Gemeinde Wachtendonk

Gestaltungshandbuch Öffentlicher Raum

pp a|s pesch partner architekten stadtplaner GmbH
Dortmund | Stuttgart

Gestaltungshandbuch Öffentlicher Raum
im Auftrag der Gemeinde Wachtendonk

Bearbeitung:
pp a|s Pesch Partner Architekten Stadtplaner GmbH
Hörder Burgstraße 11
44263 Dortmund
www.pesch-partner.de

in Zusammenarbeit mit:
Gemeinde Wachtendonk
Fachbereich 3 - Bauen
Weinstraße 1
47669 Wachtendonk

Wachtendonk/Dortmund, Oktober 2021

Hinweis: Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf eine geschlechterspezifische Differenzierung von Personengruppen verzichtet. Entsprechende Begriffe gelten jedoch im Sinne der Gleichbehandlung für alle Geschlechter.

Gliederung

4 Anlass und Aufgabenstellung

4 Historie

5 Ausgangslage und Planungsgrundlagen

7 Analyse und Handlungsempfehlungen

9 Kategorie A | Straßenräume mit höherer Verkehrsfunktion

16 Kategorie B | Gassen mit geringerer Verkehrsfunktion

19 Kategorie C | Gassen mit reiner Erschließungsfunktion und geringerem Straßenquerschnitt

23 Kategorie D | Fußwegeverbindungen

25 Möblierungselemente

Anlass und Aufgabenstellung

Der historische Ortskern Wachtendonks ist nicht nur die historische Keimzelle, sondern auch das soziale und touristische Zentrum der Gemeinde. Es bildet das Aushängeschild Wachtendonks, welches zahlreiche Besucher anzieht. Als Mitglied im Arbeitskreis Historischer Ortskerne zeugt der Kernbereich Wachtendonks von einer langen Historie, die bis heute erlebbar ist und sich sowohl in der Bebauungsstruktur als auch in den öffentlichen Räumen widerspiegelt. Diese Strukturen gilt es zu bewahren, jedoch ebenso an die wandelnden Ansprüche der Nutzer anzupassen, um den Ortskern behutsam zukunftsfähig zu gestalten.

Vor diesem Hintergrund setzt sich die Gemeinde Wachtendonk aktiv und vorausschauend mit den Prozessen im Kernbereich auseinander. Auf der Grundlage des Integrierten Handlungskonzeptes für den historischen Ortskern aus dem Jahr 2019 wurde der Wachtendonker Ortskern in die Städtebauförderung aufgenommen. Als übergeordnete Ziele für den öffentlichen Raum wurden primär die Stärkung der Barrierefreiheit, der Ausbau der Aufenthaltsqualität sowie die verträgliche Gestaltung des Verkehrs benannt. Zum Erreichen dieser Ziele wurde unter anderem die Erstellung eines Gestaltungshandbuches für den öffentlichen Raum vorgeschlagen. Bei der Erarbeitung stellen sich für die zukünftige Entwicklung des öffentlichen Raumes in Wachtendonk folgende Fragen:

- Wie hat sich der öffentliche Raum in der Historie des Ortskerns entwickelt und gewandelt?
- Wie kann die Nutzbarkeit verbessert werden?
- Wie kann der öffentliche Raum den verschiedenen Nutzergruppen gerecht werden?
- Wie kann eine an das Ortsbild angepasste Weiterentwicklung aussehen?
- Wie kann die Aufenthaltsqualität für Bewohner, Nutzer und Gäste erhöht werden?

Das vorliegende Gestaltungshandbuch soll diese Fragen beantworten und damit den eingeschlagenen Weg der behutsamen Entwicklung des Kernbereichs fortführen. Der Leitfaden zielt darauf ab, die prägenden Merkmale zu beschreiben und verpflichtende Standards für zukünftige Umbauvorhaben zu entwickeln, um eine abgestimmte Strategie für die zukünftige Weiterentwicklung zu schaffen.

Historie

Der historische Ortskern von Wachtendonk lässt sich auf eine Burgsiedlung aus dem 13. Jahrhundert zurückführen. Bis heute sind die Formen und Grundrisse der Stadtanlagen im Ortsgrundriss ablesbar. Die wesentlichen Strukturen lassen sich bis ins 14. Jahrhundert zurückverfolgen und zeigen die typischen Merkmale einer mittelalterlichen Festungsanlage. Auch die erste datierte Erwähnung der beiden Stadttore Feldtor und Bruchtor fällt in diese Zeit.

Von größeren Kriegsschäden ist Wachtendonk weitestgehend verschont geblieben. Zwei größere Stadtbrände im 15. und 16. Jahrhundert zerstörten jedoch große Teile der Stadt. Die ältesten, bis heute erhaltenen Gebäude lassen sich auf 1708 und damit vor den zweiten großen Stadtbrand datieren. Wachtendonk stellt sich als typisches niederrheinisches Landstädtchen aus dem 18. Jahrhundert dar,

welches von zweigeschossigen Ackerbürgerhäusern mit rückwärtigen Gärten geprägt ist. Über die Hälfte der Gebäude im historischen Ortskern stehen heute unter Denkmalschutz.

Der öffentliche Raum wurde in den 1960er Jahren im Zuge der Verlegung der Trennkanalisation in seinem Erscheinungsbild deutlich verändert. Mit Ausnahme kleinerer Gassen wurden die Fahrspuren im Ortskern durchgehend mit einer Asphaltdecke versehen und durch ein Hochbord von den Seitenbereichen separiert. Die Gehwegbereiche wurden mit einem Betonsteinverbundpflaster belegt. Dieser Umbau führte zu einer erheblichen Veränderung des Erscheinungsbildes, weshalb in den 1980er Jahren Planungen vorangetrieben wurden, um erneut ein altstadtgerechtes Bild im Ortskern zu erzeugen.

1985 wurde ein städtebaulicher Ideenwettbewerb für den historischen Ortskern ausgeschrieben, auf dessen Grundlage städtebauliche Missstände behoben, historische Bausubstanz behutsam weiterentwickelt und die Gestaltung der Straßenräume verbessert werden sollten. Die Wettbewerbsergebnisse wurden im Nachgang in Form eines Rahmenplanes festgeschrieben, der die Grundlage für den grundlegenden Umbau des öffentlichen Raumes im historischen Ortskern bildete. Primäre Ziele stellten die Verbesserung der Aufenthaltsqualität sowie die bessere Nutzbarkeit dar.

Zur Erreichung dieser Ziele wurde ein niveaugleicher Ausbau sowie die Ausweisung eines verkehrsberuhigten Bereiches gewählt. Die Gassen wurden einheitlich in Blaubasalt mit Mittelrinne, die Straßenräume in einer Kombination aus Blaubasalt und Grauwacke ausgebaut. Die Gliederung der Straßenräume in Gehwegbereiche, Stellplätze, Fahrgasse und Einmündungsbereiche erfolgte durch einen Wechsel in der Materialität oder Verlegeart. Zusätzlich zu den Straßenräumen wurden einzelne Platzflächen neugestaltet sowie die Stellplatzsituation überarbeitet. Innerhalb der Straßenräume im historischen Ortskern kam es zum Wegfall einzelner Stellplätze, welche jedoch durch Stellplatzanlagen am Rand des Kerns, insbesondere im Bereich der Wall- und Grabenzone, aufgefangen wurden, wie beispielsweise auf dem Parkplatz Bruchtor.

Ausgangslage und Planungsgrundlagen

Die Gemeinde Wachtendonk hat bereits in Form verschiedener Konzepte die Weiterentwicklung ihres historischen Ortskerns vorangetrieben. Aufbauend auf den Veränderungsprozessen im Zuge der Stadterneuerung zwischen 1985 und 2007 soll der historische Ortskern behutsam weiterentwickelt und den heutigen Nutzungsanforderungen angepasst werden. Die historische Bedeutung bestimmt die Weiterentwicklung des Ortes, welche bis heute das Erscheinungsbild prägt und im Bezug zu den baulichen Strukturen in einer Gestaltungssatzung seit 1992 festgeschrieben ist. Um den historischen Ortskern integriert weiterzuentwickeln, wurden verschiedene Konzepte erstellt, die die Grundlage für das Gestaltungskonzept für den öffentlichen Raum bilden.

Im Jahr 2019 wurde unter Beteiligung der Öffentlichkeit ein „Integriertes Handlungskonzept für den historischen Ortskern Wachtendonk“ beschlossen. Das integrierte Handlungskonzept bietet eine integrierte Betrachtung des Ortskerns unter Berücksichtigung vielfältiger Themenfelder, die die Weiterentwicklung beeinflussen. Als ein zentrales Handlungsfeld wurde die Weiterentwicklung des öffentlichen Raumes herausgestellt, welches durch folgende Leitziele konkretisiert wurde:

Feinschliff des öffentlichen Raums, Aufenthaltsqualität erhöhen

- Punktuelle Eingriffe zur Abrundung des Erscheinungsbildes
- Bewahrung der Gestaltungssprache

Friedensplatz als Entree und neue Ortsmitte qualifizieren

- Aufwertung des Friedensplatzes als zentrale Ortsmitte
- Qualifizierung als Ortsauftakt
- Steigerung der Aufenthaltsqualität

Barrierefreiheit stärken

- Entwicklung eines ganzheitlichen Ansatzes
- Anpassung der Gestaltung an Nutzungsansprüche
- Bewahrung des Gesamtbildes

Verkehr verträglicher gestalten

- Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer anstreben
- Ausreichend Bewegungsraum für Fußgänger
- Durchgangsverkehr verringern

Verbindungen schaffen

- Untergeordnete Wegeverbindungen ausbauen
- Auffindbarkeit optimieren
- Erreichbarkeiten verbessern

Diese herausgestellten Ziele bilden die Grundlage für die weitere Ausarbeitung des Gestaltungskonzeptes für den öffentlichen Raum.

Ergänzend zum „Integrierten Entwicklungskonzept“ wurde ein Verkehrskonzept erstellt. Das Konzept erarbeitete neben einer umfassenden Analyse der gegenwärtigen Verkehrsverhältnisse verschiedene Zukunftsszenarien, die auf alternativen Verkehrsführungen beruhen. Dabei wurde die Variante einer Fußgängerzone, die Bewahrung des verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs mit Bewohnerparken und als Einbahnstraße sowie die Wiedereinrichtung eines verkehrsberuhigten Bereiches geprüft. Die abschließende Empfehlung beruhte auf der Wiedereinrichtung eines verkehrsberuhigten Bereiches, um so den Leitzielen des Entwicklungskonzeptes Rechnung zu tragen. Aufgrund verschiedener Umstände wurde dies bislang von der Straßenverkehrsbehörde des Kreises abgelehnt, sodass gegenwärtig weiterhin der verkehrsberuhigte Geschäftsbereich mit Tempo 20 vorherrscht. Eine zukünftige Anpassung der Verkehrsregeln ist denkbar, sodass sowohl Einbahnstraßenlösungen sowie punktuelle Sperrungen angedacht werden können, um zu einer Aufwertung und besseren Nutzbarkeit der Straßenräume beizutragen.

Analyse und Handlungsempfehlungen

Der öffentliche Raum des historischen Ortskerns Wachtendonks wurde auf Basis des in den 1980er Jahren erstellen Rahmenplans grundlegend umgestaltet. Vorbild der Neugestaltung bildete das ursprüngliche Erscheinungsbild des Ortskerns vor der grundlegenden Sanierung in den 1960er Jahren im Zuge umfangreicher Kanalarbeiten. Der öffentliche Raum wurde flächendeckend mit Natursteinmaterialien belegt und je nach verfügbarer Fläche und Funktion verschiedenen gestalterischen Kategorien zugeordnet. Grundlegend bestehen vier unterschiedliche Kategorien:

- **Kategorie A** | Straßenräume mit höherer Verkehrsfunktion
- **Kategorie B** | Gassen mit geringerer Verkehrsfunktion
- **Kategorie C** | Gassen mit reiner Erschließungsfunktion und geringerem Straßenquerschnitt
- **Kategorie D** | Fußwegeverbindungen

Kategorisierung Straßentypen

Jeder dieser Kategorien liegt ein Gestaltungsansatz zugrunde, der konsequent im Ortskern Anwendung gefunden hat. Lediglich neuere Entwicklungen in den Seitenbereichen zur Erschließung von Neubauten, weichen von diesem Gestaltungsansatz ab.

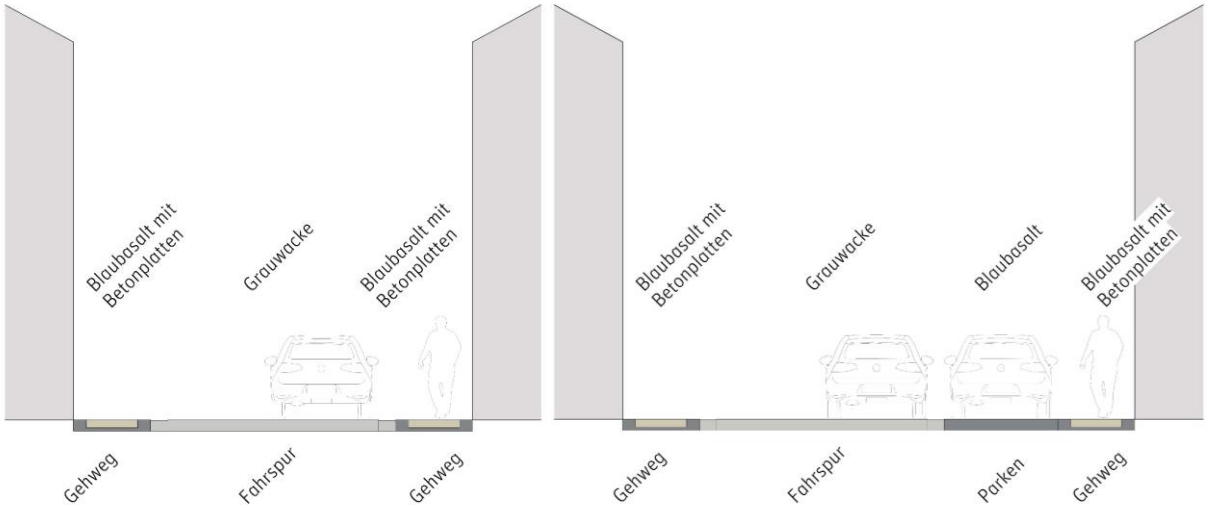
Empfehlungen Verkehrsregelungen. Der historische Ortskern von Wachtendonk ist gegenwärtig als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit einer Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h ausgewiesen. Laut Verkehrskonzept ist die Wiedereinführung eines verkehrsberuhigten Bereiches anzustreben, um den Ansprüchen der öffentlichen Räume sowie den geringen, zur Verfügung stehenden Straßenraumprofilen Rechnung zu tragen. Die vorgegebenen Mindestbreiten geltender Richtlinien, beispielsweise für Gehwege, können in weiten Teilen bei Beibehaltung der aktuellen Verkehrsregelung als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit der vorgeschriebenen Einhaltung des Trennprinzips nicht erreicht und umgesetzt werden. Um dennoch der Barrierearmut Rechnung zu tragen und die Verkehrssituation zu verbessern, sollen passende Prinziplösungen aufgezeigt werden, die auf die verschiedenen Situationen und Verkehrsregelungen übertragen werden können. Grundsätzlich orientieren sich die Lösungen an einem behutsamen Ausbau, welcher sich auf die Bestandssituation stützt. Aufbauend auf den Prinziplösungen können punktuell Verbesserungen erreicht werden, ohne einen flächendeckenden Ausbau anstreben zu müssen.

Um nutzbare Flächen für alle Nutzergruppen zu generieren, sind punktuelle Anpassungen notwendig, welche in den folgenden Kapiteln näher beschrieben werden. Alternative Verkehrsregelungen würden lediglich einen sehr geringen Mehrwert und Spielraum bei der Gestaltung der Straßenräume bringen, jedoch die Nutzbarkeit in Teilen deutlich verbessern. Durch die Einrichtung von Einbahnstraßen wäre beispielsweise eine Reduzierung der Fahrspurenbreite möglich. Die Reduzierung und die damit gewonnene Fläche umfasst in weiten Teilen lediglich wenige Zentimeter, was einen aufwendigen Komplettumbau nicht rechtfertigen würde. Zusätzlich würden laut Verkehrskonzept verkehrliche Nachteile entstehen, die durch Beibehaltung der geltenden Verkehrsregeln vermieden werden können. Gefährliche Verkehrssituationen durch beispielsweise Ausweichmanöver könnten jedoch dadurch verhindert werden. Als mögliche Option besteht die dauerhafte Sperrung der Weinstraße für den KFZ-Verkehr. Dies würde zu einer deutlichen Steigerung der Aufenthaltsqualität im Kernbereich beitragen und einen Mehrwert für die dort ansässige Gastronomie darstellen. Da dies ohne größere Umbauprozesse umsetzbar ist, ist diese Lösung politisch zu prüfen und aus konzeptioneller Sicht anzustreben.

Um eine langfristige Verbesserung der Gesamtsituation zu erreichen und insbesondere für die schwächeren Verkehrsteilnehmer eine Besserung herbeizuführen, ist eine deutliche Reduzierung der Verkehrsmengen im Kernbereich anzustreben. Umsetzbar ist dies durch Zufahrtsbeschränkungen (ausgenommen Anlieger) oder den Entfall von Stellplatzflächen im Kernbereich, insbesondere für Besucher und Touristen, sowie die Ausweisung von lediglich Anwohnerparkflächen. Durch die Vielzahl an Stellplatzflächen im Randbereich des Walls könnte ein Teil des Verkehrs bereits außerhalb abgefangen werden. Ergänzende Stellplatzflächen im Randbereich sowie eine ergänzende Ausschilderung dieser und Verkehrslenkung würden diesen Effekt unterstützen und ausweiten. Insgesamt sollte neben den Handlungsempfehlungen dieses Konzeptes eine Anpassung der Verkehrsregelungen nachhaltig geprüft werden, um eine angepasste Basis zur Weiterentwicklung der öffentlichen Räume des Wachtendonker Ortskerns zu erzielen.

Kategorie A | Straßenräume mit höherer Verkehrsfunktion

Bestand. Die Straßenräume mit höherer Verkehrsfunktion sind mit einer mittig verlaufenden Fahrspur sowie abgesetzten Gehwegbereichen ausgebaut. Die Fahrspuren sind mit einem Grauwacke Kleinpflaster im Segmentbogenverband belegt. Je nach Flächenverfügbarkeit variiert die Breite der Fahrspur. Begegnungsverkehr ist in Teilen nur eingeschränkt möglich. Separiert durch eine dreizeilige Rinne schließt sich der Gehwegbereich an, welcher mit einem Kleinpflaster aus Blaubasalt belegt ist. Zur Verbesserung der Barrierefreiheit ist in die Blaubasaltflächen ein Betonstein mit Basaltsplit-Vorsatz im Format 20 x 30 cm eingelegt. Dieser Streifen variiert zwischen 60 und 90 cm je nach Flächenverfügbarkeit. Im Bereich von Einfahrten wird die Gehwegpflasterung unterbrochen und durch ein Kleinpflaster aus Basalt im Diagonalverbund ersetzt. In Teilen bestehen zusätzlich Stellplätze im Straßenraum, welche im Bereich der Weinstraße innerhalb der Fahrspuren durch entsprechende Parkierungssteine markiert sind, sowie in angrenzenden Straßenzügen ein- oder beidseitig im Seitenbereich untergebracht sind. Im Seitenbereich sind diese in Blaubasalt analog zum Gehweg jedoch im Segmentbogen-



Regelquerschnitt Bestand Kategorie A

verband belegt.

Die begrenze Breite im Straßenraum aufgrund der angrenzenden historischen Bebauung führt in Teilen zu beengten Verhältnissen. Die Gehwegbreiten entsprechen abschnittsweise mit nur rund 1 m breiten Flächen nicht den erforderlichen Mindeststandards. Zusätzliche Einbauten, wie Poller, Leuchten, Begrünung oder Eingangsstufen reduzieren die Flächen zusätzlich.

Im Bereich der Wein- und Bruchstraße führen gastronomische Nutzungen im öffentlichen Raum zu kompletten, abschnittsweisen Sperrungen des Gehwegbereiches. Dies führt zu einem zwangsweisen Wechsel der Fahrbahnseite für Fußgänger oder Nutzung der Fahrspur. Insbesondere für mobilitätseingeschränkte Nutzergruppen stellt dies ein Hindernis und Problem dar.

Begrünung in Form von Bäumen im öffentlichen Raum sind lediglich abschnittweise vorhanden. Die geringe Anzahl an Bäumen entspricht dem historischen Erscheinungsbild von Ortskernen. Die geringen Kronendurchmesser ermöglichen weiterhin den freien Blick auf die angrenzenden Fassaden.

Stärken und Schwächen. Die Stärken und Schwächen der Kategorie A werden in der nachfolgenden Tabelle stichpunktartig zusammengefasst.

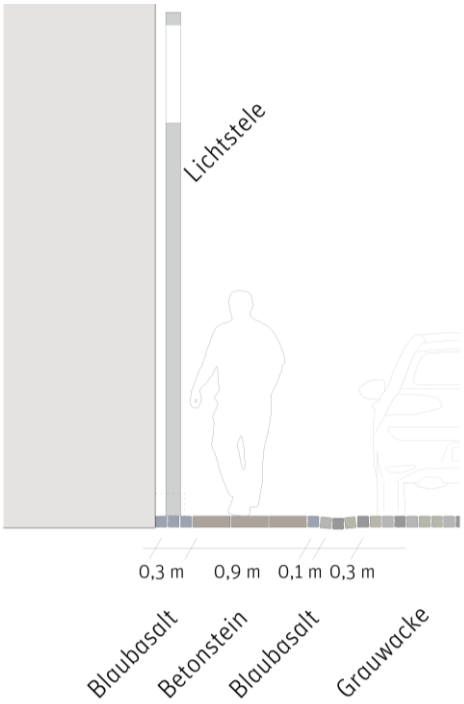
+	−
▪ hochwertiges Erscheinungsbild durch Naturstein ▪ positiver Beitrag zur Barrierefreiheit durch Betonsteinplatten im Gehwegbereich ▪ umfangreiches Stellplatzangebot	▪ sehr schmale, teils nicht nutzbare Gehwegbereiche ▪ Reduzierung der Gehwegbreiten durch Einbauten und Stellplatzflächen ▪ Versperren des Gehweges durch Außengastronomie

Handlungsempfehlungen. Die Gestaltung der Straßenräume orientiert sich an dem historischen Erscheinungsbild und harmoniert mit der angrenzenden Bebauung. Die gewählten Natursteinmaterialien fügen sich gestalterisch in das Gesamtbild ein. Die ergänzenden Betonsteinplatten in den Seitenbereichen unterbrechen den Duktus der aufeinander abgestimmten Natursteinmaterialien, jedoch tragen diese zu einer deutlichen Verbesserung der Barrierefreiheit bei. Die Betonsteinplatten weisen einen beige-grauen Farbton auf, welcher sich inzwischen deutlich von der Farbigkeit des Blaubasalts sowie der Grauwacke unterscheidet.

Primäre Problemstellung der Straßen der Kategorie A bilden die Aufteilung der Straßenräume und die damit abschnittsweise fehlende Barrierefreiheit. Aufgrund der angrenzenden Bebauung sind in Teilen lediglich sehr geringe Straßenraumbreiten vorhanden. Durch die abgesetzte Gestaltung der Gehwegbereiche von der Fahrbahn verbleiben geringe Restbreiten für die einzelnen Verkehrsteilnehmer. Die zusätzliche Nutzung des öffentlichen Raumes für Außengastronomie sowie für die Bereitstellung von Stellplatzflächen reduziert die Flächen zusätzlich. Zahlreiche Stellplatzflächen verengen die Seitenräume zusätzlich und beanspruchen große Teile des öffentlichen Raumes.

Prinzip Gehweggestaltung. Den Gehwegbereichen kommt unter barrierearmen Gesichtspunkten eine besondere Bedeutung zu. Sowohl die Oberflächengestaltung als auch die zur Verfügung stehen Breiten bestimmen maßgeblich die Nutzbarkeit. Die zur Verfügung stehenden Flächen weisen gegenwärtig abschnittsweise sehr geringe Breiten auf und werden zusätzlich durch Möblierungselemente oder Außengastronomiebestuhlung eingeschränkt. Um die Nutzbarkeit für insbesondere mobilitätseingeschränkte Nutzergruppen sicherzustellen, wird eine Mindestbreite von 1,3 m angestrebt. Gemäß der DIN 18040 – 3 „Barrierefreies Bauen – Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum“ ist ein Mindestplatzbedarf von 90 cm für rollstuhlfahrende Nutzer vorzusehen. Diese Breite soll mit barrierearmen Betonsteinen gemäß dem gegenwärtigen Ausbau vorgesehen werden, um eine ebene und ausreichend Breite

Laufläche bereitzustellen. Eine stärker aufeinander abgestimmte Farbigkeit der Betonsteine gegenüber den angrenzenden Natursteinen, würde ein einheitliches Erscheinungsbild stärker unterstreichen, ohne die Vorteile der Betonsteinplatten zu mindern. Sollten lediglich punktuell Eingriffe und Umbauten vorgenommen werden, ist ein einheitliches Erscheinungsbild mit möglichst ähnlichen Steinen analog zum Bestand anzustreben. Angrenzend an den 90 cm breiten Streifen ist ein Mindestabstand von der Hausfassade von 30 cm einzuhalten. Hinausragende Gebäudeelemente, wie Eingangsstufen, sollten außerhalb des barrierearmen Streifens liegen, um die Begehbarkeit und den Mindestplatzbedarf nicht einzuschränken. Die Pflasterung der Einfahrtbereiche sind in ihrer Ausführung beizubehalten.



Regelquerschnitt
Gehwege

Abschnittsweise wird dieser Regelquerschnitt des Gehwegs nicht einzuhalten sein. Die engen Straßenräume lassen damit nicht flächendeckend die Umsetzung dieses Prinzips zu. Um dennoch eine barrierearme Erschließung des Ortskerns sicherzustellen, ist zumindest einseitig, d.h. entlang einer Straßenseite, dieses Prinzip umzusetzen. Dadurch wird gewährleistet, dass alle Wege erreicht werden können, auch, wenn unter Umständen, eine Querung der Fahrspur dabei nötig wird. An Stellen, an denen häufige Querungen zu erwarten sind, ist die Fahrspur möglichst eben zu verlegen, um die Querbarkeit zu erleichtern.

Die Nutzung der Gehwegflächen für private Blumengefäße oder Sitzmöbel sollte, insbesondere an Engstellen, möglichst vermieden werden. Über die Vergabe von Sondernutzungsrechten ist die Festlegung an geeigneten Stellen möglich. Auch Abfallgefäße (Mülltonnen) sind auf privaten Grundstücksflächen unterzubringen.

Angrenzende private Flächen, wie Einfahrten, sollten analog der Gestaltung der Gehwegbereiche in Blaubasalt Kleinpflaster oder einem farblich angepassten Stein ausgeführt werden. Dies trägt zu einem einheitlicheren Erscheinungsbild bei und unterstützt die positive Wahrnehmung der öffentlichen Räume des historischen Ortskerns.

Negativ-Beispiele zur Reduzierung der Gehwegbreiten

Negativ-Beispiel angrenzende private Freiflächen

Prinzip Fahrbahngestaltung. Die Fahrspuren der Straßenkategorie A sind niveaugleich ausgebaut. Die gegenwärtigen Ausbaubreiten variieren sehr stark je nach Flächenverfügbarkeit und Kombination mit möglichen Stellplatzflächen. Aufgrund des Zweirichtungsverkehrs sind die Straßenräume für den Begegnungsverkehr auszulegen. Da jedoch in Teilen lediglich sehr schmale Straßenraumprofile vorhanden sind und eine Vielzahl an Anforderungen an den Straßenraum und seine Nutzbarkeit gestellt werden, sind Kompromisslösungen zu finden, um allen Verkehrsteilnehmern ausreichend Raum zur Verfügung zu stellen.

Insgesamt sollte eine Mindestbreite der Fahrspur von 4,1 m nicht unterschritten werden, um den Begegnungsfall zwischen zwei PKW sicherzustellen. Soweit es das Straßenraumprofil zulässt, ist eine Mindestbreite von 5,0 m anzustreben, um ebenfalls den Begegnungsfall zwischen PKW und LKW zu ermöglichen. Sollte lediglich die geringe Breite umsetzbar sein, sind in regelmäßigen Abständen Ausweichmöglichkeiten vorzusehen, da ein Ausweichen auf die Gehwegfläche grundsätzlich nicht zulässig ist. Punktuell sind Abweichungen von diesen Regelbreiten notwendig, um dem Platzbedarf im Seitenbereich Rechnung zu tragen. Dabei sind Einengungen bis zu 3,5 m möglich. Eine Abstimmung der Verkehrsteilnehmer untereinander wird dabei erforderlich, weshalb die punktuellen Einengungen in der Länge überschaubar zu halten sind.

Prinzip Einengung bei Außengastronomie. Die Außengastronomie im Wachtendonker Ortskern prägt den öffentlichen Raum und trägt zur Belebung dieses bei. Die beengten Straßenraumprofile führen jedoch zu Nutzungskonflikten, welche durch Außengastronomiemöblierung entsteht. An einzelnen Stellen werden die Gehwegbereiche vollständig durch Außengastronomiemöblierung verstellt, sodass insbesondere für mobilitätseingeschränkte Nutzergruppen ein Straßenseitenwechsel oder die Nutzung der Fahrbahn erzwungen wird. Um diesen Umstand zu verbessern, wird die punktuelle Einengung des Straßenraumes vorgeschlagen. Gemäß des „Prinzips Fahrbahngestaltung" sind punktuelle Einengungen der Fahrbahn auf 3,5 m möglich. Die dadurch gewonnene Fläche kann der Außengastronomie zugeschlagen werden, sodass der Gehweg weiterhin freigehalten werden kann. Die Abgrenzung zwischen Fahrbahn und Außengastronomiefläche kann durch Poller oder Geländersysteme erfolgen, welche in versenkten Bodenhülsen saisonal eingesetzt werden können. Eine sichere und schnell zu errichtende Abgrenzung wird dadurch sichergestellt. Außerhalb der Außengastronomiemonate kann die Fahrspur ihre ursprünglichen Maße einnehmen.

Der Gehweg ist von Möblierungselementen in einer Breite von 90 cm freizuhalten, um eine barrierearme Benutzung sicherzustellen. Die innere Leitlinie entlang der Gebäudefront für Menschen mit Sehbehinderungen wird sichergestellt und darf nicht durch Möblierungselemente eingeschränkt werden. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite sind ausreichend dimensionierte Gehwegflächen sicherzustellen, um eine Erschließung separiert zur Außengastronomie zu ermöglichen. Um dies sicherzustellen, ist, soweit auf der gegenüberliegenden Straßenseite Stellplatzflächen ausgewiesen sind, ein Entfall dieser Flächen zu prüfen. Gemäß dem Beispiel werden so ausreichend breite Gehwege geschaffen und eine zusätzliche Einengung durch parkende PKW verhindert.

Prinziplösung
Außengastronomie

Prinziplösung
Außengastronomie

Im Bereich der Gastronomie Weinstraße 5 ist eine abweichende Situation vorzufinden. Der Gehweg ist in diesem Bereich ausreichend dimensioniert, jedoch versperren Tische und Stühle den freien Gehwegbereich, welcher mit Betonsteinen barrierearm ausgebaut ist. Zur Verbesserung dieser Situation ist die Freihaltung einer 90 cm breiten Laufspur parallel zur Gebäudefront sicherzustellen. Auf diese Weise wird die innere Leitlinie der Blindenleitung freigehalten. Die Abgrenzung zur Fahrbahn kann ebenfalls durch in Bodenhülsen fixierte Poller oder Geländersysteme erfolgen.

Prinzip Einengung durch Stellplatzflächen. Einzelne Straßenabschnitte der Kategorie A sind durch straßenbegleitende Stellplatzflächen geprägt. In der Neustraße sind beidseitig sowie in der Mühlenstraße einseitig Stellplatzflächen ausgewiesen. Die gegenwärtig verbleibenden Gehwegflächen weisen sehr geringe Breiten auf, wodurch die Nutzbarkeit in Teilen stark eingeschränkt ist. Durch den Entfall von Stellplatzflächen könnten ausreichend breite Seitenbereiche für Fußgänger geschaffen werden.

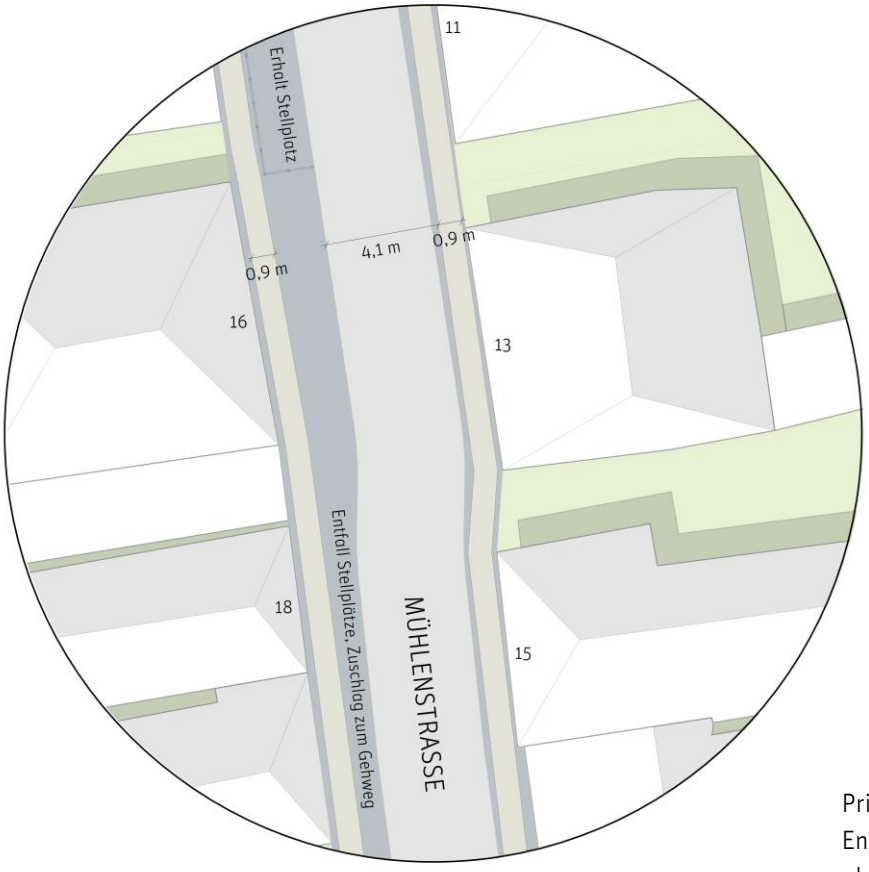
Auf einen Entfall der Stellplatzflächen kann demnach nicht verzichtet werden, wenn nutzbare Breiten generiert werden sollen. Die Parkraumauslastung beträgt laut Verkehrskonzept im gesamten Ortskern durchschnittlich 75 %. Daraus ergebt sich 25 % ungenutzter Parkraum, welcher den öffentlichen Raum belegt, jedoch im Mittel nicht genutzt wird. Es besteht somit ein Überangebot an Stellplatzflächen. Insbesondere die großflächigen Stellplatzanlagen, welche ringförmig um den historischen Ortskern liegen, bieten ein großes Potential, um den Verkehr und insbesondere den Parksuchverkehr im Ortskern zu reduzieren.

Im Bereich der Neustraße sollte ein punktueller, einseitiger Entfall von Stellplatzflächen geprüft werden. Die minimal definierte Gehwegbreite sollte nur dann unterschritten werden, wenn auf der gegenüberliegen Seite ausreichend Raum zur Verfügung steht, um eine barrierearme Erreichbarkeit sicherzustellen. Um eine eindeutige Zuordnung der Flächen zu den jeweiligen Nutzungen und beidseitig

ausreichend breite Gehwegflächen sicherzustellen, wäre ein flächiger Umbau der gesamten Straßenfläche notwendig.

Im Bereich der Mühlenstraße schwankt die verfügbare Straßenraumbreite im Straßenverlauf sehr stark. Die durchgehende, einseitige Stellplatzreihe verschmälert die Seitenbereiche in Teilen bis auf ein nicht nutzbares Minimum. Um diesen Umstand zu beheben, ist ein Entfall von Stellplatzflächen notwendig. Dadurch würde analog zur Neustraße einseitig ein ausreichend breiter Gehwegbereich geschaffen. Durch einen Komplettumbau könnte eine beidseitig gerechte Flächenverteilung erreicht werden.

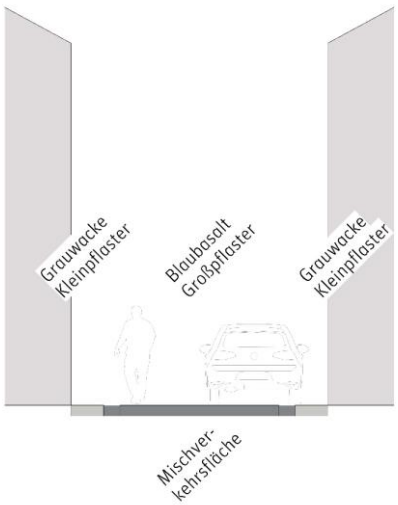
Um eine deutlichere Abgrenzung der Stellplatzflächen und eine Freihaltung der sonstigen Flächen zu erreichen, ohne einen direkten Komplettumbau und eine damit einhergehende Neupflasterung der Flächen, können Markierungsnägel eingesetzt werden. Mit geringem Aufwand können diese, ohne das Erscheinungsbild deutlich zu beeinträchtigen, installiert werden. Ergänzende Beschilderung soll damit vermieden werden, um das Ortsbild nicht negativ zu beeinflussen.



Prinziplösung
Entfall von Stellplatzflächen

Kategorie B | Gassen mit geringerer Verkehrsfunktion

Bestand. Die Gassen mit geringerer Verkehrsfunktion befinden sich vorwiegend im nördlichen Ortskern im Bereich des Kirchenumfeldes. Der Straßenraum ist analog zu den Straßenräumen mit höherer Verkehrsfunktion mit einem dreiteiligen Straßenquerschnitt ausgebaut. Die mittig verlaufende Spur ist mit einem Blaubasalt Großpflaster im Reihenverband belegt. Separiert durch eine dreizeilige Rinne aus Blaubasalt Kleinpflaster schließen sich die Seitenbereiche mit einem Grauwacke Kleinpflaster im Segmentbogenverband an. Die mittlere Spur verläuft in einheitlichen Breiten entlang der Gassen, wohingegen die Seitenbereiche die Variation der Flächenverfügbarkeit auffangen, sodass in Teilen sehr schmale Restflächen im Seitenbereich analog einem Traufpflaster verbleiben. Das Prinzip der Mischverkehrsfläche wird beibehalten sodass der gesamte Straßenraum gleichberechtigt von allen Nutzern in Anspruch genommen wird. Die Oberflächengestaltung schränkt jedoch die Barrierefreiheit für Fußgänger und Radfahrer ein.



Regelquerschnitt Bestand Kategorie B

Möblierungselemente, wie beispielsweise Leuchten, sind in den durch die in der Materialität separierten Seitenbereichen untergebracht. Durch den Ausbau als Mischverkehrsfläche schränken diese die Nutzbarkeit nicht ein.

Stärken und Schwächen. Die Stärken und Schwächen der Kategorie B werden in der nachfolgenden Tabelle stichpunktartig zusammengefasst.

+	−
▪ hochwertiges Erscheinungsbild durch Naturstein ▪ durch Mischverkehrsfläche nutzbare Breite für alle Verkehrsteilnehmer ▪ Positionierung der Möblierungselemente im Seitenbereich	▪ eingeschränkte Barrierefreiheit durch Oberflächengestaltung ▪ Notwendigkeit der gegenseitigen Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer

Handlungsempfehlungen. Die Gestaltung der Straßen bzw. Gassen der Kategorie B fügt sich gestalterisch harmonisch in das Ortsbild ein. Die Ausgestaltung als Mischverkehrsfläche führt zu ausreichend Flächenverfügbarkeiten für alle Nutzer, da der gesamte Straßenraum gleichberechtigt genutzt wird.

Die Oberflächengestaltung mit einem Blaubasalt Großpflaster ist jedoch insbesondere für mobilitätseingeschränkte Nutzer schwer zu begehen. Die abgerundeten Natursteine in Kombination mit großen Fugen führen zu einer unebenen Oberfläche, wodurch die Barrierefreiheit deutlich eingeschränkt wird. Um diesen Umstand zu verbessern und eine Barrierearmut zu erreichen, ist eine Anpassung der Oberflächengestaltung in Teilen notwendig. Dies gilt es behutsam mit den Anforderungen des Denkmalschutzes abzugleichen, um eine bessere Nutzbarkeit zu erreichen, ohne das Erscheinungsbild des Straßenraumes maßgeblich zu verändern.

Zur Erreichung dieses Ziels wird eine barrierearme Laufspur vorgeschlagen, die sich zurückhaltend in die Bestandssituation einfügt. Direkt angrenzend an eine der zwei vorhandenen Rinnen schließt sich ein 90 cm breiter Pflasterteppich an, welcher eine barrierearme Begehbarkeit sicherstellt. An welcher der beiden Rinnen sich die neue Pflasterung orientiert, ist jeweils von den angrenzenden Nutzungen abhängig, sodass zentrale Einrichtungen möglichst barrierearm erreichbar sind und ein durchgehender Weg gewährleistet wird.

Die barrierearme Pflasterung orientiert sich am Bestandsmaterial und soll ebenfalls in Blaubasalt Großpflaster ausgebaut werden. Die Steine sind in gesägter oder gespaltener Qualität einzubauen. Die Fugen sind in Abhängigkeit vom Material so schmal wie möglich auszuführen, um insgesamt eine möglichst ebene Oberfläche zu gewinnen. Die Rutschfestigkeit muss gewährleistet sein, was beispielsweise durch eine geflammte Oberfläche erreicht werden kann.

Referenzbeispiel Blaubasalt Großpflaster
www.naumann-natursteine.de

Die Blindenleitung erfolgt anhand der Unterscheidung der Rauigkeit der verschiedenen Oberflächen. Zusätzlich dienen die durchgehenden Gebäudefronten als innere Leitlinie. Aufgrund der in Teilen sehr schmalen Querschnitte ist eine separierte Führung nicht umsetzbar, sodass die gegenseitige Rücksichtnahme weiterhin geboten ist.

Handlungsempfehlung Kategorie B

Die Einmündungsbereiche sind gegenwärtig in ihrer Gestaltung von der Pflasterung der Straßenräume abgesetzt, wodurch die Verkehrsregel Rechts-vor-Links zusätzlich betont wird. Diese Einmündungsbereiche sind zu erhalten, sodass die barrierearmen Spuren analog zum heutigen Beginn des Großpflasters starten.

Möblierungselemente, wie Leuchten, sind auch zukünftig im Seitenbereich des Grauwacke-Pflasters unterzubringen. Nutzungskonflikte werden so vermieden. Abhängig von der Lage der barrierearmen Laufspur sind Möblierungselemente möglichst auf der gegenüberliegenden Seite zu installieren, um die Nutzbarkeit für sehbeeinträchtigte Nutzer der Laufspur sowie der inneren Leitlinie der Gebäudefront nutzbar zu gestalten. Die Laufspur ist von jeglichen Einbauten freizuhalten.

Kategorie C | Gassen mit reiner Erschließungsfunktion und geringerem Straßenquerschnitt

Bestand. Die Gassen mit geringstem Straßenquerschnitt dienen vorwiegend der reinen Erschließung von Grundstücken sowie als Querverbindungen zwischen den übergeordneten Straßen. Die Straßenräume sind als Mischverkehrsflächen ausgebaut. Die Oberflächen sind mit einer Ausnahme mit Blaubasalt Kleinpflaster im Segmentbogenverband belegt. Mittig verläuft eine dreizeilige Rinne, die vorwiegend der Entwässerung dient. Von Möblierungen sind die Gassen weitestgehend freigehalten. Beleuchtung ist bei längeren Gassen in Form von Wandleuchten vorhanden, sodass der Straßenraum nicht zusätzlich eingeengt wird.

Regelquerschnitt
Bestand Kategorie

Durch den Ausbau als Mischverkehrsfläche steht der gesamte Straßenraum allen Nutzern gleichberechtigt zur Verfügung. Die Oberfläche des Natursteinmaterials ist in Teilen uneben und unregelmäßige Fugen erschweren zusätzlich die Begehbarkeit, wodurch die Barrierefreiheit in diesen Bereichen eingeschränkt ist.

Stärken und Schwächen. Die Stärken und Schwächen der Kategorie C werden in der nachfolgenden Tabelle stichpunktartig zusammengefasst.

+	−
▪ hochwertiges Erscheinungsbild durch Naturstein ▪ durch Mischverkehrsfläche nutzbare Breite für alle Verkehrsteilnehmer ▪ größtmöglicher Verzicht auf Möblierungselemente im Straßenquerschnitt	▪ eingeschränkte Barrierefreiheit durch Oberflächengestaltung ▪ Notwendigkeit der gegenseitigen Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer

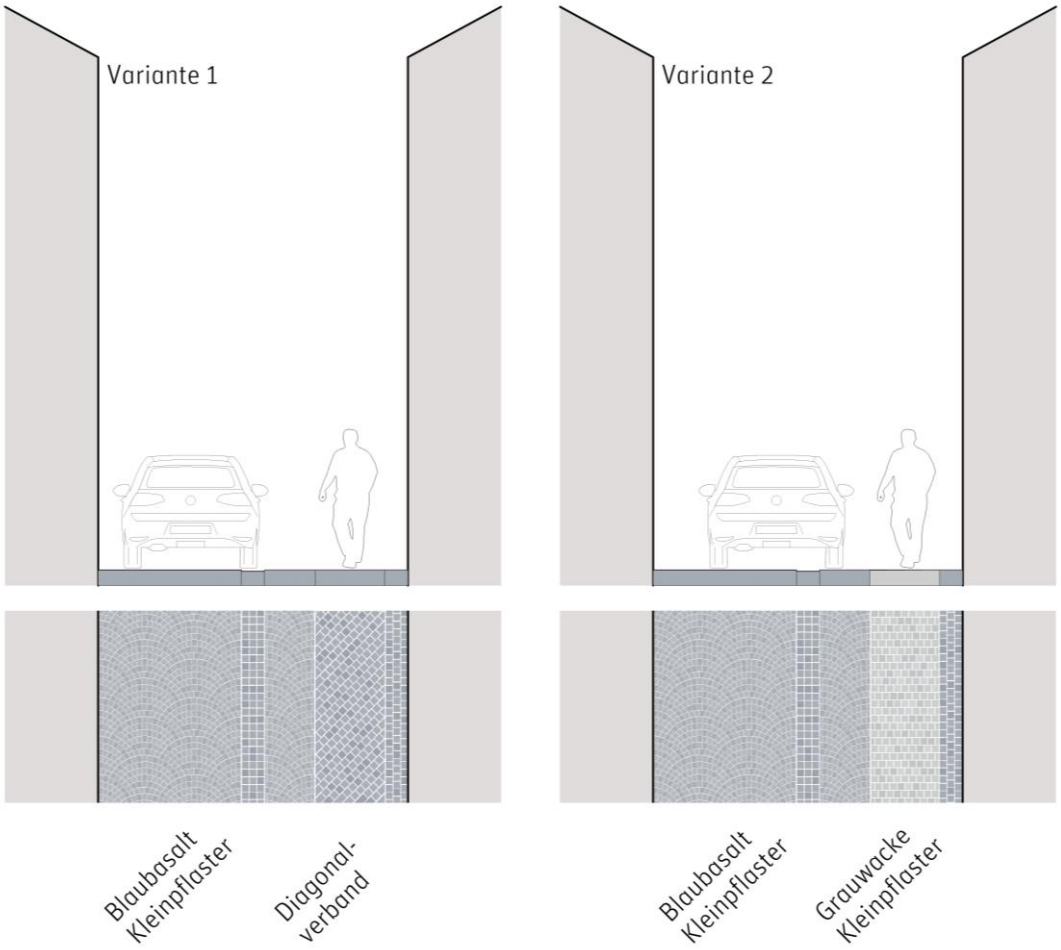
Handlungsempfehlungen. Der gestalterische Ansatz der Kategorie C greift die historische Gestaltung der Straßenräume auf und bildet ein harmonisches Gesamtbild mit der angrenzenden historischen Bebauung. Aufgrund der sehr engen Straßenquerschnitte reagiert die Gestaltung als Mischverkehrsfläche auf die beengten Verhältnisse und ermöglicht so ausreichend Bewegungsraum gleichberechtigt für alle Nutzer über die gesamte Breite. Analog zur Kategorie B wird auch in den schmalen Gassen die Barrierefreiheit durch die gegenwärtige Oberflächengestaltung eingeschränkt. Das Blaubasalt Kleinpflaster im Segmentbogenverband weist in Teilen sehr große Fugen auf, welche die Barrierefreiheit einschränken. Um diesen Umstand zu verbessern, soll auch bei der Kategorie C eine barrierearme Laufspur im Einklang mit dem Denkmalschutz angelegt werden.

Handlungsempfehlung Kategorie C

Die barrierearme Pflasterung soll als 90 cm breiter Streifen ausgeführt werden. Die konkrete Ausgestaltung ist in zwei unterschiedlichen Ausführungen möglich. Variante 1 sieht die barrierearme

Laufspur entsprechend der angrenzenden Pflasterung belegt mit einem Blaubasalt Kleinpflaster vor. Der Segmentbogenverband wird an dieser Stelle unterbrochen und durch einen Diagonalverband ersetzt, wodurch sich die barrierearme Spur durch die Änderung des Verbandes optisch abhebt. Die Fugen sind bei beiden Varianten möglichst schmal auszuführen. Die Rutschfestigkeit muss durch entsprechende Oberflächengestaltung gewährleistet werden.

Die Lage der Laufspur verläuft parallel zur Gebäudefront. Abgesetzt mit einem 30 cm breiten Traufpflaster im Reihenverband aus Blaubasalt Kleinpflaster, folgt die barrierearme Spur dem Verlauf der Gebäude. Die Lage der Spur im Bezug zur Straßenseite orientiert sich an den angrenzenden Nutzungen sowie an der Bildung eines möglichst durchgehenden Weges zur barrierearmen Erschließung des Ortskerns.



Varianten Materialwahl Kategorie C

Variante 2 unterscheidet sich lediglich in der Materialität und Verlegeart der barrierearmen Spur. Abweichend von der ersten Variante ist die barrierearme Spur aus Grauwacke Kleinpflaster vorgesehen. Verlegt wird die Spur im Reihenverband. Das Traufpflaster schließt sich direkt aus Basalt Kleinpflaster an. Aufgrund des Materialwechsels ergibt sich bei dieser Variante eine stärkere optische Separierung.

Die Blindenleitung erfolgt in Kombination mit der Unterscheidung der Rauigkeiten der Oberflächen sowie zusätzlich der Möglichkeit der inneren Leitlinie entlang der Gebäudefront. Der 30 cm breite Traufstreifen ermöglicht die in den öffentlichen Raum hineinragenden Eingangsstufen oder Lichtschächte aufzunehmen und so die barrierearme Spur von Hindernissen freizuhalten. Von Einbauten ist die Laufspur gänzlich freizuhalten.

Die Einmündungsbereiche sind in ihrer Ausbildung beizubehalten. Die barrierearme Spur orientiert sich an der vorhandenen Rinne in den Gassen, sodass die Rinne und die barrierearme Spur auf gleicher Höhe starten. So wird ein einheitliches Erscheinungsbild geschaffen.

Auf Möblierungselemente sollte auch weiterhin, wenn möglich, verzichtet werden, um die schmalen Gassenquerschnitte nicht weiter einzuschränken und so Hindernisse zu erzeugen. Sollten Möblierungselemente, wie beispielsweise Beschilderungen, nicht vermeidbar sein, sind diese auf der gegenüberliegenden Seite zur barrierearmen Spur zu installieren, um Konflikte zu vermeiden und eine durchgehende Barrierefreiheit sicherzustellen.

Kategorie D | Fußwegeverbindungen

Bestand. Abseits der Straßen und Gassen für den motorisierten Verkehr erschließen zahlreiche Fußwegeverbindungen den historischen Ortskern Wachtendonks. Insbesondere im Bereich der historischen Stadtbefestigung, parallel zum Stadtgraben, verlaufen mehrere Wege, die dem Fußverkehr vorbehalten sind. In Großteilen sind die Wege als wassergebundene Wege ausgebaut. Der Zustand ist als gut zu bewerten, sodass eine barrierearme Begehbarkeit im Großteil sichergestellt ist. Lediglich vereinzelte angrenzende Begrünungen, die in den Weg hineinragen, führen zu Einengungen.

Beleuchtung oder Ausschilderungen der Fußwegeverbindungen sind nicht vorhanden, sodass die Auffindbarkeit dieser eingeschränkt ist. Insbesondere für Besucher der Gemeinde sind viele Fußwegeverbindungen zu versteckt, um diese zu finden und den Ort abseits des MIV zu erschließen.

Stärken und Schwächen. Die Stärken und Schwächen der Kategorie D werden in der nachfolgenden Tabelle stichpunktartig zusammengefasst.

+

- gute Begehbarkeit
- untergeordnete Erschließung separiert vom MIV

−

- fehlende Ausschilderung und Beleuchtung
- teils hineinragende Begrünung
- Pflegeaufwand

Handlungsempfehlungen. Die Fußwegeverbindungen im Wachtendonker Ortskern bieten eine attraktive Erschließungsmöglichkeit für Fußgänger. Abseits des MIV sind große Teile des Ortskerns durch Wegeverbindungen erschlossen und bieten damit sowohl für Bewohner als auch für Touristen ein großes Potential. Durch ihre teils verstecke Lage sind sie jedoch schwer aufzufinden. Insbesondere für Touristen sind sie so nicht nutzbar. Eine angepasste und einheitliche Beschilderung der Verbindungen könnte diesen Umstand beheben. Denkbar ist die Installation von Wegweisern, die neben einem Hinweis der Wegeführung ebenfalls interessante historische Daten vermitteln, um den Ortskern erlebbar zu machen.

Der Großteil der Wege ist gegenwärtig mit einer wassergebundenen Wegedecke versehen. Wassergebundene Wegedecken sind nicht als barrierefreie Oberflächen einzustufen. Da sie jedoch lediglich

ergänzende Verbindungen darstellen, ist ein solcher Ausbau vertretbar. Um die Nutzbarkeit dauerhaft zu gewährleisten, sind die Oberflächen regelmäßig zu überprüfen und entsprechend bei Bedarf auszubessern. Eine ordnungsgemäße Untergrunddrainage ist sicherzustellen. Angrenzende Begrünung ist so zurückzuschneiden, dass keine Beeinträchtigung der Wegebreiten entsteht.

Die fehlende Beleuchtung der Wegeverbindungen führt zu einer Beeinträchtigung der Nutzbarkeit in den dunklen Stunden. Eine ökologisch angepasste Beleuchtung kann die Nutzbarkeit und Auffindbarkeit verbessern. Zusätzliche Sitz- und Verweilmöglichkeiten verbessern die Aufenthaltsqualität und Attraktivität der Wege.

Möblierungselemente

Bestand. Die Möblierungselemente im öffentlichen Raum bestimmen neben der Begrünung und den Materialitäten maßgeblich das Erscheinungsbild des öffentlichen Raumes. Aufgrund der geringen zur Verfügung stehenden Straßenraumprofile sind insgesamt wenig Möblierungselemente vorhanden. Den größten Anteil übernehmen Absperrelemente in Form von Pollern zur Begrenzung der Fahrbahn oder Geländersysteme im Bereich der Außengastronomie sowie Leuchten. Ergänzend finden sich vereinzelt Bänke, Fahrradabstellanlagen sowie Abfallbehälter.

Die Farbigkeit der einzelnen Einbauelemente variiert. Es finden sich sowohl Elemente im Farbbereich Flaschengrün RAL 6007 als auch im Farbspektrum Eisengrau RAL 7001. Eine Systematik bei der Verteilung der Farben ist nicht zu erkennen.

Beispiele Möblierung Bestand

In Teilen verringern die Einbauten zusätzlich die geringen Breiten der Gehwegflächen. Insbesondere die Vielzahl an Pollern beeinträchtigt das Erscheinungsbild negativ und behindert abschnittsweise die freie Nutzbarkeit der Seitenbereiche. Auch die Positionierung der Leuchten beeinträchtigt die Nutzbarkeit der Flächen. Weitere Möblierungselemente, wie Bänke oder Fahrradabstellanlagen, sind entsprechend der vorhandenen Flächen an Aufweitungen positioniert, sodass Einengungen vermieden werden.

Die Installation der Fahrradabstellanlagen orientiert sich zudem an zentralen öffentlichen Nutzungen, wie dem Rathaus, sodass an stark frequentierten Stellen ausreichend Angebote vorhanden sind.

Handlungsempfehlungen. Das Erscheinungsbild des historischen Ortskerns ist geprägt durch die historische Bausubstanz in Kombination mit hochwertig ausgebauten öffentlichen Räumen. Möblierungselemente sollten sich daher gestalterisch unterordnen und sich harmonisch in das Erscheinungsbild einfügen. Eine einheitliche und zurückhaltende Gestaltungslinie kann das harmonische Gesamtbild unterstreichen.

Möblierungsfamilie. Um dies zu erreichen, soll zukünftig eine einheitliche Möblierungsfamilie etabliert werden. Zur Steuerung der Beleuchtung wird parallel ein separates Beleuchtungskonzept erarbeitet, welches konkrete Aussagen zur funktionalen und inszenierenden Beleuchtung trifft. Daher werden in diesem Rahmen auf Vorgaben zu Beleuchtungselementen verzichtet. Folgende Möblierungselemente werden vorgeschlagen:

Bänke. Bänke dienen zum Ausruhen im öffentlichen Raum und schaffen Aufenthaltsqualität im Ortskern. Gerade vor dem Hintergrund der angestrebten Barrierefreiheit sind Ruhebänke in gewissen Abständen eine wichtige Basis zur angenehmen Benutzbarkeit der öffentlichen Räume.

Die Bank Calma von der Firma Runge könnte als Standardbank für den historischen Ortskern dienen. Neben verschiedenen Längen besteht die Möglichkeit Senioren- und Hockerbänke jeweils an die individuelle Situation angepasst zu wählen.

Bank Calma,
Fa. Runge

Abfallbehälter. Die Sauberkeit des öffentlichen Raumes bestimmt maßgeblich die Wahrnehmung. Zur Unterstützung sind Abfallbehälter in ausreichender Anzahl und gewissen Abständen vorzusehen. Eine zurückhaltende Gestaltung und die Möglichkeit verschiedener Fassungsvermögen bietet eine gute Integration in das historische Erscheinungsbild. Das vorgeschlagene Modell ist als Fundament-, Wand- und Mastmodell erhältlich, sodass es sich jeder Situation anpassen kann. Eine zusätzliche Integration eines Aschers ist möglich. Der schwenkbare Korpus ermöglicht zudem eine einfache Entleerung.

Frog Abfallbehälter,
Fa. Runge

Absperrelemente. Absperrelemente dienen bei der Abgrenzung von Fahr- und Gehwegen der Unterstützung der (gefühlten) Sicherheit und sollen in Teilen widerrechtliches Parken verhindern. Zur einheitlichen Gestaltung dieser Elemente soll bei künftigen Baumaßnahmen ein einheitliches Modell gewählt werden, welches sich an der Gestaltung der weiteren Möblierungselemente orientiert. Die Möglichkeit das Gemeindewappen einzuprägen, bietet die Möglichkeit die Identität im historischen Ortskern zusätzlich zu unterstützen und eine Abgrenzung zu weiteren Stadtbereichen zu schaffen.

Poller O27-2,
Fa. Abes

Im Bereich der Außengastronomie sollen gemäß der heutigen Gestaltung Geländersysteme saisonal installiert werden. Die gegenwärtige Gestaltung der Absperrungen ist mit den vorgeschlagenen einheitlichen Absperrelementen zu kombinieren und daran zu befestigen.

Fahrradabstellanlagen. Der Fahrradverkehr und -tourismus spielt im historischen Ortskern von Wachtendonk eine wichtige Rolle. Eine ausreichende Anzahl und gut nutzbare Fahrradabstellanlagen unterstützen die Attraktivität des Fahrradverkehr. Aufgrund der teils beengten Räume besteht

die Möglichkeit den vorgeschlagenen Anlehnbügel in verschiedenen Längen zu installieren, sodass dieser bei Nichtbenutzung möglichst wenig Raum einnimmt.

Fahrradgeländer Erfurt G,
Fa. Ilco Metallbau

Zur Unterstützung der einheitlichen Wirkung der verschiedenen Möblierungselemente sind alle Vorschläge einschließlich der Leuchtenmasten in DB 703 Eisenglimmer zu wählen.

Farbvorschlag
DB 703 Eisenglimmer

Anordnung Möblierungselemente. Neben der Möblierungsfamilie ist die Anordnung der Möblierungselemente bedeutsam. Um eine Beeinträchtigung von Gehwegbreiten zu vermeiden, sollen Möblierungselemente, wie Bänke oder Fahrradabstellanlagen, in Aufweitungen untergebracht werden sowie Leuchten direkt entlang der Fassade im Bereich des Kleinpflasters. In den schmaleren Gassen, insbesondere der Kategorie C, sollte die Möglichkeit von Wandleuchten geprüft werden, um eine Einengung des schmalen Straßenraumprofils zu vermeiden.

Neben den zur Verfügung stehenden Flächen spielen die angrenzenden Nutzungen eine wichtige Rolle bei der Wahl geeigneter Standorte für beispielsweise Bänken und Fahrradabstellmöglichkeiten. An öffentlichen Einrichtungen, wie beispielsweise dem Rathaus, sollten ausreichend Abstellmöglichkeiten für Fahrräder geschaffen werden. Zusätzlich sind in den Randbereichen des historischen Stadtkerns Möglichkeiten zu schaffen, um insbesondere für Radtouristen ausreichend Abstellmöglichkeiten vorzusehen. Gegebenenfalls können die Abstellmöglichkeiten durch E-Bike Ladestationen ergänzt werden.

Die Vielzahl an Pollern sollte insgesamt verringert werden. An Stellen, wo keine verkehrsrechtliche oder sicherheitstechnische Erforderlichkeit besteht, sollten Poller gänzlich vermieden werden. Ordnungsrechtliche Kontrollen können möglichen negativen Folgen durch die Entfernung der Poller, wie beispielsweise widerrechtlich abgestellten Fahrzeugen, entgegenwirken. Im Bereich der Außengastronomie tragen die Geländersysteme zu einer stärkeren Separierung und einem höheren Sicherheitsempfinden bei. Diese sollten saisonabhängig installiert sein, sodass lediglich während der Außengastronomiezeit diese Separierung aufrechterhalten wird.