



Büro S. Lukowski
LandschaftsArchitekten Diplomingenieure
Freiraum-, Sportanlagen- und Stadtplanung



VERKEHRSBERUHIGTER UMBAU WESTERBURG



Westerburg um 1900...



...und im Jahre 2000

Ausgangssituation

Durch das Aufeinandertreffen mehrerer Landes- und Kreisstraßen und das damit verbundene hohe

Verkehrsaufkommen war die Innenstadt Westerburgs, einer Kleinstadt und Mittelzentrum der Region Mittelrhein-Westerwald, in ihrer Funktion als Wohn- und Geschäftsstandort stark beeinträchtigt. Da der Innenstadt durch große Einkaufsflächen an der Peripherie Kaufkraft entzogen wurde, war eine Attraktivitätssteigerung für Wohnen und Geschäfte im Kernbereich unbedingt erforderlich. Mit dem Bau einer Umgehungsstraße Ende der 90er Jahre, waren die Voraussetzungen für Umgestaltungs-

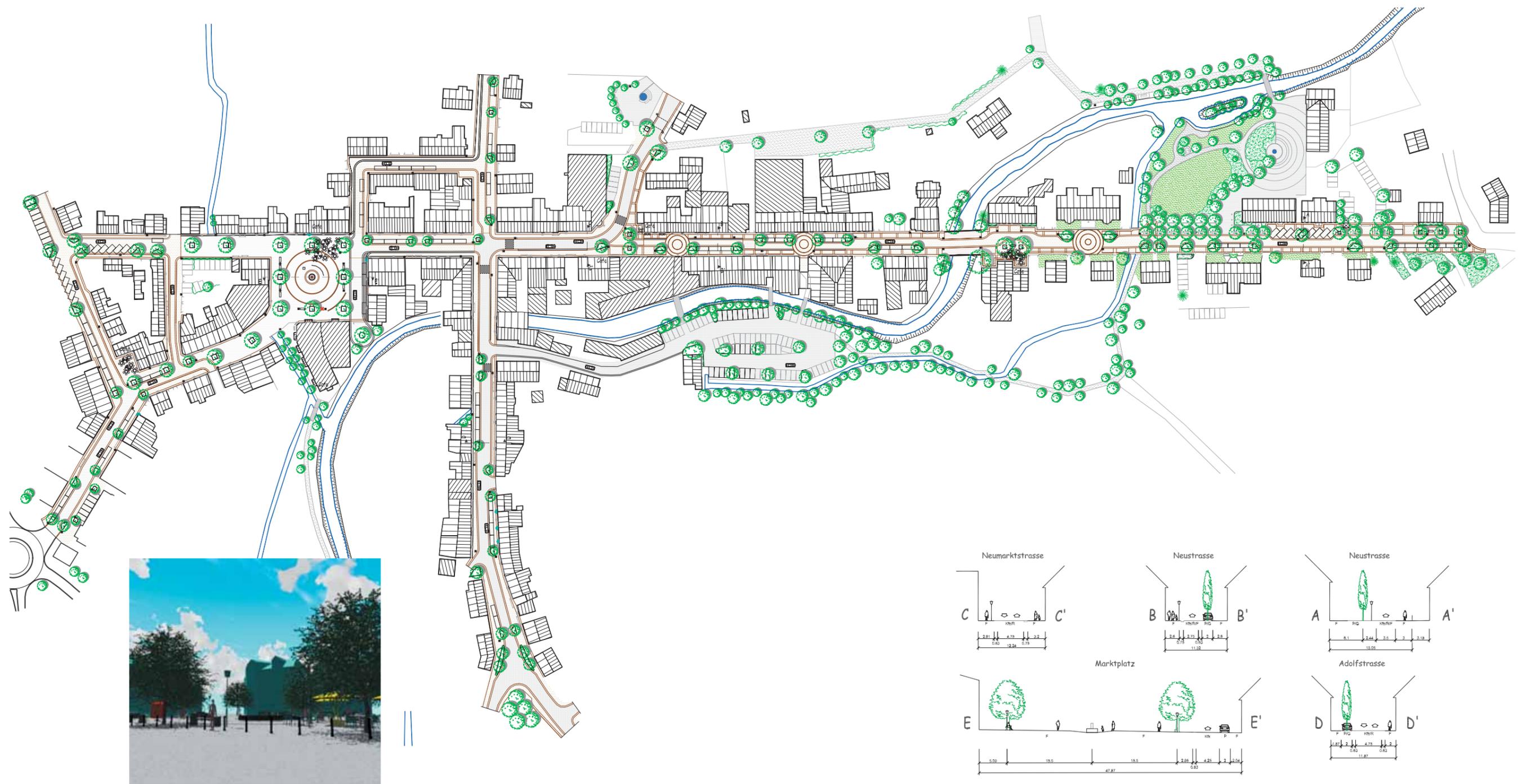
maßnahmen im Bereich der Innenstadt und eine Reduzierung des Durchgangsverkehrs geschaffen worden.

Die Planung zur Stadtsanierung verfolgte die flächenhafte Verkehrsberuhigung der Innenstadt, unter gestalterischer und funktionaler Einbeziehung naturräumlicher Gegebenheiten, wie dem Verlauf des Schafbaches als Erweiterung des Kernstadtbereiches. Die Schaffung eines zeitgemäßen Erschließungssystems für den Individualverkehr

sollte einhergehen mit der Verbesserung des Stadtbildes, inklusive der Sicherung und Aufwertung der Einkaufslagen der Innenstadt. Dabei sollten auch in der Vergangenheit vorhandene Grünstrukturen, die inzwischen durch Baumaßnahmen verloren gegangen waren, wieder in die Innenstadt integriert werden.

Im Vordergrund stand dabei die Umgestaltung des Alten Marktes zu einem echten Platz, der in seiner Funktion als „gute Stube“ Westerburg ein

Stück Identität verleihen sollte. Der Alte Markt wurde durch eine zweispurige Straße diagonal durchschnitten und verlor dadurch seine Aufenthaltsqualität bzw. seine Funktion als nutzbarer Freiraum für Erholung und Kommunikation. Die Gehwege der Straßenräume waren in weiten Teilen zu Gunsten der Fahrbahn in geringer Breite ausgeführt, was zu einer Beeinträchtigung der Fußgänger führte und das Verweilen vor Schaufenstern und Auslagen erschwerte.



Vorentwurf Sanierungsgebiet

Vorentwurf

Der Vorentwurf ermöglicht einen Überblick über das gesamte Sanierungsgebiet der Innenstadt, die den zentralen Hauptgeschäftsbereich von Westerbürg bildet, in dem sich auch einige öffentliche Einrichtungen befinden. Die Kernstadt ist als Mischgebiet für Wohnen und Gewerbe anzusehen.

Aufbauend auf den verkehrstechnischen Überle-

gungen, wurden die einzelnen Straßenabschnitte ausgestaltet. Die Planung umfasst die Neuordnung der Verkehrsführung mit entsprechender Anordnung der Flächen für den ruhenden Verkehr, das Einbringen von Bäumen und Pflanzflächen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität, der Raumbildung und der optischen Verkehrslenkung sowie die Sanierung der vorhandenen Verkehrsflächen und die Neugestaltung des Marktplatzes.

Der umgestaltete Alte Markt wird für den Kraftfahrzeugverkehr gesperrt und der störende Durch-

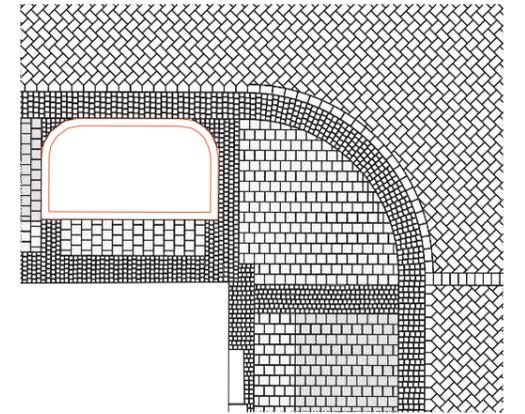
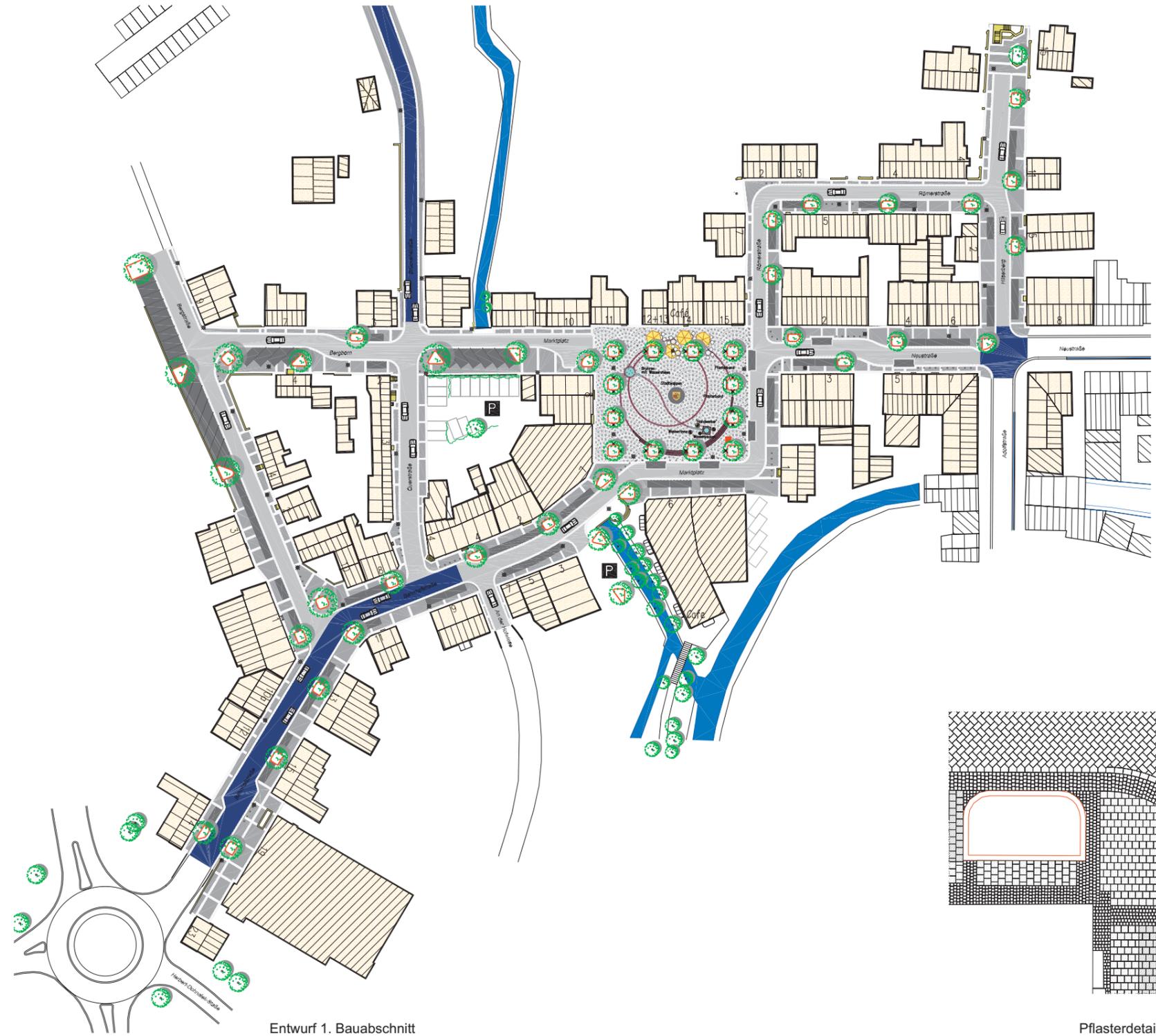
gangsverkehr in der Innenstadt dadurch verhindert. Gleichzeitig entsteht ein vielfältig nutzbarer Freiraum, der die Wohnumfeldqualität erheblich verbessert. In den Nebenstraßen wird der Ausbau einer einspurigen Fahrgasse mit höhengleichen Übergängen zu den Seitenräumen vorgesehen, um diese breiter ausbilden und attraktiver sowie sicherer gestalten und ausstatten zu können. Hierbei gilt das Mischprinzip, bei dem eine Gleichberechtigung von Fußgängern, Radfahrern und Kfz erreicht werden soll. Damit werden auch barrierefreie Wege-

verbindungen für Fußgänger geschaffen.

Dem Einkaufs- und Geschäftsverkehr wird ein ausreichendes Angebot an Kurzzeitstellplätzen in attraktiver Lage zum Geschäftsbereich zur Verfügung gestellt. Durch die Veränderung der Straßenquerschnitte ist es möglich, in zentralen Bereichen neue Stellplätze zu schaffen. Der Forderung der Gewerbetreibenden nach einer möglichst allseitigen Anfahrmöglichkeit der Innenstadt, mit zweispurigem Straßenausbau zur Erhöhung der Einkaufsattraktivität, wird in den Erschließungsstraßen der Innen-

stadt durch einen Straßenquerschnitt Rechnung getragen, dem der Begegnungsfall von Pkw und Lkw bei stark verlangsamter Geschwindigkeit zu Grunde liegt. Die Planung gewährleistet somit eine gute städtebauliche Einbindung, bei ausreichend leistungsfähigen Fahrbahnen für den Individual- und Anlieferverkehr.

Die Hauptgeschäftstraße zwischen Rathausplatz und Altem Markt erfüllt nach dem Umbau die Voraussetzungen für die Entwicklung eines Einkaufs-, Bummels- und Erlebnisbereiches.



Pflasterdetail

Entwurf

Auf Wunsch des Bauherrn wurde die völlige Abkopplung des Alten Marktes vom Fahrzeugverkehr zugunsten einer einspurigen Umfahrung des Platzes aufgegeben. Durch den verminderten Fahrbahnquerschnitt, in Kombination mit dem rechtwinkli-

gen Abknicken im Fahrgassenverlauf sowie durch die Umwandlung zur Spielstraße, soll die Verkehrsführung für den Durchgangsverkehr unattraktiv gemacht werden.

Mit den Gewerbetreibenden und deren Forderung nach möglichst allen Anfahrtsmöglichkeiten der Innenstadt wurde somit ein Kompromiss gefunden, der auch von den maßgebenden Förderstellen für die städtebauliche Sanierung im Landesministerium mitgetragen wurde.



Entwurf Alter Markt

Durch die Umgestaltung des Alten Marktes entsteht ein zentraler Freiraum mit einer flexibel nutzbaren Fläche und hoher Aufenthaltsqualität. Seine Ausstattung und Gestaltung ist so gewählt, dass der Platz seine Funktionen als Freiraum zum Sitzen, Verweilen, Bummeln, zum Sehen und gesehen werden und zur Durchführung des Wochenmarktes wieder erfüllen kann.

In Anlehnung an das historische Vorbild, der Platz war ursprünglich mit Roßkastanien bepflanzt, wird

auf der Fläche eine platzfassende Überstellung mit Bäumen geschaffen. Bei den Bäumen handelt es sich um Winterlinden der Sorte ‚Rancho‘, die im Wuchs um einiges schwächer aber auch kompakter bleiben als die herkömmlichen Winterlinden. Der Platz erhält dadurch eine Gliederung, bei gleichzeitiger Abmilderung der unruhigen Fassaden der angrenzenden Bebauung.

Das Natursteinpflaster hebt den Platz entsprechend seiner zentralen Lage und Funktion optisch aus den

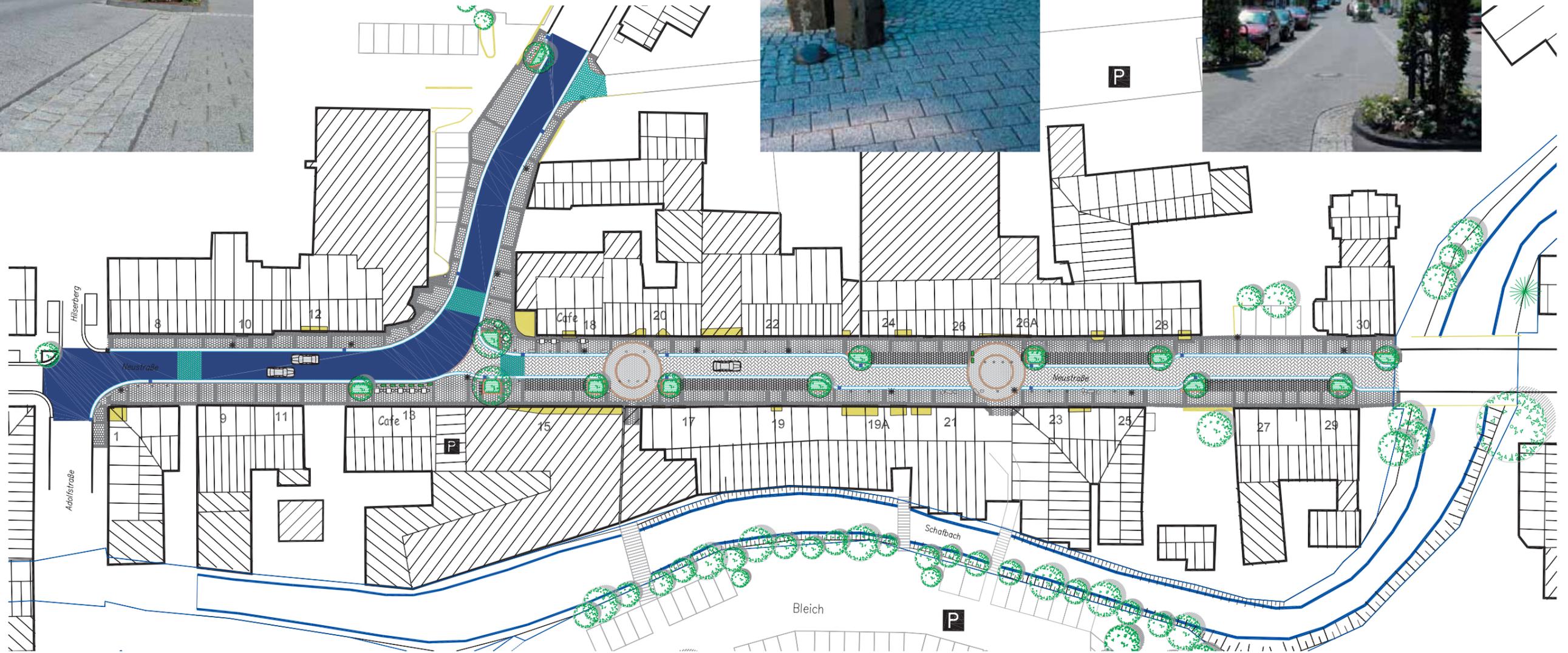
Straßenräumen heraus. Anstelle des im Westerwald üblichen Basaltpflasters, das durch seine dunkle Färbung bei großflächiger Verwendung zu trist wirkt, wurde als Bodenbelag Granitpflaster vorgesehen. Für einzelne Elemente wie Treppenstufen, Einfassungen und in die Fläche eingelassene Bänderungen wurde gebürstete Basaltlava verwendet, die sich vom hellgrauen Farbton des Granits abhebt und eine auflockernde Struktur einbringt.

An der Südseite des Baumrechtecks ist eine Trep-

penanlage vorgesehen, die einerseits eine Trennung zwischen der Fahrbahn und dem eigentlichen Platz schafft, andererseits aber auch das vorgegeben Gefälle etwas abmildert.

Eine Brunnenanlage belebt den Platz und trägt zum besonderen Ortscharakter bei. Ausgangspunkt der Brunnenanlage ist ein in den Platzbelag eingetieftes rundes Becken. Aus den darin mit variierender Höhe angeordneten Edelstahlsäulen sprudelt Wasser und rinnt an den Säulen herab. Ein geschwun-

genes Basaltpflasterband symbolisiert den Wasserlauf zu einem zweiten auf der anderen Platzseite gelegenen Becken. Für diesen Bereich ist ein ergänzender Wettbewerb unter Künstlern vorgesehen der leider bisher noch nicht realisiert wurde. Unser Vorschlag sieht eine Figurengruppe, „Handwerker am Wasser“ vor, mit der die besondere Bedeutung der Wasserläufe Westerburgs für das Stadtbild und die Entwicklung der Stadt in Erinnerung gerufen wird.



Entwurf 2. Bauabschnitt

Die Fahrbahnquerschnitte der Erschließungs- und Nebenstraßen werden reduziert und die Fahrgeschwindigkeit auf maximal 30 km/h herabgesetzt. Für Teilbereiche sind Spielstraßen vorgesehen. In Verbindung mit Pflasterbelägen und entsprechender Linienführung der Fahrgasse wurde die Notwendigkeit einer vernünftigen, vorsichtigen Fahrweise mit Rücksichtnahme auf die in Teilbereichen gleichberechtigten Fußgänger geschaffen. Optische Bremsen in Form von Fahrgassenversprüngen und

lenkendem Verkehrsgrün durch Bäume sowie ergänzend durch senkrechte Ausstattungselemente wie Poller und Straßenlampen, dienen der Temporeduzierung und der Auflösung der geradlinigen Straßentrasse. Aufweitungen der Fahrbahn zu kleinen Plätzen, die durch die Anordnung des Pflasters entsprechend hervorgehoben werden, dienen hier der Temporeduzierung, schaffen aber auch zusätzlichen Aufenthaltsraum für Passanten bzw. Flächen für Auslagen der Geschäfte. Gleichzeitig markieren

sie die eingänge in kleine Passagen oder Durchgänge zu größeren Parkplätzen. Auf Rampen oder ähnliche Verkehrshindernisse wurde bewusst verzichtet. Dies gilt auch für die Ausweisung von Übergängen für Fußgänger.

In Bereichen mit zweispuriger Verkehrsführung ist eine Trennung der Fahrbahn von den Seitenräumen vorgesehen. Die Fahrgasse wird begrenzt durch einen auch für Behinderte passierbaren Tiefbord. Zusätzlich kann die der Entwässerung dienende Pflaster

termulde als Ausweichstreifen fungieren.

Die einspurigen Bereiche werden mit einem Rechteckbetonsteinpflaster versehen. Den hohen Belastungen durch den Verkehr wird durch eine erhöhte Steindicke sowie der um 45° zur Fahrbahn gedrehten Anordnung im Fischgrätverband Rechnung getragen.

Für die zweispurigen auch weiterhin relativ stark belasteten Fahrbahnbereiche ist eine Asphaltdecke vorgesehen. Die PKW-Stellplätze werden mit Be-

tonsteinpflaster befestigt. Die Betonsteine erhalten einen dunklen Basaltvorsatz, um Ölflecken und andere Verunreinigungen zu kaschieren. Die Stellplatzmarkierungen bestehen aus hellgrauen bzw. weißen Pflasterbändern.

Die Gestaltung der Verkehrsflächen wird durch die Pflanzung von straßenbegleitenden Bäumen unterstützt. Die hierfür vorgesehenen Säuleneichen zeichnen sich durch einen gleichmäßigen kompakten Wuchs aus und sind daher zur Bepflanzung en-



ger Straßenräume besonders geeignet.

Der Gehwegbereich besteht im gesamten Planungsgebiet aus Kassettenfeldern, belegt mit quadratischen Betonpflastersteinen mit Granitvorsatz. Diese Felder werden durch Distanzstreifen zu der angrenzenden Bebauung sowie durch Bänderungen, die rechtwinklig zur Gehrichtung angeordnet sind, eingerahmt. Der Abstand der Bänderungen wird situationsbezogen differenziert. Die Bänder werden ebenso wie die Fahrbahneinfassungen aus

Granit-Kleinpflaster hergestellt.

Die erhöhte Lärmemission von Pflastersteinen im Vergleich zu Asphalt wird durch die geringere Fahrgeschwindigkeit gemindert. Ausgeführt wird außerdem ein so genannter „Flüsterbelag“, der durch sein großes Steinformat und entsprechende Kanten einen geringen Fugenteil besitzt und somit zu einer Verminderung der Geräuschentwicklung beiträgt. Insgesamt wird durch die Verringerung des Verkehrs und der Geschwindigkeit eine Reduzie-

rung der Lärmentwicklung erreicht.

Die Bäume werden von Pflanzbeeten aufgenommen, die mit einer erhöhten Einfassung versehen werden. Diese Erhöhung dient dem Schutz der Pflanzung vor Streusalz, das in Westenburg entsprechend der Topographie bei Bedarf zum Einsatz kommt.

Das Beleuchtungskonzept sichert zum einen funktional den Verkehrsraum, zum anderen akzentuiert es ästhetisch die Identität der Innenstadt.

Um neben der zur Verkehrssicherheit benötigten Beleuchtung auch eine gestalterisch ansprechende Funktion übernehmen zu können, wird die vorhandene „Hängebeleuchtung“ durch Mastleuchten ersetzt. Die Masthöhe der straßenbegleitenden Lampen beträgt 5 m und entspricht somit dem nötigen Lichtraumprofil, paßt in dieser Größe aber auch proportional in das Straßenbild. Zusätzliche Lichtakzente werden durch die punktuelle Beleuchtung von im Straßenraum eingebauten Basaltstelen ge-

schaffen.

Der Alte Markt erhält neben den Mastleuchten eine zusätzliche Lichtquelle mittels Bodeneinbaustrahler, welche unter den Bäumen in das Pflaster eingelassen sind. Diese separat steuerbare Beleuchtung kann durch die Hervorhebung der Bäume das Erscheinungsbild des Platzes nach Wunsch verändern.

Die Brunnenanlage wird durch in die Becken eingelassene Strahler gesondert betont.



vorher...



nachher...

Zusammenfassung

Die Innenstadt Westerburgs, einer Kleinstadt und Mittelzentrum der Region Mittelrhein-Westerwald, war in ihrer Funktion als Wohn- und Geschäftsstandort stark beeinträchtigt

Die Planung zur Stadtsanierung verfolgte die flächenhafte Verkehrsberuhigung der Innenstadt sowie die Schaffung eines zeitgemäßen Erschließungssystems für den Individualverkehr zur Sicherung und Aufwertung der zentralen Einkaufslagen.

Dies sollte einhergehen mit der Verbesserung des Stadtbildes. Bei dem Sanierungsgebiet handelt es sich um die als Mischgebiet für Wohnen und Gewerbe anzusehende Kernstadt, die den zentralen Hauptgeschäftsbereich von Westerburg bildet, in dem sich auch einige öffentliche Einrichtungen befinden. Zur Abstimmung verkehrstechnisch zweckmäßiger Lösungsvorstellungen sowohl für den ruhenden als auch für den fließenden Verkehr wurde ein Verkehrskonzept erarbeitet. Die für einzelne Bauabschnitte erarbeiteten Entwürfe sehen

die Neuordnung der Verkehrsführung mit entsprechender Anordnung der Flächen für den ruhenden Verkehr sowie die Sanierung der vorhandenen Verkehrsflächen und die Neugestaltung des Marktplatzes vor. Ein zentrales Thema ist das Einbringen von Bäumen und Pflanzflächen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität, der Raumbildung und der optischen Verkehrslenkung. Mit dem umgestalteten Alten Markt wird ein vielfältig nutzbarer Freiraum geschaffen, der die Wohnumfeldqualität erheblich verbessert. Seine Ausstattung und Gestaltung ist so

gewählt, dass der Platz seine Funktionen als Freiraum zum Sitzen, Verweilen, Bummeln, zum Sehen und gesehen werden und zur Durchführung des Wochenmarktes wieder erfüllen kann. In den Nebenstraßen wird der Ausbau einspuriger Fahrgassen vorgesehen, um die Fußgängerbereiche breiter ausbilden und attraktiver sowie sicherer gestalten und ausstatten zu können. Durch die Veränderung der Straßenquerschnitte ist es möglich, in zentralen Bereichen neue Stellplätze zu schaffen und dem Einkaufs- und Geschäftsverkehr ein ausreichendes

Angebot an Kurzzeitstellplätzen in attraktiver Lage zur Verfügung zu stellen. Die Hauptgeschäftsstraße zwischen Rathausplatz und Altem Markt erfüllt nach dem Umbau die Voraussetzungen für die Entwicklung eines Einkaufs-, Bummels- und Erlebnisbereiches. Aufweitung der Fahrbahn zu kleinen Plätzen, die durch die Anordnung des Pflasters entsprechend hervorgehoben werden, dienen hier der Temporeduzierung, schaffen aber auch zusätzlichen Aufenthaltsraum für Passanten bzw. Flächen für Auslagen der Geschäfte.