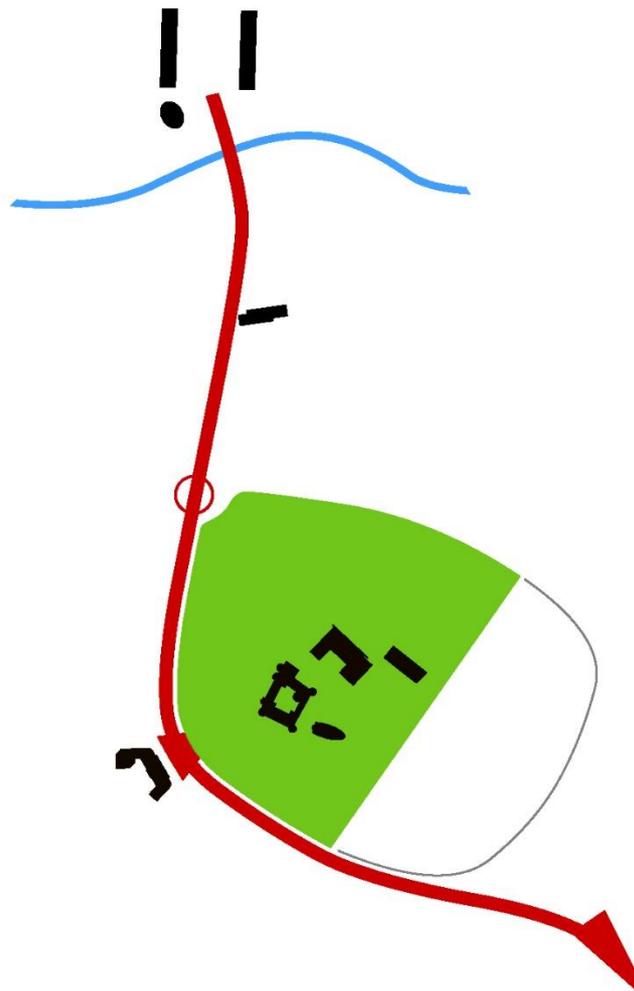


Neugestaltung Bahnhofstraße Montabaur



ERLÄUTERUNGSTEXT ZUR LEISTUNGSPHASE 3

0.0 Allgemein

Die Entwurfsplanung basiert auf nachfolgenden Gutachten, städtebaulichen Konzepten, Vorerkundungen und DIN-Normen, die hier erwähnt und als Anlage beigefügt sind.

- Die Aufgabenstellung des Wettbewerbs basierte auf den Aussagen des ‚Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzepts‘ (ISEK) zum Sanierungsgebiet ‚Innenstadt‘ der Stadt Montabaur, welches im Jahre 2016 von der Verbandsgemeinde Montabaur nach Genehmigung der Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion (ADD) des Landes Rheinland-Pfalz veröffentlicht wurde. Die Anleitungen des ISEK werden in der Entwurfsplanung umgesetzt. Das ISEK liegt dem Fördergeldantrag bei (siehe Anhang).
- Die Umwandlung der bislang als innerstädtische Straße ausgewiesenen Bahnhofstraße zu einem ‚verkehrsberuhigten Geschäftsbereich‘ wird z.Zt. mit allen baulichen und rechtlichen Konsequenzen in einem Verkehrsgutachten bearbeitet und von der Verbandsgemeinde Montabaur zu diesem Fördergeldantrag nachgereicht.
- Die gutachterliche Kampfmittelvorerkundung aus dem Jahre 2015 zur Kaiser- und Waterloostraße hat für diese Straßen und ihren Umgebungsbereich keine Kampfmittelbelastung ermitteln können. Anhand dieser Vorerkundung bestehen keine zwingenden Gründe für eine neuerliche Vorerkundung der Bahnhofstraße (Kampfmittelvorerkundung 2015 siehe Anlage).
- Die Entwässerung der Straßenflächen erfolgt DIN-gerecht. Die Belastungsklasse 3,2 gemäß RStO 12 der Fahrbahn entspricht der Befahrung durch Schwerlast (siehe Ermittlung Bauweise des Büros PWH im Anhang).
- Es ist ein Bodengutachten für den Bereich der Bahnhofstraße erstellt worden, um eine Zertifizierung der Abfuhr des Oberbaus und der Deckschichten vornehmen zu können und die Fundamentierung der Stützmauer am Schlossberg konstruktiv und von den Massen zu berechnen (siehe Bodengutachten von Kaiser Geotechnik im Anhang).

1.0 Herleitung der Planung: Wettbewerb und Leistungsphase 2

Die vorliegende Zusammenfassung beinhaltet den finalen Planstand der Leistungsphase 3 zur Neugestaltung der Bahnhofstraße in Montabaur vom 24.02.2021. Der Wettbewerb aus dem Jahre 2019 mit dem Siegerentwurf des Büros TDB hatte folgende aus der Auslobung abgeleitete Zielsetzungen:

- Stadträumliche Anbindung der Neubaugebiete im nördlichen Aubachviertel über die Bahnhofstraße an die Altstadt,
- Gewährleistung einer sicheren Führung aller Verkehrsteilnehmer auf der Bahnhofstraße,

- Komfortable Begehbarkeit der Fußwege,
- Erneuerung der desolaten Beläge und Entwicklung einer identitätsstiftenden Materialität im Einklang mit den neugestalteten Bereichen der Altstadt
- Neuordnung der Stellplatzsituation,
- Sichtbarmachung der beiden Zugänge zum Wegenetz des Schlossbergs von der Bahnhofstraße,
- Planung eines Blindenleitsystems.

Diese Ziele wurden in der Leistungsphase 2 fortentwickelt und dem Bauausschuss und dem Stadtrat von Montabaur mit einer Kostenschätzung im September / Oktober 2020 zur Beschlusslage vorgelegt und angenommen.

Gegenüber der Vorplanung Lph. 2 ist die Bearbeitungsfläche in der Entwurfsplanung Lph. 3 um den Teilbereich 4 (Wallstraße) erweitert worden. Die einzelnen Planungsschritte zur Fahrbahnbreite im Rahmen der Ausweisung der Bahnhofstraße als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich, der Maßnahmen zur Geschwindigkeitsminderung, den Belagsmustern, der Lage und Länge der Bushaltestellen, der infrastrukturellen Ausstattung, der Konstruktion und Gestaltung der Stützmauer entlang des Schlossbergs, der Gestaltung um das Rudolf-von-Habsburg-Denkmal und der Möblierung der Straße wurden in Varianten entwickelt und mit der Projektleitung und den Fachabteilungen der Stadt Montabaur abgestimmt.

Das Büro PWH entwickelte die Höhenplanung auf Grundlage eines digitalen Geländemodells, erstellte Querschnitte, Varianten zur Konstruktion und Gründung der schlossseitigen Stützmauer.

Der vorgestellte Planstand der Lph. 3 enthält die Ergebnisse der Abstimmungen zu den oben genannten Themenbereichen. Die einzelnen Arbeitsergebnisse und Varianten liegen der Verwaltung vor und sind in Lageplänen, Schnitten und Details in der Plan- und Unterlagenliste aufgeführt. In der Zusammenfassung der Leistungsphase 3 werden nur die finalen Stände präsentiert.

2.0 Leistungsphase 3

Gegenüber der Leistungsphase 2 ist die Bearbeitungsfläche in der Entwurfsplanung um den Teilbereich 4 (Wallstraße) erweitert worden. Diese Auftragserweiterung ist aus nachstehenden Gründen erfolgt:

2.1 Auftragserweiterung Wallstraße

- Der geänderte Status der Bahnhofstraße von einer innerstädtischen Durchgangsstraße (50 km/h) zu einem verkehrsberuhigten Geschäftsbereich erlaubt es, bei einer reduzierten Geschwindigkeit auf 20 km/h den Fahrradverkehr sicher auf der Fahrbahn zu belassen. Der verkehrsberuhigte Geschäftsbereich wird daher über die Wallstraße bis zur Gabelung Freiherr-vom-Stein- / Wilhelm-Mangels-Straße ausgeweitet, um dann in den normalen Innenstadtverkehr eingeleitet zu werden. Die in der Leistungsphase 2 bevorzugte Variante von beidseitigen Fahrradspuren auf den Gehwegen kann wegen des zur Verfügung stehenden, eingeschränkten Straßenraumprofils im Bereich der Grundstücke 41- 45 mit den tiefen Vorgärten nicht weiterverfolgt werden. Der über die Bahnhofstraße verlaufende Durchgangsverkehr

- insbesondere der Güterverkehr- wird über die Eschelbacher Straße und den Fürstenweg zur Freiherr-vom-Stein-Straße geleitet, so dass die Verkehrsbelastung im Wesentlichen auf den Anlieger-, Patienten- und Lieferverkehr reduziert wird.
- Die Verlegung des unterirdischen Stadtbaches in eine Rohrleitung unter der Straße greift im Gabelungsbereich von Bahnhof- und Wallstraße in diese ein. In diesem Bereich muss eine Erneuerung des Straßenprofils zwangsläufig erfolgen.
 - Mit dem Neubau des Verbandsrathauses an der Gerbergasse entsteht eine Platzfläche, die bis an den Gehweg der Wallstraße reicht. Damit wird ein erheblicher Teil der Wallstraße von baulichen Maßnahmen tangiert. Um der Straße mit dem neuen Gerberplatz eine gestalterische Kontinuität zu verleihen, ist über den unmittelbaren Eingriffsbereich hinaus, eine Gesamterneuerung der Wallstraße notwendig.

Nachfolgend werden die den gesamten Maßnahmenbereich betreffenden Änderungen erläutert:

2.2 Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich

Die Ausweisung von Bahnhof- und Wallstraße als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich hat folgende Auswirkungen:

- Geschwindigkeitsreduzierung auf 20 km/h,
- Minimierung der derzeitigen Verkehrszeichen,
- Niedrigborde zwischen Gehweg und Fahrtrasse,
- Maximale Fahrbahnbreite von 6,0 m inkl. befahrbarer Rinnenstreifen,
- keine Straßenmarkierung, keine Ampeln und Zebrastreifen.

Um auf der relativ langen Strecke der Bahnhofstraße die Autofahrer an die auf 20 km/h reduzierte Geschwindigkeit zu erinnern, werden in Abschnitten der Fahrbahn Rampenkissen sowie Einfärbungen des Asphalt eingebaut und aufgebracht. Dies geschieht an den neuralgischen Punkten vor dem Rudolf-von-Habsburg-Denkmal, der Gabelung Bahnhof- / Wallstraße und dem neuen Gerberplatz.

Diese Maßnahmen ermöglichen an jeder Stelle des Bereiches die Straße sicher zu queren.

Zukünftig wird der Straßenraum nicht mehr durch Straßenmarkierungen, Ampeln, Verkehrszeichen und Zebrastreifen optisch segmentiert, sondern die Ausweisung als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich schafft auch eine visuelle Bereinigung des Straßenraums.

2.3 Stellplätze

Schon in der Auslobung zum Wettbewerb wurden reduzierte Stellplatzzahlen formuliert, da dem Auslober bewusst war, dass eine Neugestaltung der Straße mit einem bequemen Gehweg auf der westlichen Straßenseite unter Beibehaltung der bestehenden Anzahl von Senkrechtstellplätzen nicht gelingen kann. Daher wurden folgende Sollzahlen benannt:

- Teilbereich 1: Bestand 10 Stellplätze, gewünscht 14, geplant 11 St.
- Teilbereich 2: gewünscht 17 - 24 Stellplätze, geplant 18 St.
- Teilbereich 3: gewünscht 10 - 14 Stellplätze, geplant 12 St.

2.4 Infrastrukturelle Ausstattung (Bodensteckdosen, Versorgungspoller)

Die Bahnhofstraße ist ein wichtiger Ort im kulturellen Veranstaltungskalender der Stadt Montabaur. Im Rahmen verschiedener Open-air-Veranstaltungen wird die Straße in vielfältiger Weise für künstlerische Darbietungen genutzt, bzw. dient als Angebot für mobilen Ausschank und Verkostung.

Um die Beispielbarkeit der Straße zu optimieren, werden an verschiedenen Stellen der Bahnhofstraße -insbesondere im Teilbereich 2 zwischen Kreisel und Gabelung Wallstraße- Bodenstecker zur Bereitstellung ausreichender Elektrizität und Versorgungspoller mit Frisch- und Abwasseranschlüssen an den Längsparkbuchten installiert. Die mobilen Stände nutzen zukünftig die Parkbuchten, sodass für das Publikum die gesamte Fahrbahn als Flanierzone zur Verfügung steht.

2.5 Barrierefreiheit und Blindenleitsystem

Der verkehrsberuhigte Geschäftsbereich beinhaltet die Möglichkeit eines allseitigen Wechsels der Straßenseiten. Die Niedrigborde an der Abgrenzung zwischen Gehweg und Fahrbahn erlauben gehbehinderten Menschen und welchen mit Rollatoren einen bequemen Wechsel.

Nach den Vorgaben der Stadt Montabaur sind an den Kreuzungen, den Bushaltestellen und in angemessenen Abständen des Straßenverlaufs Blindenleitstreifen in den Gehwegen installiert, die den betroffenen Menschen selbständige Straßenüberquerungen erlauben. Das Blindenleitsystem wird von der Verwaltung der Stadt mit dem dafür Beauftragten abgestimmt.

2.6 Materialität

Die Neugestaltung der Bahnhofstraße verbindet von der Altstadt im Süden bis zum neuzeitlichen Quartier an der Aubachstraße Architekturepochen aus mehreren Jahrhunderten. Um der Verpflichtung einer homogenen Erscheinung der Gehwege auf allen Straßenabschnitten nachzukommen und gleichzeitig wertige, langlebige und ressourcenschonende Pflastermaterialien einzusetzen, wird die Neugestaltung der Gehwege mit Natursteinbelägen geplant. Natursteine unterliegen einem natürlichen Abnutzungs- und Alterungsprozess, sie behalten ihre Oberflächenfärbung, verändern sich langfristig nicht unter Witterungs- und Lichtverhältnissen und sind durch Reinigung in langen Zeitabständen wieder in ihren Ursprungszustand zu versetzen.

Für die Neugestaltung der Belagsflächen der Gehwege werden an den Rändern Pflastersteine aus Granit in den Formaten 10 x 15 und 10 x 10 cm verlegt. In der Mitte der Gehwege befinden sich unterschiedlich breite Streifen aus Natursteinplatten in den Formaten

40 x 60 und 40 x 40 cm. Das Pflaster- und Plattenmaterial wird in einer Stärke verarbeitet, die eine Überfahrbarkeit der Flächen erlaubt. Pflaster- und Plattenmaterialien haben ebene, rutschfeste Oberflächen, die einen hohen Gehkomfort garantieren. Die Belagsmaterialien werden in ungebundener Bauweise auf Tragschichten in einer Stärke von 65 cm verlegt. Dies entspricht dem in Montabaur geltenden Standard zum Bau von öffentlichen Belagsflächen.

Die Niederborde und der befahrbare Rinnenstein werden wegen ihrer höheren Beanspruchung und aus Gründen der Langlebigkeit ebenfalls in Naturstein auf einem Betonfundament verlegt.

Die Fahrbahn erhält einen Belag aus dunklem Asphalt. Die drei zwischen den Rampenkissen gelegenen Flächen zur Geschwindigkeitsreduzierung werden mit einer epoxidharzgebundenen Abstreuerung versehen, ebenso die Parkbuchten entlang der Bahnhofstraße.

Ziel ist es, durch die Konzentration auf wenige Materialien, welche gleichzeitig Funktionsbereiche im Straßenraum markieren, ein homogenes, ruhiges und hochwertiges Erscheinungsbild der Bahnhofstraße zu erzeugen.

2.7 Ausstattung / Beleuchtung / E-Mobilität

Bänke mit Rückenlehne an ausgewählten und stark frequentierten Stellen im Straßenverlauf bilden das Hauptausstattungsselement. Der nördliche Fußweg im Teilbereich 1 erhält eine Bank auf halber Strecke an der westlichen Seite. Weitere Möglichkeiten befinden sich als Sitzmauern um die Beete am alten Bahnhof. Die vom Kreisel bis zur Werkstraße nach Norden ansteigende Straße bietet Passanten Sitzmöglichkeiten an beiden Gehwegen.

Im Teilbereich 2 werden Bänke vor dem Amtsgericht gegenüber dem Rudolf-von-Habsburg-Denkmal und vor der Post Bänke aufgestellt. Auf der Schlossbergseite bieten eine Bank südlich der Bushaltestelle und vor der Wand des Denkmals als Sitzmauer Möglichkeiten zum Verweilen.

Die auf zwei Villenvorgärten gelegenen Stellplätze werden zum Schutz der Fußgänger von Pollern begrenzt. Ebenso der große ungeordnete Stellplatz auf der Schlossbergseite gegenüber der Wallstraße.

Die Beleuchtung der Straßen und Wege berücksichtigt die Vorgaben des Lichtmasterplans der Stadt Montabaur von 2017 und der Auslobung zur Beleuchtung mit den beiden ausgewählten Typen. Die technische Straßenbeleuchtung wird mit einer Masthöhe von 7,00 m und die Beleuchtung der nördlichen und südlichen Abschnitte der Bahnhofstraße mit einer Masthöhe von 4,50 m angegeben. Die Aufstellung erfolgt wechselständig entlang der Straße. Anzahl und Standorte der Leuchten sind mit der Stadt in Abstimmung.

Es werden Leerrohre zum Anschluss von Ladestationen für Pkw und E-Bikes installiert.

2.8 Bepflanzung / Bäume

Die geringen Pflanzflächen stellen sich als Pflanzstreifen mit Bodendeckern und wenigen Blühgehölzen im Teilbereich 1 und als mit Bodendeckern begrünte Baumscheiben im Teilbereich 2 dar.

Straßenbegleitend wird nur eine Baumart vorgeschlagen, um die Kontinuität des Straßenraums zu betonen. *Pyrus calleryana* ist eine Wildbirnenart, die im Frühling spektakulär mit dichten weißen Dolden blüht und mit einer Höhe von 12-15 m die schöne Villenarchitektur nicht verdeckt. Der Baum hat einen konzentrierten, kegelförmigen Habitus und steht als selbständige Erscheinung dem dichten Baumbewuchs des Schlossberges gegenüber. Der Baum wird insbesondere im Frühjahr die Straße charakterisieren. Das Laub hält sich mit einer gelb-orangen Färbung bis tief in den Herbst. Die Früchte sind klein (1 cm) und unscheinbar. Der Baum ist für das Stadtklima gut geeignet.

Ausgenommen ist im Teilbereich 1 der Abschnitt mit den charakteristischen Kopflinden, die durch Neupflanzungen zu einer Allee komplettiert werden.

Nachfolgend wird die Planung der Teilbereiche und Sonderelemente erläutert:

3.0 Teilbereich 1

3.1 Aubach-/ Werkstraße

Der Fußweg zwischen Aubach- und Werkstraße weist eine Breite von 3,60 m auf, sodass er von Fahrradfahrern und Fußgängern im ausreichenden Abstand genutzt werden kann. Der Belag besteht aus Natursteinplatten im Format 40 x 40 cm und 40 x 60 cm. Die Platten werden ohne Kreuzfuge verlegt, es entsteht ein Muster, welches sich in jeder zweiten Plattenreihe wiederholt. Der Gesamteindruck ist seriell ohne Monotonie. Ein Blindenleitstreifen führt über die Werkstraße.

Zwei Pflanzstreifen mit Bodendeckern begleiten den Weg. Zwischen der westlichen Baumreihe sind drei niedrige Mastleuchten des Typs ‚Calla‘ gemäß Masterplan ‚Licht‘ installiert.

Neue Versorgungspoller am Platz vor dem alten Bahnhof binden auch diesen Bereich in die Stadtfestkultur ein.

3.2 Werkstraße / Kreisel

Ab der Werkstraße bekommt die Bahnhofstraße ein normales Straßenprofil mit Fahrspur und begleitenden Gehwegen. Der westliche Gehweg mit der markanten Reihe aus Kopflinden erhält nach dem Gestaltungsprinzip der Gehwege ein mittleres Plattenband von 2,50 m Breite mit begleitenden Pflasterstreifen. Auf Grund der geringen Ausdehnung des östlichen Gehweges wird dieser in voller Breite mit Natursteinpflaster belegt, um einen ruhigen Gestalteindruck zu erzielen.

Die derzeit zwischen den Bäumen auf dem Gehweg befindlichen Stellplätze werden beibehalten, aber auf Straßenniveau verlegt. Sie erhalten eine helle Abstreuerung.

Wegen des notwendigen Lieferverkehrs für die anliegenden Betriebe unterliegt dieser Abschnitt der Bahnhofstraße nicht den Bedingungen des verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs, sondern fungiert als normale innerörtliche Straße. Dies bedeutet, dass die Asphalttrasse mit einer Breite von 6,30 m den Anforderungen eines gegenläufigen Schwerlastverkehrs entspricht.

Die wechselseitig aufgestellten Leuchten mit einer Masthöhe von 7,00 m mit doppelseitigen Auslegern in unterschiedlicher Leuchtpunkthöhe erhellen Fahrbahn und Gehweg.

Die diesen Abschnitt prägenden Kopflinden werden durch Neupflanzungen zu einer Allee ergänzt.

4.0 Teilbereich 2

Zur besseren Handhabung des Planmaterials ist der lange Teilbereich 2 in zwei etwa gleichgroße Planabschnitte geteilt.

Der Abschnitt 2a reicht vom Kreisel im Norden bis zur Gerichtsstraße und der Abschnitt 2b von der Gerichtsstraße bis zur abzweigenden Wallstraße. Die Platzsituation am Rudolf-von-Habsburg-Denkmal wird in einem eigenen Lageplan dargestellt.

Mit dem Teilbereich 2a beginnt der stadt- und landschaftsräumlich einprägsamste Abschnitt der Bahnhofstraße südlich des Kreisels. In der Villenarchitektur der Gebäude lassen sich wechselnde Bauepochen vom Beginn des 20. Jahrhunderts bis in die 30er Jahre studieren. Die ursprüngliche Anlage von Vorgärten ist im Original nur noch an zwei Grundstücken vorhanden. Der überwiegende Teil ist mit unterschiedlichen Belägen versehen und dient z.T. als Stellplatz.

Dominiert wird der gesamte Straßenraum durch den kegelartigen Schlossberg, der entlang der östlichen Straßenseite dichtbewaldet und steil aufragt. Dieser unmittelbare Kontrast zwischen Stadt- und Landschaftsraum am Ortszentrum ist ein besonderes stadträumliches Charakteristikum von Montabaur. Die in dieser Entwurfsplanung vorgelegte Neugestaltung und verkehrliche Optimierung der Bahnhofstraße sollte in planerischen Überlegungen zur Neudefinition des Wegenetzes, Vegetationsbestandes und Nutzungsangebotes am Schlossberg ihre folgerichtige Fortsetzung finden, um das gestalterische Potential dieses Raumes und seine Möglichkeiten für Freizeit und Erholung der Stadtbevölkerung ausschöpfen zu können.

Mit dem Teilbereich 2 beginnt der vorab beschriebene verkehrsberuhigte Geschäftsbereich der Bahnhofstraße.

4.1 Teilbereich 2a

Die auf 6,00 m Breite reduzierte Fahrtrasse wird an der Villenseite begleitet von einem Gehweg mit einer Tiefe von ca. 7.00 m, die sich bei den gepflasterten Vorgärten bis zur

Gebäudefassade auf etwa 10,00 m verbreitert. In dieser Zone befinden sich auch die Längsparkbuchten.

Es sollten in diesem Teil der Bahnhofstraße die Eigentümer der mit unterschiedlichen Materialien versehenen Vorgartenzonen davon überzeugt werden, ihre privaten Vorgartenflächen mit dem Pflastermaterial des öffentlichen Gehweges zu gestalten, um einen einheitlichen Charakter dieser Flanierzone zu erreichen.

Das in der Mitte des Gehweges angelegte Plattenband von 2,40 m strukturiert die Fläche. Auf die Grundstückszufahrten abgemessene Längsparktaschen sind Teil der Fußgängerzone.

Der Gehweg auf der Schlossbergseite wird im Abschnitt 2a auf 3,00 m mit einem 1,20 m breiten Plattenweg erweitert. Zum Schlossberg begleitet den Fußweg ein 15 cm hoher und 40 cm breiter Begrenzungsstein, der sich südlich des Rudolf-von-Habsburg-Denkmal zu einer gleich breiten Stützmauer entwickelt.

Der in diesem Abschnitt gelegene Anschluss an das Wegenetz des Schlossberges erhält mit drei Stufen, Treppenwangen und Podest zum Waldweg die angemessene Aufmerksamkeit.

Die Fahrtrasse mit 6,00 m Breite inkl. des befahrbaren Rinnensteins entspricht den Anforderungen von Straßen im verkehrsberuhigten Geschäftsbereich.

Die Breite der Rampenkissen von 3,90 m ist auf die Achsabstände von Pkw und Kleintransportern abgestimmt. Ihre Lage auf der Trasse berücksichtigt Grundstückszufahrten und Parkbuchten.

Die wechselseitig aufgestellten Leuchten mit einer Masthöhe von 7,00 m sind auf der Villenseite mit doppelten Auslegern und auf der Schlossbergseite mit einfachem Ausleger ausgestattet.

Bodensteckdosen, Fahrradständer und Anschlüsse für E-Ladestationen befinden sich zwischen den Parkplatzbuchten.

Getaktet werden die Stellplätze durch eine gleichmäßige Baumreihe (*Pyrus calleryana*), deren Baumscheiben mit Bodendeckern bepflanzt sind. Die Größe der Pflanzgruben und die Menge des Pflanzsubstrats entspricht den Erfordernissen der Stadt Montabaur. Die Pflanzgruben werden mit einem Wurzelschutz zu den zahlreichen Leitungen im Straßenraum ausgestattet.

4.2 Bushaltestellen

Der Busverkehr wird in Montabaur mit 12 m langen Fahrzeugen abgewickelt. Es sind zwei gegenläufige, wechselseitige Haltestellen mit Wartehalle und höher gelegenen Bordsteinen (Kasseler Sonderbord) eingerichtet, die Rollstuhl- und Rollatorennutzern einen bequemen Ein- und Ausstieg ermöglichen (Einstiegshöhe von 20 bis 22 cm). Blindenleitstreifen beziehen sich auf die Abstände der Ein- und Ausgangstüren in den Fahrzeugen. Die Busse halten auf der Fahrtrasse, sodass bei einem Busstop andere motorisierte Verkehrsteilnehmer ebenfalls zum Halten gezwungen sind.

4.3 Teilbereich 2b

Die Gestaltung folgt den Prinzipien des Teilbereich 2a, angepasst an die räumlichen Erfordernisse. Vor den Grundstücken 41 - 45 verschmälert sich der zur Verfügung stehende Gehweg auf eine Breite von ca. 2,50 m, um sich vor dem Postgrundstück auszudehnen. Das mittlere Plattenband beträgt vor den Villen 1,20 m und verbreitert sich nach Süden wieder auf 2,40 m.

Gegenüberliegend rückt der Schlossberg mit einer schroffen Felskante dicht an die Straße, sodass hier nur ein Gehweg mit einer Breite von 1,40 m möglich ist. Wegen der schmalen Ausdehnung wird der Fußweg in Natursteinpflaster ohne Plattenband angelegt.

Die Fahrtrasse setzt sich gleichbleibend fort, Rampenkissen und Asphaltaufhellungen dienen der Geschwindigkeitsreduzierung.

Die infrastrukturelle Ausstattung, die Beleuchtung und die Baumpflanzung folgen den Vorgaben des Teilbereichs 2a.

Sitzbänke werden auf dem breiten Vorplatz des Amtsgerichts und vor der Post aufgestellt.

4.4 Rudolf-von-Habsburg-Platz

Die Gestaltung des Rudolf-von-Habsburg-Platzes mit dem Denkmal verbleibt in seinen Konturen. Die Mauern werden gereinigt und ausgebessert, der Bodenbereich mit Wegen und Pflanzbeeten erneuert, die Bepflanzung beruhigt und durch eine gezielte Auslichtung des Waldrandes um das Denkmal seine Wahrnehmbarkeit erhöht. Das Plateau ist über die Rampen barrierefrei zu erreichen.

Drei Visualisierungen stellen Entwicklungsoptionen für das Denkmal vor:

Die Alternativen beziehen sich nur auf die Gestaltung um das Denkmal und nicht auf die Erneuerung des Straßenbereichs und des Amtsgerichtsplatzes. Diese sind in den drei Varianten gleich.

- Variante 1:

Die räumliche Situation um das Denkmal wird bereinigt, die Rampenbeete mit einer niedrigen Bepflanzung und den zwei Stufen schaffen eine Symmetrie in der Denkmalsanlage, die sich auf die Symmetrie des Gerichtsgebäudes und seiner Außenanlagen bezieht. Das Beet vor der hinteren Mauer erhält eine zurückhaltende Bepflanzung mit Stauden und Blumenzwiebeln. Die Einfassung dieses Beetes dient als Sitzmauer.

Der Hang hinter dem Denkmal wird mit Bodendeckern bepflanzt, der Weg am Schlossberg mit einer Sichtmöglichkeit zur Straße und zum Amtsgericht aufgewertet.

Insgesamt wird der jetzige Zustand behutsam erneuert. Das Denkmal verbleibt als Element des Straßenraums vor dem Wald.

- Variante 2:

Die entscheidende Veränderung geschieht auf dem Schlossberg. Die dichte,

undurchdringliche Unterpflanzung wird ausgelichtet. Die großen Bäume werden freigestellt, so dass zukünftig Blickbeziehungen von der Straße zum Schloss möglich sind. Das Wegesystem am Berg wird sichtbar und wirkt einladend. Die Auslichtung und Anpflanzung mit niedrigen Gehölzen wird waldökologisch vorbereitet und begleitet. Es entsteht als mittel- bis langfristiges Vorhaben der Waldpark ‚Schloss Montabaur‘ mit dem Denkmal als Teil des Parks.

- Variante 3:

Durch das abgetragene Kaiser-Wilhelm-Denkmal auf dem Plateau vor der Mauer fehlt ihr das Objekt, auf das der Umfangsgestus der Mauer reagiert. Um diese Stelle als Ort zur Aufstellung eines Kunstobjekts zu prüfen, zeigt die Darstellung das Plateau beispielhaft mit einer vertikalen Skulptur (*Brancusi: Die endlose Säule*) und der aus der Aufstellung resultierenden räumlichen Wirkung.

Eine auch wie immer geartete künstlerische Intervention an diesem Ort ist thematisch genau zu überlegen. Eine Skulptur oder andere Inszenierung auf dem Plateau wird auch aus größerer Distanz von der nördlichen und südlichen Bahnhofstraße sichtbar sein, verleiht dem Platzensemble im Stadtbild ein höheres Interesse und kann die Mauer in einen neuen Erklärungszusammenhang stellen.

4.5 Stützmauer Schlossberg

Nördlich des Rudolf-von-Habsburg-Platzes rückt der Fels des Schlossberges dicht an die Straße. Um einen Gehweg in einer Mindestbreite von 1,40 m in diesem Abschnitt zu ermöglichen, ist ein Eingriff in den Berg notwendig, der durch eine Stützmauer in einer Höhe von 1,15 m bis 0,85 m abgefangen wird. Die Mauerkrone verläuft auf einem Niveau, hingegen verringert sich die Ansichtsfläche der Mauer bis zum öffentlichen WC wegen des ansteigenden Gehweges auf ca. 0,85 m.

Die Mauer besteht aus dunkelgefärbten Betonfertigteilelementen in L-Form deren Ansichtsflächen ein verspringendes Relief als Einprägung erhalten. Durch das Relief entstehen Verschattung und Plastizität, die der Mauer eine angemessene Präsenz im Stadtbild verleihen.

4.6 Südlicher Zugang Schlossberg und Stollenzugang am öffentlichen WC

Am südlichen Ende der Stützmauer am Standort des existierenden öffentlichen WC führt ein weiterer Zugang an das Wegenetz des Schlossbergs. Die Gestaltung mit Treppenwangen und Stufen entspricht dem nördlichen Wegeanschluss. Fortlaufend fängt hinter dem WC eine ca. 2,50 m hohe Stützwand aus Beton L-Steinen mit gleicher Profilierung wie an der straßenseitigen Wand den Berg. Dort befindet sich ein in den Berg eingegrabener Stollen, der durch einen Eisenstabzaun verschlossen ist. Dieser Bereich muss im Rahmen der nächsten Planungsschritte aufgenommen und vermessen werden.

Die Funktion dieses Stollens ist ungeklärt. Es könnte sich um einen historischen Eingang im Rahmen der mittelalterlichen Stadtbefestigung, um einen unterirdischen Fluchtweg vom

Schloss oder einen Eiskeller handeln. Hierzu muss in der weiteren Planung recherchiert werden. Der Eingang wird in der Betonstützwand neugestaltet.

5.0 Teilbereich 3

Der südliche Teil mit seiner geschlossenen Bebauung ist mit seinen Geschäften und Praxen der städtischste Abschnitt der Bahnhofstraße.

Das gesamte Straßenraumprofil wird mit Natursteinpflaster in Reihen versehen, was zu einem geräumigeren Eindruck der Straße führt. Die Straße ist als Einbahnstraße geführt, sodass die Fahrtrasse mit 3,50 m auch für den Anlieferverkehr ausreicht. Die neue Aufteilung des Profils mit Längsstellplätzen an der westlichen Straßenseite kommt einer Verbreiterung der Gehwegbereiche zugute, die beidseitig mit einem Plattenband von 1,60 m Breite ausgestattet sind. Stellplätze werden durch Metallmarkierungen gekennzeichnet.

Die Einfassung der Baumscheibe am Kleinen Markt wird als Sitzmauer neu erstellt. Der Belag wird aus dem Reihenpflaster bestehen, dessen Verlegerichtungen noch zu bestimmen sind. Die Fläche soll einen ruhigen und einheitlichen Eindruck ohne dekorative Pflasterformen erhalten, um die Aufmerksamkeit nicht von den beeindruckenden Fachwerkfassaden am Kleinen Markt abzulenken.

Die infrastrukturelle Ausstattung geschieht zurückhaltend. Als Beleuchtung wird der nach dem Masterplan vorgesehene Lampentyp ‚Calla‘ mit einer Masthöhe von 4,50 m aufgestellt.

6.0 Teilbereich 4

Die Gestaltung des Straßenraums der Wallstraße folgt dem Muster der vorherigen Teilbereiche. Gehwege sind mit dem gleichen Pflaster und beidseitigen Plattenstreifen von 1,60 m belegt. Die Fahrbahn entspricht der Breite des verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs, die Ausstattung mit Leuchten und Fahrradstellplätzen ist mit den anderen Abschnitten identisch.

Besondere Erwähnung gilt hier dem geplanten Platzbereich vor dem neuen Gebäude des Verbandsrathauses und der Einfahrt zur Tiefgarage am westlichen Ende der Wallstraße.

Um der wichtigen Adresse der Verbandsgemeinde eine ihrer Bedeutung gemäße Aufmerksamkeit zu verleihen, wird der Vorplatz auf Vorschlag von TDB vor dem Rathaus direkt bis an das Niedrigbord der Fahrtrasse geführt. Der Gehwegbelag wird hier unterbrochen, der Platz ist unmittelbar im Straßenraum präsent.

Die Einfahrt zum Parkhaus im Gabelungsbereich zur Wilhelm-Mangels-Straße erfolgt direkt hinter dem Beginn des verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs mit einer scharfen Kehre über den verbreiterten Gehweg.

Die südliche Rundung der Straße wird von einem Pflanzbeet und zwei Baumpflanzungen gefasst. Ein Fußgängerübergang mit Ampelregelung ermöglicht eine sichere Querung der Wilhelm-Mangels-Straße. Hier endet der verkehrsberuhigte Geschäftsbereich und der motorisierte Verkehr wird in das innerörtliche Straßennetz eingeleitet.