

Konzept zur Umgestaltung der Kaiserstraße Ost

Integriertes Handlungskonzept Radevormwald-Innenstadt

Ausgangssituation:

Der historische Stadtkern zeichnet sich deutlich im Innenstadtgefüge zwischen Hohenfuhrstraße und Grabenstraße ab (sogenannter Rundling). Prägendes stadtstrukturelles Element ist die zentrale Achse Kaiserstraße, die u.a. den Marktplatz als historische Mitte mit dem im Osten anschließenden Schloßmacherplatz/ bzw. Schloßmacherzentrum verbindet.

Diese wichtige Verbindungsfunktion spiegelt sich im derzeitigen Ausbauzustand nicht wider. Der Straßenverlauf mit seinen Verschwenken zugunsten Schrägparkens und schmalen Gehwegen schränkt die Übersichtlichkeit und Flanierqualität ein. Die in Reihen angeordneten Schrägparkplätze riegeln die Gehwege ab und behindern somit das unbeschwer-

te Wechseln der Straßenseite von Geschäft zu Geschäft. Hinzu kommt, dass der östliche Marktplatzbereich durch Wendevorgänge von Privat-PKWs unnötig belastet wird.

Der PKW-Kunde oder Besucher bewegt sich heute auf Umwegen, d.h. von der Hohenfuhrstraße über Oststraße und Bischof-Bornewasser-Straße auf die Kaiserstraße. Diese Verkehrsführung ist indirekt und damit schwer vermittelbar. Entsprechend der Fließrichtung des Verkehrs sind auch in diesem Bereich Schrägparkplätze angeordnet.

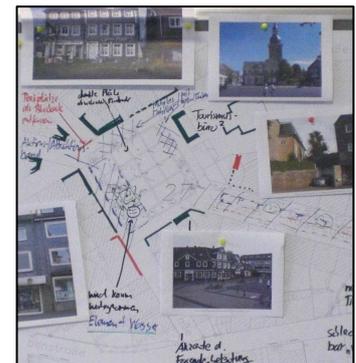
In beiden Bereichen der Kaiserstraße (west. und östl. der Bischof-Bornewasser-Straße) wurden über die ursprünglich vorgesehenen und ausgebauten Stellplätze hinaus weitere Stellplätze provisorisch abmarkiert, sodass Schrägparkreihen das dominierende Element der Straße bilden.

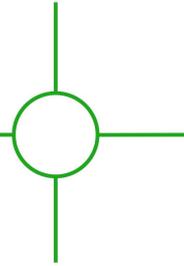


Entwurfskonzept:

Kernaussagen aus Bürgerwerkstatt/ -forum:

- Aufwertung der Verbindungsachse Kaiserstraße
- Neugier wecken auf Altstadt, u.a. durch Kenntlichmachung wichtiger Eingänge und direkte Verkehrsführung in die Stadtmitte
- Betonung der Laufwege/ -achsen durch einheitliche Gestaltung
- Schloßmacherplatz: Gestaltungseinheit mit Markt
- Verbesserung des Fassadenbildes





Entwurfsherleitung/ -beschreibung:

Die Kaiserstraße Ost ist ein wichtiger Altstadteingang und die zentrale Verbindungsachse zwischen Marktplatz und Schloßmacherplatz/ -zentrum.

Hieraus resultieren zwei grundlegende Prämissen für die Planung:

- Änderung der Einbahnregelung im Ring Kaiserstraße – Bischof-Bornewasser-Straße - Oststraße (Einfahrt von der Hohenfuhstraße direkt in die Kaiserstraße)
- Betonung der Fußwege-/ Flanierbeziehung Marktplatz – Schloßmacherplatz/ -zentrum

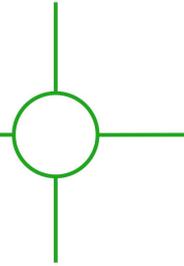


Unter Berücksichtigung dieser Prämissen muss die Gestaltung des **Abschnittes zwischen Marktplatz und Schloßmacherplatz** im Besonderen die Wegebeziehung betonen und v.a. auf der Nordseite (Sonnenseite) größtmögliche Aufenthaltsbereiche schaffen. Ferner ist es im Hinblick auf die Aufwertung des Marktplatzes erforderlich, dass die Fahrverkehre vollständig in der Kaiserstraße abgewickelt werden können und ein Wenden auf dem Marktplatz entfällt.

Um dies zu erreichen wird der Straßenraum neu aufgeteilt: im Süden entsteht eine durchgängige Laufzone mit rund 3,30 m Breite, daran anschließend eine Fahrbahn mit 3,50 m Breite und vor den Fassaden im Norden ein Multifunktionsbereich mit einer Tiefe von rund 7,00 m der u.a. eine durchgängige Laufzone von knapp 2,50 m sowie Blockparkplätze und Sondernutzungsflächen (z.B. Außengastronomie, Warenpräsentation) aufnimmt. Grundsätzlich werden die Oberflächen barrierefrei, das heißt ohne Bordsteine, und im Hinblick auf ein harmonisches Gesamtbild, einheitlich gestaltet. Die Fahrbahn wird daher nicht als prägendes Element sondern als schmaler „Teppichläufer“ in den Straßenraum gelegt.

Das prägende Gestaltungselement des Pflasterschmuckbandes (Schmuckring Marktplatz) hingegen findet seine Fortsetzung in der Kaiserstraße und leitet zum Schloßmacherplatz über, wo es als Schmuck- und Gliederungselement wieder stärker in Erscheinung tritt. Konsequenterweise finden auch die Ausstattungselemente des Marktplatzes teilweise Anwendung in der Kaiserstraße, v.a. die entsprechenden Bäume und Leuchten betonen die Klammer zusätzlich.

Das dominierende Oberflächenmaterial ist das aus den Randbereichen/ Laufzonen des Marktplatzes bekannte, in hellen Grautönen gehaltene Betonsteinpflaster. In leicht dunkleren Abstufungen bzw. in anderen Verlegemustern (z.B. Fischgrätverband) werden Fahrbahn und Parkplätze ausgeführt, um die Verschmutzungswirkung zu begrenzen und Stabilität zu gewährleisten.



Durch die Zufahrtsbereiche zum Blockparken entstehen dauerhaft freigehaltene Räume, welche das Queren des Straßenraums für Fußgänger erleichtern und die Beziehung der beiden Häuserzeilen zueinander verbessern (keine abriegelnden Schrägparkplatzreihen). Gleichzeitig dienen diese Räume als Ausweichplätze für den Begegnungsverkehr und speziell das letzte Blockparkplatzpaket vor dem Marktplatz dient als Wendemöglichkeit, welches die Ausdehnung von Fahrbeziehungen auf den Marktplatz überflüssig macht.

Im **Abschnitt zwischen Bischof-Bornewasser-Straße und Hohenfuhrstraße** gilt es bzgl. Laufzonen und Parkplatzanordnung auf die geänderte Einbahnstraßenrichtung zu reagieren. Im Sinne einer einfachen Orientierung und verbesserten Querbeziehungen soll das Ordnungssystem des Blockparkens auch hier Anwendung finden. Gerade gegenüber dem Schloßmacherplatz ergibt sich so eine großzügige Raumwirkung und damit eine Betonung des Platzauftaktes. In diesem zentralen Bereich werden auch die Bürgerbushaltestelle sowie zwei Behindertenstellplätze (Anzahl entspricht dem Bestand) angeordnet.

Die Gestalt- und Formensprache soll auch in diesem Abschnitt fortgesetzt werden, allerdings sollte zur Betonung der besonderen Situation zwischen Markt- und Schloßmacherplatz auf eine Fortführung des Schmuckbandes und der besonderen Baumart verzichtet werden.

Die Anzahl der Stellplätze im Umbaubereich liegt mit 26 Stellplätzen um 2 Stellplätze über dem Bestand (24 Stellplätze). Außerhalb des Umbaubereichs, im Anschlussbereich des geplanten Kreisverkehrs Hohenfuhr-/ Kaiser-/ Uelfestraße, fallen voraussichtlich 4 Stellplätze weg. Diese können aber in unmittelbarer Nähe, gegenüber der Sparkasse an der Hohenfuhrstraße, mit der Einrichtung von rund 6 neuen Stellplätzen mehr als kompensiert werden.

Durch die Gesamtheit dieser Maßnahmen entsteht ein großzügig wirkender, Orientierung bietender Straßenraum, der im Besonderen den Anforderungen an eine innerstädtische Geschäftsstraße gerecht wird.

Aachen, den 10.11.2011

Planungsgruppe **MWM**

Dipl.-Ing. Bernd Niedermeier