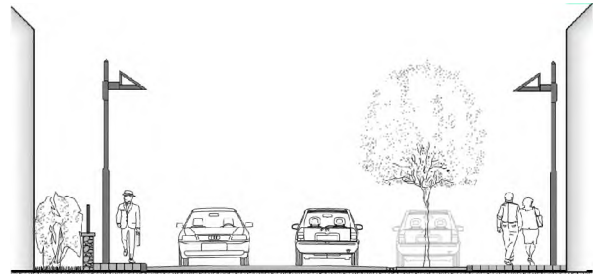
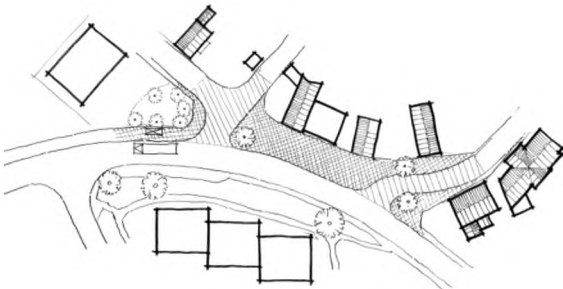


Rahmenplan Alt-Niederursel





Stadtplanungsamt

Kurt-Schumacher-Straße 10
60311 Frankfurt am Main

Tel: +49(0)69 212 37617

Fax: +49(0)69 212 30761

ingo.lachmann@stadt-frankfurt.de
abteilung-O2.amt61@stadt-frankfurt.de

www.stadtplanungsamt-frankfurt.de

Projektteam:

Werner Buch
Birgit Rogge
Ingo Lachmann

Inhaltsübersicht

Einleitung / Grundlagen	6
Planungsanlass	6
Planungsgebiet	6
Planungsrechtliche Grundlagen.....	7
Planungsziele	8
Projektverlauf	9
Bestandsanalyse und Handlungsfelder	11
1. Veranstaltung – Projektvorstellung und Themenfindung	12
Straßenraumgestaltung bzw. -erneuerung des Straßenzuges Alt-Niederursel.....	13
Straßenraumgestaltung Bereich Weißkirchener Weg / Schüttgrabenstraße	13
Revitalisierung Autohaus-Areal	14
Straßenraumgestaltung rund um das ehemalige Tankstellendreieck.....	15
Straßenraumgestaltung Dorfwiesenweg „Werner-von-Ursel-Platz“	16
Verbesserung der Wegeverbindung zum Spielplatz	17
Annäherung zum Mühlgraben / Urselbach.....	17
Gestaltung der Ortseingänge.....	18
Beleuchtungskonzept für den Straßenraum.....	18
2. Veranstaltung - Vorstellung der Arbeitsergebnisse.....	20
Bestandssituation Straßenbeleuchtung	21
Gasleuchten	21
Elektroleuchten	23
Rahmenkonzept	25
Gestaltung des Straßenraums Alt-Niederursel	27
Straßenquerschnitt 1: Engstelle Höhe Alt-Niederursel 53 in Richtung Westen	28
Straßenquerschnitt 2: Höhe Gustav-Adolf-Kirche in Richtung Westen.....	29
Straßenquerschnitt 3: Höhe Alt-Niederursel 22 in Richtung Westen	31
Straßenquerschnitt 4: Höhe Alt-Niederursel 25 in Richtung Osten	32
Straßenquerschnitt 5: Höhe Alt-Niederursel 7 Richtung Norden	34
Resümee und nächste Schritte.....	35
Lückenschluss Niederurseler Landstraße 158	37
Außenbereich Niederurseler Landstraße 156 - 162	40
Straßenraumgestaltung Werner-von-Ursel-Platz.....	43
Kreuzungsbereich Weißkirchener Weg / Schüttgrabenstraße	46
Verbesserung Wegeverbindung zum Spielplatz / Umgestaltung Alt-Niederursel 11-13.....	49
Revitalisierung Autohaus-Areal	50
Planung Beleuchtungskonzept	51
Gasbeleuchtung.....	51
Ziele.....	51

Prioritätsstufen	52
Kernbereich mit historischen Gaslaternen - Prioritätsstufe 1	52
Übergangsbereich – Prioritätsstufe 2.....	52
Randbereich – Prioritätsstufe 3	52
Fragen der Bürger	53
Quellenangaben	54

Einleitung / Grundlagen

Planungsanlass

Niederursel verfügt über eine historisch gewachsene städtebauliche Struktur von hoher gestalterischer Qualität und hat im alten Ortskern seinen dörflichen Charme bewahrt. Wichtige Bausteine waren dafür in den letzten Jahren die Verlagerung des Durchgangsverkehrs aus dem Ortskern und die Sanierung zahlreicher historischer Fachwerkgebäude und Hofreiten.

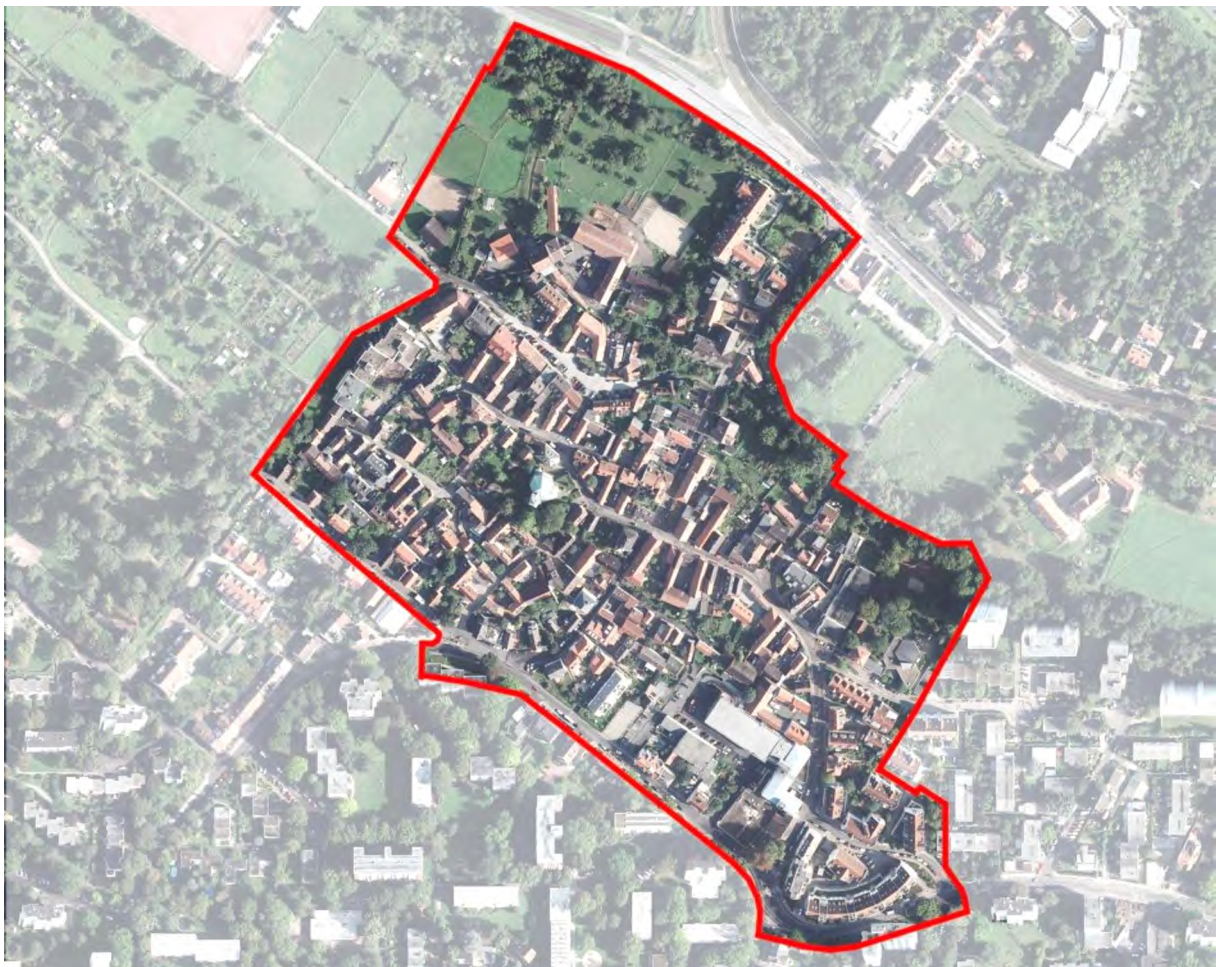
Gefahren für den Stadtteil liegen in der Ausbreitung von Leerständen, der Aufgabe baulicher Nutzungen sowie dem Verlust traditioneller Geschäfte und Betriebe bei gleichzeitiger Ansiedlung neuer unverträglicher Nutzungen.

Mithilfe des Rahmenplans Alt-Niederursel soll Abwertungstendenzen planerisch entgegen getreten und durch Vorschläge, hauptsächlich für den öffentlichen Raum, die städtebauliche Entwicklung und Gestaltung für die nächsten Jahre skizziert werden.

Planungsgebiet

Das Rahmenplangebiet erstreckt sich im Süden bis zum Weißkirchener Weg bzw. zur Niederurseler Landstraße, im Westen wird es begrenzt durch die an das Ende der Bebauung anschließenden Wege. Im Weiteren verläuft die Abgrenzung über den Oberurseler Weg, die Spielsgasse, den Urselbach und den Spielplatz hin zum mit einbezogenen Zentralen Versorgungsbereich im Süden.

Damit umfasst das Rahmenplangebiet den historischen Ortskern und die angrenzenden Bereiche, die hierzu noch in einem direkten funktionalen Bezug stehen.



Luftbild mit Rahmenplangebiet

Planungsrechtliche Grundlagen

Die planungsrechtliche Grundlage im Rahmenplangebiet bilden je fünf Fluchtlinien- und Bebauungspläne, im Übrigen gilt § 34 BauGB. Der Kernbereich ist zudem als Gesamtanlage unter Denkmalschutz gestellt. Weiterhin gilt bis auf den südlichen Bereich für weite Teile des Rahmenplangebietes die Erhaltungssatzung Nr. 27:

Fluchtlinienpläne

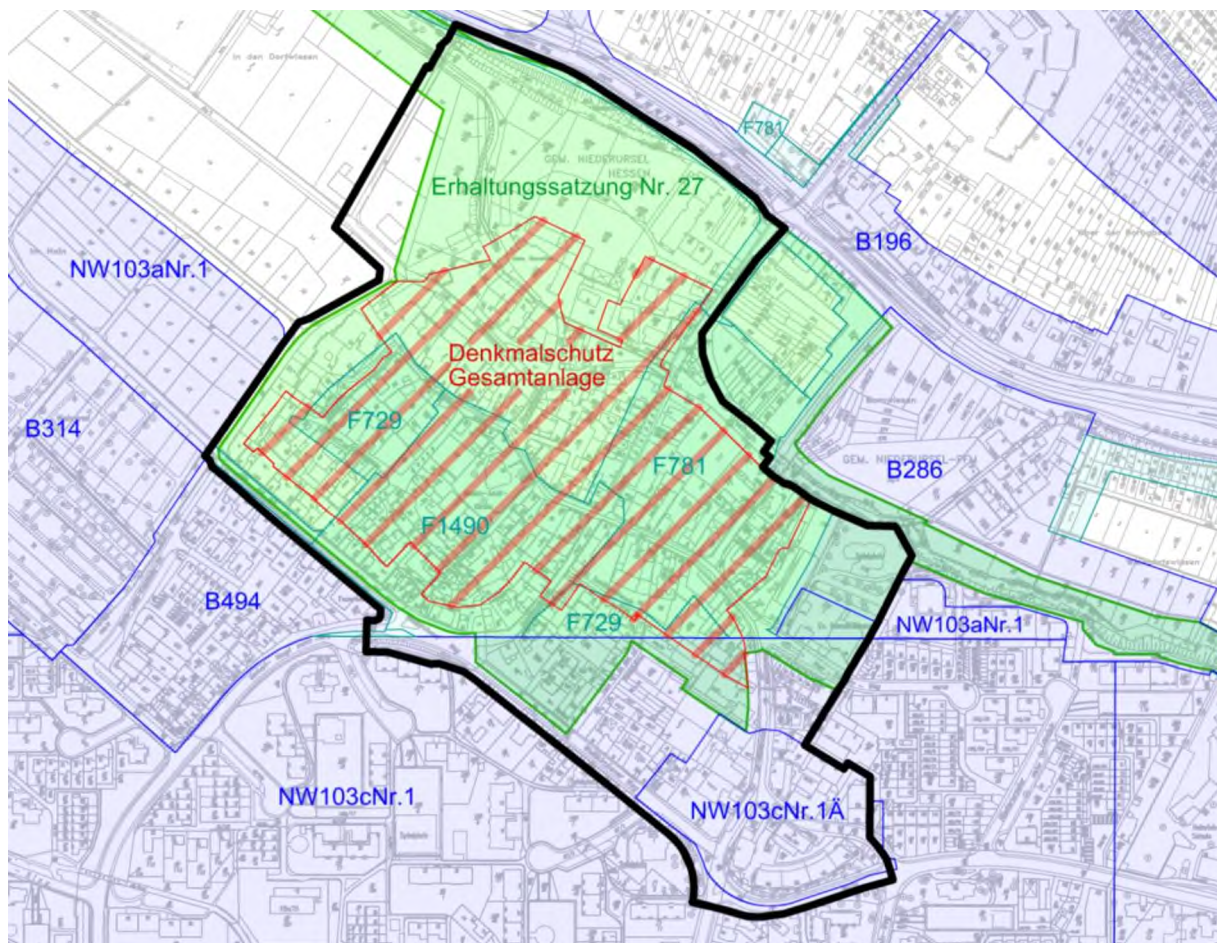
- F 729 vom 03.08.1892
- F 781 vom 07.08.1939
- F 1490 vom 20.07.1939
- F 1494 Bl1 vom 02.04.1912
- F 1853 Bl1 vom 18.12.1961

Bebauungspläne

- B 286 Karl-Kautzky-Weg vom 17.08.1982
- B 494 Niederursel An der Lehmkauf vom 09.06.1987
- NW 103a Nr.1 Niederursel-Nord vom 16.01.1965
- NW 103c Nr. 1 Nordweststadt vom 26.06.1965
- NW 103c Nr. 1 Ä - 1. Vereinfachte Änderung – vom 10.07.2012

Erhaltungssatzung E27 Niederursel vom 23.12.2008

Denkmalschutz Gesamtanlage



Rahmenplangebiet und planungsrechtliche Grundlagen (Stand Mai 2014)

Planungsziele

Für das Rahmenplangebiet gilt wie dargestellt in weiten Teilen eine Erhaltungssatzung bzw. es unterliegt großflächig dem Denkmalschutz. In Ergänzung zu diesen vorwiegend auf die Bewahrung der vorhandenen Substanz und Strukturen ausgerichteten Instrumenten soll nun der Rahmenplan eine planerische Zukunftsperspektive für Alt-Niederursel in den nächsten 10 bis 15 Jahre aufzeigen.

Angesichts der erhaltenswerten städtebaulichen Struktur wird kein radikaler großflächiger Umbau, sondern eine behutsame Weiterentwicklung aus dem Bestand heraus angestrebt. Diese basiert auf dem Zusammenwirken mehrerer kleinteiliger Entwürfe und Planungen, die sich sowohl auf die privaten Grundstücke als auch besonders auf den öffentlichen Raum - Straßen, Wege, Plätze, Grünflächen - beziehen.

Dabei sollen die vorhandenen bzw. zu schaffenden Platzbereiche, die heute oft als vernachlässigte Restflächen anmuten in ihrer Gestalt und Funktion deutlicher ausformuliert und nutzbar gemacht werden; ähnliches gilt für die wenigen öffentlichen Grünflächen innerhalb des Ortskerns.

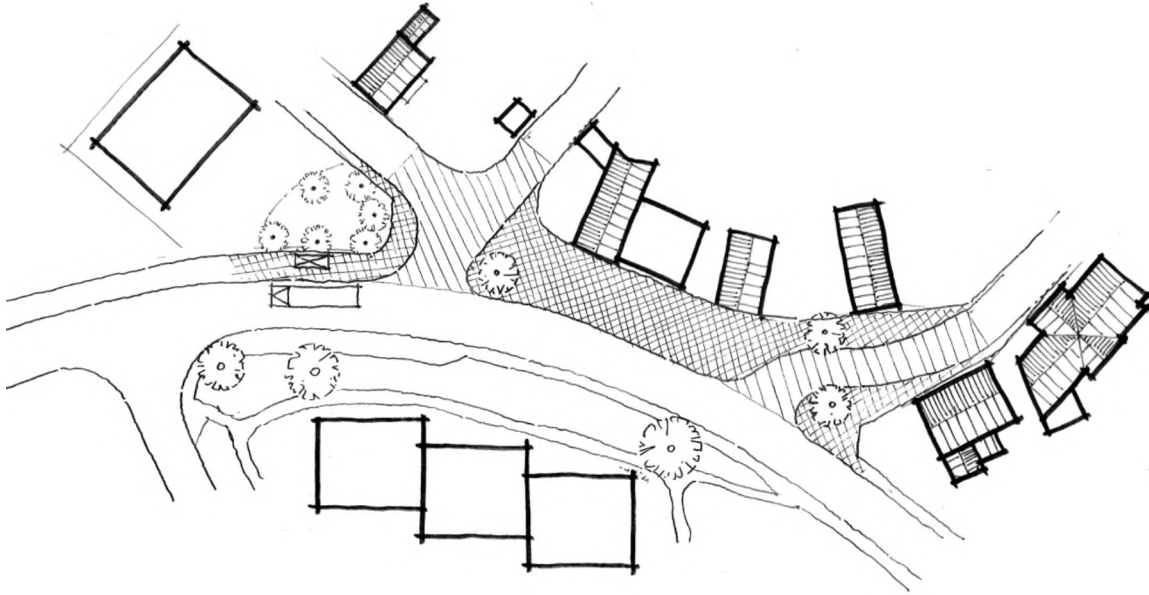
Die Straßenräume in Alt-Niederursel bieten aufgrund der umgebenden Bebauung viel Potenzial, leiden aber zum einen unter Straßengrundrissen mit überdimensionierten Fahrbahnflächen, wie etwa im Kreuzungsbereich Weißkirchener Weg/Schüttgrabenstraße, andernorts unter extrem beengten Verhältnissen, die eine klassische Straßenraumaufteilung mit begleitenden Gehwegen nicht ermöglichen. Ziel ist es, für die unterschiedlichen Straßenraumsituationen in funktioneller und gestalterischer Hinsicht spezifisch an den Ort angepasste Lösungen zu finden, die auch Nutzungen jenseits des reinen Durchfahrens ermöglichen.

In diesem Zusammenhang soll die vorhandene (Fuß-)Wegestruktur erhalten, verbessert und wo nötig partiell ergänzt werden.

Im Bereich der privaten Grundstücke liegen individuell sehr unterschiedliche Ausgangs- und Problemlagen vor, so unter anderem der Leerstand von Gebäuden, brachgefallene und untergenutzte Grundstücke, ein schlechter Gebäude- und Fassadenzustand, Konflikte zwischen unterschiedlichen Nutzungen, Defizite in der Versorgungsstruktur oder der Unterbringung von Stellplätzen.

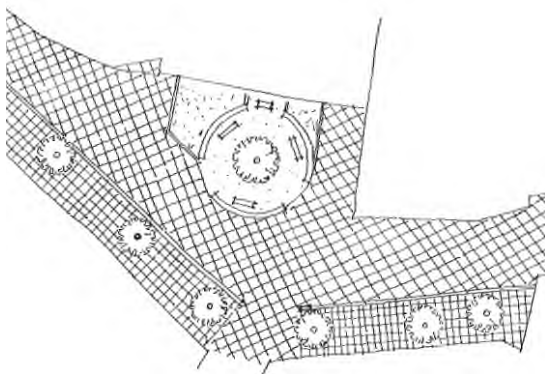
Projektverlauf

Um die Bearbeitungsschwerpunkte für den Rahmenplan Alt-Niederursel eingrenzen und konkretisieren zu können, erstellte das Stadtplanungsamt zunächst eine Bestandsanalyse und eine damit verbundene Sammlung möglicher Handlungsfelder für den Rahmenplan (vgl. Karte 3).



Vorentwurfsskizze Weißkirchener Weg / Schüttgrabenstraße

Ebenso wurden bereits erste Vorentwurfsskizzen für einige Teilbereiche erstellt, um mögliche Entwicklungen zu veranschaulichen. Diese Vorarbeiten wurden im Rahmen eines Planergesprächs am 6. Februar 2012 mit den Mitgliedern aller Fraktionen des Ortsbeirats 8 besprochen und als Grundlage für Bearbeitung des Rahmenplans bestätigt. Weiterhin wurde die Beteiligung der Bürger abgestimmt, die in zwei Stufen ablief.



Vorentwurfsskizze Werner-von-Ursel-Platz



Vorentwurfsskizze zur Straßenraumgestaltung rund um das ehemalige Tankstellendreieck

In der ersten Stufe lag der Schwerpunkt auf der Themenfindung, in der zweiten ging es vornehmlich um die Vorstellung der Arbeitsergebnisse. Um möglichst viele Bürgerinnen und Bürger zu erreichen, wurde mit dem Veranstaltungssaal des Vereinshauses des SV 1919 Niederursel ein Veranstaltungsort in unmittelbarer Nähe und von ausreichender Größe ausgewählt.

Auf Wunsch des Ortsbeirates wurde zusätzlich vorab am 21. März 2012 noch eine Informationsveranstaltung in den Räumen der Freiwilligen Feuerwehr Niederursel für Multiplikatoren im Ort, wie Vertreter von Vereinen und Institutionen durchgeführt.

EINLADUNG ZUR INFORMATION UND DISKUSSION

Rahmenplan Alt-Niederursel



Luftbild: © Stadtvermessungsamt Frankfurt a.M.

**Am Dienstag, den 22. Mai 2012 um 20:00 Uhr findet im Vereinshaus
des SV 1919 Niederursel im Dorfriesenweg ...**

... eine Bürgerveranstaltung zur Aufstellung eines Rahmenplans
für Alt-Niederursel statt.

Der Rahmenplan soll die Entwicklungspotentiale des Stadtteils aufzeigen und in groben Zügen die Perspektiven für die zukünftige städtebauliche Nutzung und Gestalt darstellen. Im Planungsprozess sollen von Beginn an sämtliche Beteiligte wie Bewohner, Eigentümer oder Geschäftsleute eng eingebunden werden, um alle Ziele und Themen bis hin zu konkreten Gestaltungsvorschlägen gemeinsam zu erarbeiten. Das mögliche inhaltliche Themenspektrum reicht dabei von Nutzungskonzepten für brachgefallene Gebäude und Grundstücke, die Gestaltung von Straßen, Plätzen und Grünflächen im öffentlichen Raum oder die Zukunftsperspektiven des Einzelhandels vor Ort.

Für diese Auftaktveranstaltung ist geplant, gemeinschaftlich die konkreten Ziele und Handlungsfelder für den Rahmenplan abzustimmen und so erste Schwerpunkte und Prioritäten festzulegen. Dazu sind alle Bürgerinnen und Bürger herzlich eingeladen, aktiv am Planungsprozess mitzuwirken und eigene Ideen und Vorschläge einzubringen.

Wir freuen uns auf Ihren Diskussionsbeitrag!

Der Magistrat der Stadt Frankfurt am Main



Ankündigungsplakat zur 1. Bürgerveranstaltung am 22. Mai 2012

Bestandsanalyse und Handlungsfelder



Karte 1: Bestandsanalyse und Handlungsfelder

1. Veranstaltung – Projektvorstellung und Themenfindung

In der ersten Veranstaltung ging es vornehmlich darum, die Bürgerinnen und Bürger mit den Chancen und Grenzen eines Rahmenplans für Alt-Niederursel vertraut zu machen und von ihnen Themenvorschläge, Kritikpunkte und Ideen zu sammeln. Dazu wurden die Bestandsanalyse, die möglichen Handlungsfelder und für Teilbereiche erste Entwurfsskizzen vorgestellt.



Punktevergabe aus der ersten Veranstaltung

Die ca. 50 anwesenden Bürgerinnen und Bürger konnten dann in einer offenen Fragerunde zu den vorgestellten Themen Stellung beziehen und eigene Vorschläge und Anregungen einbringen. Um alle Anwesenden einzubinden und ihnen ein gleiches Gewicht zu verleihen, wurde zum Abschluss eine Punktevergabe durchgeführt, bei der jeder drei Punkte auf ein oder mehrere Handlungsfelder verteilen bzw. auch weitere vorschlagen konnte. Die Punktevergabe ergab folgendes Ergebnis:

Straßenraumgestaltung bzw. -erneuerung des Straßenzuges Alt-Niederursel		30
Straßenraumgestaltung Weißkirchener Weg / Schüttgrabenstraße		25
Revitalisierung Autohaus-Areal		17
Straßenraumgestaltung Tankstellendreieck		13
Straßenraumgestaltung Werner-von-Ursel-Platz		10
Beleuchtungskonzept für den Straßenraum		8
Verbesserung der Wegeverbindung zum Spielplatz		7
Annäherung zum Mühlgraben / Urselbach		-
Gestaltung Ortseingänge		-
Zusätzliche Vorschläge		-

Nachfolgend werden die einzelnen Handlungsfelder und die daraus resultierenden Entwurfsansätze kurz erläutert.

Straßenraumgestaltung bzw. -erneuerung des Straßenzuges Alt-Niederursel



Alt-Niederursel Richtung Osten



Alt-Niederursel Richtung Westen

Dieses Handlungsfeld spielte schon in einigen Anträgen des Ortsbeirates und in den Vorgesprächen eine zentrale Rolle und stellte sich auch im Rahmen der Veranstaltung als das Handlungsfeld mit der größten Bedeutung für Bewohner vor Ort heraus. Neben dem seit Jahren kritisierten schlechten Oberflächenbelag kam dabei auch die funktionale Gliederung des Straßenraums samt den vielfältigen Anforderungen und Nutzungsansprüchen zur Sprache. In der Diskussion bestand Unklarheit über die Auswirkungen einer Gestaltung im klassischen Trennungsprinzip gegenüber dem Mischprinzip. Daher wurde vereinbart, eine exemplarische Gegenüberstellung von Trennungs- und Mischsystem in die Bearbeitung mit aufzunehmen und die Vor- und Nachteile bezogen auf die spezielle örtliche Situation beim nächsten Termin zu erläutern.

Straßenraumgestaltung Bereich Weißkirchener Weg / Schüttgrabenstraße

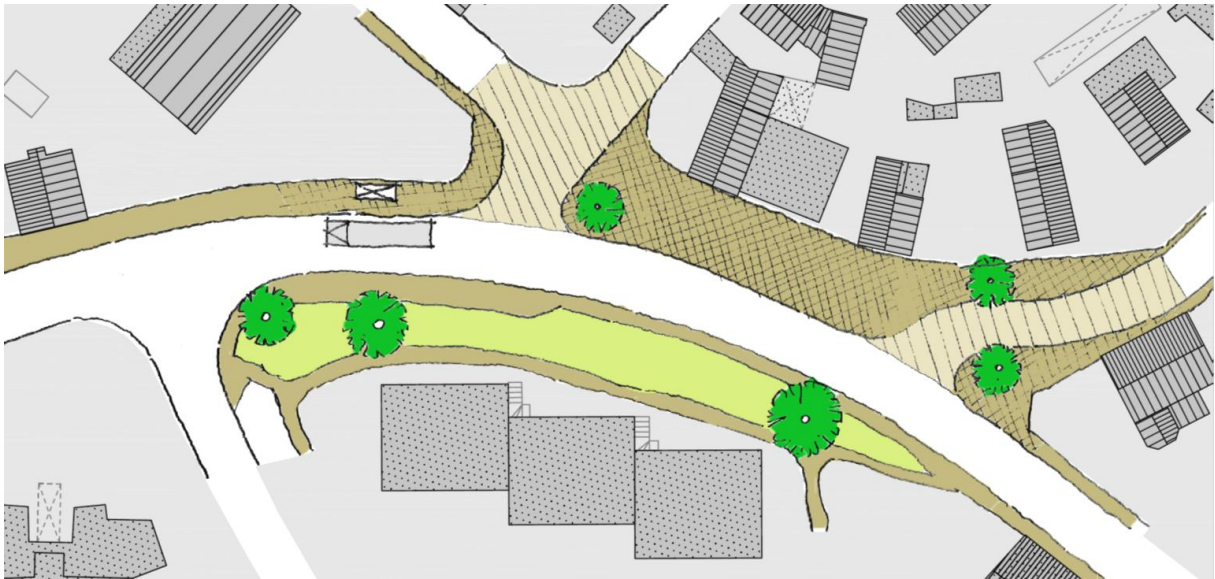


Weißkirchener Weg in Richtung Schüttgrabenstraße



Gerhart-Hauptmann-Ring Richtung Weißkirchener Weg

Dieses Handlungsfeld war bislang im Rahmen von Ortsbeiratsanfragen noch nicht thematisiert worden, so dass die sehr hohe Gewichtung dieses „neuen“ Themas doch etwas unerwartet war. Anhand von Bestandsfotos und Skizzen konnte deutlich gemacht werden, wie unverhältnismäßig groß dieser Verkehrsraum bzw. die Fahrbahnlfläche im Vergleich zur tatsächlich benötigten Fläche ist und welche städtebaulichen Akzente sich auf den neu gewonnen Flächen setzen lassen können.



Entwurfsskizze Bereich Weißkirchener Weg / Schüttgrabenstraße

In mehreren Redebeiträgen wurde der Wunsch nach einem geschwindigkeitsreduzierenden Umbau der Kreuzung geäußert, um vor allem das schnelle „Durchschießen“ von Autos in den nordöstlichen Teil des Weißkirchener Wegs zu verhindern. Weitere Anforderungen waren, bei einem Umbau auf jeden Fall die Fahrbeziehungen für die landwirtschaftlichen Nutzfahrzeuge zu erhalten und ein ausreichendes Maß an Pkw-Stellplätzen vorzusehen.

Revitalisierung Autohaus-Areal



Leerstand Autowerkstatt



Leerstand Ausstellungsflächen Alt-Niederursel

An Nummer drei wurde die Revitalisierung des Autohaus-Areals gesetzt. Für diesen Bereich hatten die Bürger sehr große Hoffnungen, da durch den schon länger andauernden Leerstand des Werkstattgebäudes das Gelände immer größerer Verwahrlosung und Vandalismus ausgesetzt war. Die Hoffnung auf eine Verbesserung der städtebaulichen Lage allein durch den Rahmenplan musste in der Veranstaltung jedoch gebremst werden, da sich das Gelände komplett in Privatbesitz befindet und somit keine direkte Zugriffsmöglichkeit für die Stadt Frankfurt bestehen. Es wurden zu diesem Zeitpunkt aber bereits Gespräche mit dem Eigentümer hinsichtlich einer zukünftigen Nutzung des Geländes geführt, die Zwischenergebnisse konnten aber in der Veranstaltung noch nicht präsentiert werden.

Straßenraumgestaltung rund um das ehemalige Tankstellendreieck



Durchfahrt Niederurseler Landstraße Richtung Nordwesten



Niederurseler Landstraße 156 mit Durchfahrt Richtung Südosten

Dieses Handlungsfeld spielte in den Redebeiträgen kaum eine Rolle, wurde aber dennoch in der Punktevergabe recht hoch bewertet, wie zuvor auch schon in unterschiedlichen Anträgen des Ortbeirates. Von Interesse war für die Bürgerinnen und Bürger besonders die Zukunft der Spielhalle im Erdgeschoss der Liegenschaft Alt-Niederursel 1, für die zum damaligen Zeitpunkt noch ein Klageverfahren anhängig war. Um den Zentralen Versorgungsbereich und die Wohnnutzung in diesem Bereich zu schützen und Abwertungstendenzen entgegen zu treten, hatte der Magistrat zu diesem Zeitpunkt bereits eine Änderung des Bebauungsplanes angestoßen, die zukünftig die Errichtung von Vergnügungsstätten und damit auch Spielhallen an dieser Stelle untersagt. Dieser Bebauungsplan NW 103c Nr. 1 Ä ist am 10.07.2012 in Kraft getreten.

Generell ist der Bereich durch einen hohen Leerstand der Ladengeschäfte im Erdgeschoss der bogenförmigen Randbebauung zur Niederurseler Landstraße geprägt. Dieser Bebauung fehlt zudem eine klare eindeutige Orientierung zu einer der beiden Seiten, was zu recht diffusen Freiräumen führt, deren Zweckbestimmung für den Nutzer schwer zu erfassen ist.



Skizze Straßenraumgestaltung rund um das ehemalige Tankstellendreieck

Straßenraumgestaltung Dorfwiesenweg „Werner-von-Ursel-Platz“



Werner-von-Ursel-Platz



Dorfwesenweg

Ein zentrales Thema in vielen Anfragen des Ortsbeirates war die Umgestaltung des Platzes im Dorfwiesenweg, mittlerweile umbenannt in Werner-von-Ursel-Platz. Im Rahmen der Veranstaltung wurden in Skizzen zwei Varianten einer möglichen Gestaltung vorgestellt. Als Problem wurde benannt, dass der Platzbereich in der Regel zugestellt ist und somit der Zugang zu den Bänken oft versperrt wird, wobei gleichzeitig für den Erhalt der Parkplätze bzw. für die Schaffung zusätzlicher plädiert wurde. Kritisiert wurde auch der Bodenbelag, der nicht zum Bereich passt und zu modern ist. Für die weitere Bearbeitung wurde die Integration von mehr Grünflächen und Bäumen in den Platzbereich angeregt. In weiteren Redebeiträgen ergab sich eine grundsätzliche Diskussion, ob für Alt-Niederursel überhaupt ein Platz notwendig ist und falls ja, ob die Lage am Dorfwiesenweg die richtige sei. Dieses differenzierte Meinungsbild spiegelte sich auch in der Punktevergabe wider, bei der dieses Handlungsfeld nur im hinteren Mittelfeld landete.



Skizze Werner-von-Ursel-Platz

Verbesserung der Wegeverbindung zum Spielplatz

In der Bestandsaufnahme wurde festgestellt, dass die Wegeverbindung zum Spielplatz am Karl-Kautzky-Weg sehr versteckt liegt und der Weg selbst - vor allem bedingt durch die direkte anschließende Bebauung Alt-Niederursel 11-13 - sehr eng und unattraktiv wirkt. Ein Lösungsansatz konnte hier noch nicht skizziert werden, das Problem wurde aber zumindest von einem Teil der Anwesenden ebenso gesehen, so dass weitere Überlegungen angestellt wurden.



Zugang zum Spielplatz



Uferbereich Mühlgraben

Annäherung zum Mühlgraben / Urselbach

Der Mühlgraben bzw. der Urselbach verlaufen nahezu im gesamten Ortsbereich fast unbemerkt und sie prägen kaum das Ortsbild. Oft liegen sie mit einer Betoneinfassung deutlich unter dem Straßenniveau (z.B. Bereich Spielsgrasse) oder sie verlaufen gänzlich im rückwärtigen Bereich privater Grundstücke. Daraus resultierte der Vorschlag, den Bachlauf an ein oder zwei Stellen im Ortsbereich zugänglicher und deutlicher erlebbar zu machen. Da es sich bei den beiden vorgeschlagenen Stellen um städtische Flächen handelt, wäre hier eine direkte Umsetzung relativ unkompliziert möglich gewesen. Der Vorschlag wurde jedoch gänzlich abgelehnt. Von Seiten privater Anlieger wurden Bedenken geäußert, in direkter Nachbarschaft zu ihren Grundstücken öffentliche Flächen durch Wege und besondere Gestaltung zu schaffen. Weiterhin wurde der aktuelle Zustand grundsätzlich nicht als Mangel eingeschätzt und die jetzige Zugangsmöglichkeit zum Urselbach am Spielplatz als ausreichend erachtet. Darüber hinaus wurde angemerkt, dass eine Zuführung von mehr Publikum zum Bachlauf kontraproduktiv für die Belange des Naturschutzes ist, da die dort lebenden Tierarten gestört werden. Aufgrund dieses Votums wurde die weitere Bearbeitung dieses Handlungsfeldes eingestellt.

Gestaltung der Ortseingänge



Ortseingang Spielsasse



Ortseingang Seibertsgasse

In der Bestandsanalyse wurde auch das Thema Ortseingänge nach Alt-Niederursel aufgeworfen. Es wurden sechs Ortseingänge für eine besondere Gestaltung vorgeschlagen, darunter drei historische. Dabei war die Grundidee, die unterschiedlichen Funktionen und Bedeutungen der Ortseingänge auch gestalterisch deutlicher hervorzuheben. Diesem Ansatz wurde weder in der Diskussion Bedeutung beigemessen, noch wurde er bei der Punktevergabe berücksichtigt. Daher wurde das Handlungsfeld nicht allgemein weiterbearbeitet, fand jedoch seinen Niederschlag in anderen Handlungsfeldern wie etwa bei der Straßenraumgestaltung im Bereich Weißkirchener Weg / Schüttgarbenstraße.

Beleuchtungskonzept für den Straßenraum

Im Rahmen der Bestandsaufnahme war ein sehr heterogenes Bild in Bezug auf die Straßenraumbeleuchtung aufgefallen. Dieses Thema fand in den Vorbesprechungen Anklang, so dass es auf die Liste der möglichen Handlungsfelder aufgenommen wurde. In der Bürgerveranstaltung selbst fand die Analyse Zustimmung, eine Umsetzung wurde aber als nicht besonders dringend empfunden. Da durch die Anregung OM 1115 des Ortsbeirates vom 19.04.2012 der Auftrag bestand, eine Bestandserhebung und ein Konzept zur Straßenbeleuchtung zu erstellen, wurde das Thema in entsprechender Tiefe in den Bearbeitungsumfang des Rahmenplans aufgenommen.

Parkplätze

Ein im Verlauf der Diskussion immer wieder auftauchendes Thema war das der Parkplätze. Hierzu wurden sehr gegensätzliche Positionen vorgetragen. Allgemein wurde zwar kritisiert, dass der öffentliche Raum und die Straßen übermäßig von parkenden Fahrzeugen genutzt wird, gleichzeitig wurde bemängelt, dass es immer zu wenige Stellplätze im öffentlichen Raum gibt und zusätzliche zu schaffen seien. Als Lösung wurden oft Sammelstellplätze außerhalb des Ortskerns vorgeschlagen. Es gab aber auch Stimmen, die die Stellplatzsituation in Niederursel im Vergleich zu anderen Frankfurter Stadtteilen als verhältnismäßig entspannt einstufen.

Vorgeschlagene Standorte für die mögliche Einrichtung von Sammelstellplätzen wurden überprüft, so z.B. entlang des Oberurseler Weges. Für die hier vorgeschlagene Schrägaufstellung fehlt jedoch der Platz, zum anderen müssten eine Reihe von Bäumen gefällt werden.

Grundsätzlich ist ein Angebot von Sammelstellplätzen außerhalb der Ortslage von Niederursel kritisch zu betrachten. Da der Grüngürtel der Stadt Frankfurt fast komplett direkt im Osten, Norden und Westen an die Bebauung Niederursels anschließt, lassen sich kaum geeignete Standorte finden, die keinen Konflikt zum Landschaftsschutz darstellen würden. Offen bleibt auch die generelle Akzeptanz der potenziellen Nutzer für solche Lösungen, da doch recht weite Wege zwischen Stellplatz und Wohnung entstehen würden.

Da auch in der Ortslage der Raum für größere Stellplatzanlagen begrenzt ist und diese im Hinblick auf das Ortsbild kritisch zu sehen sind wird die Lösung in einer Mischung aus kleinteiligen privaten Stellplatzanlagen und einem Anteil an Stellplätzen im öffentlichen Raum zu finden sein. Um langfristig die Anzahl der Pkw auf ein für das städtebauliche Umfeld „verträgliches“ Maß zu reduzieren, sollten der Erhalt und Ausbau der Qualitäten im Fuß- und Radverkehr, im ÖPNV und die Nutzung von Car-Sharing-Systemen vorangetrieben werden.

2. Veranstaltung - Vorstellung der Arbeitsergebnisse

Im Vereinshaus des SV Niederursel wurden am 03.09.2013 ab 20.00 Uhr die Ergebnisse zum Rahmenplan Alt-Niederursel vor ca. 80 Bürgerinnen und Bürgern präsentiert. Zunächst wurden im Plenum der Projektverlauf, das Gesamtkonzept und Ideen zu einzelnen Teilbereichen vorgestellt. Ebenso wurde die vertiefende Analyse der bestehenden Straßenbeleuchtung präsentiert.

Danach hatten die Bürger die Möglichkeit, an den Plänen die Vorschläge näher zu begutachten und direkt Fragen zu stellen und Anmerkungen anzubringen. In der abschließenden Runde im Plenum wurden zunächst die häufigsten Fragen und Anregungen aus den Kleingruppen beantwortet, ehe noch weitere Fragen gestellt werden konnten.



Flyer zur 2. Informationsveranstaltung am 3. September 2013



Aushang der Arbeitsergebnisse



Vorstellung der Arbeitsergebnisse im Plenum



Diskussion in Kleingruppen

Bestandssituation Straßenbeleuchtung

Die bestehende Straßenbeleuchtung in Alt-Niederursel ist geprägt durch ein sehr heterogenes Bild an unterschiedlichen Straßenleuchtentypen. Im Rahmenplangebiet können insgesamt 96 Straßenleuchten vorgefunden werden, die sich auf 10 unterschiedliche Leuchtentypen verteilen.

Die Typen lassen sich grob in die beiden Gruppen Gasleuchten (19 Leuchten) und Elektroleuchten (77 Leuchten) gliedern.

Die Standorte der Gasleuchten liegen im zentralen Bereich in den Straßenzügen Schüttgrabenstraße, Kirchgartenstraße, Hennegasse sowie im südlichen Teil der Erbsengasse und dem westlichen Teil von Alt-Niederursel. Das übrige Rahmenplangebiet wird mit Elektroleuchten beleuchtet.

Gasleuchten

Mit 16 Exemplaren ist die vorherrschende Gasleuchte im Rahmenplangebiet die Ansatzleuchte. Bei dieser handelt es sich um einen Mischtyp aus den 1930er Jahren. Dabei wurde das Gehäuse der Aufsatzleuchte (Entwurf aus den 1920er Jahren) an einem zweifach abgewinkelten Mast befestigt, u.a. um in sehr engen Straßenräumen den Leuchtkörper von den Gebäuden abzurücken.



Ansatzleuchte
Hennegasse 1



Langfeldleuchte
Alt-Niederursel 34



Sonderform
Ecke Alt-Niederursel /
Kirchgartenstraße



Wandleuchte
Kirchgartenstraße 6-8

Weiterhin gibt es noch drei einzelne Gasleuchten, die vom in Niederursel vorherrschenden Typus der Ansatzleuchte abweichen. Vor dem Haus Alt-Niederursel Nr. 34 befindet sich eine Langfeldleuchte Modell LT 56. Diese im Stadtgebiet weit verbreitete Gasleuchte mit ihrem charakteristisch gebogenen Mast basiert auf einem Entwurf der 1950er Jahre und wird in Frankfurt seit 1960 vorwiegend in den Gründerzeitvierteln eingesetzt.

Darüber hinaus gibt es noch zwei Sonderformen, die so in Frankfurt sonst nur sehr selten bzw. gar nicht zu finden sind. Zum einem handelt es sich um eine Wandleuchte, die am Gebäude Kirchgartenstraße 6-8 befestigt ist. Diese wurde zuletzt durch einen Unfall schwer beschädigt und musste vorübergehend abgebaut werden.

Weiter nördlich an der Ecke Kirchgartenstraße / Alt-Niederursel befindet sich eine Sonderform, bei der das Gehäuse einer Aufsatzleuchte über einen Bogen mit dem Mast verbunden ist.



Karte 2: Bestandserhebung Straßenbeleuchtung (Stand November 2013)

Elektroleuchten

Im Bereich der Elektroleuchten ist der Variantenreichtum noch größer. Es gibt vier verschiedene Leuchtentypen, von denen es für zwei jeweils Variationen als Ansatz- und Aufsatzleuchte gibt, so dass sich die 77 Elektroleuchten letztlich auf sechs unterschiedliche Typen verteilen.



Schuch Kofferleuchte 44
Weißkirchener Weg



Schuch Kofferleuchte 44
Kreuzung Weißkirchener Weg /
Schüttgrabenstraße



Schuch Kofferleuchte 44
Niederurseler Landstraße

Dominierend sind die Schuch Kofferleuchte 44 und die Philips Ansatzleuchte mit jeweils 22 Exemplaren im Rahmenplangebiet. Beiden Typen sind die hohe Lichtpunkthöhe und eine straßenverkehrstechnische Anmutung gemein. Die Schuch Kofferleuchte 44 ist im südöstlichen Teil des Weißkirchner Weges und rund um das ehemalige Tankstellendreieck angesiedelt. Die Philips Ansatzleuchte wird in der Spielsgasse, im südöstlich anschließenden Teil von Alt-Niederursel und im Karl-Kautzky-Weg verwendet.



Philips Ansatzleuchte
Alt-Niederursel



Philips Ansatzleuchte
Spielsgasse



Philips Ansatzleuchte
Spielsgasse

Eine ähnliche Wirkung entfalten die 14 Malux Ansatzleuchten im nordwestlichen Teil des Weißkirchener Weges und in der Seibertsgasse. Mit geringerer Lichtpunkthöhe wird das Modell auch im Fußwegbereich eingesetzt, z.B. An den Schießgärten und vor dem Gerhart-Hauptmann-Ring 1. Im nördlichen Bereich der Spielsgasse befinden sich zwei Exemplare als Aufsatzleuchte zur Beleuchtung des Gehweges.



Malux Ansatzleuchte
Seibertsgasse



Malux Ansatzleuchte
An den Schießgärten 5



Malux Aufsatzleuchte
Spielgasse

Einen moderneren Leuchtentypus stellt die Schuch Kofferleuchte 46 dar. Sie wird im Bereich Obermühlgasse / Dorfwiesenweg / Am Urselbach und im östlichen Teil der Erbsengasse als Ansatzleuchte eingesetzt. Als Aufsatzleuchte kommt der Typ in der Kleinen Schüttgrabenstraße und am Werner-von-Ursel-Platz zum Einsatz.



Schuch Kofferleuchte 46
Kleine Schüttgrabenstraße



Schuch Kofferleuchte 46
Werner-von-Ursel-Platz



Schuch Kofferleuchte 46
Erbsengasse

Insgesamt ergibt sich zum Teil zumindest kleinräumig ein einheitliches Bild, das jedoch mehr von Zufällen und der früheren Funktion (z.B. Alt-Niederursel als Durchgangsstraße) geprägt ist und selten der aktuellen städtebaulichen Situation gerecht wird. Im der Gesamtwirkung lässt sich für das Rahmenplangebiet ein nicht zusammenhängender „Flickenteppich“ ohne Bezüge zueinander und zum städtebaulichen Umfeld feststellen, woraus sich die grundsätzlichen Ansatzpunkte für das Beleuchtungskonzept ergeben.

Rahmenkonzept

In der Plandarstellung zum Rahmenkonzept (vgl. Karte 5) sind alle Planungs- und Maßnahmenvorschläge gebündelt zusammengefasst, die sich in vier Themengruppen gliedern:

Gliederung der Straßenraumfunktion

Hier wird eine mögliche zukünftige Abstufung der Straßenräume anhand ihrer funktionalen Ausgestaltung im Trennungssystem, im Mischsystem oder als Fußweg vorgeschlagen. Die wichtigsten Kriterien für die Einstufung bildeten das städtebauliche Umfeld, die vorhandene Straßenraumbreite, die Verkehrsbedeutung für die einzelnen Verkehrsmittel und die Diskussion mit den Bürgern anhand der Systemschnitte, die im Folgenden noch näher erläutert wird.

Gestaltung der Straßenräume

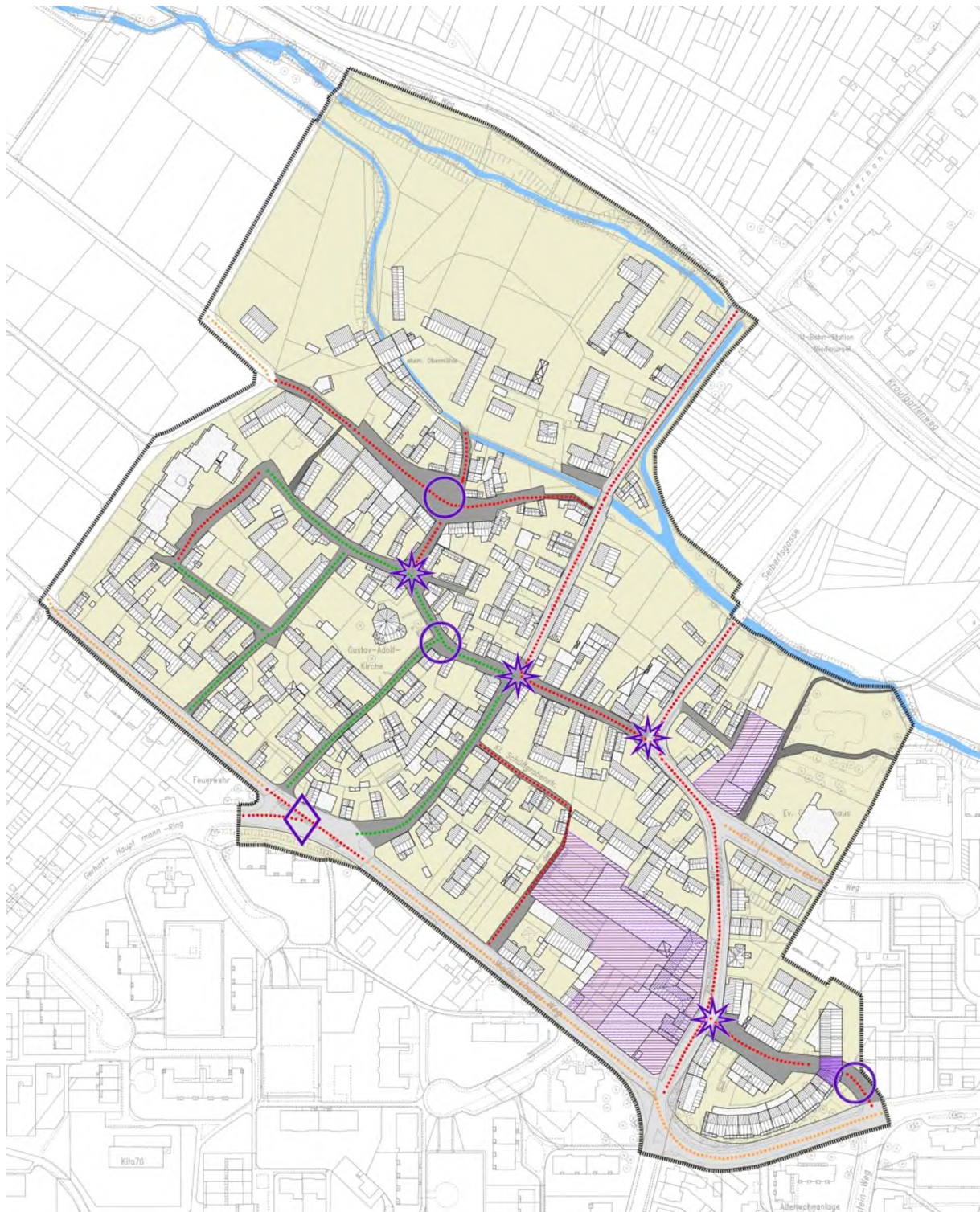
Neben den durch die Straßenraumfunktion bestimmten Streckenelementen werden im Rahmenkonzept auch Aussagen zu besonderen Punkten im Straßenverlauf getroffen. So werden drei Bereiche für Platzgestaltungen definiert, von denen der Werner-von-Ursel-Platz und der mögliche Platz an der Niederurseler Landstraße durch Entwurfsvarianten näher ausgearbeitet werden. Ebenso ist das Thema Kreuzungsumbau eingeflossen und wird für die Umgestaltung des Kreuzungsbereiches Weißkirchener Weg / Schüttgrabenstraße in einer Variante dargestellt. Darüber hinaus werden Kreuzungs- und Einmündungsbereiche benannt, für die sich aufgrund ihrer städtebauliche Lage und verkehrlichen Funktion eine Aufpflasterung oder ein Materialwechsel anbietet.

Städtebau

Im Themenfeld Städtebau werden wie in der Einleitung dargelegt keine großflächigen Umstrukturierungen angestoßen, sondern es wird nur eine punktuelle Anpassung an das städtebauliche Umfeld vor einem mittel- bis langfristigen zeitlichen Horizont angestrebt. Dies gilt besonders für die Vorschläge auf Grundstücken von privaten Eigentümern. Dort möchte die Stadt Frankfurt keine Änderungen erzwingen, sondern bei Interesse der Eigentümer diese Vorschläge als Grundlage und Anregung für eine mögliche städtebauliche Umgestaltung nutzen. Weiterhin wird eine städtebauliche Ergänzung an der Niederurseler Landstraße angeregt, deren Einbindung in das Umfeld in zwei Varianten dargestellt wird.

Beleuchtungskonzept

Im Beleuchtungskonzept wird auf Grundlage der Bestandserhebung ein dreistufiges Modell entwickelt, das einerseits homogene städtebauliche Bereiche abbildet und andererseits eine Priorisierung mit zeitlicher Staffelung der Umsetzung definiert.



Karte 3: Rahmenkonzept

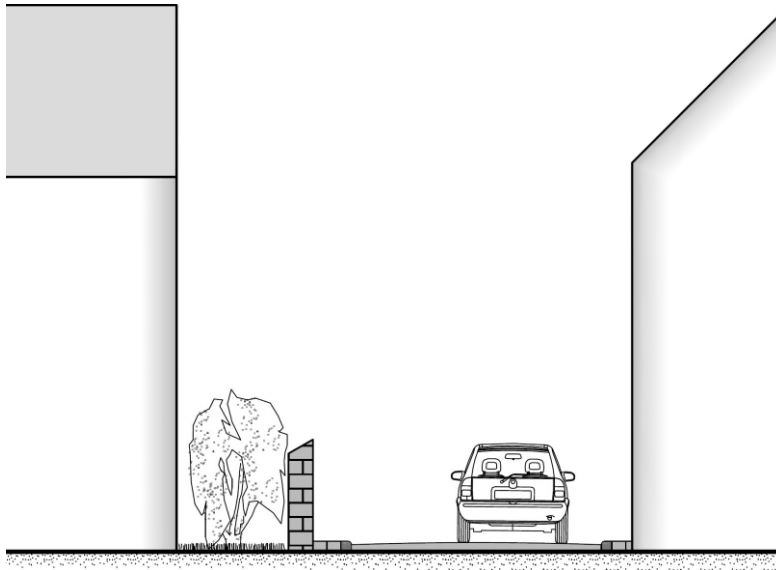
Gestaltung des Straßenraums Alt-Niederursel

Der Straßenraum Alt-Niederursel gibt in seinem Verlauf ein sehr heterogenes Erscheinungsbild ab. Die Bebauung rückt im westlichen Teil sehr nah an die Straße heran und bildet so einen engen Straßenraum, im östlichen Teil sind die Strukturen weiter und offener und es bildet sich ein verhältnismäßig breiter Straßenraum aus. Trotz großer Unterschiede in der Fahrbahnbreite ist der Straßenzug bis auf den Einbahnstraßenabschnitt zwischen Spielsgasse und Seibertsgasse im Zweirichtungsverkehr befahrbar; westlich davon sogar mit abmarkierten Richtungsfahrbahnen. Die Straße ist durchgängig im Trennungssystem mit beidseitigen Bordsteinen und Gehwegen ausgebildet, wobei in den meisten Abschnitten aufgrund der beengten Verhältnisse nur sehr schmale, oft nicht nutzbare Gehwege zur Verfügung stehen. Daher sollte anhand exemplarischer Straßenquerschnitte erläutert werden, an welchen Stellen das Trennungssystem weiter beibehalten werden sollte und an welchen ein Wechsel auf Mischverkehrsflächen sinnvoll ist, um die unterschiedlichen Nutzungsansprüche von Pkw-Verkehr, Radverkehr, Fußgänger, Parken oder Aufenthalt in Einklang zu bringen.



Karte 4: Übersicht Lage der Straßenquerschnitte

Straßenquerschnitt 1: Engstelle Höhe Alt-Niederursel 53 in Richtung Westen

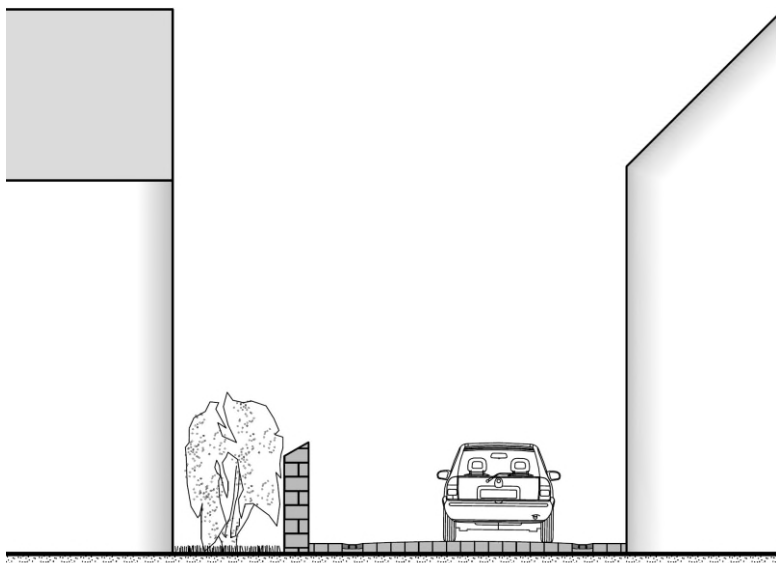


Bestandssituation

Auf Höhe von Alt-Niederursel 53 befindet sich die engste Stelle im Straßenverlauf; hier beträgt die Straßenraumbreite nur 4,56 m. Die Gehwege weisen eine Breite von unter 0,50 m auf und sind als solche in weiten Teilen des östlichen Abschnitts von Alt-Niederursel nicht nutzbar.

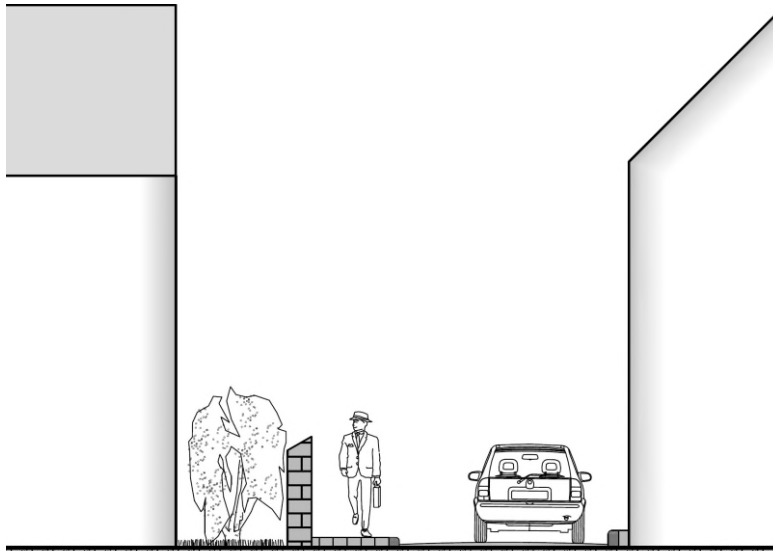
Die historisch gegebene städtebauliche Dichte und Enge lässt in diesen Abschnitten keine verkehrstechnische Standardlösung zu, die allen Verkehrsteilnehmern vollständig gerecht wird. Dennoch lassen sich Kompromisslösungen finden, die den funktionalen und gestalterischen Anforderungen besser gerecht werden.

Im Bestand suggeriert das Trennungssystem Pkw-Fahrern Sicherheit auf ihrer „eigenen“ Fahrbahn, die Fußgänger stehen jedoch vor der Wahl, auf den zu schmalen Gehwegen zu balancieren oder die Fahrbahn zu benutzen.



Variante 1: Mischverkehr

Um dieses Ungleichgewicht zu beheben, bietet es sich an, den Abschnitt in eine Mischverkehrsfläche umzuwandeln. Diese suggeriert bereits durch ihre Gestaltung die Gleichberechtigung von Pkw-Fahrern und Fußgängern und erhöht so die gegenseitige Aufmerksamkeit. Diese Lösung bietet sich auch für einen längeren Abschnitt mit schmalem Straßenraum an.

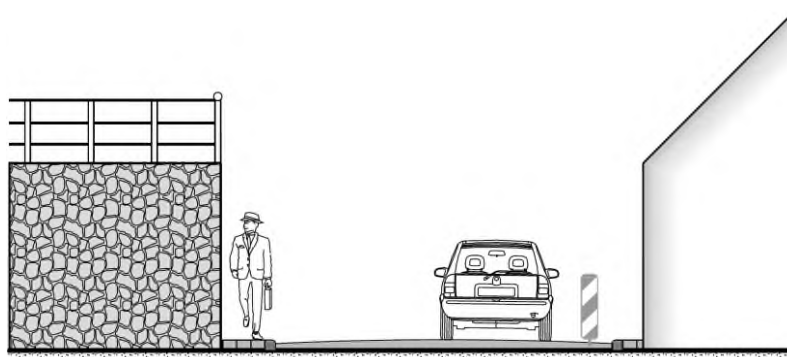


Variante 2: Trennungssystem mit einseitigem Hochbord

Um das vorhandene Trennungssystem beizubehalten, müsste es zumindest an einigen Engstellen so modifiziert werden, dass die Fahrbahn abschnittsweise einspurig geführt wird und somit zumindest einseitig ein Gehweg mit nutzbarer Breite entsteht; an dieser Stelle mit einer Breite von 1,25 m. Der Nachteil bei dieser Lösung liegt darin, dass die einspurigen Fahrbahnabschnitte nicht zu lang und zu häufig angewendet werden können und zusätzlich Ausweich- bzw. Wartepositionen für den Gegenverkehr vorgesehen werden müssen. Eine Alternative läge in einer Einbahnstraßenlösungen, die aber im besagten Abschnitt zu ungewollten Umwegen führen würde.

Daher wird für den Straßenquerschnitt 1 ein Ausbau im Mischverkehrssystem empfohlen.

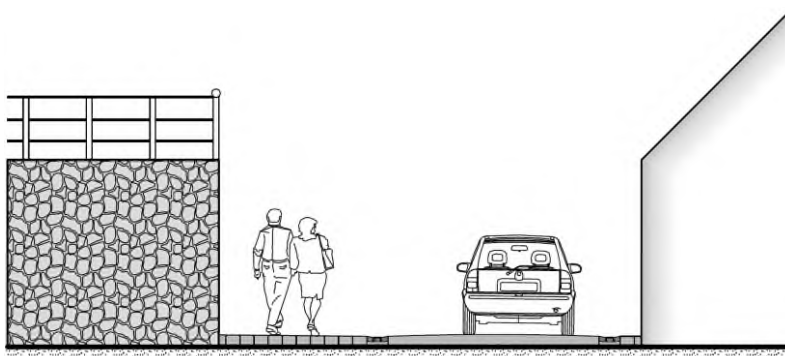
Straßenquerschnitt 2: Höhe Gustav-Adolf-Kirche in Richtung Westen



Bestandssituation

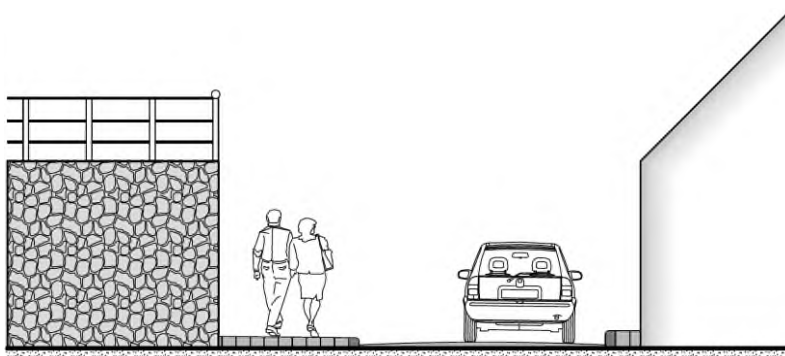
Auf diesem Straßenraum von 6,00 m Breite lässt die Fahrbahn die Begegnung von zwei Pkw bei verminderter Geschwindigkeit zu. Der Gehweg auf der Seite der Gustav-Adolf-Kirche ist unter 0,80 m breit und in seiner Benutzbarkeit auch durch die direkt anschließende Mauer

des Kirchengeländes stark eingeschränkt. Auf der gegenüberliegenden Seite ist der Gehweg nur halb so breit und wird zusätzlich durch Barken auf der Fahrbahn beengt.



Variante 1: Mischverkehr

Die Variante 1 sieht eine sanfte Trennung zwischen Gehfläche und Fahrgasse im Mischverkehr vor. Die asphaltierte Fahrgasse wird von zwei Pflasterinnen abgegrenzt. Die Gehfläche setzt sich durch einen Pflasterbelag optisch von der Fahrgasse ab.

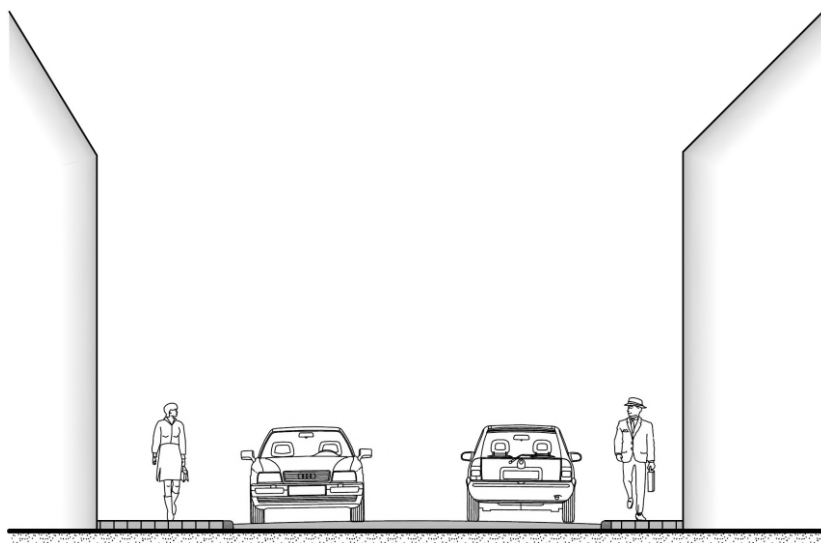


Variante 2: Trennungssystem

In der Variante 2 mit dem Trennungssystem sollte der Begegnungsverkehr von Pkw vermieden werden. Dazu wird die Fahrbahn auf 3,50 m reduziert, so dass einseitig ein Gehweg mit nutzbarer Breite von 2,00 m entsteht. Als Ausweichstellen für den Gegenverkehr können die Kreuzungsbereiche mit der Kirchgartenstraße und der Obermühlgasse genutzt werden. Als Ersatz für die gestalterisch unbefriedigenden Barken zum Schutz des Dachüberstandes des Gebäudes auf der Nordseite wird der Bereich durch ein Hochbord vor einer zu nahen Vorbeifahrt eines Lkw oder vergleichbaren Fahrzeugs mit ähnlich hohen Aufbauten geschützt.

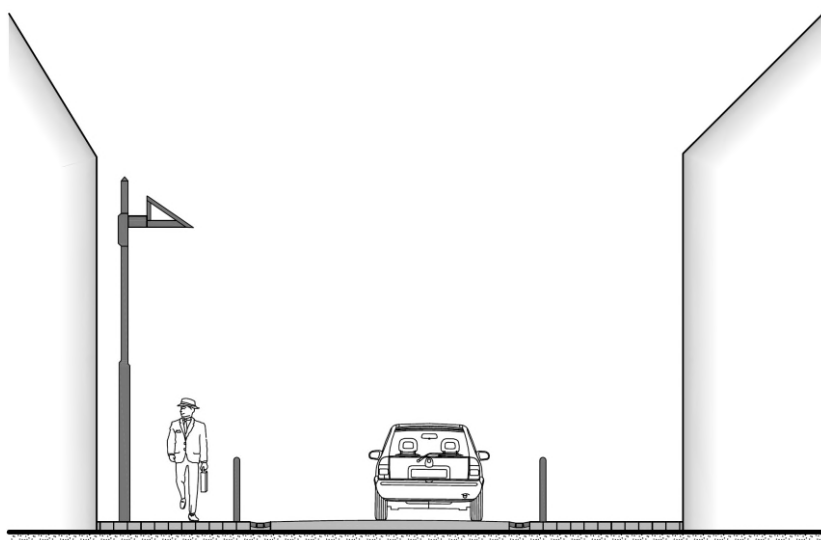
Für den Straßenabschnitt 2 wird die Variante 1 im Mischverkehrssystem in Kombination mit dem Hochbord aus Variante 2 an der Nordseite empfohlen.

Straßenquerschnitt 3: Höhe Alt-Niederursel 22 in Richtung Westen



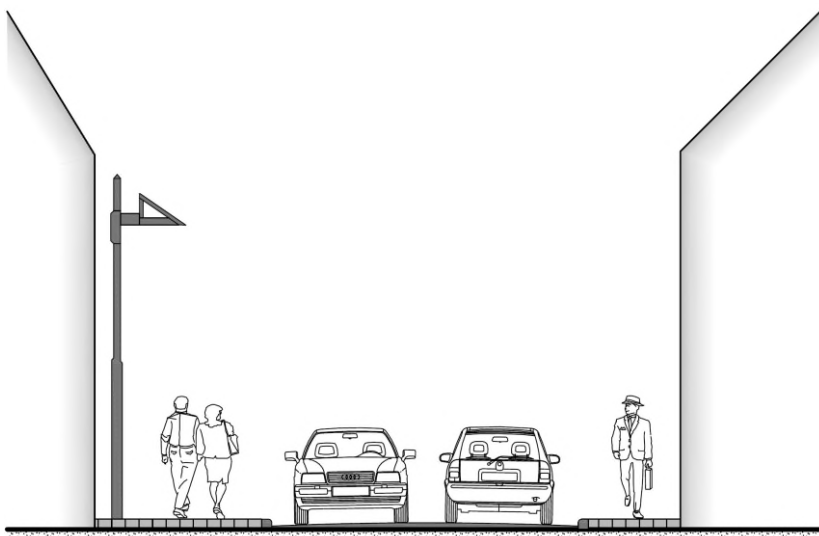
Bestandssituation

Der Straßenquerschnitt 3 auf Höhe Alt-Niederursel 22 liegt am bedeutenden Kreuzungsbereich Alt-Niederursel / Schüttgrabenstraße / Spielsgasse und ist mit einer Straßenraumbreite von 8,60 m repräsentativ für den mittleren Abschnitt von Alt-Niederursel. Die Fahrbahn ist in diesem Bereich 5,40 m breit und ermöglicht so einen problemlosen Begegnungsverkehr von zwei Pkw ohne die Geschwindigkeit zu vermindern. Auf der Südseite befindet sich ein Gehweg mit einer akzeptablen Breite von 2,00 m, auf der Nordseite stehen nur 1,20 m zur Verfügung.



Variante 1: Mischverkehr

Das Ziel der Variante Mischverkehr liegt in einer geschwindigkeitsdämpfenden Gestaltung durch eine deutlich schmalere Fahrgasse. Diese erlaubt noch die Begegnung zweier Pkw, aber nur noch bei verminderter Geschwindigkeit. Für die Fußgänger steht beidseitig ein Gehbereich von 2,25 m zur Verfügung. Unter Umständen wird es notwendig sein, diese Flächen durch Poller vor dem Parken von Pkw zu schützen.

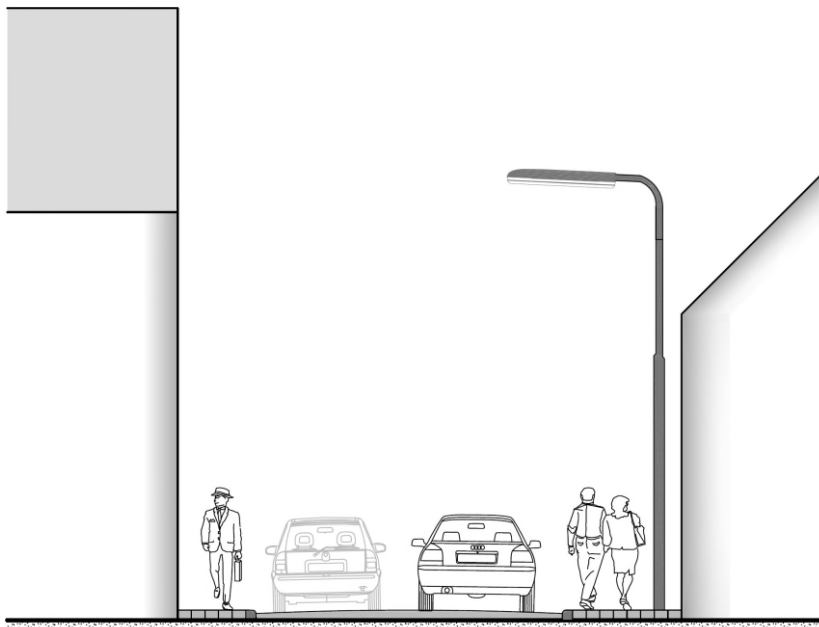


Variante 2: Trennungssystem mit Borden

In der Variante 2 im Trennungssystem wird die Fahrbahnbreite ebenfalls verringert und so neben einem Flächengewinn für die Gehwege eine Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten begünstigt. In dieser Variante werden die Gehwege so aufgeteilt, dass auf der Nordseite mit 1,20 m Breite ein schmales Gehweg als Abstand zwischen Fahrbahn und Grundstücken entsteht, der von einer Person genutzt werden kann. Dafür wird auf der Südseite ein Gehweg von 2,60 m Breite angelegt, der den Hauptfußgängerverkehr aufnehmen kann.

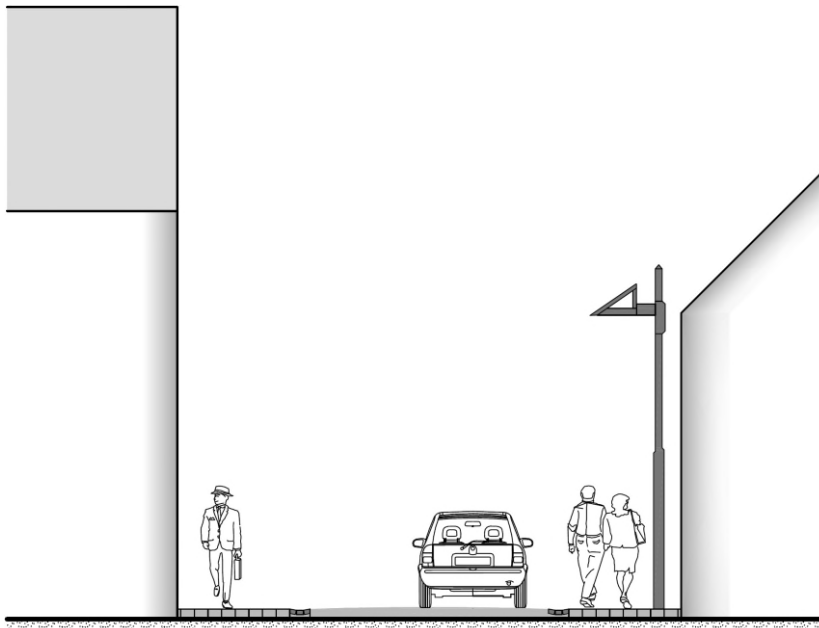
Für den Straßenquerschnitt 3 wird die Variante 1 im Mischverkehrssystem empfohlen.

Straßenquerschnitt 4: Höhe Alt-Niederursel 25 in Richtung Osten



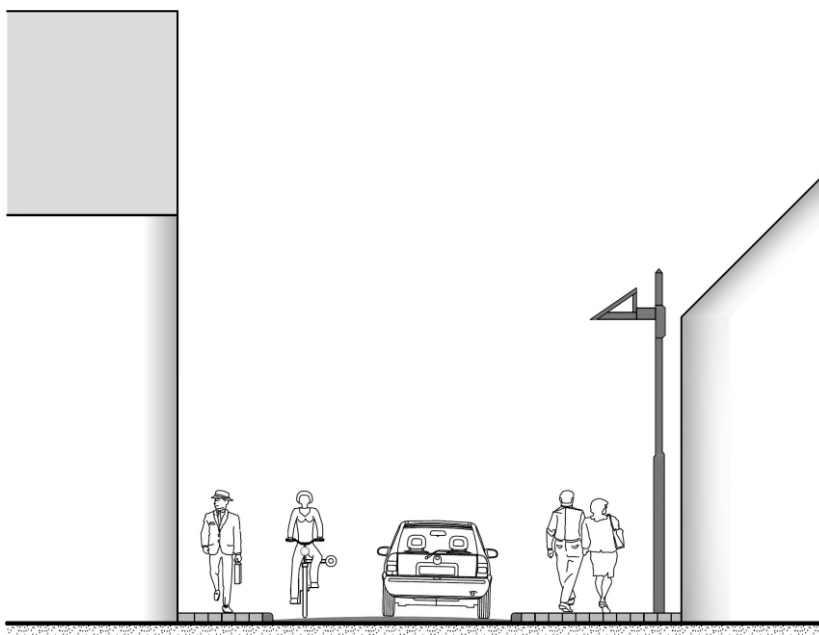
Bestandssituation

Der Abschnitt zwischen Spielsgasse und Seibertsgasse wird in Richtung Osten als Einbahnstraße geführt; für den Radverkehr ist die Gegenrichtung freigegeben. Der Straßenquerschnitt 4 auf Höhe Alt-Niederursel 25 hat eine Breite von 7,40 m. Die Gehwege sind 1,15 m bzw. 1,75 m breit, die Fahrbahn 4,50 m, wobei in Fahrtrichtung links zum Teil auf der Fahrbahn geparkt wird.



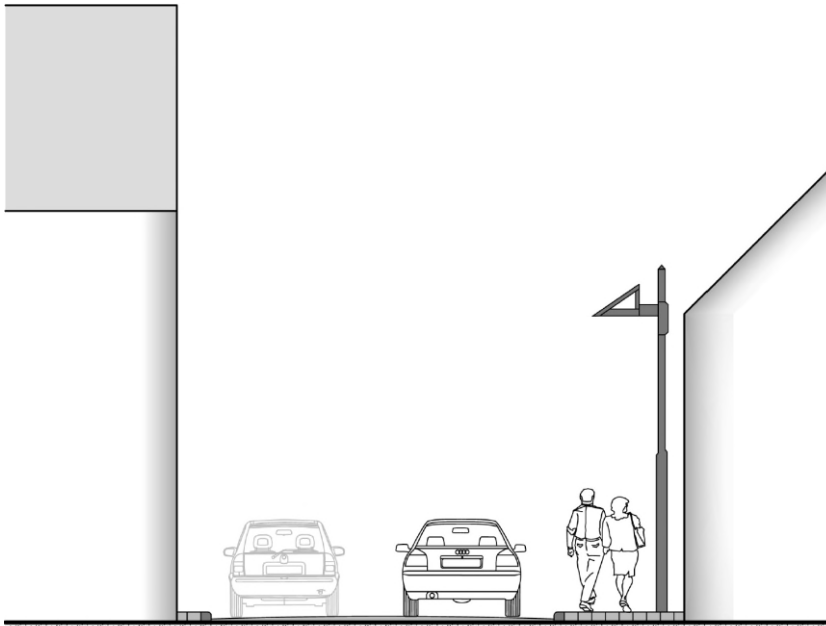
Variante 1: Mischverkehr

In der Variante Mischverkehr wird eine 3,50 m breite Fahrgasse angelegt, die einen besseren Begegnungsverkehr von Pkw und Radfahrern ermöglicht. Bei Verzicht auf einen Parkstreifen können auf beiden Seiten Gehflächen von 1,65 m Breite angelegt werden.



Variante 2: Trennungssystem ohne Parken

In der Variante 2 wird ebenfalls auf einen Parkstreifen verzichtet und eine 3,50 m breite Fahrbahn angelegt. Zugunsten eines großzügigeren Gehweges von 2,50 m Breite auf der Südseite wird gegenüber ein schmaleres Gehweg angelegt, der aber immer noch eine Verbesserung zum Bestand darstellt und einen ausreichenden Puffer zwischen Grundstücken und Fahrbahn bietet.



Variante 3: Trennungssystem mit Parken

In Variante 3 wird ebenfalls das Trennungssystem angewendet, diesmal aber unter Beibehaltung des Parkens auf der Fahrbahn. Um gleichzeitig einen reibungslosen Ablauf von Pkw-Verkehr und entgegenkommenden Radfahrern zu gewährleisten, muss eine entsprechende Fahrbahnbreite vorgesehen werden. Dadurch reduzieren sich die Flächen für die Gehwege so, dass nur noch auf der Südseite ein nutzbarer Gehweg von 1,90 m Breite angeboten werden kann und auf der Nordseite nur ein schmaler Abstandstreifen möglich ist und nur eine geringe Verbesserung erreicht werden kann.

Für Straßenquerschnitt 3 wird zugunsten der Fußgänger Variante 1 vorgeschlagen, die im Streckenverlauf mit einzelnen markierten Pkw-Stellplätzen ergänzt werden kann.

Straßenquerschnitt 5: Höhe Alt-Niederursel 7 Richtung Norden



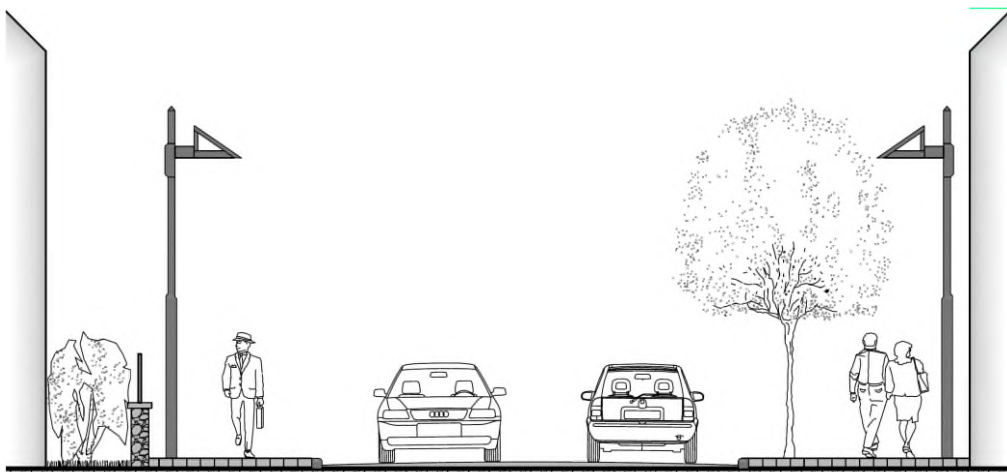
Bestandssituation

Der Straßenquerschnitt 5 auf Höhe Alt-Niederursel 7 ist mit fast 12,00 m Breite der breiteste Abschnitt im Straßenverlauf Alt-Niederursel. An der Ostseite befindet sich ein Parkstreifen.



Variante 1: Trennungssystem mit breiteren Gehwegen

In Variante 1 werden wenige Veränderungen vorgenommen. Zur Strukturierung des Straßenraums wird der Parkstreifen mit Baumstandorten ergänzt. Auf der Westseite wird der Gehweg leicht auf 2,50 m verbreitert, indem in geringem Flächen der leicht überdimensionierten Fahrbahn und des Parkstreifens genutzt werden.



Variante 2: Trennungssystem ohne Parkstreifen

In Variante 2 wird auf den Parkstreifen verzichtet. Dadurch wird auf beiden Seiten ein großer Gehweg geschaffen. Vor dem Hintergrund fehlender Stellplatzflächen in Niederursel und der ausreichenden Gehwegbreiten in Variante 1 sollte diese auch die Vorzugsvariante sein. Eine Umwandlung in eine Mischverkehrsfläche ist aufgrund der Verkehrsbelastung nicht angeraten und wurde daher nicht dargestellt.

Resümee und nächste Schritte

Diese nicht abschließende Darstellung kann nur schlaglichtartig die besonderen Problemstellungen im Straßenzug Alt-Niederursel ansprechen und als Diskussionsgrundlage für den weiteren Planungs- und Entscheidungsprozess dienen. Sowohl die zeichnerischen Darstellungen und als auch die Diskussionen mit den Bürgerinnen und Bürgern haben gezeigt, dass die funktionalen und gestalterischen Anforderungen verschiedener Nutzergruppen nur in Kompromisslösungen zusammenzuführen sind.

Ausgehend von der Straßenverkehrsfunktion und dem städtebaulichen Umfeld scheint der Abschnitt westlich der Seibertsgasse besser für eine Gestaltung im Mischverkehrssystem geeignet zu sein, während östlich davon das Trennungssystem beibehalten werden sollte. Von einem Bürger wurde die Wiederherstellung des ursprünglichen Pflasterbelages angeregt. Diese ist vor allem aufgrund der Kosten und Lärmentwicklung sehr kritisch zu betrachten und wurde auch mehrheitlich von den Bürgern so eingeschätzt. Anzustreben ist daher eine Aufteilung mit gepflasterten Gehwegen und asphaltierten Fahrbahnen bzw. Fahrgassen.



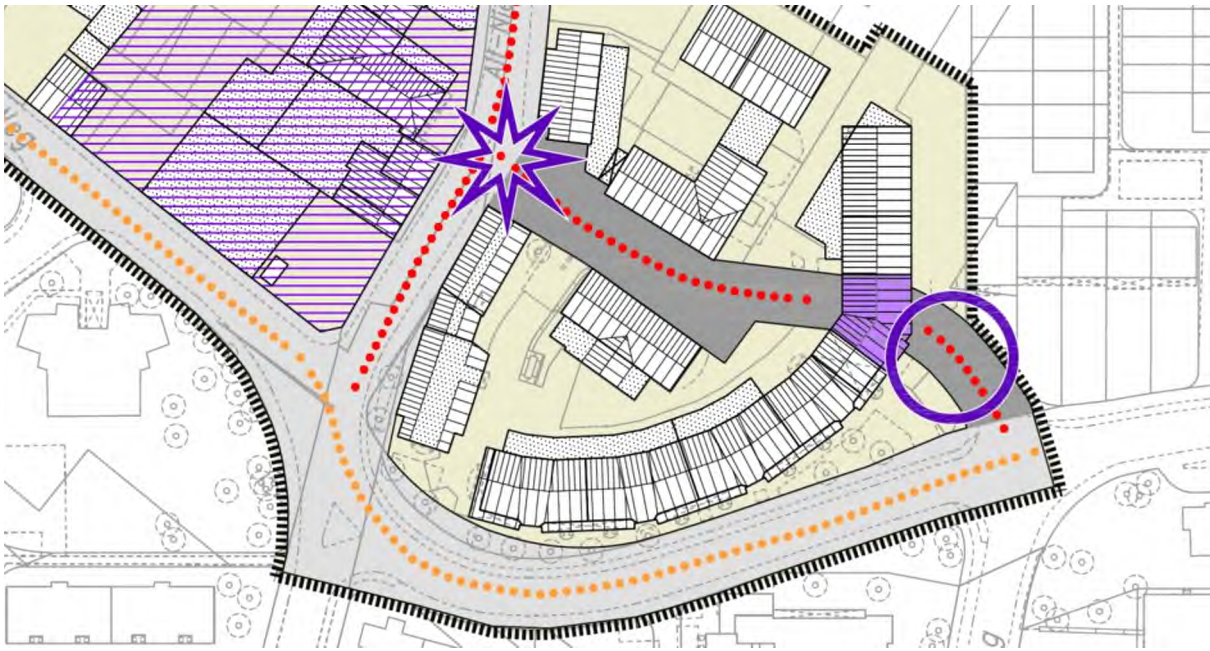
Darstellung des Bestands in Richtung Westen

Im Zuge des Rahmenplans Alt-Niederursel konnte keine Ausbauplanung für den Straßenzug erfolgen. Dazu sind noch weitere Planungs- und Zwischenschritte nötig, wie etwa eine konkrete Streckenplanung für den ganzen Straßenverlauf. Dazu gehört u.a. ein Aufmaß der Höhen, der in den Straßenraum hineinragenden Gebäudeteile und aller Einfahrten. In eine solche Streckenplanung fließen auch Parkbuchten und markierte Stellplatzflächen sowie Ausweichstellen ein.



Variante Mischverkehr in Richtung Westen

Lückenschluss Niederurseler Landstraße 158



Ausschnitt Rahmenkonzept

Für das Handlungsfeld „Straßenraumgestaltung rund um das ehemalige Tankstellendreieck“ konnte eine isolierte Aufwertung des Straßenraums nicht die alleinige Lösung sein. Vielmehr bot sich hier die Überbauung der Straße und Schließung der Lücke zwischen Niederurseler Landstraße 156 und 160 an, so wie dies ursprünglich vorgesehen war und nicht zur Ausführung kam.

Die Überbauung strukturiert den Raum neu und löst die vorherige Unklarheit zwischen hinten und vorne, innen und außen auf. Die Gebäude Alt-Niederursel 1, Praunheimer Weg 2a bilden mit der nun geschlossenen Gebäudeformation Niederurseler Landstraße 154 bis 166 einen neuen nach innen orientierten öffentlichen Raum. Entsprechend entwickelt sich gegenüber ein Außenraum, der durch den Gewinn einer Platzsituation ebenfalls neue Qualitäten entwickelt und Dank des vorhandenen Durchgangs für Fußgänger und Radfahrer die Verbindung zur inneren Seite hält.



Vogelperspektive Bestand

Entgegen des früheren Durchgangscharakters entwickelt sich westlich des neuen Gebäudes nun ein ruhiger, geschlossener Raum. Verkehrstechnisch wird der Bereich dadurch zu einer Stichstraße. Eine Wendemöglichkeit besteht auf der platzartig gestalteten Fläche, deren Zentrum durch einen Baum akzentuiert wird. Die Verbindung zur Niederurseler Landstraße ist durch den bereits vorhandenen Durchgang im Gebäude Niederurseler Landstraße 160 weiter gegeben, so dass weder funktional noch städtebaulich die Anmutung einer „Sackgasse“ aufkommt.



Vogelperspektive Lückenschluss



Bestand in Blickrichtung Südwesten

Der Straßenraum kann durch die veränderte Verkehrsfunktion nun als Mischverkehrsfläche mit sanfter Trennung von Gehflächen, Fahrgasse und Parkplätzen gestaltet werden. Wichtig ist dabei die Gestaltung des Übergangs zum Bereich Praunheimer Weg 1 / Alt-Niederursel 2. Hier müssen die beiden Geschäftsbereiche sowohl funktional als auch gestalterisch verbunden werden, indem die Querung von Alt-Niederursel so weit wie möglich erleichtert wird und die bauliche Ausformung der Straßenlage der enge Bezug der beiden Bereiche zueinander deutlich wird.



Lückenschluss in Blickrichtung Südwesten

Außenbereich Niederurseler Landstraße 156 - 162



Darstellung Bestand aus der Vogelperspektive

Das Erscheinungsbild des Außenbereichs gestaltet sich im Bestand uneinheitlich und wirkt wenig einladend. Eine sehr massive Wirkung entfalten die beiden Brandwände beiderseits der Durchfahrt. Die vorhandenen Grünflächen erwecken den Eindruck beliebiger Restflächen und sind nicht einheitlich gestaltet. Die Beläge der Gehwege wechseln willkürlich und muten bisweilen wie ein Flickenteppich an.

Durch den Lückenschluss Niederurseler Landstraße 158 kann die bisherige Straßenführung entfallen und es ergibt sich zwischen dem nun geschlossenen Gebäuderiegel und der Niederurseler Landstraße eine Platzfläche. Dadurch entstehen neue Perspektiven für eine neue Nutzung und Gestaltung dieser Fläche. Dabei stellt die Lage an der Niederurseler Landstraße durch die Verkehrsbelastung zwar eine Herausforderung dar, sie bietet durch die Südausrichtung jedoch auch sehr viel Potenzial.



Darstellung Bestand von der Südseite der Niederurseler Landstraße



Variante 1: Vogelperspektive

In Variante 1 wird der Charakter als Außenbereich und Vorzone des Gebäudeensembles Niederurseler Landstraße 156 – 162 betont. In diesem Sinne wird auf eine starke öffentliche Nutzung verzichtet und die neugewonnene Fläche als Grünfläche gestaltet. Der Weg zum Durchgang Niederurseler Straße wird begradigt, die Wegeverbindung an der Ostseite bleibt bestehen. Ebenso wird der Standort der Haltestelle beibehalten, so dass insgesamt nur ein geringer Eingriff stattfindet.



Variante 1: Ansicht von Süden in Richtung Durchgang



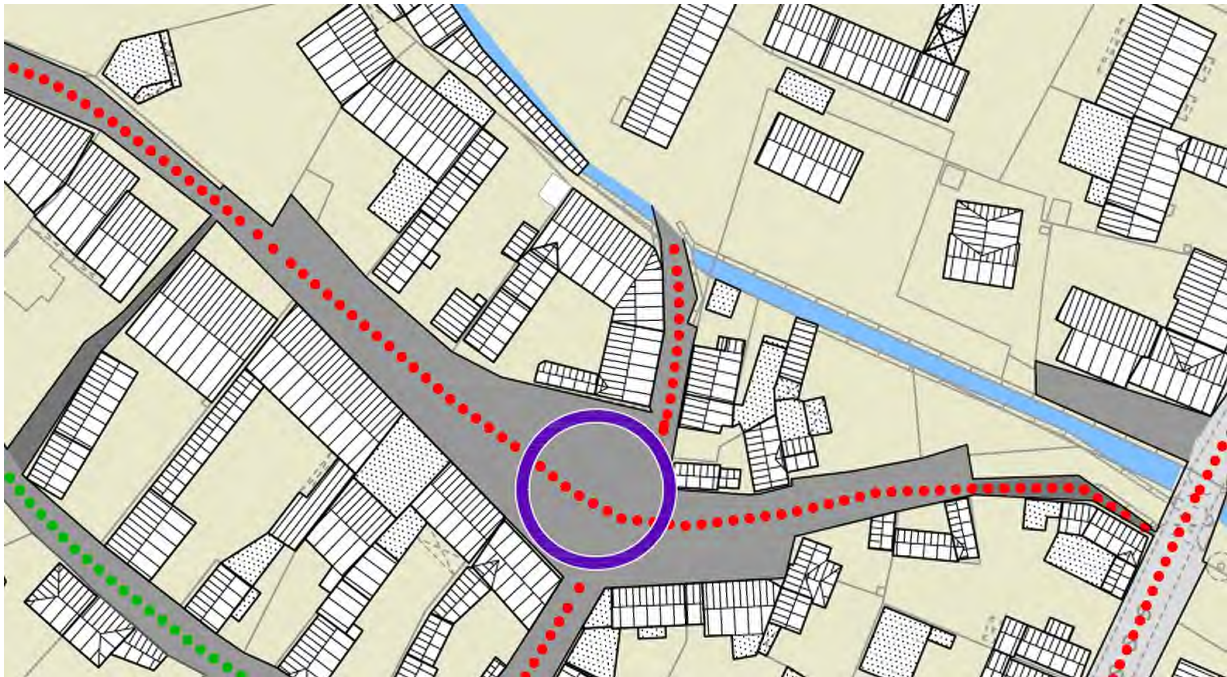
Variante 2: Vogelperspektive

Variante 2 sieht einen Hain aus neun Bäumen für die Platzfläche vor, die sich durch einen unterschiedlichen Belag von den übrigen Gehwegflächen abgesetzt. Insgesamt sind die Aufenthaltsflächen leicht von der Straße nach hinten versetzt. Unter den Bäumen bietet sich ausreichend Platz für Außengastronomie, die aus dem Erdgeschoss des Neubaus heraus betrieben werden könnte. Durch die Versetzung der Haltestelle vor die Platzfläche wird mehr Bewegungsspielraum für wartende Fahrgäste und Fußgänger geschaffen.



Variante 2: Ansicht von Süden in Richtung Durchgang

Straßenraumgestaltung Werner-von-Ursel-Platz



Ausschnitt Rahmenkonzept im Bereich Dorfwiesenweg

Die Entwurfsschwierigkeiten für den Werner-von-Ursel-Platz liegen in den beengten Platzverhältnissen, auf denen sich zum Teil widersprechende Nutzungsanforderungen unterzubringen sind.

Dabei sind insbesondere die gestalterischen Ansprüche mit der Schaffung eines Platzes mit Aufenthaltsqualität und die verkehrlichen Anforderungen in Einklang zu bringen.

So muss die Überfahrbarkeit des Dorfwiesenweges in Richtung Nordwesten weiter gewährleistet bleiben und ebenso ist ein gewisses Maß an Pkw-Stellplätzen vorzuhalten.

Zu beachten ist ebenfalls, dass dieser Bereich historisch kein Platz war, sondern mit zwei Gebäuden bebaut war. Dadurch orientieren sich die umliegenden Gebäude nicht klassisch zum Platz hin und die Fläche hat einen sehr asymmetrischen Zuschnitt.

Es werden zwei Varianten vorgeschlagen. Variante 1 stellt den Wunsch nach einen Platz für Niederursel in den Vordergrund und sieht eine umfangreiche Umgestaltung vor. Variante 2 fußt auf Äußerungen in der ersten Bürgerveranstaltung, die eine grundsätzliche Zufriedenheit mit der Platzgestaltung zeigten, so dass eine Variante mit deutlich geringeren Eingriffen in den Bestand ausgearbeitet wurde. Damit ist die Variante 2 auch ein Gegenentwurf zur Variante 1, die sehr aufwendige Baumaßnahmen nach sich ziehen würde. Diese wären aufgrund der noch nicht allzu lange zurückliegenden Umgestaltung des Bestands und des verhältnismäßig guten Zustandes des Pflasterbelages gegenüber anderen Umgestaltungsvorhaben in der Stadt nicht ohne weiteres zu rechtfertigen.



Variante 1: Vogelperspektive

Die Grundidee der Variante 1 beruht darauf, den Platz in seinen Ausmaßen optisch leicht zu vergrößern und ihn um zwei Stufen vom übrigen Geländeneiveau nach oben abzusetzen. Dadurch wird der Platz einerseits gestalterisch in den Vordergrund gehoben, zugleich kann durch die Stufen das Fahren oder Parken auf dem Platz ohne störende Poller verhindert werden. Die Westseite wird als flache Rampe ausgebaut, so dass auch die Barrierefreiheit gesichert ist. Der Bewuchs im Bestand ist sehr uneinheitlich und bewirkt aufgrund der zahlreichen Büsche eine unübersichtliche Situation. In der Variante 1 wird daher der Bewuchs bewusst deutlich zugunsten einer offeneren Gestaltung reduziert.

Die vorhandene Linde wird erhalten und in die Gestaltung integriert; der Grünstreifen vor dem Anwesen Dorfriesenweg 1 wird erhalten. Es ist nun genügend Raum vorhanden, um Sitzbänke, Schau- und Informationstafeln auf dem Platz unterzubringen.



Variante 1: Ansicht in Richtung Norden



Variante 2: Vogelperspektive

In Variante 2 wird die Grundform der Pflaster- und Grünflächen weitgehend unangetastet gelassen. Anstelle der Büsche soll die bestehende Linde beidseitig von zwei bzw. drei Bäumen umgeben werden, so dass als kleiner Baumhain der begrünte Charakter verstärkt und gleichzeitig die Übersichtlichkeit verbessert wird. Dabei sollte wie im übrigen Bereich des Dorfriesenweges Kugel-Ahorn gepflanzt werden, der sich gut an die bestehenden Bäume und die örtliche Maßstäblichkeit anpasst. Um an der Westseite zwei Bäume pflanzen zu können, wird die Grünfläche dort leicht erweitert. Zur Gliederung der Platzfläche wird auf der Ostseite in Verlängerung der Baumreihe ein dritter Baum mit einem Baumbeet in die Pflasterfläche gesetzt.



Variante 2: Ansicht in Richtung Norden

Kreuzungsbereich Weißkirchener Weg / Schüttgrabenstraße



Vogelperspektive in Richtung Osten, Bestand

Wie die Bestandsdarstellung zeigt, ist der Kreuzungsbereich Weißkirchener Weg / Schüttgrabenstraße von überdimensionierten Fahrbahnlflächen geprägt, die in keinem Verhältnis zur aktuellen Verkehrsfunktion stehen. Die großen Fahrbahnlflächen führen dazu, dass es in dem Bereich sehr oft zu Geschwindigkeitsüberschreitungen kommt. Vor Ort wurde besonders der „Durchschuss“ vieler Pkw-Fahrer in den Weißkirchener Weg in Richtung Westen bemängelt. Demgegenüber sind die Flächen für Fußgänger speziell an der Nordseite zu knapp bemessen, so dass sie kaum nutzbar sind.



Vogelperspektive in Richtung Osten, Planung



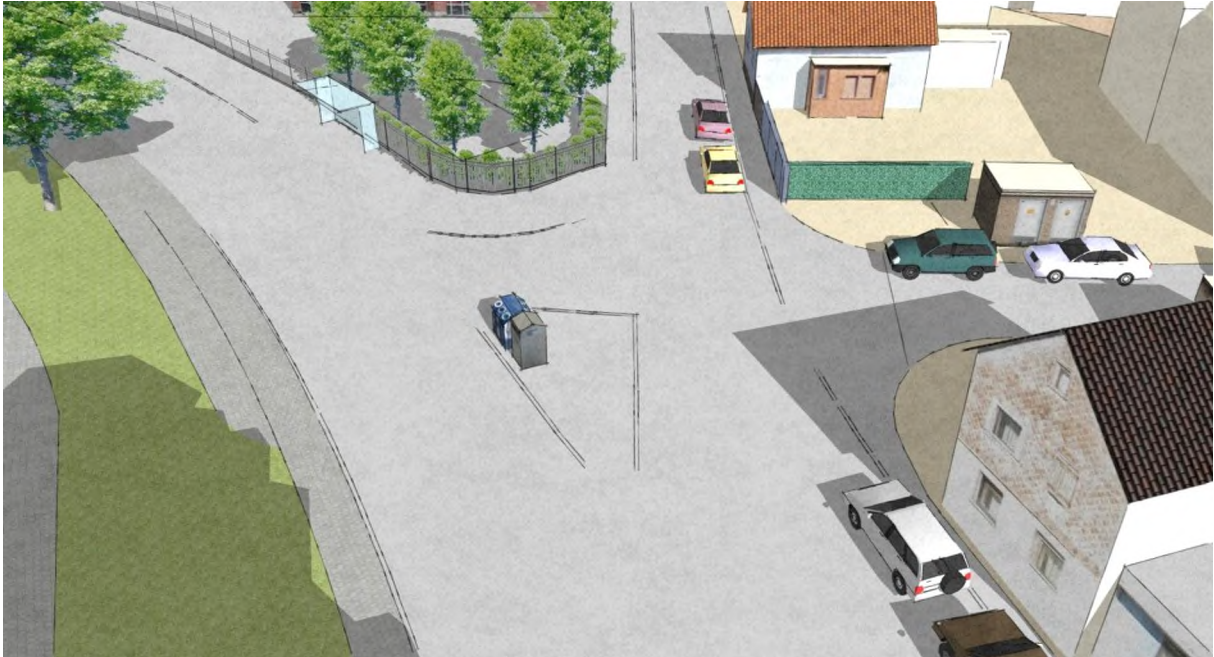
Vogelperspektive in Richtung Westen, Bestand

Das Ziel des Planungsvorschlags ist daher in erster Linie, die Fahrbahnflächen auf das notwendige Maß zurückzuführen und ausreichend Raum für Fußgänger speziell auf der Alt-Niederursel zugewandten Seite zu schaffen.

Durch das Vorziehen des Gehweges in diesem Bereich entfallen die gerade Durchfahrt in den Weißkirchner Weg in Richtung Westen und die Verkehrsinsel. Stattdessen werden der westliche Weißkirchner Weg und die Kirchgartenstraße über eine Einmündung angebunden. Somit bleiben alle Fahrbeziehungen erhalten, aber es werden deutliche Geschwindigkeitsreduzierungen und ein erreicht.



Vogelperspektive in Richtung Westen, Planung



Draufsicht Kreuzungsbereich Gerhart-Hauptmann-Ring / Weißkirchener Weg / Kirchgartenstraße, Bestand

Die freiwerdenden Flächen wären idealerweise komplett für Fußgänger oder eine Aufenthaltsnutzung zu nutzen. Vor dem Hintergrund der allgemeinen Stellplatzsituation in Niederursel und aktuellen Praxis mit dem Parken am Fahrbahnrand werden acht Stellplätze in Senkrechtaufstellung an der Straße angeboten, die aber noch genügend Raum für einen breiten Gehweg dahinter lassen. Durch vier neue Bäume werden die Stellplätze eingefasst und der Raum wird städtebaulich gegliedert.



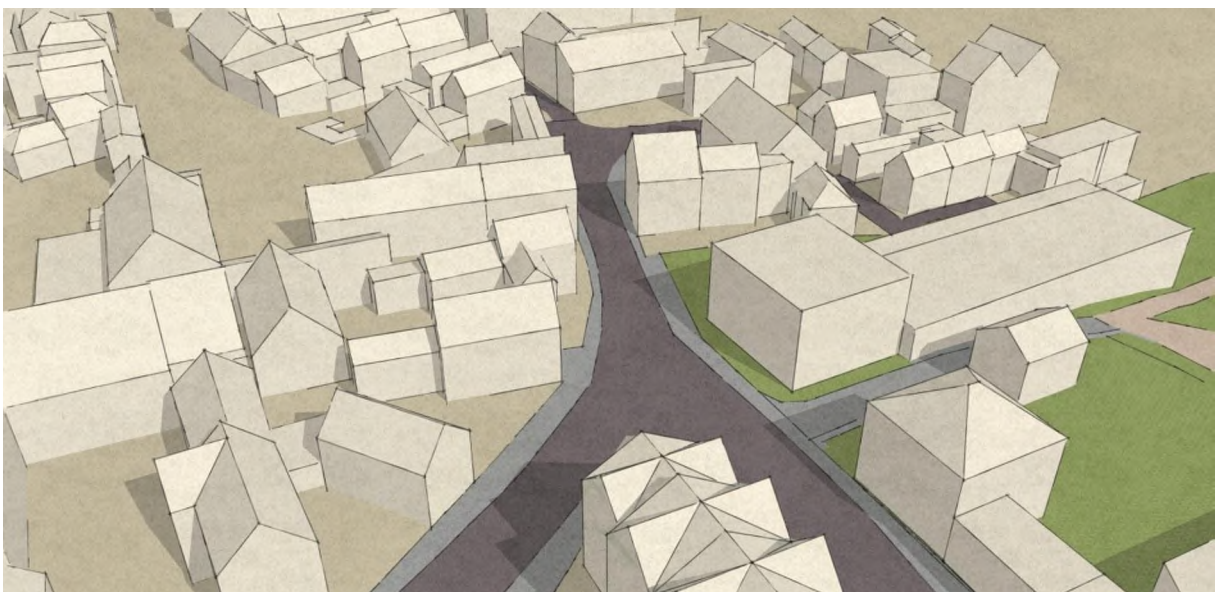
Draufsicht Kreuzungsbereich Gerhart-Hauptmann-Ring / Weißkirchener Weg / Kirchgartenstraße, Planung

Verbesserung Wegeverbindung zum Spielplatz / Umgestaltung Alt-Niederursel 11-13



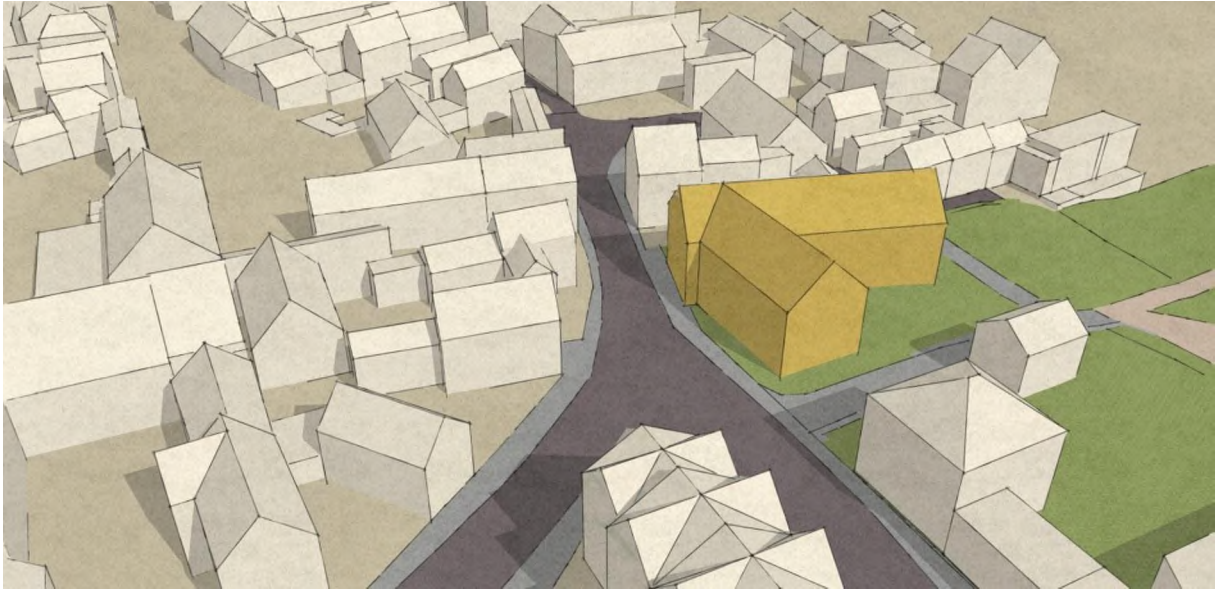
Bestand Alt-Niederursel 11-13

Für die Verbesserung der Wegeverbindung zum Spielplatz konnte im bestehenden städtebaulichen Umfeld keine befriedigende Lösung gefunden werden. Der Weg wird auf langer Strecke eng vom Baukörper Alt-Niederursel 11-13 und der Umfassungsmauer des Grundstücks Karl-Kautzky-Weg 64 gesäumt, so dass eine schmale schlauchartige Wegeführung entsteht.



Bestand Alt-Niederursel 11-13

Der einzige Ansatz wäre, bei einem langfristigen Wegfall der Gebäude Alt-Niederursel 11-13 dem Weg zumindest auf einer einen offener gestalteten Rand zu geben und dabei gleichzeitig die Baumassen auf dem Grundstück so neu zu ordnen, dass diese sich besser in das umgebende städtebauliche Gefüge eingliedern. Die Möglichkeit eröffnet sich jedoch erst, wenn der Eigentümer entsprechende Umstrukturierungen in Angriff nehmen wird.

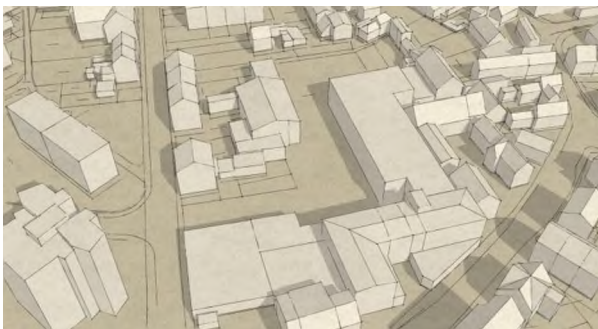


Variante Umgestaltung Alt-Niederursel 11

Revitalisierung Autohaus-Areal

Zur Revitalisierung des Autohaus-Areals liefen parallel zur Rahmenplanung Gespräche mit den Eigentümern der Flächen. Eine abschließende Lösung ist zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht gefunden worden. Das größte Problem am aktuellen Leerstand ist der Zustand im rückwärtigen Bereich mit dem alten Werkstattgebäude, der aufgrund fehlender sozialer Kontrolle Ziel von Vandalismus und ungewollten Nutzern ist.

In der aktuell diskutierten Planungsvariante würde das Werkstattgebäude abgerissen werden und stattdessen ein Neubau für den bestehenden Lebensmittelmarkt errichtet. Die Gebäude zum Straßenzug Alt-Niederursel blieben unverändert. Sobald sich die Planungen konkretisieren und verfestigen, sollen sie im Ortsbeirat vorgestellt werden.



Bestand Alt-Niederursel 2



Planungsvariante für neuen Lebensmittelmarkt
Alt-Niederursel 2

Planung Beleuchtungskonzept

Das Beleuchtungskonzept umreißt die Leitlinien für die langfristig angestrebte Straßenbeleuchtung in Alt-Niederursel. In ihm werden die Beleuchtungsziele für einzelne Teilbereiche benannt und diese werden in unterschiedliche Prioritätsstufen eingeteilt. Eine detaillierte Planung zur baulichen Umsetzung kann im Stadium der Rahmenplanung noch nicht erfolgen. Diese erfolgt im Rahmen der laufenden Wartungs- und Ersatzzyklen der Straßenbeleuchtung oder im Zuge von Baumaßnahmen im Straßenbau.

Gasbeleuchtung

Zur Gasbeleuchtung bzw. zu deren Umrüstung in ausgewählten Quartieren wurde durch den Vortrag des Magistrats vom 28.03.2014, M 69 ein Grundsatzbeschluss zur Umrüstung von Gasleuchten vorgelegt, der zwar von der Stadtverordnetenversammlung zum Zeitpunkt der Fertigstellung des Rahmenplans Alt-Niederursel noch nicht beschlossen worden ist, aber dennoch die inhaltliche Basis für die Überlegungen zum Beleuchtungskonzept bildet.

Teile des Rahmenplangebietes - der Bereich zwischen Dorfwiesenweg, Am Urselbach, Spielsgasse, Schüttgrabenstraße und Weißkirchener Weg - sind in diesem derzeit als „Umrüstungsgebiet“ vorgesehen. Das bedeutet, dass die bestehenden Gasleuchten auf den Betrieb mit LED umgerüstet werden, aber ihre äußere Erscheinungsform erhalten bleibt. Dazu werden die historischen Laternenmasten durch weitgehend identische Nachbauten ersetzt. Sofern nicht Gründe einer DIN-gerechten Verkehrsbeleuchtung oder der Steigerung des Sicherheitsempfindens den Einsatz von reinweißem Licht erfordern, ist der Einsatz von warmweißem Licht beabsichtigt, da dieses besser mit dem historischen Erscheinungsbild der Gasleuchten korrespondiert.

Eine Ausweitung über das jetzige Gebiet der vorhandenen Gasleuchten hinaus durch Leuchternachbauten ist nicht vorgesehen.

Ziele

Es gibt zwei Hauptziele, die mit dem Beleuchtungskonzept verfolgt werden.

Schaffung eines homogenen Stadt- und Straßenbildes

Ein grundlegendes Ziel ist die Vereinheitlichung und Homogenisierung des Straßenbildes durch den Einsatz nur noch einer begrenzenden Zahl unterschiedlicher Leuchtentypen. Statt der aktuell 10 verschiedenen Leuchtentypen in oft willkürlicher Anordnung im Stadt- und Straßenraum, sollen als Fernziel nur noch die umgebauten Gasleuchten sowie 1-2 zusätzliche Elektroleuchtentypen das Straßenbild von Alt-Niederursel prägen.

Menschen- und Stadtraumangepasste Lichtpunkthöhen

Im Bestand gibt es an zahlreichen Stellen im Rahmenplangebiet Leuchten, deren Lichtpunkthöhe den menschlichen und städtebaulichen Maßstab sprengt – oft so weit, dass Traufen oder sogar Firste der benachbarten Bebauung überragt werden. Beispielhaft ist die Beleuchtung durch die Philips Ansatzleuchte in der Spielsgasse und dem östlichen Teil von Alt-Niederursel.

Zielstellung ist hier, die Lichtpunkthöhe auf ein städtebaulich angemessenes Maß zu reduzieren.

Prioritätsstufen

Wie bereits angedeutet, ist eine komplette Umsetzung eines Beleuchtungskonzeptes für den Rahmenplan Alt-Niederursel unrealistisch. Über den Aspekt der baulichen Umsetzung hinaus ist das Rahmenplangebiet städtebaulich und im Hinblick auf die Beleuchtungsanforderungen nicht homogen. Daher werden im Beleuchtungskonzept drei unterschiedliche Bereiche definiert, die durch das städtebauliche Umfeld und die funktionalen Erfordernisse ein weitgehend geschlossenes Bild ergeben. Gleichzeitig wird mit dieser Einteilung auch eine Aussage über die Umsetzungspriorität verbunden.

Kernbereich mit historischen Gaslaternen - Prioritätsstufe 1

Der Kernbereich ist durch eine besondere städtebauliche Enge und schmale Straßenräume geprägt. Diese sind weitgehend als Mischverkehrsflächen ausgebaut bzw. eignen sich zu einer solchen Umgestaltung. Im Kernbereich wird die Straßenbeleuchtung durch die beschriebenen Gasleuchten gewährleistet.

Planungsziel ist, den jetzigen Zustand so weit möglich zu konservieren und an eigenen Stellen zu optimieren. Dazu sollen die Gasleuchten im „Umrüstungsgebiet“ durch Nachbauten von Elektroleuchten ersetzt werden, die sowohl von ihrem äußeren Erscheinungsbild als auch von ihrer Lichtfarbe den heutigen Gasleuchten originalgetreu nachempfunden werden. Dabei ist in der Umsetzung zu prüfen, ob die Sonderformen originalgetreu ersetzt werden können oder aus Gründen der Einheitlichkeit überall die umgebaute Ansatzleuchte zum Einsatz kommen sollte. Ebenso ist im Rahmen der Umsetzungsplanung zu untersuchen, ob der Abstand der Leuchten an allen Stellen für eine optimale Ausleuchtung des Straßenraumes geeignet ist oder ob in Teilbereichen über zusätzliche Leuchtenstandorte oder eine Verschiebung der bestehenden nachgedacht werden muss. Augenfällig ist dies in der Kirchgartenstraße und im Abschnitt zwischen Alt-Niederursel 22 bis 34, wo sehr große Abstände zwischen den einzelnen Straßenleuchten vorzufinden sind.

Übergangsbereich – Prioritätsstufe 2

Um den Kernbereich gruppiert sich der Übergangsbereich, der im Bestand durch ein sehr heterogenes Leuchtenbild geprägt. Langfristiges Ziel ist hier die Schaffung eines homogenen Gesamtbildes und die Reduzierung der Lichtpunkthöhen. Dabei sollte bei Umbauarbeiten und Ersatz von defekten Leuchten nun die Vektorleuchte zum Einsatz kommen, die sowohl nach unten als auch in geringem Maß zur Seite Licht abgibt und hat deshalb tagsüber und nachts eine prägnante Gestalt. Da im Bereich Dorfwiesen in den Jahren eine Umstellung auf das Modell Schuch Kofferleuchte 46 stattgefunden hat, wird eine vollständige Umsetzung nur langfristig möglich sein. Prioritär sollte der Bereich Alt-Niederursel, Seibertsgasse und Spielgasse angegangen werden, da hier noch die typischen „Verkehrsleuchten“ mit hohen Lichtpunkthöhen prägend sind. Ebenso sollte bei einem Lückenschluss der Niederurseler Landstraße 158 und bei der Umgestaltung des Kreuzungsbereichs Weißkicher Weg / Schüttgrabenstraße die Beleuchtung angepasst werden. Eine Ausweitung des Umrüstungsgebietes der Gaslaternen ist nicht geplant.

Randbereich – Prioritätsstufe 3

Der Randbereich umfasst die übrigen Straßenzüge im Rahmenplangebiet, bei denen eine Anpassung der Straßenbeleuchtung wünschenswert wäre, deren schnelle Umsetzung aber nicht so bedeutend ist wie beim kern- und Übergangsbereich. Es handelt sich dabei konkret um die Niederurseler Landstraße, den Weißkirchner Weg und den Karl-Kautzky-Weg, die sich allesamt in einer Randlage des Rahmenplangebietes befinden.

Fragen der Bürger

Zukunft der Obermühlgasse 7 - Darstellung Stand der Dinge

Große Verunsicherung bestand hinsichtlich der Zukunft der Liegenschaft Obermühlgasse 7. Hier kursierten viele Gerüchte im Ort über einen Abriss der bestehenden Gebäude und eine massive Neubebauung mit Mehrfamilienhäusern. Es konnte insofern für Klarheit gesorgt werden, als dass für die Liegenschaft zum Zeitpunkt der Veranstaltung weder ein Abbruch- noch ein Bauantrag vorlag, somit auch keine Genehmigungen bestehen, wie kolportiert wurde. Zudem wurde erläutert, dass mögliche Veränderungen auf dem Grundstück den strengen Vorgaben von Denkmalschutz, Erhaltungssatzung und Landschaftsschutz genügen müssen.

Radverkehr in Alt-Niederursel

Kritisiert wurde der Radverkehr gegen die Fahrtrichtung von Einbahnstraßen, speziell in der in der Spielsasse. Es konnte dargelegt werden, dass der Platz zum Begegnen von Pkw- und Radfahrer durchaus vorhanden ist, auch wenn an Engstellen gegenseitige Rücksichtnahme erforderlich ist. Die vorgeschlagene striktere Trennung von Pkw- und Radfahrern durch Fahrbahnmarkierungen und bauliche Lösungen wäre nicht verhältnismäßig und würde generell aufgrund der engen Straßenräume kaum umzusetzen sein.

Nutzung leerstehender Gebäude

Bemängelt wurden die sehr hohen Hürden durch den Denkmalschutz, die sehr hohe Investitionskosten für die Eigentümer bedeuten würden und als Einschränkung der Nutzung des Eigentums empfunden wurde. Es bestand jedoch auch Konsens, dass die Bausubstanz in Alt-Niederursel sehr wertvoll ist und unbedingt als Gedächtnis des Ortes erhalten werden sollte.

Sinn und Zweck Werner-von-Ursel-Platz

Neben der Diskussion um die Gestaltungsvarianten des Werner-von-Ursel-Platzes wurde auch die grundsätzliche Frage aufgeworfen, ob dieser überhaupt eine Platzgestaltung benötigt.

Für einige war strittig, ob die leichte Randlage des Platzes geeignet ist, um die Rolle als Treffpunkt für Niederursel zu übernehmen oder ob nicht ein zentraler gelegener Standort zu bevorzugen wäre.

Andere waren der Meinung, der Platz sei in seiner jetzigen Gestaltung in Ordnung und angemessen, besonders da diese noch nicht so alt ist und keine erheblichen Schäden aufweist.

Weiter kritische Stimmen befürchteten durch eine „zu schöne“ und einladende Gestaltung zu viel Belebung für den Platz, besonders in den Abendstunden.

Baumpflanzungen Alt-Niederursel

Für den Straßenzug Alt-Niederursel wurden Baumpflanzungen angeregt. Hier liegen die Probleme in der Enge des Straßenraumes, dem Konflikt mit unterirdischen Leitungsführungen und in einer zusätzlichen Reduzierung der ohnehin sehr knapp bemessenen Flächen für die übrigen Nutzungen. Neben den funktionalen Hemmnissen konnte in der Diskussion herausgearbeitet werden, dass der Straßenraum Alt-Niederursel durch die Randbebauung eine hohe Attraktivität ausweist und nicht zusätzlich durch Bäume aufgewertet werden muss.

Erweiterung des Rahmenplangebietes

Im späteren Projektverlauf wurden einige Erweiterungen des Rahmenplangebietes angeregt. Es wurde vorgeschlagen, verschiedene benachbarte Abschnitte zu integrieren oder aber sogar weiter entferntere Bereiche aufgrund deren funktionaler Verknüpfung mit Alt-Niederursel. Die anfangs gemeinsam beschlossene Abgrenzung wurde letztlich beibehalten, da sie den Kern von Alt-Niederursel und den zentralen Versorgungsbereich abdeckt. Mit dieser Entscheidung für die Abgrenzung des Rahmenplangebietes werden aber keine Maßnahmen außerhalb der Abgrenzung ausgeschlossen.

Quellenangaben

Kartengrundlage

Stadtvermessungsamt Stadt Frankfurt am Main, Stand 07.03.2011

Luftbild

Stadtvermessungsamt Stadt Frankfurt am Main

Bildquellen

Alle Skizzen, Kartendarstellungen, Grafiken und Fotoaufnahmen stammen vom Stadtplanungsamt Frankfurt am Main