb. 12: Platz an der Stadtmauer an der Rheinstraße

An der Rheinstraße befindet sich noch ein Stück der alten Stadtmauer und in der Grünfläche entlang der Mauer besteht eine kleine Sitzmöglichkeit.

Neben den Plätzen mit Aufenthaltsmöglichkeiten gibt es auch mehrere Parkplätze in Sinzig. Sehr zentral gelegen ist der gepflasterte Parkplatz an der Kaiserstraße. Die einzelnen Stellplätze sind durch unterschiedliches Pflaster von der restlichen Fläche abgesetzt. Entlang des Parkplatzes sind einige Bäume gepflanzt.



Abb. 13: Parkplatz an der Kaiserstraße



Abb. 14: Parkplatz an der Kaiserstraße



Ein weiterer Parkplatz befindet sich entlang der Harbachstraße. Der Platz ist mit hellem Pflaster befestigt und von Grünflächen und Bäumen umrandet. Angrenzend zum Parkplatz befindet ein Spielplatz und ein Fußballfeld.



Abb. 15: Parkplatz entlang der Harbachstraße



Abb. 16: Spielplatz und Fußballfeld entlang der Harbachstraße

Der Parkplatz an der Eulengasse ist ebenfalls mit hellem Pflaster gepflastert. Die einzelnen Stellplätze sind mit weißen Markierungen voneinander abgetrennt. Der gesamte Platz ist von Grünflächen und großen Bäumen eingerahmt.



Abb. 17: Parkplatz an der Eulengasse



Abb. 18: Parkplatz an der Eulengasse

Im nördlichen Bereich der Judengasse befindet sich ein kleiner Parkplatz mit wenigen Stellplätzen. Diese sind grau gepflastert und heben sich damit von der übrigen Pflasterung der Judengasse ab. Die Stellplätze sind durch helle Natursteinpflaster-Steifen voneinander getrennt. Dahinter erstreckt sich eine größere Grünfläche mit einigen kleinen Bäumen. Auf dieser Fläche gibt es Sitzmöglichkeiten.



Abb. 19: Parkplatz entlang der Judengasse



3.5 Oberflächengestaltung inkl. Detailgestaltung bez. Materialität Stil

Die Oberflächengestaltung des Straßenraums variiert je nach Bereich des Untersuchungsgebietes. In den äußeren Bereichen besteht die Fahrbahn aus dunklem Asphalt, während die Gehwege mit hellem Betonsteinpflaster im Reihenverband gestaltet sind. Diese Gestaltung findet sich vor allem an Sammel- und Hauptverkehrsstraßen. Im Innenstadtbereich des Untersuchungsgebietes dominiert dunkles Natursteinpflaster sowohl auf den Fahrbahnen als auch auf den Gehwegen. An Kreuzungen abseits der Hauptstraßen wird häufig helleres Natursteinpflaster verwendet.

Der Marktplatz und der Kirchplatz haben einen helleren Granit Naturstein Belag. Das Granitpflaster ist auf den Plätzen im Segmentbogenpflasterverband verlegt worden.



Abb. 20: Beton und Natursteinpflaster (Basalt, Grauwacke)

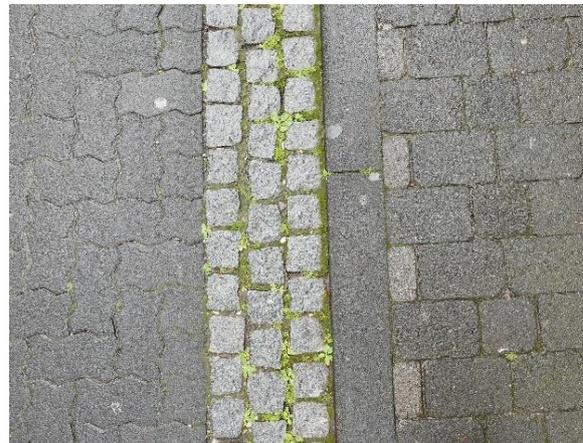


Abb. 21: Entwässerungsrinne aus Natursteinpflaster (Granit)

3.6 Straßenbegleitende Grünflächen

An mehreren Straßen gibt es Straßenbegleitgrün und kleinere Grünflächen. Der überwiegende Teil der Straßen ist nicht mit Bäumen bepflanzt.



Abb. 22: Straßenbegleitgrün in der Rheinstraße.

In der Rheinstraße befindet sich ein alter Baumbestand, der in das Straßenbild integriert ist und als Trennung zwischen Fußgängern und motorisiertem Verkehr dient.

Im Untersuchungsgebiet sind bepflanzte Grünflächen meist als Baumallee mit Vegetationscluster im Baumscheibenbereich angelegt - wie in der Koblenzer Straße - und oft außerhalb der Fahrbahn im Fußgängerraum angelegt.

Im inneren Stadtbereich finden sich an diversen Straßenkreuzungen Restgrünflächen, wie beispielsweise im Bereich der Koblenzer Straße und Münzgasse.



Abb. 23: Straßenbegleitgrün Koblenzer Straße



Abb. 24: großzügige Baumscheiben an der Koblenzer Straße.

Im Untersuchungsgebiet verläuft eine grüne Achse, die sich überwiegend aus dem Luna Park zusammensetzt und sich von der Barbarossastraße bis zur Koblenzer Straße erstreckt. An der Rheinstraße endet der Luna Park, und ein wassergebundener Weg führt entlang der ehemaligen Stadtmauer von der Rheinstraße bis zur Koblenzer Straße.



Abb. 25: Parkähnliche Grünanlage mit sandgebundenem Fußweg entlang der ehemaligen Stadtmauer

3.7 Ausstattung inkl. Beleuchtung

Das Stadtmobiliar befindet sich hauptsächlich im innerstädtischen Einkaufsbereich, an kleineren Grünflächen und Plätzen. Hier gibt es meist metallene Sitzbänke mit Rückenlehne



Abb. 26: Kirchplatz und Hauptplatz.

oder einfache Holzbänke ohne Rückenlehne. An diesen Verweilorten sind auch Mülleimer aufgestellt. Diese Grundausstattung des Stadtmobiliars ist am Kirchplatz vorhanden. Die Straßenbeleuchtung ist überwiegend mit LED-Leuchten ausgestattet. In der Mühlenbachstraße und Bachovenstraße sind die Beleuchtungsmasten mit Blumenkörben geschmückt.



Abb. 27: LED-Beleuchtung in der Wallstraße



Abb. 28: LED-Beleuchtung in der Judengasse



Abb. 29: LED-Beleuchtung mit Blumenkorb in der Bachovenstraße



4 Bewertung des vorhandenen Bestands

Das Untersuchungsgebiet weist einige positive Ansätze, aber auch Bereiche mit Verbesserungspotenzial auf. Positiv hervorzuheben ist die insgesamt einheitliche Gestaltung der Gehwege im Innenstadtbereich, die eine gute Barrierefreiheit und Zugänglichkeit für Fußgänger gewährleistet. Durch Hochborde abgegrenzte Gehwege, wie z.B. in der Koblenzer Straße, stellen jedoch für Menschen mit Rollstühlen, Rollatoren oder Kinderwagen eine starke Einschränkung und Gefährdung dar, insbesondere an Engstellen und wenn dort widerrechtlich geparkt wird. Grundsätzlich dominiert der motorisierte Verkehr, insbesondere der ruhende Verkehr, nach wie vor das Straßenbild. Hier besteht ein erhebliches Potenzial zur Verbesserung der Infrastruktur zugunsten des Fuß- und Radverkehrs.

Besonders positiv zu bewerten sind die Baumpflanzungen und Grünflächen an den Straßenkreuzungen, die markante Baumreihe an der Koblenzer Straße und die Grünachse durch den Luna Park, da sie das Stadtbild auflockern und zu einem positiven Mikroklima und einer hohen Lebensqualität in der Innenstadt beitragen. Dennoch gibt es Verbesserungsbedarf in Bezug auf das Stadtgrün. Ein erster Schritt zu mehr Aufenthaltsqualität im Stadtkern bzw. in der Bachovenstraße soll der neue Pikopark leisten. Hierzu gab es im September 2024 einen Workshop mit den Anwohnern und die Ideen werden nun zu einem Gestaltungsplan ausgewertet und ausgearbeitet.

So mangelt es vielen Straßen an Aufenthaltsqualität, sowie ausreichender Bepflanzung mit hochstämmigen stadtklimatauglichen Bäumen. Damit würde nicht nur die Attraktivität des Stadtbilds, sondern auch das Mikroklima positiv beeinflusst. Zentrale Plätze, wie Marktplatz und Kirchplatz, bieten erhebliches Potenzial für mehr Begrünung und zusätzliche Sitzmöglichkeiten, um die Aufenthaltsqualität zu steigern. Zudem ist das Stadtmobiliar stark begrenzt im Stadtraum verfügbar.

5 Straßen- und Platzgestaltung

Die Kategorisierung von Straßen ist ein wesentlicher Bestandteil der Stadtplanung und Verkehrssteuerung. Sie dient dazu, die vielfältigen Funktionen und Anforderungen, die an das Straßennetz gestellt werden, systematisch zu erfassen und zu ordnen. Straßen haben unterschiedliche Aufgaben, die sich in ihrer Verkehrsstärke, der Art der angrenzenden Bebauung sowie ihrer Rolle im Verkehrsnetz unterscheiden. Durch eine klare Einteilung der Straßen in spezifische Kategorien können gezielte Maßnahmen ergriffen werden, um die Nutzung der Straßen effizient zu gestalten und den unterschiedlichen Bedürfnissen der Bewohner:innen, Gewerbetreibenden und Verkehrsteilnehmenden gerecht zu werden.

Eine fundierte Kategorisierung von Straßentypen trägt wesentlich dazu bei, die Verkehrsführung zu optimieren und die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen. Dabei spielt die Gestaltung der Straßenquerschnitte eine zentrale Rolle. Je nach Kategorie werden unterschiedliche Anforderungen an die Breite der Fahrbahnen, die Gestaltung von Gehwegen, Radwegen und Grünflächen sowie an die Platzierung von Parkmöglichkeiten gestellt. Ziel ist es, Straßenquerschnitte so zu gestalten, dass sie den spezifischen Anforderungen der jeweiligen Kategorie entsprechen und eine sichere und effiziente Nutzung ermöglichen.



Plätze sind zentrale Elemente in der urbanen Landschaft und spielen eine entscheidende Rolle für die Lebensqualität in Städten und Gemeinden. Sie fungieren nicht nur als Treffpunkte für soziale Interaktionen, sondern auch als funktionale Räume für eine Vielzahl von Aktivitäten, darunter Erholung, Veranstaltungen und tägliche Aufgaben. Die Gestaltung von Plätzen erfordert daher eine sorgfältige Berücksichtigung ihrer unterschiedlichen Funktionen und Nutzerbedürfnisse.

Plätze müssen dabei so gestaltet werden, dass sie sowohl ästhetisch ansprechend als auch funktional sind. Eine durchdachte Gestaltung berücksichtigt Aspekte wie Zugänglichkeit, Sicherheit, Nachhaltigkeit und Flexibilität, um den vielfältigen Anforderungen der Nutzer gerecht zu werden.

Zugänglichkeit und Barrierefreiheit sind wesentliche Kriterien, um sicherzustellen, dass alle Menschen, einschließlich Personen mit Mobilitätseinschränkungen, den öffentlichen Raum nutzen können. Eine funktionale Raumaufteilung und geeignete Ausstattung, wie Sitzgelegenheiten, Grünflächen und Beleuchtung, tragen zur Attraktivität und Nutzbarkeit bei.

In dem Gestaltungsfaden werden vier Haupttypen von Straßen inkl. Plätzen beispielhaft auf den innerstädtischen Stadtraum von Sinzig dargestellt.

5.1 Hauptstraße (z.B. Barbarossastraße)

Die Verkehrsstärke auf Hauptstraßen kann erheblich variieren und liegt typischerweise zwischen 400 Kfz/h und 2000 Kfz/h. Diese Straßen sind darauf ausgelegt, einen hohen Verkehrsfluss zu bewältigen und sowohl den innerstädtischen als auch den überregionalen Verkehr zu ermöglichen.

Hauptstraßen haben besondere Anforderungen an die Infrastruktur, insbesondere in Bezug auf den Radverkehr und den ÖPNV. Der Radverkehr sollte auf separaten Anlagen geführt werden, entweder durch Schutzstreifen oder Radfahrstreifen. Überquerungen entlang von Hauptverkehrsstraßen sollten möglichst gebündelt erfolgen, um die Sicherheit zu erhöhen. Die Querungsanlagen sollten dabei barrierefrei ausgebaut werden. Hier sollte sowohl für mobilitätseingeschränkte Personen als auch für sehbehinderte Personen die Querung problemlos ermöglicht werden. Dafür sollte für mobilitätseingeschränkte Personen eine Nullablenkungen des Bordsteins vorgesehen werden. Für sehbehinderte Personen sollte die Querung durch taktile Elemente verdeutlicht werden.

An Hauptstraßen verlaufen meist auch wichtige Verbindungen für den Fußgängerverkehr, da die Hauptstraßen eine wichtige Verbindungsfunktion innerhalb der Stadt aufweisen. Damit zwei Personen sich auf einem Gehweg begegnen können oder nebeneinander gehen können, ist eine Breite von 1,80 m notwendig. Diese Breite soll in beengten Straßenräumen eingehalten werden. Wenn ausreichend Platz vorhanden ist, sollen Sicherheitsräume zur Fahrbahn und zu angrenzenden Gebäuden berücksichtigt werden, sodass dann eine Mindestbreite von 2,50 m für den Fußgängerverkehr vorgesehen werden sollte.

Die benötigte Fahrbahnbreite auf Hauptstraßen hängt davon ab, ob der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) auf der Straße geführt wird. Wenn der ÖPNV auf der Straße verkehrt, ist eine Mindestbreite der Fahrbahn von 6,00 m – 6,50 m erforderlich. Diese Breite ermöglicht eine sichere Begegnung von zwei Bussen. In Fällen, wo der ÖPNV nicht auf der Straße verkehrt, reicht eine Fahrbahnbreite von 5,90 m aus. Hier ist der maßgebende Begegnungsverkehr dann Lkw - Lkw. Bei einem geringen Schwerlastanteil und beengten



Platzverhältnissen kann die Fahrbahnbreite die 5,90 m auch unterschreiten. Für den Begegnungsfall Lkw – Pkw ist eine Fahrbahnbreite von 5,00 – 5,55 m erforderlich.

Auch für den Radverkehr müssen auf Hauptstraßen Angebote geschaffen werden. Der Radverkehr kann aufgrund der Verkehrsstärke hier nicht mehr im Mischverkehr mitgeführt werden. Hier können zum einen Schutzstreifen auf der Fahrbahn markiert werden. Diese können im Bedarfsfall vom fließenden Verkehr überfahren werden, sind aber sonst für den Radverkehr vorbehalten. Die Breite von Schutzstreifen beläuft sich auf mindestens 1,50 m. Die Gesamtfahrbahnbreite soll bei beidseitigen Schutzstreifen mindestens 7,50m belaufen. Radfahrstreifen sind von der Fahrbahn getrennt und sollen mindestens 1,75 m breit dimensioniert werden. Wenn aufgrund der Platzverhältnisse kein entsprechendes Angebot für den Radverkehr geschaffen werden kann, kann geprüft werden, ob die zulässige Höchstgeschwindigkeit reduziert werden kann oder der Radverkehr über parallel verlaufende Straßen, die weniger belastet sind, geführt werden kann.

5.2 Sammelstraße (z.B. Rheinstraße)

Die Verkehrsstärke auf Sammelstraßen liegt zwischen 100 und 400 Kfz/h. Dieser Verkehr besteht aus Anwohnern:innen, Besucher:innen, Lieferfahrzeugen und einer zunehmenden Anzahl an Durchgangsverkehr.

Sammelstraßen sind Erschließungsstraßen und haben vor allem eine wichtige Verbindungsfunktion, indem sie den Verkehr von Wohnstraßen auf Hauptverkehrsstraßen leiten. Die überwiegende Nutzung besteht aus Wohngebäuden, ergänzt durch vereinzelt vorhandene Geschäfte und Büros.

Bei Sammelstraßen, die eine Verkehrsstärke von mehr als 250 Kfz/h aufweisen, sind spezifische Maßnahmen erforderlich, um die Sicherheit und den Komfort für alle Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten. Insbesondere sollten geeignete Radverkehrsanlagen bereitgestellt werden. Diese können entweder durch Schutzstreifen auf der Fahrbahn oder durch die Freigabe des Radverkehrs auf ausreichend breiten Gehwegen realisiert werden, sofern dies sicher und praktikabel ist.

Des Weiteren besteht entlang von Sammelstraßen, wo Geschäfte und Büros vorhanden sind, häufig ein punktueller Überquerungsbedarf. Um diesen Anforderungen gerecht zu werden, sollten Überquerungshilfen bereitgestellt werden. Aufpflasterungen an Überquerungsstellen wirken nicht nur als Geschwindigkeits-dämpfung, sondern tragen auch zur Verbesserung der Fußgängersicherheit bei.

In Sammelstraßen wird auch der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) geführt, was zusätzliche Anforderungen an den Straßenquerschnitt und die Verkehrsinfrastruktur stellt.

Die benötigte Fahrbahnbreite auf Sammelstraßen hängt, wie bei Hauptstraßen, davon ab, ob der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) dort verkehrt und wie stark der Schwerlastverkehr auf der Straße vertreten ist. Diese Faktoren bestimmen die erforderlichen Breiten für die Fahrbahn.

Gehwege an Sammelstraßen sollten bei ausreichendem Platz mindestens 2,50 m breit sein, um ausreichend Platz für Fußgänger zu bieten. Diese Breite unterstützt nicht nur den sicheren Fußgängerverkehr, sondern ermöglicht es auch, den Radverkehr auf den Gehweg zu verlegen.

Der Hauptunterschied zwischen Sammelstraßen und Hauptstraßen ist die Verkehrsstärke auf der Straße.



5.3 Geschäftsstraße (z.B. Bachovenstraße)

Die Verkehrsstärke auf Geschäftsstraßen kann zwischen 100 und 300 Kfz/h variieren, abhängig von der Lage und der Intensität des Geschäftsbetriebs. Diese Straßen sind sowohl für den motorisierten Verkehr als auch für den Fußgängerverkehr von Bedeutung.

Geschäftsstraßen stellen spezifische Anforderungen an ihre Gestaltung, um den vielfältigen Bedürfnissen der Nutzer gerecht zu werden. Der Fußgängerverkehr hat hier hohe Priorität, sowohl entlang der Straße als auch bei der Querung. Aufgrund des hohen Fußgängeraufkommens sind ausreichend dimensionierte Seitenräume unabdingbar.

Ein linearer Überquerungsbedarf besteht an allen Stellen der Straße, was bedeutet, dass Fußgänger:innen die Straße sicher überqueren können müssen. Um dies zu gewährleisten, sind Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung erforderlich. Bei geringerer Verkehrsstärke kann die Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich eine sinnvolle Maßnahme sein, um den Fußgängerverkehr zusätzlich zu fördern und die Sicherheit zu erhöhen.

Für den Lieferverkehr sind separate Stellplätze oder spezielle Bereiche vorgesehen, um das Liefern und Laden der Geschäfte zu ermöglichen, ohne den Fußgängerfluss oder die Verkehrssicherheit zu beeinträchtigen.

Der Straßenquerschnitt einer Geschäftsstraße muss großzügig dimensioniert werden, um den vielfältigen Anforderungen des Fußgängerverkehrs gerecht zu werden. Die Mindestbreite für Gehwege sollte 1,80 m betragen mit ausreichendem Sicherheitsraum zur Fahrbahn, um einen sicheren Fußgängerverkehr zu gewährleisten. Idealerweise sind die Gehwege jedoch breiter, zwischen 3,00 m bis 4,00 m, um zusätzlichen Platz für Fußgänger:innen, Schaufensterbummel sowie Elemente wie Sitzbänke, Fahrradbügel und Außen gastronomie zu bieten. Dies schafft einen komfortablen und sicheren Raum für Passanten und trägt zur Belebung der Straße bei.

Die Fahrbahnbreite hängt davon ab, ob der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) auf der Geschäftsstraße geführt wird oder nicht und ob auf dem Streckenverlauf ein erhöhtes Schwerlastverkehr vorkommt.

5.4 Wohnstraße (z.B. oberer Teil der Ausdorferstraße)

Wohnstraßen zeichnen sich durch eine geringe Verkehrsstärke aus. Diese liegt unter 100 Kfz pro Stunde. Der Verkehr besteht überwiegend aus Anwohner- und Besucherverkehr.

Wohnstraßen sind oft mit verkehrsberuhigenden Maßnahmen ausgestattet, um die Sicherheit und die Lebensqualität zu erhöhen. Dazu gehören:

- Tempo-30-Zone: Reduziert die Geschwindigkeit und erhöht die Sicherheit für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen.
- Verkehrsberuhigter Bereich: Bereiche, in denen alle Verkehrsteilnehmenden gleichberechtigt sind.
- Grünflächen und Gärten: Tragen zur ästhetischen und ökologischen Qualität des Wohngebiets bei.

Ein zentraler Aspekt von Wohnstraßen ist ihre Funktion als Aufenthaltsraum. Diese Straßen sollen nicht nur dem Verkehr dienen, sondern auch als Räume für soziale Interaktionen und Freizeitaktivitäten genutzt werden können.



Besondere Nutzungsansprüche umfassen:

- Aufenthaltsqualität: Wohnstraßen sollten so gestaltet sein, dass sie zum Verweilen und Treffen einladen. Sitzgelegenheiten, schattenspendende Bäume und kleine Plätze fördern die Nutzung der Straße als sozialen Raum.
- Grünflächen: Eine großzügige Bepflanzung mit Bäumen, Sträuchern und Blumenbeeten trägt zur Verbesserung des Mikroklimas bei und schafft eine angenehme Atmosphäre. Grünflächen bieten auch Rückzugsmöglichkeiten und Erholungsräume für die Anwohner.

In Wohnstraßen kann der Radverkehr aufgrund der niedrigen Verkehrsstärke direkt auf der Fahrbahn mitgeführt werden. Eine Fahrbahnbreite von 4,50 m ist ausreichend, um die Begegnung von zwei Pkws sicher zu ermöglichen. Gehwege sollten eine Breite von mindestens 2,50 m haben, um ausreichend Platz für Fußgänger:innen zu bieten.

5.5 Gasse (z.B. Judengasse)

Gassen sind überwiegend vom Anliegerverkehr geprägt und dienen hauptsächlich dem Wohnen, weshalb sie eine besondere Form der Wohnstraße darstellen. Der größte Unterschied zu Wohnstraßen liegt im begrenzten Platzangebot. In Gassen ist die Fahrbahn oft so schmal, dass nur ein Richtungsverkehr möglich ist, da das Begegnen von zwei Pkws nicht möglich ist. Aufgrund des geringen Platzbedarfs gibt es häufig keinen Platz für Gehwege, sodass Fußgänger:innen die Fahrbahn mitbenutzen müssen.

Im Stadtkern von Sinzig sind die Straßen aufgrund ihrer historischen Bedeutung häufig nur als schmale Gassen ausgebaut. Hier ist aufgrund des Straßenquerschnitts oft nur eine Einbahnstraße ausgewiesen, mit schmalen Gehwegen am Rand der Fahrbahn. Daher ist es aus Gründen der Verkehrsberuhigung und -sicherheit ratsam, die schmalen Gassen als verkehrsberuhigte Bereiche (Mischverkehr) auszuweisen. Der Radverkehr kann in diesen Bereichen im Mischverkehr auf der Fahrbahn mitgeführt werden.

Unabhängig davon, ob es sich um Hauptstraßen, Sammelstraßen, Geschäftsstraßen, Wohnstraßen oder Gassen handelt, sollte bei Einbahnstraßen darauf geachtet werden, dass die Fahrbahn, wenn möglich, mindestens 3,50 m breit ist. Dies stellt sicher, dass der Radverkehr in beide Richtungen freigegeben und genutzt werden kann. So können Barrieren für den Radverkehr und für Radverbindungen, die durch Einbahnstraßen entstehen könnten, vermieden werden.



Abb. 30: Schwarzplan von Sinzig mit Straßen im Stadtkerngebiet.

- Orangerote Straße -> Hauptstraße
- Blaue Straße -> Sammelstraße
- Grüne Straße -> Geschäftsstraße
- Rosa Straße -> Wohnstraße
- Lila Straße -> Gasse

Für klassifizierte Straßen liegen Verkehrszahlen aus dem Jahr 2021 vor. Diese Zahlen ermöglichen es, zwischen Hauptstraßen und Sammelstraßen zu unterscheiden.

Straße	Kategorie	Verkehrsstärke [Kfz pro Tag]
Barbarossastraße	Hauptstraße	7.037
Wallstraße	Hauptstraße	4.813
Oberer Teil Rheinstraße	Sammelstraße	3.361
Unterer Teil Rheinstraße	Hauptstraße	Keine Angabe vorh., vermutlich ähnlich wie Wallstraße
Harbachstraße	Hauptstraße	7.546
Lindenstraße	Hauptstraße	7.037
Oberer Teil Koblenzer Straße	Sammelstraße	3.361

Die Zählung für die Rheinstraße und die Koblenzer Straße wurde in dem Abschnitt durchgeführt, in dem der Verkehr nur in eine Richtung fließt. Daher gibt es keinen genauen Wert für die untere Rheinstraße, wo der Verkehr in beide Richtungen möglich ist.



Da für die restlichen Straßen keine Verkehrsstärke vorliegt, erfolgt die Einteilung anhand ihrer Funktion. Hierbei wird zwischen Geschäftsstraßen und Wohnstraßen/Gassen unterschieden, insbesondere aufgrund der primären Nutzung als Geschäfts- oder Wohnbereich. Auf diese Weise können die Straßen kategorisiert werden.



5.6 Plätze (z.B. Kirchplatz & Marktplatz)

Plätze gibt es bereits seit 10.000 Jahre auf der Welt. Sie wurden nicht einfach gebaut, sie wurden entworfen und ihre Prinzipien klar dargestellt. Die Kunst, Städte zu bauen, war schon immer mehr als nur eine reine Bautätigkeit. Es war und ist eine auf klaren Regeln gegründete, allgemein vermittelbare Wissenschaft. Lebendige Quartiersplätze sind die zentralen Stadträume im jeweiligen Stadtviertel. Sie liegen immer an einer neuralgischen, verkehrsreichen Stelle im Raumgefüge des Quartiers und profitieren vom Regen Durchfluss. Sie bilden Zentren für Kommerz, Kultur und Mobilität im Stadtteil. Sie sind laut und belebt. Genauso gibt es auch ruhige Quartiersplätze, sodass Plätze immer differenziert betrachtet und analysiert werden müssen. Um die Physis der Stadt mit Ihren Plätzen und Straßen zu verstehen und zu ermitteln, müssen die strukturellen, raumformalen, architektonischen und konstruktiven Disziplinen zusammen betrachtet werden.

Die beiden innerstädtisch prägenden Plätze in Sinzig sind der Kirchplatz und der Marktplatz. Der Kirchplatz ist ein quadratischer Platz, angelehnt an den historischen Kontext sollte der Kirchplatz weiterhin frei von Einbauten und Hindernissen sein. Der Platz und die Verkehrsflächen sollten niveaugleich hergestellt werden. Die klassische Trennung zwischen Fahrbahn und Gehweg sollte aufgehoben werden. Die Pflaster Flächen sollen so aufeinander abgestimmt sein, dass der Platz nicht mehr von Straßen durchzogen wird, sondern als einheitlicher Raum bis zur architektonischen Gebäudekante wahrgenommen wird. Um eine gewisse Distanz zwischen den angrenzenden Wohngebäuden und der Platzfläche zu bekommen, sollte am Platzrand eine Baumreihe den Platz markieren. Im Ansatz ist der Kirchplatz auch bereits heute in seinem Bestand so gestaltet. Eine grün-blaue Infrastruktur ist auf größeren Plätzen für die zukünftigen Klimafolgen ein wesentliches Gestaltungselement.

Der Marktplatz ist heute noch durch die mittelalterliche und barocke Stadtbaukunst geprägt. Der Platzcharakter erstreckt sich über drei Straßendreiecke und verengt sich zu den Gassen hin. Ein wichtiges Gestaltungsziel wäre die Homogenität der Belagsflächen in ihrer Differenzierung. Die offenen Flächen sollten durch den Baumbestand und neue Baumreihen mit Terrassen eine räumliche Schließung erhalten. Auf den Terrassen sollen die gastronomischen Betriebe und die angrenzenden Geschäfte eine auf Stellfläche erhalten. Durch die neuen Sitzmöglichkeiten würde die Aufenthaltsqualität des Platzensembles wesentlich verbessert werden. Der moderne Terrassenbau würde sich klar absetzen und als deutlich erkennbarer Raum im Raum ablesen. Gleichzeitig würden die Bäume mit Ihrem Blätterdach die Überhitzung auf einem Platz deutlich reduzieren.

Die meisten offenen Platzflächen im innerstädtischen Kern werden durch den ruhenden Verkehr blockiert. Die Flächen stehen aktuell dem Anwohner oder dem Besucher für Parkmöglichkeiten zur Verfügung. Städtebaulich können diese Fläche in Sachen Begrünung und Entsiegelung einen wesentlichen Beitrag zur Hitzereduzierung leisten! Öffentliches Grün in dicht bebauten Stadtkernen sind in Zukunft essenzielle Aufenthaltsorte und stärken qualitativ den Lebensraum der Anlieger.



Abb. 32: Schwarzplan von Sinzig mit Straßen im Stadtkerngebiet

- 1) Kirchplatz
- 2) Marktplatz
- 3) Kaiserplatz
- 4) Harbachplatz
- 5) Eulengasseplatz / Ehemalige Synagoge
- 6) Stadtmauerplatz
- 7) Judengasseplatz
- 8) Zukünftiger Pikopark



6 Gestaltungsempfehlungen für die Innenstadt von Sinzig

Die allgemeinen Ziele und Planungsempfehlungen für Straßen und Plätze werden in diesem Kapitel näher definiert. Straßen sind immer Bestandteil eines städtebaulichen Gesamtgefüges. Vor allem innerorts gilt: Straße ist öffentlicher Raum und Ort des sozialen Lebens. Die funktionalen und technischen Aspekte von Straßen müssen sicheren Aufenthalt, Begegnung und Kommunikation ermöglichen und auch mit den raumbildenden und gestalterischen Ansprüchen verbunden werden. Straßenplanungen sind grundsätzlich in einem integrierten städtebaulichen Ansatz zu verfolgen.

Die Verkehrssicherheit muss für alle oberste Prämisse haben. Dies bedeutet, dass alle Nutzer von Straßenräumen zu berücksichtigen sind. Die Ausbildung der Straßen muss unter Beachtung ihrer jeweiligen Funktion eine klare Orientierung bieten und Eindeutigkeit ihre Verhaltensregeln widerspiegeln. Je nach Straßentyp und Verkehrsmenge gibt es für den Straßenraum das Trennprinzip oder das Mischprinzip.

Das Fahrverhalten und die Lesbarkeit von Straßen – wie schnell darf / kann ich hier fahren? – hängen unmittelbar zusammen. Die verschiedenen Abschnitte der Straßen müssen in ihrer baulichen Ausgestaltung eindeutig erkennbar sein. Nur so ist das Fahrverhalten im positiven und rücksichtnehmenden Sinn beeinflussbar. Dies kann durch die Wahl der Fahrbahnbreite, der Dimensionierung der Seitenflächen mit Parkstreifen, der Materialien oder durch ergänzende Grünstrukturen erreicht werden. Besonders die innerstädtischen Straßen erfordern als Aufenthalts- und Lebensräume eine besondere Aufmerksamkeit in der Ausgestaltung.

6.1 Funktionalität und Integrität

Der Gestaltung der Haupt- Sammel- und Geschäftsstraßen, sowie Gassen und Plätze kommt eine wichtige Bedeutung für die Lebensqualität in der Stadt zu. Wirkt eine Straße einladend, so entstehen Kommunikation und Interaktion. Der Straßenraum füllt sich mit Leben und wird zum wichtigen Aufenthaltsraum für Bewohner, Touristen und Besucher in dem oft eng bebauten historischen Ortskern. Gleichzeitig hat der Straßenraum je nach Bedeutung im Verkehrswegenetz aber auch Verkehrsaufgaben zu erfüllen. Wesentliche Fragen sind wo entstehen Parkplätze, wo werden Sondernutzungsflächen für den Einzelhandel und der Gastronomie angeboten, sowie Ver- und Entsorgungsanlagen integriert. Gerade in der Innerstädtischen Ortslage bilden Straßen



Abb. 33: Dorfplatz in Büchenbeuren

und Plätze wichtige Freiräume für das Stadtleben. Beim Entwurf von Straßenräumen müssen bauliche und gestalterische Anreize für ein aktives Straßen- und Nachbarschaftsleben im Vordergrund stehen. Ziel ist es, aus Verkehrsräumen attraktive Stadtträume entstehen zu lassen, die zum Verweilen, Spielen und Flanieren einladen. Qualitativ hochwertige gestaltete Straßenräume erfordern deshalb eine frühzeitige interdisziplinäre Zusammenarbeit von Planerinnen und Planern aus den Bereichen Verkehrs-, Stadt-, Landschaftsplanung und Bauingenieurwesen. Nur so kann ein Entwurf entstehen, der alle Aspekte berücksichtigt und auch gestalterisch überzeugt. Der

Der Entwurf entsteht, der alle Aspekte berücksichtigt und auch gestalterisch überzeugt. Der



dänische Architekt und Stadtplaner Jan Gehl hat in diesem Sinn zwölf Kriterien aufgestellt, die die Qualität des öffentlichen Raumes ausmacht. Sie gelten als Maßstab für den Bau von qualitativ hochwertigen Straßen.

Die Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) dienen als Leitfaden für die Planung von Verkehrsnetzen und helfen, verschiedene Verkehrsträger effektiv zu verknüpfen sowie die Qualität der Verkehrsangebote zu verbessern. Basierend auf diesen Richtlinien lassen sich

SCHUTZ	SCHUTZ VOR VERKEHR UND UNFÄLLEN – SICHERHEITSGEFÜHL <ul style="list-style-type: none"> - Schutz für Fußgänger - die Angst vor dem Verkehr nehmen 	SCHUTZ VOR VERBRECHEN – SICHERHEITSGEFÜHL <ul style="list-style-type: none"> - belebter öffentlicher Raum - Augen auf zur Straße - überlappende Funktionen zwischen Tag und Nacht - gute Beleuchtung 	SCHUTZ VOR UNANGENEHMEN SINNESWAHRNEHMUNGEN <ul style="list-style-type: none"> - Wind - Regen/Schnee - Kälte/Hitze - Luftverschmutzung - Staub, Lärm, blendendes Licht 	
	KOMFORT	ANGEBOTE FÜR FUSSGÄNGER <ul style="list-style-type: none"> - genug Platz zum Gehen - keine Hindernisse - gute Bodenbeläge - für alle zugänglich - interessante Fassaden 	AUFENTHALTS-GELEGENHEITEN <ul style="list-style-type: none"> - Randeffect / attraktive Wartezonen - Stützelemente 	SITZGELEGENHEITEN <ul style="list-style-type: none"> - spezielle Sitzbereiche - Vorteile nutzen: Aussicht, Sonne, Menschen - gute Sitzplätze - Ruhebänke
		SEHENSWÜRDIGES <ul style="list-style-type: none"> - vernünftige Betrachtungsabstände - freie Sichtachsen - interessante Ausblicke - gute Beleuchtung bei Dunkelheit 	ORTE FÜR KOMMUNIKATION <ul style="list-style-type: none"> - niedrige Lärmpegel - Straßenmöbel als „gesprächsfördernde Sitzlandschaften“ 	ORTE FÜR SPIEL UND SPORT <ul style="list-style-type: none"> - bauliche Einladungen für kreative Aktivitäten, Bewegung, Sport und Spiel - bei Tag und bei Nacht - im Sommer wie im Winter
BEGLÜCKENDES	GRÖSSENVERHÄLTNISSE <ul style="list-style-type: none"> - Bauten und Räume nach menschlichem Maß 	ANGENEHME KLIMATISCHE VERHÄLTNISSE <ul style="list-style-type: none"> - Sonne/Schatten - Wärme/Kühlung - leichte Brise 	POSITIVE SINNES-EINDRÜCKE <ul style="list-style-type: none"> - gutes Design, gute Details - gute Materialien - schöne Aussichten - Bäume, Grünanlagen, Wasser 	

Abb. 34: Kriterien für qualitativvolle Straßen und Plätze nach Jan Gehl

Haupt-, Sammel- und Geschäftsstraßen grundsätzlich in zwei Typen einteilen: Hauptverkehrsstraßen und Erschließungsstraßen. Bei den Hauptverkehrsstraßen handelt es sich überwiegend um die Ortsdurchfahrten klassischer Bundes-, Landes- oder Kreisstraßen. Erschließungsstraßen dienen vorwiegend der Erschließung der angrenzenden Grundstücke. In dem historischen Ortskern haben sie häufig Gassencharakter oder verlaufen über Stadtplätze. Hier tritt die verkehrliche Funktion zugunsten der Aufenthaltsfunktion in den Hintergrund.



6.2 Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität

Straßen haben neben der Sicherung der Versorgungs- und Transportfunktion eine große Bedeutung für den Erhalt oder die Rückgewinnung von Aufenthalts- und Lebensqualität. Sie sind Orte der Begegnung, des gemeinschaftlichen Lebens und des alltäglichen Treffens. Der motorisierte Verkehr mit seinem Platzbedarf, insbesondere für den ruhenden Verkehr, stellt in den engen Orten häufig eine Konkurrenznutzung dar. Besonders hier sind intelligente Lösungen wichtig, die für eine ausgewogenere Flächenaufteilung und für ein verträgliches Nebeneinander von Auto-, Rad- und Fußverkehr sorgt. Die sogenannten „Shared Space“-Lösungen können hier im Sinne von Mischverkehrsnutzungen besonders für schmale Straßen, kleinräumige Platzflächen und Gassen eine Lösung sein. Neben der Flächenverfügbarkeit gehören auch Angebote zum Sitzen, zum Spielen, zum beschaulichen Entspannen am Rande des Geschehens zur Aufenthaltsqualität. Auch Grün in seinen unterschiedlichen Ausprägungen fördert das Wohlbefinden in der Straße.



Abb. 35: Dorfstraße in Büchenbeuren

Der optisch wirksame Straßenraum wird innerörtlich durch die Gebäudefassaden auf beiden Seiten der Straße bestimmt. Dies erfordert eine Querschnittsgestaltung des Straßenraumes von Fassade zu Fassade. Grundsätzlich sollte die Fahrbahnbreite zugunsten der Seitenräume auf das unbedingt notwendige Mindestmaß begrenzt werden. Bei der Gestaltung von Plätzen und sehr beengten Straßen ist die Anwendung des Mischprinzips empfehlenswert. Hierbei gilt es die Bedürfnisse des Fuß- und Radverkehrs als wichtige Verkehrsträger der Nahmobilität vor Ort besonders zu berücksichtigen.

Dies gilt sowohl längs als auch quer zur Fahrbahn. Die Seitenräume des Straßenraumes sind die Bereiche, in dem sich die Fußgänger sicher bewegen können. Eine entsprechende Gestaltung des Straßenumfeldes erhöht die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer und unterstützt eine angepasste Fahrweise.

Je nach Verkehrsaufkommen und zulässiger Höchstgeschwindigkeit werden die Seitenräume durch Hochborde, Rundborde oder höhengleich durch z.B. gepflasterte Muldenrinnen von der eigentlichen Fahrbahn getrennt. Sie sind in das Gesamtkonzept der Straßenraumgestaltung einzubeziehen und möglichst großzügig und attraktiv für die Fußgänger und Radfahrer zu gestalten. Dabei sind Gehwegbreiten von 2,50 m oder mehr anzustreben. Eine Gehwegbreite unter 1,50 m sollte bei einer zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h nicht unterschritten werden. In Geschäftsstraßen kommen Zuschläge von 1,50 m und mehr für Auslagen oder Sondernutzung hinzu.

Bei Straßen mit geringem Verkehrsaufkommen und niedriger Geschwindigkeit können die eigentliche Fahrbahnfläche und die Seitenräume optisch ineinanderfließen. Dies kann mittels einer weichen Separation, d.h. durch die höhengleiche Ausbildung von gepflasterten Muldenrinnen erfolgen. Werden dabei der Seitenbereich und die gepflasterte Rinne in einem ähnlichen Farbton gestaltet, verringert sich die optische Dominanz der Fahrbahn. Die Fahrbahn wirkt schmaler. Den gleichen Effekt erzielt man durch eine ähnliche Farbgebung von Fahrbahn und Seitenraum. Straßenbegleitende



Abb. 36: Dorfstraße in Boppard-Buchholz



Abb. 37: Gestalterische Einbeziehung der Seitenräume in Emmelshausen

Baumpflanzungen erhöhen die Aufenthaltsqualität des Straßenraumes zusätzlich.

Die gestalterische Einbeziehung der Seitenräume, das der Oberflächenbelag bis zur Gebäudekante bzw. Grundstücksgrenze geführt wird, sorgt bei den angrenzenden öffentlichen und privaten Nebenflächen dafür, dass sich das Gestaltungskonzept des Straßenraumes mit einer optischen Verzahnung der Flächen über den eigentlichen Straßenraum hinaus erstreckt. Die räumliche Wirkung der Straße zeigt sich mit ähnlicher Farbgebung somit homogen und geordnet. Auf Straßenmarkierungen sollte möglichst verzichtet werden.

6.3 Verkehrsberuhigung / Geschwindigkeitsdämpfung



Abb. 38: Geschwindigkeitsreduzierung durch Kreisverkehr in Emmelshausen

Stadt- und Ortseingänge sind die Visitenkarte eines Ortes. Deshalb ist eine dem Ortsbild angemessene und ansprechende Gestaltung anzustreben. Gut gestaltete Ortseingänge markieren den Beginn der Ortsdurchfahrt, sie weisen auf die neue Streckencharakteristik hin und bewirken gleichzeitig eine Geschwindigkeitsdämpfung des fahrenden Verkehrs. Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung sind optische Einengungen durch Anlage von Baumtoren, ggf. unter Einbeziehung von verengender Gebäudestellungen.

Weitere Geschwindigkeitsreduzierung wird durch Fahrbahnverengung, bzw. durch Fahrbahn Verschwenkung oder durch Mittelinseln, ggf. auch Kreisverkehre als Knotenpunkte.

Engstellen finden sich immer wieder im Stadtkern. Es können Gebäude sein, die in den Straßenraum hineinreichen, Einfriedungen oder topografische Gegebenheiten. Gerade diese Ecken und Kanten machen den besonderen Charme der Stadt. Früher wurden diese Einengungen der Straßenführung rigoros untergeordnet. Heute sieht man diese Engstellen als räumliche und städtebauliche Qualität und stellt sie somit hervor. Die zur Verfügung stehende Straßenraumbreite und das Verkehrsaufkommen bestimmen in den Engstellen die Querschnittswahl des Straßenraumes. Die Seitenräume sollten in Engstellen eine Breite



von mindestens 1,50 m aufweisen. Punktuell können sie auf mind. 90 cm reduziert werden. Sie sind dann noch für Rollstuhlfahrer nutzbar. Ist dieses Mindestmaß nicht einzuhalten, ist abzuwägen, ob die Fahrbahnbreite entsprechend reduziert werden kann. Hier ist ggf. über einspurige Lösungen oder alternative Wegeführungen nachzudenken. Bei einem Verkehrsaufkommen unter 400 Kfz / h und geringem Schwerlastverkehr können die Seitenräume höhengleich angeordnet werden. Gute Entwurfslösungen werden von den örtlichen Gegebenheiten abgeleitet und beziehen die Vorräume der Einengungen mit ein. An besonders stark durch Fußgänger frequentierten Knotenpunkten und Plätze sollte die bauliche Trennung der Verkehrsarten vollständig aufgehoben werden. Das gleichberechtigte Miteinander folgt dem Prinzip der „geteilten“ Nutzung des Raums (shared Space).



Abb. 39: Geschwindigkeitsreduzierung durch Einbinden der Seitenräume in Boppard-Buchholz



Abb. 40: Das Shared-Space-Prinzip im Straßenraum der Innenstadt Landau

6.4 Gestaltqualität / Orientierung

Die Gestaltqualität der Straße wird von einer angemessenen Querschnittsgestaltung, von der Materialwahl, der Ausstattung und dem passendem Grünanteil bestimmt. Dabei bilden angrenzende Gebäude mit ihren Nutzungen, ihren Fassaden, Eingängen und ggf. Vorgärten den wahrnehmbaren, räumlichen Rahmen von Straßen. Sie prägen damit ebenso wie die Oberflächengestaltung das charakteristische Erscheinungsbild des Straßenraumes. Für ein proportioniertes Verhältnis von Flächen für Fahrverkehr, ruhenden Verkehr sowie Rad- und Fußverkehr ist grundsätzlich die [RASt] heranzuziehen. Um eine stimmige Gestaltqualität der Straßenräume zu fördern, erscheint es zunehmend wichtig, angrenzende, zum Teil private Flächen und Übergangsbereiche einzubeziehen.

Die richtige Materialfindung muss sich neben den Aspekten der Funktionsfähigkeit, den Anforderungen an die Barrierefreiheit auch an den regionaltypischen Farben und Gesteinstypologien, sowie an einer qualitätsvollen Alterungsfähigkeit orientieren. Grundsätzlich ist eine zurückhaltende Materialvielfalt und Farbgebung zu empfehlen. Regionaltypische Materialien mit Ihren Erdtönen wie grau (Basaltlava, Basalt, Grauwacke) und beige (Tuffstein) in Abstufungen, sind harten Farbkontrasten wie rot zu grau vorzuziehen. Vielfalt und Flächenabgrenzungen erreicht man auch durch unterschiedliche Formate bei gleichem Stein oder durch unterschiedliche Oberflächenrauigkeiten. Kombinationen von ebenem Betonpflaster mit Naturstein oder wassergebundener Decke bieten gute Lösungen.



Abb. 41: Vielfalt und Flächenabgrenzung (Gehweg, Baumscheiben, Zufahrten, Stellplätze) durch Natursteinbänderung in Piesport (Mosel)



Abb. 42: Natursteinpflaster (Basalt Großpflaster in ungebundener Bauweise in Boppard)

Aus gestalterischer Sicht gibt es für öffentliche Verkehrsflächen verschiedene Oberflächenbeläge. Die Standardbauweise für höhere Verkehrslasten ist die Asphaltbauweise. Auch mit Walzasphalt kann eine gute Gestaltung der obersten Decksicht erfolgen. Durch das Beimischen von Aufhellungsgesteinen sind unterschiedlich helle Asphaltdeckschichten möglich. Mit verschiedenen Gesteinsmaterialien und Mischungen lassen sich Asphaltflächen also auch farblich in einem gewissen Umfang gestalten. So können hiermit meist gewünschte „Grautöne“ erzielt werden, die gestalterisch Spielräume für den Straßenraum eröffnen. Durch den Einsatz von Gussasphalt eröffnet sich gerade bei den Innerortsstraßen große gestalterische Möglichkeiten. Anders als bei den Walzasphalten werden beim Gussasphalt die visuellen Oberflächeneigenschaften des Straßenbelages fast ausschließlich durch die Farbe und die Körnung des Abstreumaterials bestimmt. Durch die Prägung eines Musters in den noch heißen Gussasphalt besteht darüber hinaus eine weitere Gestaltungsmöglichkeit der Verkehrsfläche. Asphaltflächen können auch durch das Aufbringen von Reaktionsharzgemischen gestalterisch aufgewertet werden. Hierbei wird auf eine konventionell hergestellte Asphaltfläche ein Reaktionsharzgemisch aufgebracht, welches anschließend mit einem farblich abgestimmten Gesteinskörnungsgemisch abgestreut wird. Dieses Verfahren eignet sich insbesondere für Verkehrsflächen, die sich optisch an ungebundene Deckschichten aus Kies-Sand-Gemisch anlehnen.

Die Pflasterbauweise eröffnet den höchsten gestalterischen Spielraum aller Bauweisen im Straßenbau. Die Variabilität hinsichtlich Materialität, Format, Verband und auch Farbe sind schier grenzenlos. Grundsätzlich wird Pflaster hinsichtlich der Materialität wie Naturstein, Betonstein und Klinker oder Ziegel unterschieden. Weiter wird je nach Format zwischen Steinen und Platten sowie den Ausführungsarten mit gebundener Pflasterbauweise, ungebundener Pflasterbauweise und der ungebundenen Pflasterbauweise mit verfestigten Fugen differenziert. Durch das Zusammenspiel von Material, Farbe, Format, Pflasterbauweise, Fugenfüllung und Verband können so ganz individuelle Gestaltungen erzielt werden.

Besonders in dem gewachsenen Ortskern mit weitestgehend intakter historischer Bausubstanz sollte aber stets die Verwendung von Natursteinen bevorzugt werden. Die gestalterischen Aspekte sind mit den Belangen der Behindertenbeauftragten und des Denkmalschutzes abzustimmen. Es lassen sich auch taktile Bodenindikatoren mit Natursteinen herstellen. Bei der Wahl des Pflastermaterials sollte möglichst regionaltypische Baustoffe verwendet werden. Bezogen auf die Stadt Sinzig handelt es sich hierbei in erster Linie um Basalt, Basaltlava, Granit, und Grauwacke.



Abb. 43: Natursteinpflaster (Basalt) mit historischer Bausubstanz in Andernach

Randeinfassungen und Entwässerungsrinnen stellen in der innerörtlichen Verkehrsstruktur ein bedeutendes Gestaltungselement dar. Es gibt eine Vielzahl von Bauweisen und Kombinationen. Als Randelemente werden überwiegend Hoch-, Rund-, Flach- und Tiefbordsteine oder spezielle Einfassungssteine verwendet. Um ein harmonisches Verlegebild zu erzielen, sollte die Randeinfassung möglichst auf das Rastermaß des verwendeten Steinsystems angrenzender Pflastersteine abgestimmt werden. In gestalterisch anspruchsvollen Bereichen sowie in historischen Quartieren empfiehlt es sich, hochwertige Natursteinborde und Natursteinrinnen zu verwenden.



Abb. 44: Rinnen aus Basaltlava als Gestaltungselement in Emmelshausen

Mittig angeordnete Entwässerungsrinnen bei Haupt-, Sammel- und Geschäftsstraßen sind ein weiteres Gestaltungselement. Die mittige Lage der Rinne betont den linienhaften Charakter und die räumliche Wirkung besonders in den engen Gassen. Es gibt viele gestalterisch ansprechende Lösungen zur Ausführung von Mittelrinnen. Durch eine kontrastreiche Farbgebung kann der Verkehrsraum in bestimmten Bereichen unterteilt werden. Bei der Planung ist darauf zu achten, dass eine zu tiefe Muldenrinne eine Behinderung für eingeschränkte Personen darstellt.

Die Entwässerung mit Schlitz- oder Kastenrinnen sind weitere gestalterische Elemente. Dabei sind Schlitzrinnen optisch kaum wahrnehmbar und stellen eine elegante Möglichkeit zur verdeckten Entwässerung von Straßen und Plätzen dar. Das eigentliche Entwässerungssystem verbirgt sich hinter bzw. unter einer unauffälligen Fuge. Die Fuge wird gleichzeitig zum gestalterischen Element und definiert klar zwischen 2 verschiedenen Straßenbelägen. Die Unterhaltung von Schlitzrinnen ist sehr aufwendig, da diese mit einem Wasserstrahl gespült werden müssen. Schlitzrinnen setzen sich nach einer gewissen Zeit mit Schmutz zu. Insbesondere bei umliegender Begrünung oder in touristischen Bereichen sind verkürzte Reinigungsintervalle zu berücksichtigen.

Konventionelle Kastenrinnen treten optisch mehr in Erscheinung. Hierbei gibt es eine Fülle von Rinnenbreiten und Rostsystemen die gestalterisch stark oder weniger stark den Freiraum prägen. Die Maschenweite der Roste sollte hierbei nicht zu groß gewählt werden, um die Unfallgefahr für dünne Schuhabsätze zu reduzieren. Da der Rost demontiert werden kann, ist die Reinigung unproblematischer als bei Schlitzrinnen.



Abb. 45: Raumprägende Elemente in Kappel

Die Ausstattung im Straßenraum sind wesentliche raumprägende Elemente bei der Gestaltung. Man unterscheidet dabei zwischen technischen und infrastrukturellen Ausstattungselementen. Die Qualität der Ausstattungselemente prägt das Bild des öffentlichen Raumes. Dazu gehört auch das eigentliche Mobiliar, wie Bänke, Sitzgelegenheiten oder Poller. Einheitliche Gestaltungskonzepte haben einen hohen regionalen Wiedererkennungswert und tragen zur Identitätsbildung bei. Die technischen Straßenausstattungen wie Lichtsignalanlage, Verkehrsschilder,

Schutzplanken und Straßenbeleuchtung sind für den sicheren Verkehrsfluss erforderlich. Ihr Erscheinungsbild ist häufig von technischen Erfordernissen und Aspekten der Kostenminimierung geprägt. Eine zurückhaltende Farbgebung ist hier unbedingt zu empfehlen.



Abb. 46: Lichtelemente erzeugen Atmosphäre und Stimmung in Andernach

Bei der Beleuchtung sind Lichtelemente zu bevorzugen, die einerseits für eine ausreichende Helligkeit im Dunkeln sorgen, gleichzeitig aber auch Stimmung und Atmosphäre durch das Licht erzeugen und zudem als Objekt bei Tage anschaulich und in dem Kontext der Denkmalspflege entsprechend zurückhaltend sind. Bänke, Papierkörbe oder Poller beeinflussen das Erscheinungsbild der Straßen. Den stadtgestalterischen Ausstattungselementen und dem Mobiliar muss daher eine

höhere Wertigkeit zukommen. Auch im Sinne der Nachhaltigkeit sollen sie formal, funktional und in ihrer Materialität eine hohe Qualität aufweisen. Denn auch die Qualität der Ausstattung wertet die Orte auf und macht diese für die Bewohner und Besucher attraktiver und einladender. Sitzangebote können vielfältig sein. Dabei sollte eine klare Gestaltungslinie gesucht werden. An Standorten des längeren Aufenthalts sollten bequeme Bänke mit Rückenlehnen gewählt werden. An anderen Stellen reichen Hockerbänke oder Betonblöcke zum kurzen Verweilen. Die ergänzenden Objekte wie Papierkörbe, Poller, Radständer sollten in Form, Materialität und Farbgebung zu dem sonstigen Mobiliar passen.



Abb. 47: Linear angeordnete Sitzelemente bieten Raum zum Verweilen in St. Goar

6.5 Barrierefreiheit

Um die Gleichberechtigung und selbstbestimmte Teilhabe von Menschen mit Behinderungen am gesellschaftlichen und öffentlichen Leben zu gewährleisten, muss der barrierefreie



Ausbau der öffentlichen Räume erfolgen. Die Vermeidung einer Benachteiligung aufgrund einer Behinderung ist ein Grundrecht und im Grundgesetz [GG Art. 3, Abs. 3] sowie im Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderung [BGG § 1 Abs. 1] und den jeweiligen Landesgesetzen verankert. Auch in den Straßengesetzen des Bundes [FStrG] und der Länder [LStrG RLP § 11] finden sich entsprechende Vorgaben zur Barrierefreiheit.

Die Straßenbauverwaltung in Rheinland-Pfalz hat darüber hinaus eigene Leitfäden zur Barrierefreiheit formuliert: „Leitfaden für die barrierefreie Gestaltung von Fußgängerverkehrsflächen für mobilitätsbeeinträchtigte Menschen“ [Leitfaden LBM Entwurf]. Des Weiteren sind die DIN-Normen für den barrierefreien Ausbau des Straßenraumes zu beachten: „Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum“ [DIN 18040-Teil3] und „Bodenindikatoren im öffentlichen Raum“ [DIN 32984].



Abb. 48: Fußgängerüberquerung barrierefrei gestaltet in Mastershausen. Fahrbahn und Seitenflächen in braunem Farbton



Abb. 49: Barrierefreie Straßenraumgestaltung in Boppard-Buchholz (Shared space)



Abb. 50: Kombination von Naturstein (Basalt) und Betonwerksteinplatten in Hachenburg (Westerwald)

In der Ortslage wird immer ein Bestandsaudit aus der Sicht der Barrierefreiheit empfohlen, um Probleme zu erkennen und entsprechend den gesetzlichen Vorgaben beheben zu können. Dies sollte in enger Abstimmung mit den zuständigen Behindertenbeauftragten erfolgen. Es ist darauf zu achten, dass Wegeketten im öffentlichen Verkehrs- und Freiraum durchgängig und lückenlos barrierefrei nutzbar sind. An vielen Stellen genügt bereits eine Bordsteinabsenkung und die DIN-konforme Nachrüstung von Bodenindikatoren, um dem vorgenannten Anspruch gerecht zu werden. Vor allem die Querungen der hochbelasteten Ortsdurchfahrten müssen eindeutige Angebote unter der Prämisse des Zwei-Sinne-Prinzips aufweisen.



Abb. 51: Kombination von Naturstein (Basalt) und Betonwerksteinplatten in Hachenburg (Westerwald)

In historischen Ortskernen sind in Gassen und auf Plätzen gerne Natursteinpflaster eingebaut. Aufgrund der Topografie, worauf historische Ortskerne gegründet wurden, sind auch steile Gassen, Treppen oder Rampen vorhanden. In diesem städtebaulich und denkmalpflegerisch besonders sensiblen Bereich müssen die Planungskonzepte verträgliche Lösungen für die Integration von ebenen Laufflächen, Rampen und ggf. auch Liften vorgesehen werden. So gibt es zum Beispiel bei Natursteinpflaster die Möglichkeit, mit Plattenbahnen oder mit geköpften, d.h. ober-

flächlich ebenem, gesägtem Großsteinpflaster gut begeh-, befahr- und berollbare Flächen herzustellen. Gleiches gilt für Betonwerksteinplatten als „Laufbahnen“.

Bei verkehrsberuhigten Bereichen, in denen der Gehweg lediglich durch gestalterische Elemente wie Entwässerungsrinnen am Fahrbahnrand von der Fahrbahn abgetrennt ist, muss auf die Überrollbarkeit dieser Abtrennung geachtet werden. Bei den Entwässerungsrinnen ist es wichtig, dass die Tiefe der Rinne maximal 1/30 ihrer Breite beträgt, um sicherzustellen, dass Personen im Rollstuhl oder mit einem Rollator die Rinne problemlos überqueren können.



Abb. 52: Bushaltestelle in der Rheinstraße

Das barrierefreie Netz im innerstädtischen Stadtgebiet muss lückenlos an angrenzende Infrastrukturen andocken. Dazu gehört es auch, dass der ÖPNV durch barrierefreie Bushaltestellen sicher zugänglich ist. In Sinzig jedoch sind die Bushaltestellen derzeit nicht barrierefrei ausgebaut, was insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen, wie ältere Menschen oder Menschen mit Behinderungen, ein erhebliches Hindernis darstellt. Es besteht daher dringender Handlungsbedarf, die

Haltestellen entsprechend den gesetzlichen Vorgaben barrierefrei zu gestalten, um eine inklusive Nutzung des ÖPNV zu gewährleisten. Für den Ausbau barrierefreier Haltestellen kann der „Leitfaden für die barrierefreie Gestaltung von Verkehrsflächen“ des Landesbetriebs für Mobilität (LBM) als Orientierung dienen, der praxisnahe Empfehlungen und Standards für die Umsetzung solcher Maßnahmen vorgibt.



Abb. 53: Schwarzplan mit Bushaltestellen in Sinzig



Abb. 54: Ein Beispiel einer barrierefreien Bushaltestelle in Schwall



6.6 Klimafolgeanpassung / ökologische Anforderungen



Abb. 55: Baumreihen unterstreichen die Verkehrsführung in Emmelshausen

Im Bereich der Infrastrukturen sind Bäume die wichtigste raumbildende Grünstruktur und ein wesentlicher Bestandteil der Straße oder Platzfläche zur Klimaregulierung und ökologischer Wertschätzung für die Stadtgestaltung. Als Baumreihe unterstreichen sie die Topografie und die Verkehrsführung. Sie verdeutlichen die räumliche Zonierung und können eine optische Fassung des Straßenraumes darstellen. Dadurch haben sie sowohl eine Leit- als auch eine Trennwirkung und können als optische Einengung der Fahrbahn zur Geschwindigkeitsreduzierung beitragen. Durch entsprechende Baumartenwahl und Anord-

nung im Straßenraum können Bäume die Straßenhierarchie verdeutlichen von der innerörtlichen Erschließungsstraßen bis hin zu Wohnstraßen oder Gassen.



Abb. 56: Grünflächen strukturieren den Straßenraum in Emmelshausen

Bäume und Gehölze werden als Schattenspender, als Klimaverbesserer und als Lebensraum immer wichtig für die Aufenthaltsqualität. Neben diesen ökologischen Funktionen tragen Bäume zur Aufenthaltsqualität im Freiraum bei. Schatten im Sommer und Licht im Winter ermöglicht zudem auch das Wahrnehmen des Jahreszeitenwechsels. Je nach Baumstandort sind bei der Baumartenwahl die Anforderungen an die erforderlichen Lichtraumprofile, an die Abstände und die Mindesthöhen für den Kronenansatz zu berücksichtigen. Klimawandelbedingte Änderungen der Standorte erfordern die Wahl an-

gepasster Bäume. Baumarten, die nicht hoch genug werden, um aufgeastet zu werden, benötigen einen größeren Sicherheitsabstand zur Fahrbahn. Entsprechende Eignungsempfehlungen finden sich in der jährlich aktualisierten Straßenbaumliste der Gartenamtsleiterkonferenz [http://www.galk.de/arbeitskreis/ak_stadtbaeume/web-projekte/sbliste/]

Großkronige Bäume als ausladende, frei wachsende Solitärbäume eignen sich nur an besonderen Stellen wie auf Plätzen, in Parks oder an den Ortseingängen. Die gebäudebezogene Anordnung von kleinkronigen Bäumen ist ein geeignetes Gestaltungselement. Besonders wichtig werden die Baumstrukturen bei der Einbindung und Überstellung von Stellplatzanlagen durch Dachbildung. Stellplätze, ob bei großflächigen Anlagen oder als Parkstreifen, werden durch die Bäume gegliedert und die Fahrzeuge durch Schatten vor Überhitzung geschützt.



Das private Grün prägt den öffentlichen Raum in besonderem Maße. Es ist Ausdruck der Identifikation der Menschen vor Ort mit ihrer Lebensumgebung und der Freude am Mitgestalten. Während das öffentliche Grün im Straßenraum in erster Linie raumbildend und gliedernd wirken soll, kann das private Grün in Vorgärten, in Höfen oder vor Haustüren pflanzliche Vielfalt und Schmuck des Straßenraumes darstellen. Auch wenn in den engen Gassen nicht viel Platz ist, reichen hierfür oft schmale Flächen, um Hauseingänge durch z.B. Rosen, Weinranken oder eventuell durch moderne Fassadenbegrünung zu betonen.



Abb. 57: Grün im öffentlichen Raum ist Ausdruck der Identifikation wie in Lötzbeuren.

6.7 Grün-Blau Infrastruktur

Neben der Klimaanpassung von Hitze, Trockenheit und Überflutung sollten die Stadt- und Straßenbäume auch die biologische Vielfalt (Biodiversität) unterstützen. Um eine gesunde und ausgewogene Biodiversität in der Stadt und im Landschaftsraum zu gewährleisten, übernehmen Bäume mit Ihrem Blühspektrum von Nektar und Pollen eine wichtige Funktion im Ökosystem. Die Biodiversität gilt als Basis für Ökosystemleistungen und bildet damit die natürliche Lebensgrundlage der Menschen. Je höher die Biodiversität ist, desto stabiler, widerstandsfähiger und leistungsfähiger sind Ökosysteme. Gleichzeitig geben Bäume durch Ihre Blätter eine Luftreinigung wieder und sorgen mittels Evapotranspiration für einen Abkühlungseffekt im Baumschatten.



Abb. 58: Grün-Blau Aspekte von Straßenbäumen

Hitzeperioden und Starkregen bereiten vielen Städten, Kommunen und Dörfer große Probleme. Dabei können Straßenbäume wichtige Funktionen bei der Überflutungs- und Hitzevorsorge übernehmen. Neben der eigentlichen Baumwahl ist die ausschlaggebende Komponente eine überlebensfähige Pflanzgrube zu planen und herzustellen. Ausschlaggebend ist die Fachgerechte Dimensionierung nach FLL von mindestens 12 m³ Grubenvolumen. Die Pflanzgrube wird mit speziellem Pflanzen- und Baums substrat gefüllt. Zusätzlich muss der Wurzelbereich unter befestigten Flächen immer belüftet werden. Die Sauerstoffversorgung findet zu einem Großteil über die Wurzeln statt. Für die Bäume ist ein strukturreiches, offenporiges Substrat für den notwendigen Gasaustausch von Stickstoff und Kohlendioxid überlebenswichtig. Eine weitere wichtige Komponente ist die Wasserverfügbarkeit für die Straßenbäume. Durch den immer stärkeren Verdichtungsgrad bei Neu- und Ausbau von Verkehrsflächen wird den Pflanzen das Überleben in den Städten deutlich erschwert. Die Folge sind Trockenstress, geringer Zuwachs, besonders anfällig für Krankheiten und Schädlinge. Verstärkt werden diese Folgen zusätzlich durch den Klimawandel.

Vorgaben für die Gestaltung der Pflanzgruben von Straßenbäumen sind durch die DIN-Norm „DIN 18916 – Vegetationstechnik im Landschaftsbau; Pflanzen und Pflanzarbeiten“ geregelt. Zusätzlich wird die Herstellung durch die Forschungsgesellschaft Landschafts-



entwicklung Landschaftsbau (FLL) klar definiert. Gemäß der FLL soll die Pflanzgrube für Straßenbäume mindestens zwölf Kubikmeter bei einer Tiefe von mindestens 1,50 Meter aufweisen. Sie wird mit einem Substrat verfüllt, das aus einer Mischung von Gerüststoffen wie Splitt oder Lava besteht, die, je nach Standortbedingungen, mit Sand, Lehm und Humus vermischt werden. Die Wasserdurchlässigkeit (kf-Wert) soll in der hergestellten Pflanzgrube zwischen $5,0 \text{ mal } 10^{-4}$ bis $5,0 \text{ mal } 10^{-3}$ betragen. Durch mindestens 30 Zentimeter breite mit Kies oder Schotter (Körnung 8 bis 22 mm) gefüllte Gräben sollen die Pflanzgruben vergrößert und untereinander verbunden sowie mit einem senkrechten Rohr bis an die Oberfläche belüftet werden. Dadurch kann ein Stoffwechsel zwischen den Wurzeln der benachbarten Bäume und der Gasaustausch mit der Atmosphäre gesichert werden. Auch eine gezielte Versickerung von Regenabflüssen als Teil der Überflutungsvorsorge sollte planerisch und technisch bei Straßenbäumen gelingen.

Pflanzgrubenbauweise 1
gem. FLL-Empfehlungen für
Baumpflanzungen, Teil 2

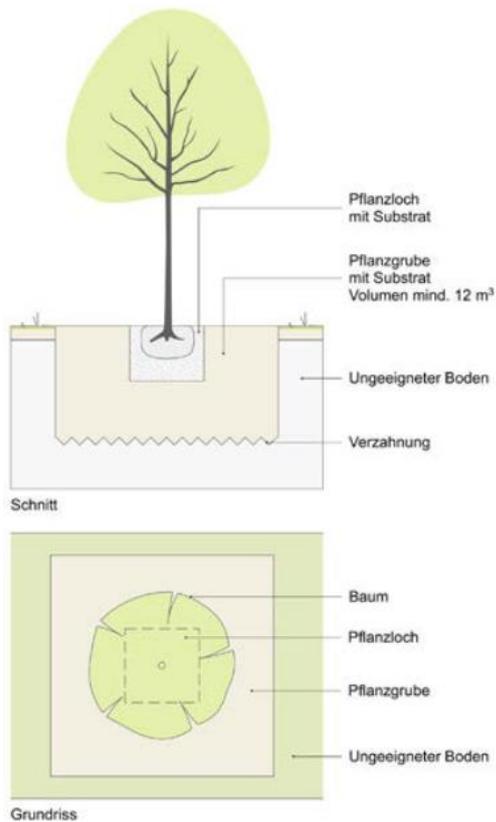


Abb. 59: Pflanzgrube nicht überbaut, offene Baumscheibe von 3,00 x 3,00 Meter, Grubentiefe 1,50 Meter = 13,50 m³ Substratvolumen

Pflanzgrubenbauweise 2
gem. FLL-Empfehlungen für
Baumpflanzungen, Teil 2

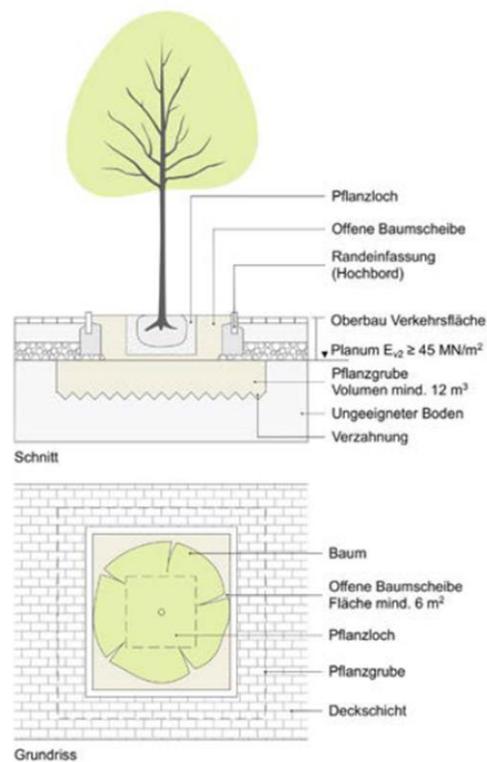


Abb. 60: Pflanzgrube überbaut, offene Baumscheibe von 2,00 x 2,00 Meter, Grubentiefe 1,85 Meter (0,65 Oberbau, 1,20 Ungeeigneter Boden) = 13,40 m³ Substratvolumen



7 Gestaltungsempfehlung für 5 Straßen im Projektgebiet



Abb. 61: Schwarzplan mit Straßen zur Gestaltungsempfehlung

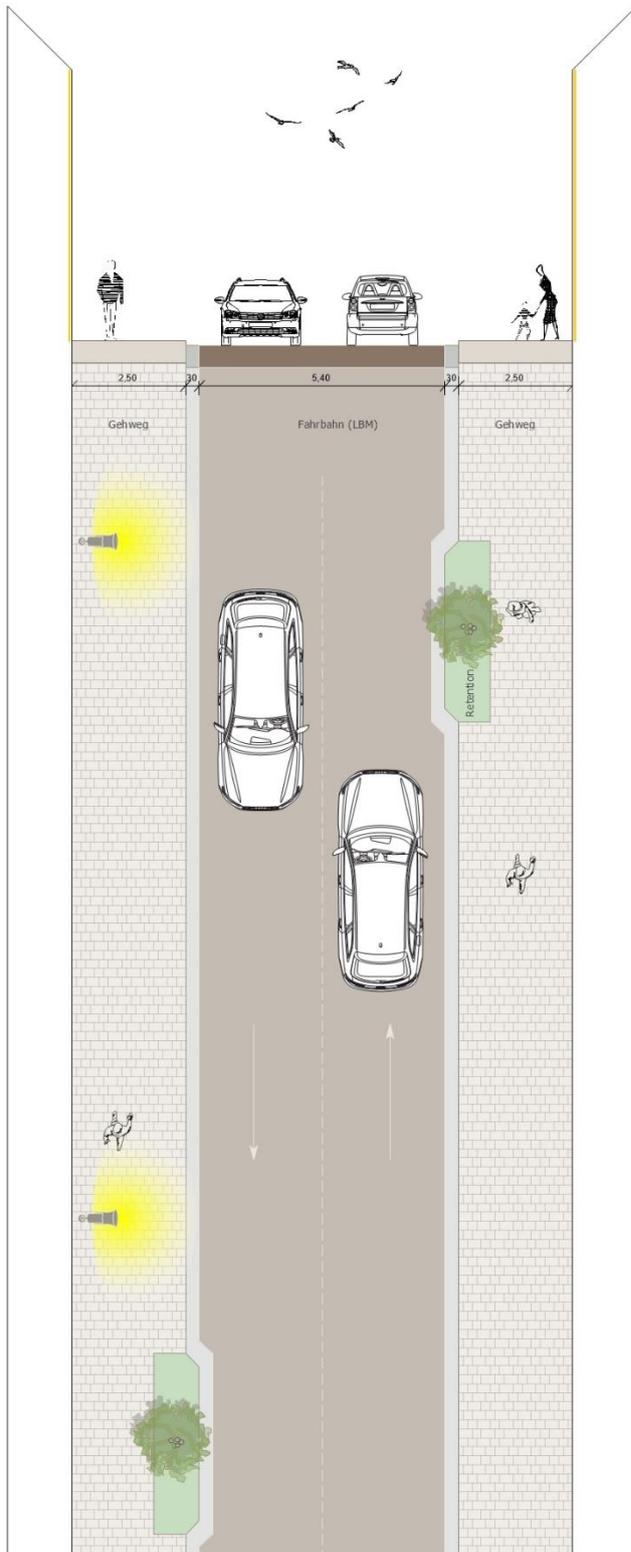
— Grüne Straße -> Bachovenstraße: Die Bachovenstraße ist die Hauptgeschäftsstraße in Sinzig und soll zukünftig ausgebaut werden.

— Pinke Straße -> Oberer Teil der Ausdorferstraße: Die Ausdorferstraße kann in zwei Abschnitte unterteilt werden. Der Bereich vom Marktplatz bis zum Münzplatz/Kaiserplatz wird als Geschäftsstraße klassifiziert, da sich hier zahlreiche Geschäfte und gastronomische Betriebe befinden. Im oberen Abschnitt der Straße ist dies nicht der Fall, weshalb dieser Teil der Ausdorferstraße als Wohnstraße eingestuft wurde. Als Alternative zur Ausdorferstraße bietet sich die Koblenzer Straße an, die jedoch in vielen Bereichen bereits den vorgeschlagenen Gestaltungsvorgaben entspricht.

— Blaue Straße -> Rheinstraße: Die Rheinstraße ist ebenfalls in zwei Abschnitte unterteilt. Der obere Abschnitt ist nur in eine Fahrtrichtung befahrbar und weist eine geringere Verkehrsstärke auf als der restliche Teil der Straße. Daher wird dieser Abschnitt als Sammelstraße klassifiziert. Der übrige Abschnitt der Rheinstraße wird stärker befahren und wird daher als Hauptstraße eingestuft.

— Orange Straße -> Barbarossastraße: Die Barbarossastraße gehört zu den meistbefahrenen Straßen im Stadtgebiet und ist somit eine der charakteristischsten Hauptstraßen im Stadtgebiet.

— Lila Straßen -> Judengasse und Eulengassen: Die Judengasse bietet sich als Gasse an, da sie zusammen mit der Bachovenstraße eine Achse durch die Innenstadt bildet und an den Kirchplatz angrenzt.



7.1 Hauptstraße

(z.B. Barbarossastraße)

Straßenraumgestaltung:

Straßenkategorie: Hauptstraße / Trennprinzip
Verfügbare Breite: ca. 11,00 Meter

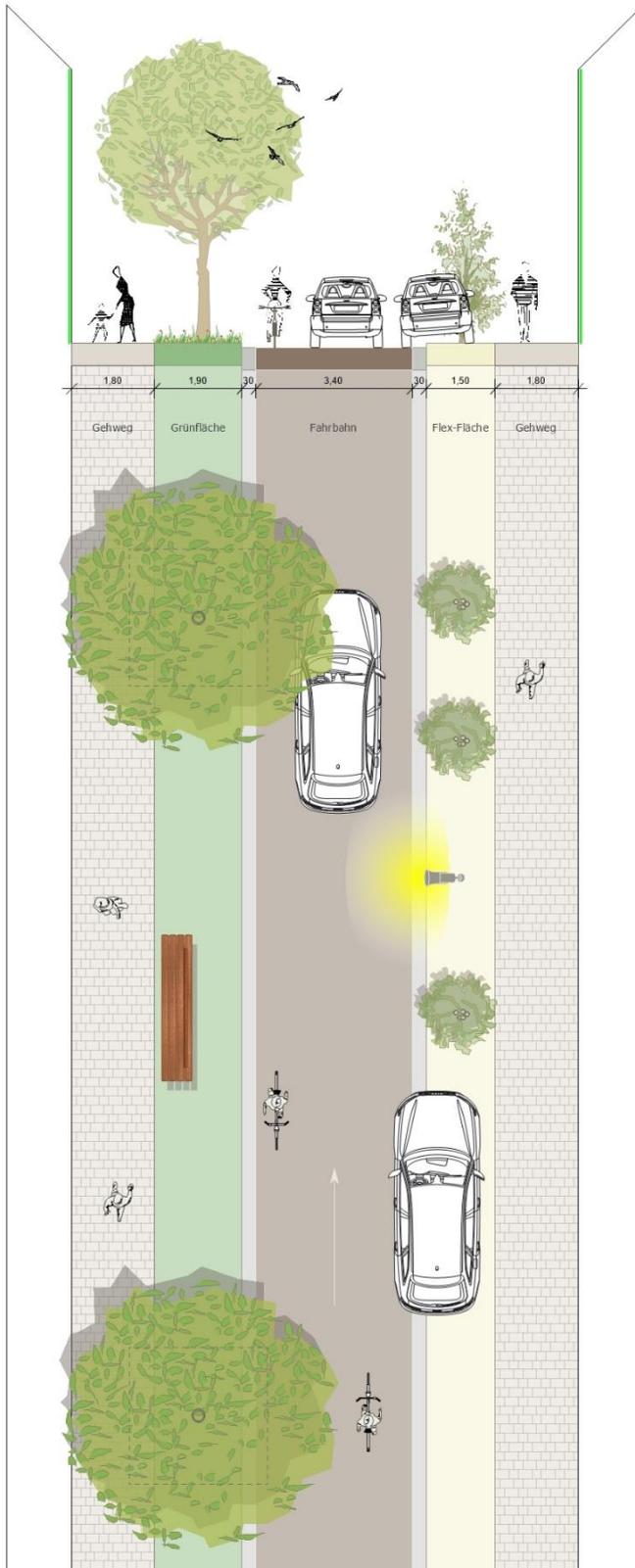
Aufteilung des Straßenraums:

- 2,50 Meter Gehweg
(inkl. Anschluss für Grundstücke)
- 5,40 Meter Fahrbahn + 2x 0,30 Meter Rinne (Transportstraßen mit Bus-Linie und LKW-Verkehr)
→ Zuständigkeitsbereich LBM
- 1,00 Meter Retentionsraum, punktuell im Straßenraum als Verkehrsberuhigung
und Straßenraumbegrünung
(Grünfläche mit Blühwiese, Stauden / Gräser, Sträucher)
- 2,50 Meter Gehweg
(inkl. Anschluss für Grundstücke)

Oberflächengestaltung:

- Gehweg
Natursteinplatten bzw.
-Großpflaster in
Reihenverband,
Grauwacke, Basalt
- Entwässerungsrinne
Naturstein-Rund Bord mit Zweizeiler
8/11 Natursteinpflaster bzw.
Rinnenplatte 20x20, Granit, Gneis,
Basaltlava
- Fahrbahn
Asphaltdecke mit
Fahrbahnabstreuung
in Quarzit, Gneis, Granit
- Retentionsraum
Vegetationsstandorte = Blühwiese,
schmale Sträucher, Stauden-,
Gräserflächen mit Mulchmaterial in
Basalt- bzw. Lava-Sand

Abb. 62: Skizze Barbarossastraße



7.2 Sammelstraße

(z.B. Rheinstraße)

Straßenraumgestaltung:

Straßenkategorie: Wohnstraße / Trennprinzip
Verfügbare Breite: ca. 11,00 Meter

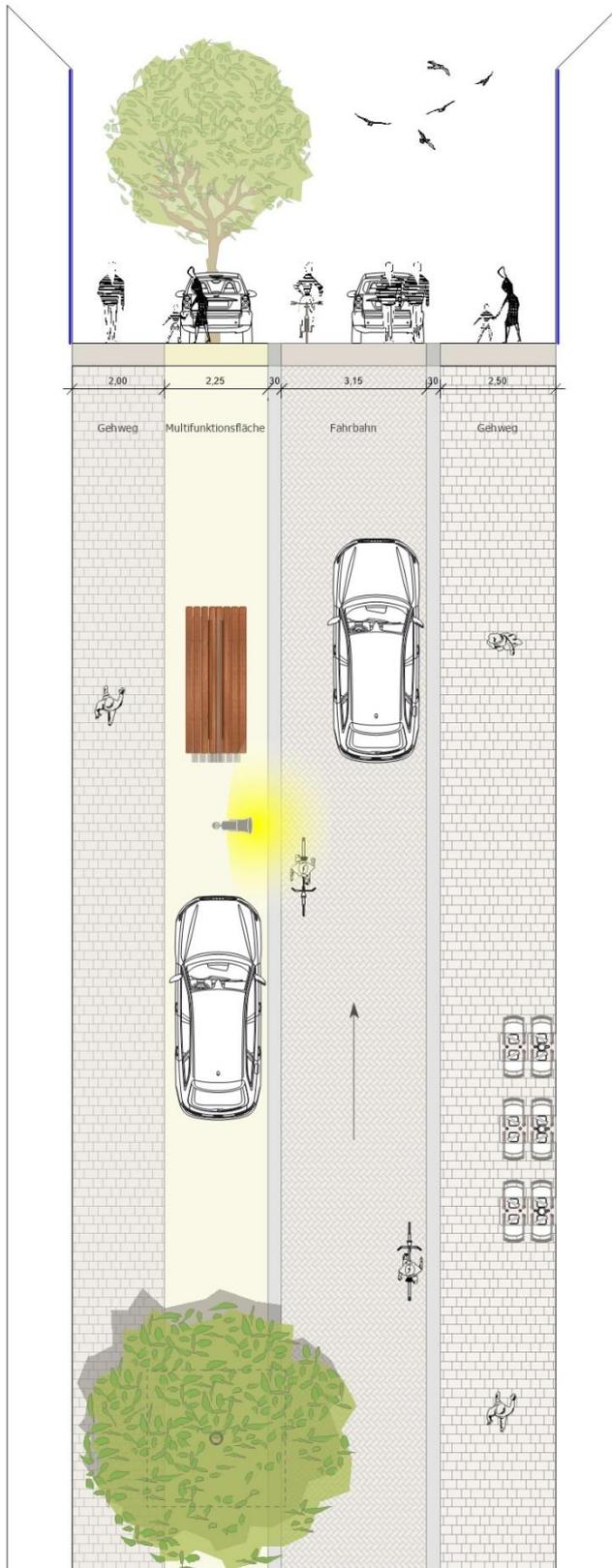
Aufteilung des Straßenraums:

- 1,80 Meter Gehweg
(inkl. Anschluss für Grundstücke)
- 1,90 Meter Grünfläche
(mit Baumstandorte, Sträucher, Blühwiese, Stadtmobiliar)
- 3,40 Meter Fahrbahn + 2x 0,30 Meter Rinne
(Einbahnstraße mit Bus-Linie, inkl. Radverkehr)
- 1,50 Meter Flex-Fläche
(Variabel belegbar mit Parken am Straßenrand, Grünfläche mit Blühwiese, Stauden / Gräser, Sträucher,)
- 1,80 Meter Gehweg
(inkl. Anschluss für Grundstücke)

Oberflächengestaltung:

- Gehweg
Natursteinplatten bzw. -Großpflaster in Reihenverband, Grauwacke, Basalt
- Grünfläche
Baumstandorte / Baumallee mit Blühwiese und in regelmäßigen Abstand Stadtmobiliar (Bank, Mülleimer, etc.)
Stadtmobiliar = Natursteinplatte bzw. -Großpflaster in Reihenverband, Grauwacke, Porphyrt, Basalt
- Entwässerungsrinne
Naturstein-Rund Bord mit Zweizeiler 8/11 Natursteinpflaster bzw. Rinnenplatte 20x20, Granit, Gneis, Basaltlava
- Fahrbahn
Asphaltdecke mit Fahrbahnabstreuerung in Quarzit, Gneis, Granit
- Flex-Fläche
Parken = Natursteinpflaster 8/11 mit Rasenfuge, Grauwacke, Basalt
Vegetationsstandorte = Blühwiese, schmale Sträucher, Stauden-, Gräserflächen mit Mulchmaterial in Basalt- bzw. Lava-Sand

Abb. 63: Skizze Rheinstraße



7.3 Geschäftsstraße

(z.B. Bachovenstraße)

Straßenraumgestaltung:

Straßenkategorie: Geschäftsstraße / Mischprinzip

Verfügbare Breite: ca. 10,50 Meter

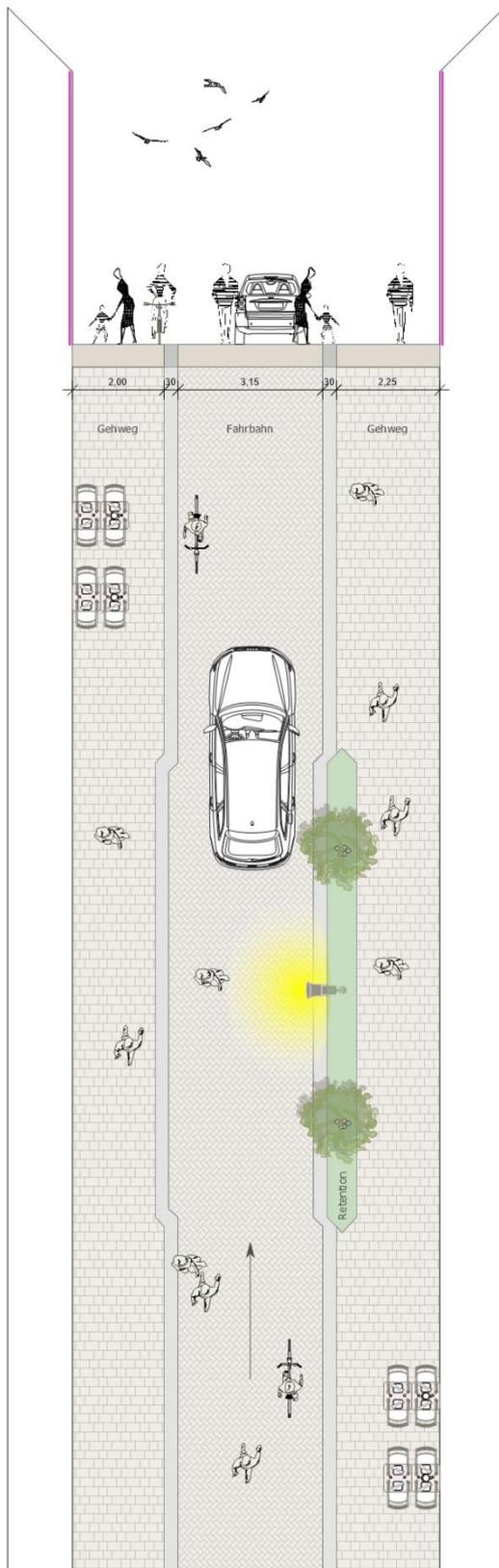
Aufteilung des Straßenraums:

- 2,00 Meter Gehweg
(inkl. Ausstellungsbereich für Geschäfte)
- 2,25 Meter Multifunktionsfläche
(mit Parken, Stadtmobiliar, Baumstandorte)
- 3,15 Meter Fahrbahn + 2x 0,30 Meter Rinne
(Einbahnstraße mit Lieferverkehr, inkl. Radverkehr)
- 2,50 Meter Gehweg
(inkl. Ausstellungsbereich und Gastronomie)

Oberflächengestaltung:

- Gehweg
Natursteinplatten bzw. Großpflaster in Reihenverband, Grauwacke, Basaltlava (gesägt)
- Multifunktionsfläche
Parken = Natursteinpflaster 8/11 mit Rasenfuge, Grauwacke, Basaltlava (gesägt)
Stadtmobiliar = Natursteinplatten bzw. -Großpflaster in Reihenverband, Grauwacke, Porphyr, Basalt
Baumstandorte = Wassergebundene Decke 2,00 x 2,00 Meter in Basalt
- Entwässerungsrinne
Natursteinpflaster 8/11 als Dreizeiler bzw. Rinnenplatte 30x30, Granit, Gneis, Basaltlava
- Fahrbahn
Natursteinpflaster im Fischgräteverband 10x20, 45° zur Fahrbahn, Basaltlava (gesägt), Granit (gesägt)

Abb. 64: Skizze Bachovenstraße



7.4 Wohnstraße

(z.B. oberer Teil der Ausdorferstraße)

Straßenraumgestaltung:

Straßenkategorie: Geschäftsstraße / Mischprinzip
Verfügbare Breite: ca. 8,00 Meter

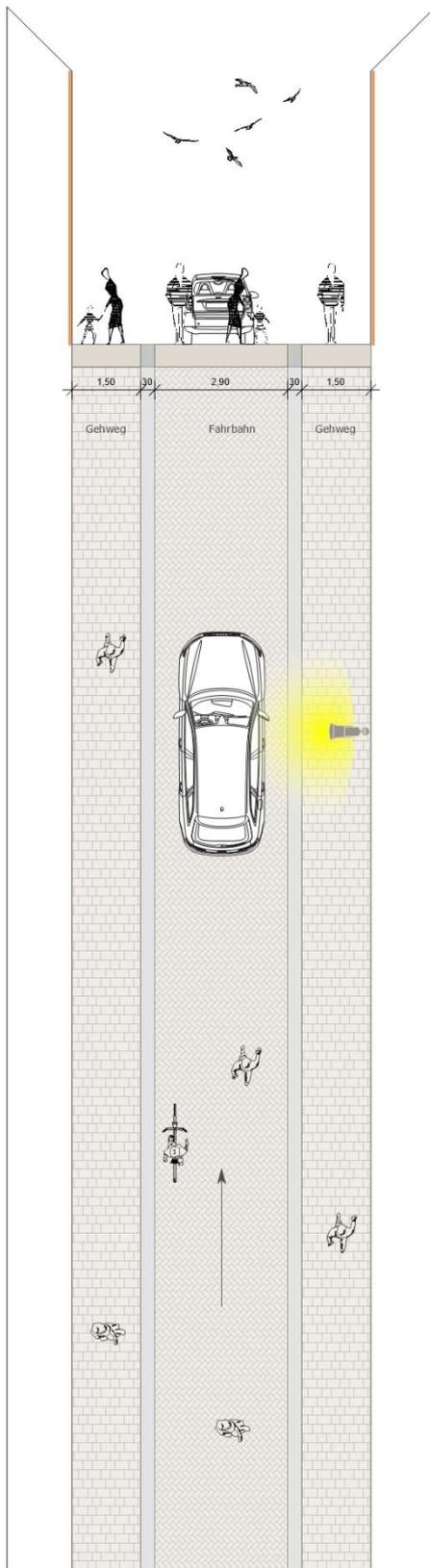
Aufteilung des Straßenraums:

- 2,00 Meter Gehweg
(inkl. Ausstellungsbereich für Geschäfte)
- 3,15 Meter Fahrbahn + 2x 0,30 Meter Rinne
(Einbahnstraße mit Lieferverkehr, inkl. Radverkehr)
- 0,65 Meter Retentionsraum, punktuell im Straßenraum
(Grünfläche mit Blühwiese, Stauden / Gräser, Sträucher)
- 2,25 Meter Gehweg
(inkl. Ausstellungsbereich und Gastronomie)

Oberflächengestaltung:

- Gehweg
Betonwerksteinplatten bzw. Großpflaster in Reihenverband, Farbigkeit an Grauwanke, Basaltlava angelehnt
- Entwässerungsrinne
Kopfsteinpflaster 8/11 als Dreizeiler bzw. Rinnenplatte 30x30, Granit, Gneis
- Fahrbahn
Natursteinpflaster im Fischgrätenverband 10x20, 45° zur Fahrbahn, Granit (gesägt), Basaltlava (gesägt)
- Retentionsraum
Vegetationsstandorte = Blühwiese, schmale Sträucher, Stauden-, Gräserflächen mit Mulchmaterial in Basalt- bzw. Lava-Sand

Abb. 65: Skizze Ausdorferstraße



7.5 Gasse

(z.B. Judengasse)

Straßenraumgestaltung:

Straßenkategorie: Wohnstraße / Mischprinzip
Verfügbare Breite: ca. 6,50 Meter

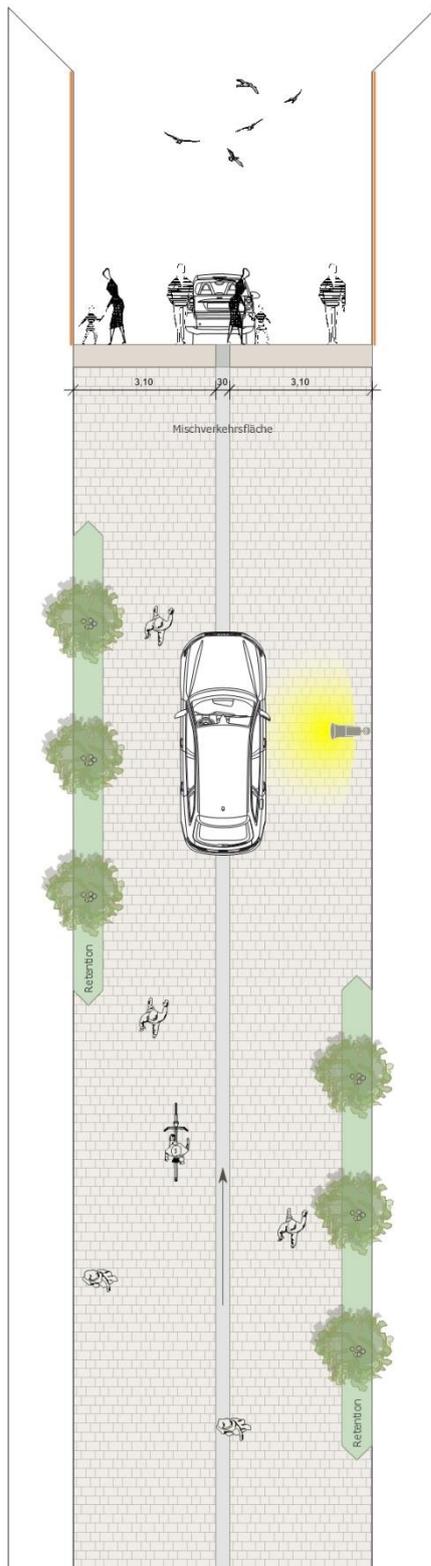
Aufteilung des Straßenraums:

- 1,50 Meter Gehweg
(inkl. Anschluss für Grundstücke)
- 2,90 Meter Fahrbahn + 2x 0,30 Meter Rinne
(Einbahnstraße mit Lieferverkehr, inkl. Radverkehr)
- 1,50 Meter Gehweg
(inkl. Anschluss für Grundstücke)

Oberflächengestaltung:

- Gehweg
Natursteinplatten bzw. -Großpflaster in Reihenverband, Grauwacke, Basaltlava (gesägt)
- Entwässerungsrinne
Natursteinpflaster 8/11 als Dreizeiler bzw. Rinnenplatte 30x30, Granit, Basalt
- Fahrbahn
Natursteinpflaster im Fischgrätenverband 10x20, 45° zur Fahrbahn, Basaltlava (gesägt), Granit

Abb. 66: Skizze Judengasse



7.6 Gasse - Alternative

(z.B. Eulengasse)

Straßenraumgestaltung:

Straßenkategorie: Wohnstraße / Mischprinzip
Verfügbare Breite: ca. 6,50 Meter

Aufteilung des Straßenraums:

- 3,10 Meter Gehweg
(inkl. Anschluss für Grundstücke)
- 0,30 Meter Rinne in der Straßen Mitte
(Einbahnstraße mit Lieferverkehr, inkl. Radverkehr)
- 3,10 Meter Gehweg
(inkl. Anschluss für Grundstücke)

Oberflächengestaltung:

- Gehweg
Natursteinplatten bzw. -Großpflaster in Reihenverband, Grauwacke, Basaltlava (gesägt)
- Entwässerungsrinne
Natursteinpflaster 8/11 als Dreizeiler bzw. Rinnenplatte 30x30, Granit, Basalt
- Retentionsraum
Vegetationsstandorte = Blühwiese, schmale Sträucher, Stauden-, Gräserflächen mit Mulchmaterial in Basalt- bzw. Lava-Sand
Fassadenbegrünung

Abb. 67: Skizze Eulengasse



8 Fazit / Resümee

Die Ziele der Straßenraumgestaltung ist seit Beginn des Siedlungsbaus ein Band des Austausches, aber auch ein Ort für Öffentlichkeit. Sie ist mehr als Fahrbahn und mehr als die Summe von Streifen für verschiedene Nutzer. Der Raum sollte im Allgemeinen überschaubar und leicht begreifbar sein. Hierzu passt eine formale Einfachheit und klare Linienführung. Der Raum darf nicht zugestellt werden. Die Art und Anordnung der Elemente des Straßenraumes sollte sich aus der Funktion der Straße ergeben. Ähnlich dem architekturtheoretischen Grundsatz „Form folgt Funktion“ soll auch die Straßen-



Abb. 68: Öffentlicher Raum sind Orte des Sozialen Lebens wie in Montabaur

raumgestaltung eine Einheit zwischen Funktion und Gestalt herstellen. Die Elemente des Straßenraums müssen plausibel wirken. Die städtischen Straßenräume dienen nicht nur als Verkehrsraum für Fahrzeuge. Straßenräume sind primär Gebäudeumfeld, Raum für Öffentlichkeit und Bewegungsraum für Fußgänger. Die Voraussetzung für diese Nutzungen ist ein ausreichender „Freiraum“. Der Straßenraum darf funktional nicht zu sehr belegt sein, da sonst der Aufforderungscharakter zur individuellen Aneignung verloren geht.

Die beiden Seiten des Straßenraums stellen in der Regel eine städtebauliche Einheit dar. Dies muss seinen Ausdruck auch in der gestalterischen Verknüpfung der beiden Straßenseiten finden. Die Straße ist kein Selbstzweck und auch nicht das Wesentliche des Straßenraums. Sie dient vielmehr der Bebauung und hat sich dieser also unterzuordnen. Die Umbaumaßnahmen bei Straßen sollte so erfolgen, dass der Straßenraum auch nach dem Umbau wieder ganz und nicht geflickt aussieht.



9 Anhang

Ausdorferstraße



Straßenraumeigenschaften:

- **Straßenkategorie:** Geschäftsstraße
- **Verfügbare Breite:** ca. 8 m
- **Zul. Geschwindigkeit:** 30 km/h
- **Stadtmobiliar:** Sitzbänke
- **Straßenbegleitgrün:** Vereinzelt Baumstandorte

Quelle: Street Mix

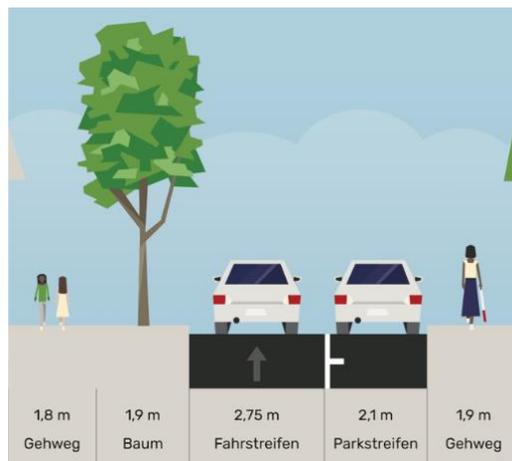


Oberflächengestaltung

- **Fahrbahn:** Asphalt
- **Gehweg:** Naturstein Reihenverband
- **Entwässerungsrinne:** Muldenrinne 3-zeilig Naturstein

© 2024 Google

Bachovenstraße



Straßenraumeigenschaften:

- **Straßenkategorie:** Geschäftsstraße
- **Verfügbare Breite:** ca. 11 m
- **Zul. Geschwindigkeit:** 10 km/h
- **Stadtmobiliar:** Sitzbänke, Mülleimer
- **Straßenbegleitgrün:** Vereinzelt Baumstandorte

Quelle: Street Mix



Oberflächengestaltung

- **Fahrbahn:** Naturstein
- **Gehweg:** Naturstein Reihenverband
- **Entwässerungsrinne:** Muldenrinne 3-zeilig Naturstein

© 2024 Google



Barbarossastraße



Straßenraumeigenschaften:

- **Straßenkategorie:** Hauptstraße
- **Verfügbare Breite:** ca. 11 m
- **Zul. Geschwindigkeit:** 50 km/h
- **Stadtmobiliar:**
- **Straßenbegleitgrün:** Angrenzende begrünte Flächen mit Bewuchs

Quelle: Street Mix



Oberflächengestaltung

- **Fahrbahn:** Asphalt
- **Gehweg:** Betonsteinplatten & Betonsteinpflaster
- **Entwässerungsrinne:** Muldenrinne 3-zeilig Naturstein & 2-zeilig Betonsteinpflaster

© 2024 Google

Elsa-Brändström-Ring



Straßenraumeigenschaften:

- **Straßenkategorie:** Wohnstraße
- **Verfügbare Breite:** ca. 7,00 m
- **Zul. Geschwindigkeit:** 30 km/h
- **Stadtmobiliar:**
- **Straßenbegleitgrün:** Grenzt an den Luna Park

Quelle: Street Mix



Oberflächengestaltung

- **Fahrbahn:** Asphalt
- **Gehweg:** Betonsteinplatten & Betonsteinpflaster
- **Entwässerungsrinne:** Entwässert in die Grünfläche

© 2024 Google



Essigkrug



Straßenraumeigenschaften:

- **Straßenkategorie:** Wohnstraße
- **Verfügbare Breite:** ca. 3,80 m
- **Zul. Geschwindigkeit:** 30 km/h
- **Stadtmobiliar:**
- **Straßenbegleitgrün:**

Quelle: Street Mix



Oberflächengestaltung

- **Fahrbahn:** Betonsteinpflaster
- **Gehweg:** Betonsteinpflaster
- **Entwässerungsrinne:**

© 2024 Google

Harbachstraße



Straßenraumeigenschaften:

- **Straßenkategorie:** Sammelstraße
- **Verfügbare Breite:** ca. 8,50 m
- **Zul. Geschwindigkeit:** 30 km/h
- **Stadtmobiliar:**
- **Straßenbegleitgrün:** Angrenzende Begrünte Flächen mit Bewuchs

Quelle: Street Mix



Oberflächengestaltung

- **Fahrbahn:** Asphalt
- **Gehweg:** Betonsteinpflaster
- **Entwässerungsrinne:** Muldenrinne 3-zeilig Naturstein

© 2024 Google



Jahnstraße



Straßenraumeigenschaften:

- **Straßenkategorie:** Wohnstraße
- **Verfügbare Breite:** ca. 8,50 m
- **Zul. Geschwindigkeit:** 30 km/h
- **Stadtmobiliar:**
- **Straßenbegleitgrün:** Privatgelände
Bäume

Quelle: Street Mix



Oberflächengestaltung

- **Fahrbahn:** Asphalt
- **Gehweg:** Betonsteinpflaster & Asphalt
- **Entwässerungsrinne:** Pendelrinne 1-zeilig
Betonstein

© 2024 Google

Judengasse



Straßenraumeigenschaften:

- **Straßenkategorie:** Wohnstraße
- **Verfügbare Breite:** ca. 6,50 m
- **Zul. Geschwindigkeit:** 30 km/h
- **Stadtmobiliar:**
- **Straßenbegleitgrün:**

Quelle: Street Mix



Oberflächengestaltung

- **Fahrbahn:** Asphalt
- **Gehweg:** Betonsteinpflaster
- **Entwässerungsrinne:** Muldenrinne 3-zeilig
Betonstein

© 2024 Google



Kaiserplatz



Straßenraumeigenschaften:

- **Straßenkategorie:** Wohnstraße
- **Verfügbare Breite:** Breiten variieren
- **Zul. Geschwindigkeit:** 30 km/h
- **Stadtmobiliar:** Sitzbänke & Mülleimer
- **Straßenbegleitgrün:** Vereinzelte Baumstandorte

Quelle: Street Mix



Oberflächengestaltung

- **Fahrbahn:** Asphalt & Betonsteinpflaster
- **Gehweg:** Betonsteinpflaster
- **Entwässerungsrinne:** Muldenrinne 3-zeilig Betonstein

© 2024 Google

Kaiserstraße



Straßenraumeigenschaften:

- **Straßenkategorie:** Wohnstraße
- **Verfügbare Breite:** ca. 6,50 m
- **Zul. Geschwindigkeit:** 10 km/h
- **Stadtmobiliar:**
- **Straßenbegleitgrün:**

Quelle: Street Mix



Oberflächengestaltung

- **Fahrbahn:** Asphalt
- **Gehweg:** Betonsteinpflaster
- **Entwässerungsrinne:** Muldenrinne 3-zeilig Betonstein

© 2024 Google



Kalkturmstraße



Straßenraumeigenschaften:

- **Straßenkategorie:** Wohnstraße
- **Verfügbare Breite:** ca. 6,50 m
- **Zul. Geschwindigkeit:** 10 km/h
- **Stadtmobiliar:**
- **Straßenbegleitgrün:**

Quelle: Street Mix



Oberflächengestaltung

- **Fahrbahn:** Asphalt
- **Gehweg:** Betonsteinpflaster
- **Entwässerungsrinne:** Muldenrinne 3-zeilig Betonstein

© 2024 Google

Kirchgasse



Straßenraumeigenschaften:

- **Straßenkategorie:** Wohnstraße
- **Verfügbare Breite:** ca. 4.00 m
- **Zul. Geschwindigkeit:** 30 km/h
- **Stadtmobiliar:**
- **Straßenbegleitgrün:**

Quelle: Street Mix



Oberflächengestaltung

- **Fahrbahn:** Asphalt
- **Gehweg:** Betonsteinpflaster
- **Entwässerungsrinne:** Muldenrinne 3-zeilig Betonstein

© 2024 Google



Koblenzer Straße



Straßenraumeigenschaften:

- **Straßenkategorie:** Sammelstraße
- **Verfügbare Breite:** ca. 12,50 m
- **Zul. Geschwindigkeit:** 50 km/h
- **Stadtmobiliar:** Mülleimer
- **Straßenbegleitgrün:** Restgrünfläche

Quelle: Street Mix



Oberflächengestaltung

- **Fahrbahn:** Asphalt
- **Gehweg:** Betonsteinpflaster/Schotter
- **Entwässerungsrinne:** Muldenrinne 3-zeilig Betonstein

© 2024 Google

Koblenzer Straße



Straßenraumeigenschaften:

- **Straßenkategorie:** Sammelstraße
- **Verfügbare Breite:** ca. 10 bis 14,50 m
- **Zul. Geschwindigkeit:** 50 km/h
- **Stadtmobiliar:**
- **Straßenbegleitgrün:**

Quelle: Street Mix



Oberflächengestaltung

- **Fahrbahn:** Asphalt
- **Gehweg:** Betonsteinpflaster
- **Entwässerungsrinne:** Muldenrinne 3-zeilig Betonstein

© 2024 Google



Lindenstraße



Straßenraumeigenschaften:

- **Straßenkategorie:** Sammelstraße
- **Verfügbare Breite:** ca. 10 bis 14,50 m
- **Zul. Geschwindigkeit:** 50 km/h
- **Stadtmobiliar:**
- **Straßenbegleitgrün:** Restgrünfläche & vereinzelte Bäume

Quelle: Street Mix



Oberflächengestaltung

- **Fahrbahn:** Asphalt
- **Gehweg:** Betonsteinpflaster
- **Entwässerungsrinne:** Pendelrinne 2-zeilig Betonstein

© 2024 Google

Milchgasse



Straßenraumeigenschaften:

- **Straßenkategorie:** Wohnstraße
- **Verfügbare Breite:** ca. 6,50 m
- **Zul. Geschwindigkeit:** 30 km/h
- **Stadtmobiliar:**
- **Straßenbegleitgrün:**

Quelle: Street Mix



Oberflächengestaltung

- **Fahrbahn:** Asphalt
- **Gehweg:** Betonsteinpflaster
- **Entwässerungsrinne:** Muldenrinne 3-zeilig Betonstein

© 2024 Google



Mühlenbachstraße



Straßenraumeigenschaften:

- **Straßenkategorie:** Geschäftsstraße
- **Verfügbare Breite:** ca. 9,50 m
- **Zul. Geschwindigkeit:** 30 km/h
- **Stadtmobiliar:** Mülleimer & Sitzmöglichkeiten
- **Straßenbegleitgrün:**

Quelle: Street Mix



Oberflächengestaltung

- **Fahrbahn:** Asphalt
- **Gehweg:** Betonsteinpflaster
- **Entwässerungsrinne:** Muldenrinne 3-zeilig Natursteinkleinpflaster

© 2024 Google

Münzgasse



Straßenraumeigenschaften:

- **Straßenkategorie:** Wohnstraße
- **Verfügbare Breite:** ca. 6,80 m
- **Zul. Geschwindigkeit:** 30 km/h
- **Stadtmobiliar:** Mülleimer & Sitzmöglichkeiten
- **Straßenbegleitgrün:**

Quelle: Street Mix



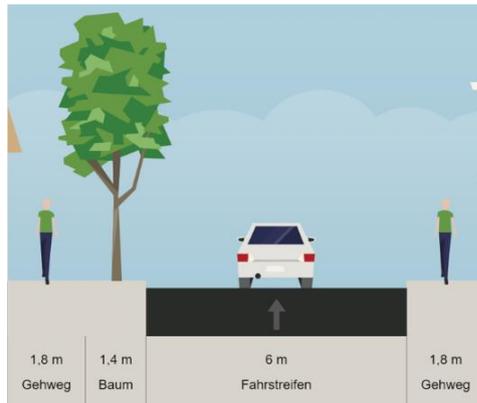
Oberflächengestaltung

- **Fahrbahn:** Betonsteinpflaster
- **Gehweg:** Betonsteinpflaster
- **Entwässerungsrinne:** Muldenrinne 3-zeilig Natursteinkleinpflaster

© 2024 Google



Rheinstraße



Straßenraumeigenschaften:

- **Straßenkategorie:** Wohnstraße
- **Verfügbare Breite:** ca. 12,50 m
- **Zul. Geschwindigkeit:** 30 km/h
- **Stadtmobiliar:** Mülleimer & Sitzmöglichkeiten
- **Straßenbegleitgrün:** Restgrünfläche & einseitige Baum Pflanzungen

Quelle: Street Mix



Oberflächengestaltung

- **Fahrbahn:** Asphalt
- **Gehweg:** Betonsteinpflaster
- **Entwässerungsrinne:** Rinne 1-zeilig Betonstein

© 2024 Google

Rheinstraße



Straßenraumeigenschaften:

- **Straßenkategorie:** Sammelstraße
- **Verfügbare Breite:** ca. 10,00 m
- **Zul. Geschwindigkeit:** 50 km/h
- **Stadtmobiliar:** Mülleimer & Sitzmöglichkeiten
- **Straßenbegleitgrün:** Restgrünfläche & vereinzelte Baum Pflanzungen

Quelle: Street Mix



Oberflächengestaltung

- **Fahrbahn:** Asphalt
- **Gehweg:** Betonsteinpflaster
- **Entwässerungsrinne:** Rinne 1-zeilig Betonstein

© 2024 Google



Torhausgasse



Straßenraumeigenschaften:

- **Straßenkategorie:** Wohnstraße
- **Verfügbare Breite:** ca. 3,00 m
- **Zul. Geschwindigkeit:** 10 km/h
- **Stadtmobiliar:**
- **Straßenbegleitgrün:**

Quelle: Street Mix



Oberflächengestaltung

- **Fahrbahn:** Betonsteinpflaster
- **Gehweg:**
- **Entwässerungsrinne:** Entwässerung über die Fahrbahn

© 2024 Google

Wallstraße



Straßenraumeigenschaften:

- **Straßenkategorie:** Sammelstraße
- **Verfügbare Breite:** ca. 7,50 bis 8,50 m
- **Zul. Geschwindigkeit:** 30 km/h
- **Stadtmobiliar:** Mülleimer & Sitzmöglichkeiten
- **Straßenbegleitgrün:**

Quelle: Street Mix



Oberflächengestaltung

- **Fahrbahn:** Asphalt
- **Gehweg:** Betonsteinpflaster
- **Entwässerungsrinne:** Rinne 1-zeilig Betonstein

© 2024 Google



Zehnthofstraße



Straßenraumeigenschaften:

- **Straßenkategorie:** Wohnstraße
- **Verfügbare Breite:** ca. 6,50 m bis 9,50 m
- **Zul. Geschwindigkeit:** 10 km/h
- **Stadtmobiliar:** Mülleimer & Sitzmöglichkeiten
- **Straßenbegleitgrün:** Restgrünfläche & vereinzelte Baum Pflanzungen

Quelle: Street Mix



Oberflächengestaltung

- **Fahrbahn:** Asphalt
- **Gehweg:** Betonsteinpflaster
- **Entwässerungsrinne:** Muldenrinne 3-zeilig Betonstein

© 2024 Google

Zehnthofstraße



Straßenraumeigenschaften:

- **Straßenkategorie:** Wohnstraße
- **Verfügbare Breite:** ca. 7,50 m bis 12,50 m
- **Zul. Geschwindigkeit:** 10 km/h
- **Stadtmobiliar:** Mülleimer & Sitzmöglichkeiten
- **Straßenbegleitgrün:** Restgrünfläche, vereinzelte Baum Pflanzungen & Angrenzung Luna Park

Quelle: Street Mix



Oberflächengestaltung

- **Fahrbahn:** Betonsteinpflaster
- **Gehweg:** Betonsteinpflaster
- **Entwässerungsrinne:** Rinne 3-zeilig Betonstein

© 2024 Google



10 Datenquellen

Quellen:

Leitfaden Straßenraumgestaltung – Anregungen für die Gestaltung öffentlicher Straßen und Plätze im Welterbe Oberes Mittelrheintal, Herausgeber: Initiative Baukultur für das Welterbe Oberes Mittelrheintal, Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord, Rheinland-Pfalz

Verkehrsberuhigung und Straßenraumgestaltung – Bausteine für die Planungspraxis in Nordrhein-Westfalen, Herausgeber: Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (ILS), 1. Auflage 1992

Atlas zum Städtebau, Band 1 – Plätze, Herausgeber: Vittorio Magnago Lampugnani, Harald R. Stühlinger, Markus Tubbesing, Hirmer Verlag GmbH, 2. Auflage 2019

Straßenbäume als Komponente der Überflutungs- und Hitzeversorgung in Städten, Herausgeber: Pro Baum 01/2019, S.2 von Carmen Biber, Prof. Dr.-Ing. Wolfgang Dickhaut, Dr.-Ing. Elke Kruse (<https://stadtundgruen.de/artikel/strassenbaeume-als-komponente-der-ueberflutungs-und-hitzevorsorge-in-staedten-18840>)

Pflanzen für Versickerung und Retention, Herausgeber: Bayerische Landesanstalt für Weinbau und Gartenbau (LWG), von Angelika Eppel-Hotz, Veitshöchheimer Bericht 186, 2019, S. 73-85 (<https://www.lwg.bayern.de/landespflege/gartendokumente/fachartikel/228817/index.php>)

Abbildungen:

Sofern nicht anders gekennzeichnet, handelt es sich bei allen verwendeten Fotos um Aufnahmen des Büros Stadt-Land-plus GmbH.

Die Positionsbezeichnungen der Abbildungen lauten: o: oben, u: unten; l: links, r: rechts. Mehrere Bilder in einer Reihe sind ggf. von links nach rechts nummeriert.

S.7o, S.7u: Landschaftsverband Rheinland, Amt für rheinische Landeskunde, Bonn (Hsg.): Sinzig, Rheinischer Städteatlas, Lieferung XI Nr. 62, 1994

S.24: Institut der Stadtbaukunst, Ein Forum für Architektur und Städtebau, Hochschulseminar – Mythos Hochhaus, Jan Gehl und die Hochhauskritik, Annette Krüger, Sarah Böttcher, 26.01.2017 (<https://www.stadtbaukunst.org/deutsch/staedtebaulehre/seminare/mythoshochhaus/index.html?tid=515&bid=43&btid=69&mid=0>)

Weitere Informationen und Datenquellen:

S. 45-56: Die bildhafte Analyse der Straßenquerschnitte im Bestand mit Darstellung der Straßeneigenschaften wurde mit Hilfe von Streetmix erstellt (<https://streetmix.net/-/2739248>)

Die Oberflächen sind mithilfe von Google maps - Streetview erstellt:

<https://www.google.de/maps/@50.5434962,7.2562879>