

Gestaltungskonzept Museumstraße

MUSEUMSTRAÙE ALS TEIL DER HAUPT- UND RESIDENZSTADT

Leitbild: Ring und Radiale

Die Museumstraße ist Teil der Wallringpromenade mit ihrer klassizistische Ordnung und gleichzeitig wichtiger Stadteingang. Historisch war über die Museumstraße keine direkte Einfahrt in die Stadt möglich. Die Stadteinfahrt wurde in den Promenadenring umgeleitet durch eine Aufweitung der Einmündung.

Das Herzog Anton-Ulrich Museum bildet zusammen mit den Alleebäumen der Museumstraße den südlichen Parkabschluss und unterstreicht den repräsentativen Charakter der Straße.

Im Schnittpunkt mit der Museumstraße bildet ein runder von Bäumen gefasster Platz den räumlichen Abschluss des Steintorwalls. Ein steiler Hügel unterstützt diesen Abschluss zusätzlich und ist Teil einer Blickachse zum Obelisken auf dem Löwenwall.

ZIELE

Folgende Ziele wurden für die Gestaltung formuliert:

- Die klassizistische Architektur des Raums mit ihrer geometrischen Ordnung wird wieder herausgearbeitet.
- Beide Seiten der MuseumstraÙen werden als Promenaden (breiter Gehweg) ausgebildet.
- Es wird ein (möglichst) stringentes Radfahrkonzept für die Raumfolge vom Ring bis in die Innenstadt erarbeitet.
- Die Bestandsbreite im bereits umgebauten Bereich der Okerbrücke von 7 m wird aufgenommen und optisch fortgeführt (Rinnenverlauf).
- Der kleine runde Platz im Schnittpunkt mit dem Steintorwall wird deutlicher herausgearbeitet.
- Der Repräsentationsanspruch des Museums bildet sich in der Gestaltung der Freiräume ab.
- Die Entwicklung der Bäume wird durch eine entsprechende Ausbildung der Baumscheiben optimiert.

BÄUME

Die vorhandenen Lindenbäume der Allee weisen aufgrund von Ersatzpflanzungen eine unterschiedliche Altersstruktur und Wuchshöhe auf. Die Baumscheiben sind deutlich zu klein. Eine klare Trennung von Parken und Baumscheibe fehlt, sodass parkende Fahrzeuge auf den Baumscheiben stehen und das Erdreich verdichten. Die Entwicklung der Bäume ist aus diesen Gründen stark eingeschränkt. Verschiedene Bäume sind bereits geschädigt. Es wurden drei grundsätzliche Varianten untersucht:

- Erhalt der Allee mit Bestandsbäumen
- Neupflanzung der Allee
- Neupflanzung von Bäumen auf der Südseite / Erhalt von Einzelbäumen auf der Nordseite

PARKEN

Das Parken wird grundsätzlich neu geordnet. Aufgrund der dringend notwendigen Optimierung der Baumscheiben, sowie der Einhaltung aktueller Bestimmungen zu Grundstückszufahrten und Feuerwehraufstellflächen ergibt sich grundsätzlich eine Reduzierung der Anzahl der Parkstände (Bestand: 61). Untersucht wurden drei Varianten:

- Senkrechtparken unter den Bäumen bei Neupflanzung der Bäume (Anzahl Parkstände: 40)
- Senkrechtparken unter den Bäumen auf der Südseite bei Neupflanzung der Bäume (Anzahl Parkstände: 19)
- Längsparken parallel zu den Bäumen bei Erhalt der Bäume (Anzahl Parkstände: 35)

RADVERKEHR

Ziel war es ein weitestgehend stringentes Radfahrkonzept für die Raumfolge vom Ring bis in die Innenstadt zu schaffen und den Wechsel zwischen verschiedenen Prinzipien zu reduzieren. Untersucht wurden folgende Varianten:

- Separater Radweg (ausgeschlossen)
- Integrierte Führung auf der Fahrbahn
- Radfahrstreifen
- Radfahrstreifen (ausgeschlossen)

Folgende beide Varianten wurden ausgeschlossen. Hier werden lediglich zum besseren Verständnis die Gründe für den Ausschluss aufgeführt.

Separater Radweg

Diese Variante wurde ausgeschlossen! Die zahlreichen Zufahrten zu den privaten Grundstücken auf der Südseite der Museumstraße stellen Gefahrenpunkte dar, die nicht vertretbar sind. Dieses Prinzip stellt daher für die Südseite der Museumstraße keine weiter verfolgte Variante dar.

Darüber hinaus ist eine hochwertige Gestaltung des Museumsvorbereiches auf der Nordseite der Museumstraße gestalterisch eingeschränkt. Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern sind absehbar.

Radfahrstreifen

Die Einrichtung eines Radfahrstreifens würde eine Aufweitung der Fahrbahn von 7 m im Bereich der Okerbrücke auf 10 m (bei beidseitigem Senkrechtparken) bedeuten. Die vorhandenen Bäume wären nicht integrierbar. Die neuen Baumstandorte rücken im Schnitt weiter auseinander. Die deutliche Aufweitung führt zu einer Überbetonung der Fahrbahn. Diese Variante wurde ausgeschlossen.

Bei den weiterverfolgten Varianten (Integrierte Führung auf der Fahrbahn/ Radfahrstreifen) werden die Radfahrer generell auf der Fahrbahn geführt. Die Gestaltung der Anschlusspunkte an das vorhandene System ist bei beiden Varianten gleich.

Anschlusspunkt: Okerbrücke / Steintor

Die Bestandsbreite im Bereich der Brücke von 7 m wird optisch aufgenommen. Die Rampen, um den Radfahrer auf den bzw. von dem Bürgersteig auf die Fahrbahn zu führen sind bei Einrichtung eines Radfahrerschutzstreifens nicht mehr notwendig und sogar kontraproduktiv. Die vorhandenen Rampen werden bei diesen Varianten zurückgebaut und ein 10 cm hoher Bord ausgeführt. Die Linienführung (rechter Winkel) wird erhalten. Die Bushaltestellen bleiben unverändert bestehen.

Anschlusspunkt: Nordseite Museumstraße / Ecke Magnitorwall im Bereich der Bushaltestelle

Eine stringente Führung der Radfahrer wird ermöglicht indem der Radfahrerschutzstreifen auch im Bereich der Bushaltestelle fortgeführt wird.

Eine alternative, geprüfte Führung des Radverkehrs auf dem Bürgersteig hinter der Bushaltestelle wird als weniger überzeugend bewertet und damit ausgeschlossen. Die Auffahrt auf den Bürgersteig müsste hierzu auf Nullniveau abgesenkt werden um eine sichere Überfahrt der Radfahrer von der Fahrbahn auf den Bürgersteig zu ermöglichen. Eine Benutzungspflicht des Bürgersteiges wäre nicht gegeben, d.h. Radfahrer könnten im Kreuzungsbereich weiterhin die Fahrbahn nutzen.

Um eine Benutzungspflicht zu sichern müsste eine Rampe ausgebildet werden sowie ein 2 m breiter Radweg auf dem Bürgersteig geführt werden. Die Engstelle im Bereich des Parkeingangs und entlang der Bushaltestelle bliebe erhalten und würde noch verstärkt werden. Eine stringente Radführung wäre nicht gegeben.

Anschlusspunkt: Nordseite Georg-Eckert-Straße / Ecke Magnitorwall

Der Radfahrerschutzstreifen wird im Bereich der Verkehrsinsel fortgeführt und somit sinnvoll an den Bestand angeschlossen. Bestand: Im weiteren Verlauf fährt der Radfahrer weiter auf der Fahrbahn oder kann den Gehweg mit nutzen (Gehweg für Radfahrer frei).

Im Bereich der Verkehrsinsel sind Anpassungen notwendig: Die Fahrgasse muss von heute 5,90 m auf 6,50 m (1,25 m Radfahrerschutzstreifen + 2,25 m Fahrbahn + 3,00 m Fahrbahn) verbreitert werden. In diesem Zusammenhang muss der Mast der Lichtsignalanlage versetzt und der Abschnitt des Radweges auf der Verkehrsinsel zurückgebaut werden.

Anschlusspunkt: Südseite Georg-Eckert-Straße / Ecke Magnitorwall

Variante 1: Der auf dem Radweg von Westen kommende Radfahrer wird frühzeitig auf die Fahrbahn geführt (min. 10 m vor der Haltelinie, parallel zur Fahrbahn) in einen Radfahrstreifen von 1,85 m Breite, mit einer Markierung von 0,25 m. Der Signalmast im Kreuzungsbereich muss hierzu versetzt werden.

Im Bereich der Kreuzung wird der Radfahrstreifen in den dargestellten Radfahrerschutzstreifen mit 1,25 m Breite überführt bzw. in den Verkehrsfluss eingefädelt.

Die heute hier vorhandene Engstelle für Fußgänger und Radfahrer aus Westen kommend wird entschärft.

Diese Variante stellt die aus verkehrlich und gestalterischer Sicht optimale Lösung dar.

Variante 2: Alternativ kann der Radfahrer erst nach dem Fußgängerüberweg mittels einer Rampe auf die Fahrbahn bzw. auf den Radfahrerschutzstreifen geführt werden.

Der Fußgängerüberweg bleibt in seiner jetzigen Ausformung erhalten. Die Aufstellmöglichkeiten können entsprechend nicht optimiert werden, d.h. die Engstelle im nördlichen Bereich des Fußgängerübergangs bleibt erhalten.

Gestalterisch überzeugt diese Lösung nicht. Es handelt sich jedoch um eine Variante die mit geringerem finanziellen Aufwendungen herstellbar ist und deshalb weiterverfolgt werden soll.

Flankierend zum Museum werden Fahrradstellplätze angeordnet.

GESTALTUNGSKONZEPT B

Radverkehr: Integrierte Führung auf der Fahrbahn

Der Radfahrer wird auf der Fahrbahn integriert geführt.

Bäume: Allee mit neuen Bäumen

Um ein einheitliches Bild der Allee zu erzielen (Wuchsform und Größe) und die Anordnung des Parkens unter den Bäumen zu optimieren werden die bestehenden Bäume entfernt und neue gepflanzt (Abstand: 11 m).

Parken: Senkrechtparken

Das Parken wird senkrecht unter den Bäumen angeordnet (Anzahl Parkstände: 40).

Vorplatz Museum: Topfgarten und Einstreudecke

Der Vorbereich des Museums ist mit einer durch Pflasterbänder gegliederten Einstreudecke gestaltet. Die Eckbereiche sind gepflastert um eine Befahrbarkeit (Anlieferung, behindertengerechter Zugang) zu gewährleisten. Da das Einstreumaterial und das Pflaster aus dem gleichen Material gewählt wurden kann ein gestalterischer Zusammenhang der Eckbereiche mit dem mittleren Feld gewährleistet werden. Großformatige Töpfe mit Bepflanzung sind mit Bezug auf die Fassade angeordnet. Bei Veranstaltungen könnten die Töpfe seitlich kompakt platziert werden. Denkbar wäre es, die Töpfe über Sponsoren zu realisieren, ggf. auch mit kleinen(!) Schildern.

Rondell

Die Kreisform des Rondells wird durch eine Neupflanzung von Bäumen und eine Neuordnung des Zauns zum Museumspark herausgearbeitet.

GESTALTUNGSKONZEPT C

Radverkehr: Integrierte Führung auf der Fahrbahn

Der Radfahrer wird auf der Fahrbahn geführt. Hierfür wird ein Radfahrerschutzstreifen mit einer Breite von 1,25 m zuzüglich einem Sicherheitsstreifen von 1,00 m im Bereich des Senkrechtparkens auf der Südseite eingerichtet.

Bäume: Baumreihe und Vorplatz

Auf der Nordseite werden einzelne Baumsolitäre erhalten. Auf der Südseite der Museumstraße wird eine Baumreihe neu gepflanzt. Der Abstand wird zugunsten einer Optimierung der Stellplätze mit 11 m gewählt.

Parken: Senkrechtparken

Auf der Nordseite wird zugunsten des Vorplatzes konsequent auf ein Parken verzichtet. Auf der Südseite wird das Parken senkrecht unter den Bäumen angeordnet (Anzahl Parkstände: 19).

Vorplatz Museum: repräsentativer Vorplatz

Auf der Nordseite der Museumstraße wird ein großer repräsentativer Vorplatz für das Museum geschaffen. Die Pflasterung aus Naturstein ist durch Pflasterbänder gegliedert. Punktuell werden großformatige Töpfe in Gruppen angeordnet.

Rondell

Die Kreisform des Rondells wird durch eine Neupflanzung von Bäumen und eine Neuordnung des Zauns zum Museumspark herausgearbeitet (analog Variante B).

GESTALTUNGSKONZEPT A (Empfohlene Variante)

Radverkehr: Radfahrerschutzstreifen

Der Radfahrer wird auf der Fahrbahn geführt. Hierfür wird ein Radfahrerschutzstreifen mit einer Breite von 1,25 m zuzüglich einem Sicherheitsstreifen von 50 cm im Bereich des Längsparkens eingereicht.

Bäume: Allee mit Bestandsbäumen

Die Variante erhält die vorhandene Allee. Die Bäume stehen in einem durchgezogenen, wassergebunden Streifen. Hierdurch kann bei Nachpflanzungen flexibler mit dem Standort reagiert werden und die Allee optimiert werden.

Parken: Längsparken

Parallel zu den Bäumen wird ein Streifen für Längsparken angeordnet.
(Anzahl Parkstände: 35)

Vorplatz Museum: Heckenpakete in Kombination mit Bänken

Der Vorbereich des Museums wird mit einem Plattenbelag aus Naturstein gestaltet. Flache Heckenpakete mit flankierenden Sitzbänken ergänzen die Gestaltung und bieten Aufenthaltsmöglichkeiten.

Hinweis: Die beiden Perspektiven stellen die von Ackers Partner Städtebau favorisierte Lösung für den Vorbereich des Museums dar (Topfgarten). In Abstimmung mit dem Museum wurde jedoch eine alternative Variante (Heckenpaket und Bänke) favorisiert und entsprechend in den Plandarstellung integriert. Die Perspektiven wurden nicht aktualisiert.

Rondell

Die Kreisform des Rondells wird durch eine Neuordnung des Zauns zum Museumspark sowie durch eine kreisförmige Pflasterung herausgearbeitet.