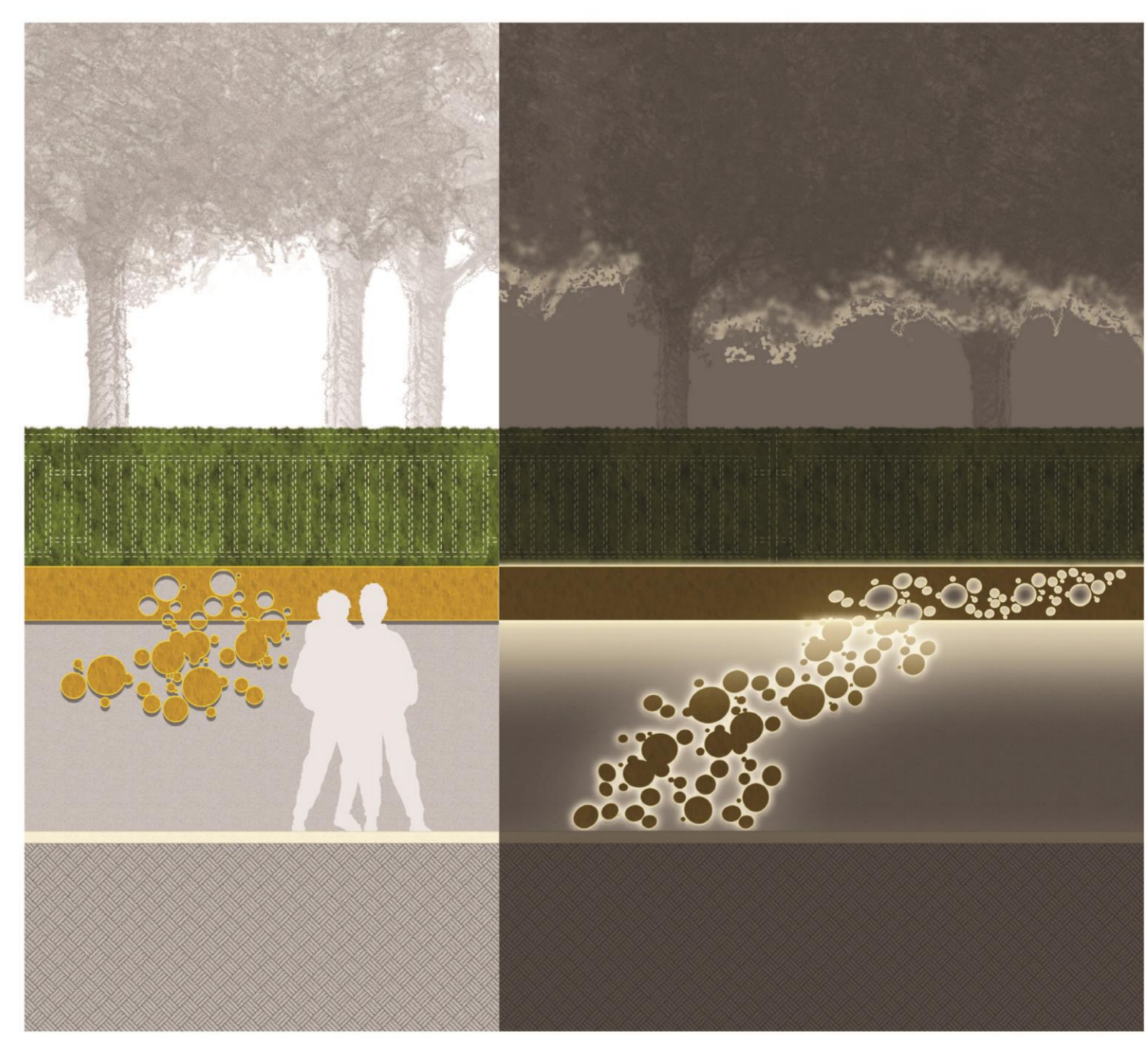
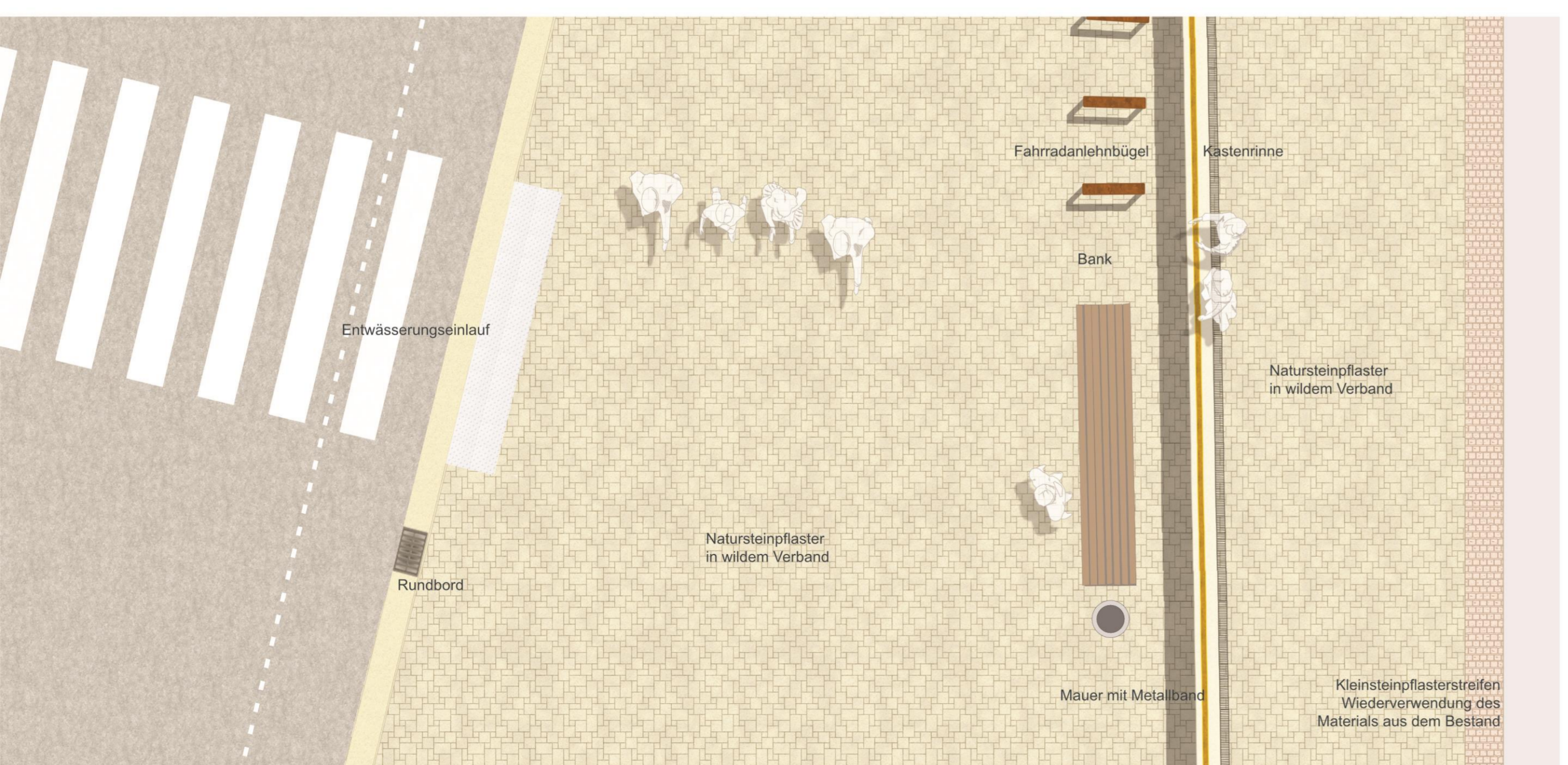




Blick über den Rathausplatz Richtung Norden

Lageplan
Maßstab 1: 250



C_Am Jugendheim
Schnitt Maßstab 1: 50 und Materialbeispiele

Mauerverkleidung
Schnitt und Ansicht Maßstab 1: 50

Ein neues Wohn- und Geschäftshaus

Im Zuge der Überlegungen für eine Verlegung des Rathausstandortes soll eine städtebauliche Alternative zu bestehenden Rathaus angedacht werden, um das Maß der baulichen Nutzung und die Wirkung auf den Platzraum überprüfen zu können. Die nördliche Platzkante entspricht in dem Bebauungsvorschlag etwa der heutigen Rathauskante, bietet aber durch einen solitären Baukörper auf der Westseite die Möglichkeit eines direkten fußläufigen Durchgangs zum Bürgerhaus. Diese Durchgänge sind ein typisches Merkmal des Altenberger Ortskerns und ermöglichen ein angenehmes Flanieren für die Besucher.

Im Erdgeschoss ist an dieser zentralen Lage eine Nutzung als Einzelhandelsgeschäft oder Restaurant mit Außengastronomie zum Platz denkbar. Hierdurch kann das schon bestehende gute Angebot des Ortes angemessen erweitert und attraktiver werden.

Um einen nach Westen ausgerichteten großzügigen Dachgarten bieten zwei Vollgeschosse attraktiven Raum für Wohnungen. Betreutes Wohnen in zentraler Lage ist bei dieser Gebäudekubatur sehr gut möglich. Genauso denkbar ist auch die teilweise Nutzung als Büros oder Praxen. Trotz der guten Versorgung mit den benachbarten öffentlichen Stellplätzen empfehlen wir den Bau einer Tiefgarage, die von der Nordseite erschlossen wird für die Nutzung der Bewohner und Geschäfte.

Technische Gestaltung

Im Zuge der gesamten Boakenstiege sind heute keine Radverkehrsanlagen vorhanden, sodass der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt wird. Zukünftig ist eine Führung des Radverkehrs auf Schutzstreifen beidseitig der Fahrbahn vorgesehen. Die Schutzstreifen erhalten eine Breite von 1,25 m. Die Fahrbahn erhält gemäß Richtlinien eine Mindestbreite von 4,50 m, sodass der Begegnungsfall Pkw/Pkw bei verminderter Geschwindigkeit jederzeit ohne Nutzung der Schutzstreifen für die Radfahrer gewährleistet ist. Lediglich bei einem Begegnungsfall Lkw/Pkw oder auch Bus/Bus müssen die Fahrzeuge den Radfahrstreifen mitnutzen unter Rücksichtnahme auf den dann vorhandenen Radverkehr. Die Radfahrstreifen werden in Asphaltbauweise höhengleich zur Fahrbahn hergestellt. Zwischen der Fahrbahn und dem Schutzstreifen wird eine gestrichelte Markierung hergestellt. Zur Abgrenzung des Schutzstreifens zum Gehweg hin wird ein Rundbord mit 3 cm Vorstand zum Schutzstreifen hergestellt. Jedoch wäre es wünschenswert die Radfahrstreifen durch eine Pflasterung zusätzlich gegenüber der Fahrbahn im 30er Zonenbereich hervorzuheben. Davor ist eine Rinne zur Entwässerung der Verkehrsfläche angeordnet. Die Rinne wird höhengleich zur Asphaltbefestigung des Schutzstreifens angelegt um somit eine sichere Befahrung für die Radfahrer gewährleisten zu können. Der Gehweg wird in Pflasterbauweise befestigt und erhält an der engsten Stelle eine Breite von 1,50 m. Der Gehweg auf beiden Fahrbahnseiten durchgehend hergestellt. Der Rundbord wird im Bereich von Zufahrten und Querungserfordernissen für Rollstuhlfahrer und Rollatornutzern auf 1 cm Vorstand abgesenkt, sodass eine Barrierefreiheit durchgehend gewährleistet wird. An Querungsstellen werden taktile Leitelemente für eine bessere Orientierung von sehbehinderten Personen installiert.

In den Gehwegbereichen sind ergänzende Baumpflanzungen vorgesehen, die aufgrund der beengten Verhältnisse einen Baumrost erhalten, sodass der Pflanzbereich durch Fußgänger genutzt werden kann. Diese Maßnahme schränkt den Blick für Kfz-Teilnehmer in der Breite ein, sodass der Verkehrsraum eingengt wahrgenommen wird und infolge dessen diese Maßnahme eine geschwindigkeitsmindernde Wirkung hat.

Der Einmündungsbereich der Boakenstiege in den Kreisverkehr weist heute im direkten Einmündungsbereich einen Fahrbahnteiler, der als Querungshilfe genutzt wird, aus. Der Radfahrer wird von der Münsterstraße in die Boakenstiege mit einer Radfahrtschleuse geführt. Dies wird auch bei der zukünftigen Gestaltung berücksichtigt. Ergänzend wird für den Radfahrer der von der Boakenstiege auf den getrennten Geh- und Radweg im Zuge des Kreisverkehrs geführt wird, ist ebenfalls eine entsprechende Führung vorgesehen. Für den Kfz-Verkehr in Richtung Ortszentrum ist ab hier eine maximale Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h vorgesehen.

Durch die Sperrung der Krüselstraße in Höhe der Einmündung Teichstraße / Marktplatz ist in südlicher Richtung zukünftig im Zuge der Krüselstraße lediglich Pkw-Verkehr bis zu den vertraglich zugesicherten Stellplätzen südlich der Sparkasse vorhanden. Der Anlieferverkehr erfolgt nicht mehr über den Straßenzug Boakenstiege / Krüselstraße, sondern wird aus südlicher Richtung kommend abgewickelt.

Auch die Kirchstraße besitzt lediglich eine untergeordnete Bedeutung, die lediglich für den Anliegerverkehr benötigt wird. Hier handelt es sich konkret um Zielverkehre ohne Bedeutung für etwaige Durchfahrtsverkehre.



–Perspektive
Ansicht Blick über neue Mitte