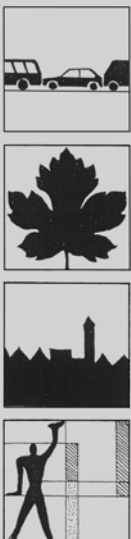


Gemeinde Heusenstamm

Neugestaltung Schulstraße

Vorentwurfsplanung



Karlsruhe
Mai 2016

MODUS CONSULT
Dr.-Ing. Frank Gericke - Karlsruhe

Gemeinde Heusenstamm

Neugestaltung Schulstraße

Vorentwurfsplanung

Bearbeiter

Dr.-Ing. Frank Gericke (Projektleitung)

Dipl.-Ing. Rgbm. Elke Gericke, (Stadtplanerin)

Dipl.-Ing. (FH) Andreas Neu (Landschaftsarchitekt)

Verfasser

MODUS CONSULT Karlsruhe

Dr.-Ing. Frank Gericke

Freier Architekt und Stadtplaner

Pforzheimer Straße 15b

76227 Karlsruhe

0721 / 940060

Erstellt im Auftrag der Gemeinde Heusenstamm
im Mai 2016

Inhalt

1. Aufgabenstellung	4
1. Bestandsituation	4
2. Vorentwurfsplanung	5
2.1 Gestaltungsvarianten	5
2.2 Vorzugsvariante	7
4. Kosten	8

Anlagen

Anlage 1.0 Kostenschätzung vom 3.05.2016

Pläne

Plan 1.0	Bestand
Plan 2.1	Lageplan Variante 1
Plan 2.2	Lageplan Variante 2
Plan 2.3	Lageplan Variante 3
Plan 2.4	Lageplan Variante 4_30
Plan 2.4.1	Visualisierung Variante 4_31

1. Aufgabenstellung

Die Gemeinde Heusenstamm plant die Neugestaltung der Schulstraße. Aufgrund der zentralen Lage im Stadtgebiet zwischen dem neu gestalteten Bahnhofplatz und der Altstadt übernimmt die Schulstraße eine 'Gelenkfunktion' aus gestalterischer Sicht und für Fußgängerwege. Der zwischen dem Bahnhofplatz und der Kirchstraße gelegene Straßenraum dient als Haupteinschließung der Adalbert-Stifter-Grundschule. Die Schulstraße soll neu organisiert werden und eine moderne, hochwertige Gestaltung, eine optimierte Straßenführung und Parkierung unter Berücksichtigung der angrenzenden Nutzungen erhalten.

1. Bestandsituation

Die Schulstraße mit eindeutiger Trennung von Gehweg und Fahrstraße im Bestand ist nur von Bahnhofseite aus erreichbar, d.h. aus Richtung Altstadt kann aufgrund der Einbahnstraßenführung diese bewußt nicht angefahren werden. Mit dieser unechten Einbahnstraßenregelung besteht jedoch die Möglichkeit, die Schulstraße im Gegenverkehr zu befahren. Auch durch die geringe Gestaltungsqualität kann die Schulstraße die 'Gelenkfunktion', den Bedarf an Parkierung und die 'Vorfeldfunktion' zur Schule nur eingeschränkt wahrgenommen werden.

Die Schulstraße hat im Bestand eine klassische Straßenaufteilung mit Hochbord-einfassungen und erhöhten gepflasterten, ca. 2,00m breiten Gehwegen. Die Straßenfläche weist eine asphaltierte Straßenbreite (inkl. Rinne) von 6,10m auf. Am rechten Fahrbahnrand sind derzeit 14 Stellplätze mit einer Straßenmarkierung auf der Straßenfläche ausgewiesen. Damit steht der Fahrbahnbreite eine Restbreite von 4,10m zur Verfügung. Dies entspricht noch dem Begegnungsfall Pkw/Pkw mit eingeschränkten Bewegungsspielräumen nach RAST 06.

Der südliche Gehwegbereich weitet sich im Osten zu einer kleinen Platzfläche auf - hier liegt die Zufahrt zum Schulhof. Vor dem östlichen Neubau der Grundschule verläuft ein schmales Hochbeet, das von einer Betonmauer eingefasst wird. Diese wird von Passanten als Sitzmöglichkeit genutzt.

2. Vorentwurfsplanung

Im Rahmen der Vorentwurfsplanung wurden zunächst vier alternative Gestaltungsvarianten für die Umgestaltung der Straße, zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität und zur Neuordnung des ruhenden Verkehrs entwickelt. Die Varianten wurden auf der Grundlage unterschiedlicher Annahmen zur Straßenraumaufteilung - wie Einbahnstraße oder Mischfläche (im Gegenverkehr befahrbar) - auch unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit untersucht. Bei den Überlegungen zur Einbahnstraße hat die Verkehrssicherheit mit Trennung der Fußgängerführung vom Fahrverkehr hohe Priorität unter der Maßgabe auch einseitig Stellplätze vorzusehen. Nachteil der Einbahnstraßenregelung zur bisherigen Verkehrsregelung ist, dass der Verkehr, insbesondere die Anwohner, nur in Richtung Altstadt ausfahren können. Mit dem Prinzip der Mischfläche wird die bisherige Befahrbarkeit im Gegenverkehr beibehalten und zudem durch eine hochwertige Gestaltung die Aufenthaltsqualität bis hin zum Platzcharakter erhöht.

2.1 Gestaltungsvarianten

Alle Gestaltungsvarianten weisen einen zweiteiligen Aufbau auf: vom Bahnhof herkommend bis zum Eingang Schulgebäude, der aufgrund der beidseitigen parallelen Bebauung als typischer Straßenraum wirkt, sowie Eingang Schulgebäude bis Straßenverengung in Richtung Altstadt, der durch die Flächenaufweitung mit dem Abknicken des Schulgebäudes ein großzügiger Raumeindruck vermittelt und die Gestaltung als Platzcharakter zulässt. Durch den zweiteiligen Aufbau sind auch Kombinationen untereinander denkbar.

Variante 2.1

In Variante 2.1 wird die Trennung zwischen Fahrbahn und Laufwegen durch die Belagsgestaltung optisch aufrecht erhalten. Die Schulstraße wird mit einer Fahrbahnbreite von 3,50m eindeutig als Einbahnstraße zugunsten eines beidseitigen Gehweges mit einseitiger Parkierung organisiert. Zwischen Bahnhofsplatz und Eingangsbereich werden Längsparker und eine Gehwegfläche von 1,70m vor dem Schulgebäude angeordnet. Nördlich der Fahrbahn verbleibt ein 2,50m breiter Gehweg. Der Eingangsbereich wird durch eine Pflasterfläche markiert, die sich bis zur nördlichen Gebäudezeile erstreckt. Die Platzaufweitung zur Kirchstraße hin wird mit einem einheitlichen Pflasterbelag ausgeführt, die Fahrbahn wird nur durch Belagsbänderungen aufgezeigt. Der Platzbereich südlich der Fahrbahn wird durch Mobiliar, Rasenpflasterflächen und Baumpflanzungen optisch getrennt. Nördlich der Fahrbahn sind weitere Längsparker verortet.

Variante 2.2

In Variante 2.2 wird ebenfalls die Einbahnstraßenregelung zugrundegelegt, jedoch zugunsten der Aufenthaltsqualität die Parkierung als Längsparker entlang der nördlichen Grundstücksgrenzen verortet. Aufgrund der vorhandenen Grundstückszufahrten können jedoch nur 8 Stellplätze ausgewiesen werden. Durch die durchgehende asphaltierte Fahrbahnfläche dominiert der Verkehrsraum den Stadtraum. Südlich schließt sich ein gepflastertes Aufenthaltsband mit Mobiliar und Baumpflanzungen an. Dieses trennt die Fahrbahn von den vor dem Schulgebäude verlaufenden Gehweg und der Platzaufweitung. Die kleine Platzfläche wird durch weitere Aufenthaltsbänder mit Spielelementen gegliedert.

Variante 2.3

In dieser gestalterisch reduzierten Variante wird im Gegensatz zu den bisherigen Überlegungen der Straßenraumgliederung der komplette Straßenraum als Mischverkehrsfläche mit einheitlichem Pflasterbelag gestaltet. Die im Gegenverkehr befahrbare, 5,50m breite Straßenführung wird durch Belagsbänderungen von den nördlich verorteten Längsparkern und dem südlich anschließenden Gehweg- und Platzbereichen getrennt. Auch hier stehen durch die Verortung der Parkierung auf der Nordseite nur 8 Stellplätze im Stadtraum zur Verfügung. Die Platzaufweitung wird von einem Großbaum räumlich gefasst.

Variante 2.4

Als Synergie aus den bisherigen Betrachtungen wird in Variante 2.4 eine Mischverkehrsfläche mit einem hohen Anspruch an die Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit sowie mit Optimierung der Stellplatzanzahl im öffentlichen Raum angestrebt.

Diese Variante zeigt einen durchgehenden Pflasterbelag im gesamten Straßenraum. Die Fahrbahn wird nur optisch durch Belagsbänderungen von den umliegenden Flächen getrennt. Eine 5,50m breite Fahrbahn ermöglicht eine Befahrung im Gegenverkehr und ist für den Begegnungsfall Pkw/Lkw ausreichend dimensioniert. Im westlichen Abschnitt zum Bahnhofplatz werden Längsparker vor dem Schulgebäude verortet. Östlich des Eingangsbereiches sind diese nördlich der Fahrbahn gelegen. Dadurch entsteht ein Fahrbahnverschwenk im Bereich des Eingangsbereiches. Dies trägt zusätzlich zur Reduzierung der Verkehrsgeschwindigkeit in diesem sensiblen Bereich bei. Diese wird durch einen Belagswechsel vor dem Eingangsbereich verstärkt. Die östliche Platzaufweitung wird

durch einen einheitlichen Pflasterbelag gestaltet. Eine Trennung zwischen Fahrbahn und Platz erfolgt räumlich durch eine Baumreihe, die durch Poller ergänzt werden können. Belagsbänderungen gliedern den Platz optisch und lehnen sich an die Zonierung der Fassadengestaltung des Schulgebäudes an. Durch die quer über den Platz verlaufenden Bänder wird optisch eine weitere Reduzierung der Verkehrsgeschwindigkeit erreicht.

Diese Variante wird aufgrund der Gestaltungen als Vorzugsvariante empfohlen und wie im folgenden Abschnitt detailliert erläutert. Die Neuorganisation kann in dieser Variante am Besten zu einer Reduzierung der Verkehrsgeschwindigkeit sowie einer erhöhten Aufmerksamkeit im Bereich des Eingangsbereiches der Schule beitragen und die beste Kombination zwischen ausreichendem Angebot an Stellplätzen und gleichzeitig großzügiger Gestaltung mit hoher Aufenthaltsqualität aufweisen.

2.2 Vorzugsvariante

Der Straßenraum der Schulstraße soll zukünftig freundlicher und großzügiger gestaltet werden. Die Platzgestaltung des angrenzenden Bahnhofsplatzes soll durch eine ähnliche Farbwahl aufgegriffen werden, um einen einheitlichen Stadtraum zu erhalten. Zugleich soll der Straßenraum durch die Wahl eines eigenen Pflasterformates eine optisch eigenständige Gestaltung erhalten.

Die klassische Straßenaufteilung durch Bordeinfassungen und erhöhte Gehwege soll künftig einer niveaugleichen Belagsgestaltung weichen. Parkbuchten und Wegebereich werden nurmehr durch farblich dezent abgesetzte Belagsbänderungen aufgezeigt. Der Eingangsbereich der Grundschule wird im Straßenbereich durch eine optisch abgesetzte Pflasterfläche aufgezeigt. Zugleich dient diese als Fahrbahnverschwenk zwischen den versetzt angeordneten Stellplatzreihen.

Diese werden als Längsparker westlich des Eingangsbereiches entlang des Schulgebäudes verortet. Östlich des Eingangsbereiches liegen diese dann nördlich der Fahrbahn entlang der Grundstücksgrenze. Dieser Verschwenk trägt zum Einen zur Reduzierung der Verkehrsgeschwindigkeit im Straßenraum und insbesondere vor dem Eingangsbereich bei. Zum Anderen weitet sich der Straßenraum dadurch im östlichen Abschnitt zu einer großzügigen Platzfläche auf.

Farblich abgesetzte Belagsbänderungen greifen optisch die Unterteilung der Fassadengestaltung der Schule auf und verlaufen über die Platzfläche bis zu den nördlich angrenzenden Stellplätzen. Die Fahrbahn wird räumlich von den Aufenthaltsbereichen durch eine Baumreihe und Sitzpoller begrenzt. Die Poller

sollen ein Zuparken des Platzbereiches verhindern. Spielelemente, die ohne Fallschutzbeläge auskommen und für Innenstadtbereiche erprobt sind, werden hier verortet. Das entlang der Fassade des Schulgebäudes verlaufende Hochbeet bleibt erhalten, wird jedoch optisch durch eine Sitzauflage aufgewertet. Eine neue, attraktive und pflegeextensive Schattenpflanzung trägt dazu bei.

Der Fahrbahnbereich ist bei der geplanten Fahrbahnbreite von 5,50m für eine Befahrung in beide Richtungen mit Gegenverkehr möglich, jedoch nur über die Bahnhofstraße Zufahrbar. Die Stellplätze werden gegenüber dem Bestand größer dimensioniert. Bei einer Breite von 2,20m und einer Länge von 5,50m bis 6,00m ist eine bequeme Befahrung möglich. Im nördliche Abschnitt verbleibt zwischen Stellplätzen und Schulgebäude ein großzügiger Gehweg mit einer Breite von 2,40m.

Mit der Neugestaltung können in der Schulstraße noch elf Stellplätze realisiert werden - somit entfallen gegenüber Bestand drei Stellplätze.

Da auf dem Schulgelände bereits ausreichend Fahrrad-Stellplätze vorhanden sind, werden auf dem neuen Schulvorplatz keine weiteren verortet.

Mit der niveaugleichen Belagsgestaltung ist der Straßenraum barrierefrei durchquerbar. Behindertenstellplätze werden keine gesondert ausgewiesen. Die Längsparker im westlichen Abschnitt können jedoch aufgrund des breiten Gehwegbereiches zum seitlichen Aussteigen von Behinderten bequem genutzt werden.

4. Kosten

Für die geplanten Maßnahmen werden aufgrund von Vergleichsprojekten und Flächenermittlung die folgenden Kosten geschätzt:

	Maßnahme	Baukosten brutto
1.	Freianlagen (inkl. Unterbau)	194.000 €
2.	Beleuchtung	6.800 €
3.	Gesamtbaukosten Brutto	200.800 €
4.	Baunebenkosten (ca. 20%)	40.000 €
	Gesamtkosten Brutto	240.800 €

In den Baukosten sind keine Kosten für Grunderwerb, Entsorgung von belastetem Bodenaufbruch und für Leitungsarbeiten berücksichtigt.