

GESTALTUNGSKONZEPT

INNENSTADTSTRASSEN EISENACH

Herausgeber: Stadt Eisenach
Verfasser: Planungsbüro für Städtebau, Verkehrstechnik und Architektur
Diplomingenieure
Architekt Dr.-Ing. Hans-Henning von Winning
Verkehrsjingenieur Edgar Streichert
81371 München, Dankstraße 1, Tel. (089) 761382, Fax (089)773955
44789 Bochum, Alsenstraße 9, Tel. (0234) 337992, Fax. (0234)37614
Mit Unterstützung des Thüringer Ministeriums für Wirtschaft und Infrastruktur

Eisenach / München, Dezember 1994

Straßengestaltung ist Stadtplanung	4
Innenstadt Eisenach: Lebendiges Zentrum und liebenswerter Wohnstandort	4
Innenstadtstraßen: Verkehrsadern und öffentliche Räume	4
Innenstadtverkehr: Vorrang für den Umweltverbund	5
Straßengestaltung: Ein wichtiger Beitrag zur Entwicklung der Stadt	6
Lernen aus dem Bestand	7
Straßenbautradition in Eisenach	7
Einige neuere Straßenumbauten	7
Vielfalt und Gestaltungswille	8
Das Gestaltungskonzept	9
6 Grundsätze zur Straßengestaltung in Eisenachs Innenstadt	9
Verkehrsberuhigung, Stellplatzordnung, Busvorrang	9
Verkehrstypen, Quartierstypen, Plätze	10
Prinzip "Sanfte Trennung"	11
Materialien und Konstruktionen	12
Beläge	12
Borde, Rinnen, Stadtbäche	12
Straßeneinrichtungen	13
Grün in Straßen und Plätzen	14
Planungsbeispiele	16
Alexanderstraße	16
Schiffsplatz/ Hospitalstraße/ Georgenstraße	16
Goethestraße	17
Barfüßerstraße	18
Karlsplatz	18
Löberstraße/ Kleine Löbergasse	19
Außerdem zu beachten	20

Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger,

in den vergangenen Jahren stand für die Stadtplanung vielfach die Renovierung und Ergänzung der Hochbauten im Vordergrund. In den kommenden Jahren wird sich die Stadt verstärkt der Renovierung der Straßen widmen. Deren technischer Zustand - einschließlich der Versorgungsleitungen - erfordert Investitionen, die die Haushalte über viele Jahre belasten werden.

Die Straßen der Stadt dienen nicht nur dem Verkehr. Gerade in dicht bebauten Stadtteilen sind sie gleichzeitig Freifläche für die umliegende Bebauung und Raum für die Repräsentation der AnliegerInnen. Sie gehören zum Lebensraum, wo man sich trifft, sieht und gesehen wird.

Den Innenstadtstraßen gilt dabei unsere besondere Aufmerksamkeit. Viele EisenacherInnen leben und wohnen in der Innenstadt; gleichzeitig soll die Innenstadt lebendiges Zentrum für die gesamte Stadt und die Region sein. Das erfordert Toleranz und Kompromisse bei Bau und Nutzung der Innenstadtstraßen. Tradition und Fortschritt, Technik und Erscheinungsbild sowie konkurrierende Interessen müssen in das richtige Verhältnis gebracht werden.

Die vorliegende Broschüre haben die Stadtverordneten beschlossen, um allen engagierten BürgerInnen, PlanerInnen und Behörden einen Leitfaden an die Hand zu geben, der zeigt, wie die Innenstadtstraßen in Zukunft aussehen sollten, damit sie wieder die Visitenkarte der AnliegerInnen und Ausdruck des Bürgersinns der EisenacherInnen werden.

(1. Bürgermeister)

Innenstadt Eisenach: Lebendiges Zentrum und liebenswerter Wohnstandort

Eisenach versorgt als wichtigstes Zentrum Westthüringen mit Arbeitsplätzen und Dienstleistungen, mit Einrichtungen für Kultur, Einkauf, Ausbildung und Freizeit. Der Einzugsbereich umfaßt ca. 160.000 EinwohnerInnen und reicht von Mühlhausen bis Bad Salzungen und von Osthessen bis Behringen.

Eisenachs Innenstadt lebt vor allem von den nahegelegenen Stadtteilen, den Verdichtungskernen im Umland, und den überregionalen IC-Verknüpfungen - also von seiner Erreichbarkeit zu Fuß und mit dem öffentlichen Verkehr. Zentrale Einrichtungen, die vor allem Auto-Erreichbarkeiten brauchen, sind eher am Stadtrand angesiedelt.

Die gute Erreichbarkeit macht die Innenstadt auch zu einem hochwertigen Wohnstandort. Urbane Mischung und Vielfalt, "Alles in der Nähe" sind gute Argumente für eine attraktive Wohnlage. Und Wohnungen sorgen dafür, daß die Innenstadt auch bei Nacht nicht verödet.

Dichte, Mischung, Zentralität und liebevolle Gestaltung waren immer schon die wichtigsten Grundlagen für Bürgerstolz und ökonomischen Wohlstand der europäischen Stadt. Das bleibt unbestritten, gerade angesichts der zukünftigen ökonomischen und ökologischen Herausforderungen.

Eisenach hat mit dem Verkehrsentwicklungsplan, dem städtebaulichen Rahmenplan Innenstadt und vielen Einzelplanungen die entsprechenden Weichen gestellt. Das vorliegende Konzept zur Gestaltung der Innenstadtstraßen ist die notwendige und folgerichtige Ergänzung für den Bereich der Straßen und Plätze, der öffentlichen Räume.

Innenstadtstraßen: Verkehrsadern und öffentliche Räume

Straßen dienen dem Verkehr - auch die Innenstadtstraßen: Den FußgängerInnen, den RadfahrerInnen, den Bussen und den privaten PKW und LKW. Sie verbinden und erschließen Häuser und Grundstücke. Fahrzeuge müssen halten - zum Anliefern und Abholen, als "Arbeitender Verkehr". Längeres Abstellen von Fahrzeugen wird fragwürdig, wenn der Platz knapp ist.

Straßen sind auch Freiraum für die anliegende Bebauung - besonders wenn private Freiräume fehlen. Immer aber ist urbane Öffentlichkeit und Teilnahme am Leben der MitbürgerInnen unverzichtbar. Geschäfte und Lokale weiten sich aus auf Straße und Platz. Kinder entdecken ihre Umgebung und lernen, BürgerInnen ihrer Stadt zu werden. Jugendliche wollen sehen und gesehen werden. Erwachsene flanieren oder eilen.

Durch ihr bauliches Erscheinungsbild vermitteln Straßen Repräsentation und Identifikation. Entwurf und Detail machen die Stadt, den Stadtteil und die Einzelstraßen erkennbar. Straßen und Plätze einer Stadt sind Spiegelbild ihrer BewohnerInnen.

Alle Anforderungen finden sich auf allen Straßen - in unterschiedlicher Ausprägung. Gerade die schwächeren Funktionen müssen immer besonders unterstützt werden - sonst entstehen Eintönigkeit und Langeweile.

Innenstadtverkehr: Vorrang für den Umweltverbund

Die Verkehrsberuhigung der Innenstadt ist - wie in fast allen Städten mit Tradition - erklärtes Ziel der Stadtentwicklung. Dichte Bebauung und kleinteilige Nutzungsmischung sorgen dafür, daß viele Ziele auf kurzem Weg zu Fuß erreichbar und die Haltepunkte des öffentlichen Verkehrs gut ausgelastet sind. Deswegen sollen Verkehrsflächen äußerst sparsam bemessen werden: Damit die Dichte der Stadt und die dazu notwendigen Freiflächen erhalten bleiben.

Bei weiterhin konventioneller Straßengestaltung und Verkehrsorganisation würde der Autoverkehr die Innenstadt immer stärker überschwemmen. Freiflächen gingen verloren, Fußgänger- und Radverkehr würden immer schwieriger; der Bus käme nicht mehr durch, und der Autoverkehr würde an sich selbst ersticken.

Deswegen schlägt der Verkehrsentwicklungsplan bauliche und verkehrslenkende Maßnahmen vor, die einen angemessenen Kompromiß sichern sollen:

Vorrang für FußgängerInnen, RadfahrerInnen und Busse und bestmögliche Bedingungen für einen funktionierenden Autoverkehr: langsam, aber auf kürzestem Weg; Kurzparken, Anliefern und Abholen sehr liberal, aber Dauerparken mit deutlichen Beschränkungen.

Die Straßengestaltung in der Innenstadt kann und muß dazu auf allen Straßen besonders beitragen. Sie fördert den erwünschten Vorrang. Sie verdeutlicht Fußgänger- und Aufenthaltsflächen und sie minimiert reine Autoverkehrsflächen. Sie bietet Flexibilität für überlagernde Flächennutzung und wechselnde Verkehrsordnung. Sie verhindert überhöhte Fahrgeschwindigkeiten und sorgt für ein attraktives und liebenswertes Umfeld - die Grundlage für ein tolerantes und kooperatives Verkehrsklima in Eisenach.

Straßengestaltung: Ein wichtiger Beitrag zur Entwicklung der Stadt

Straßen müssen eine Vielzahl von technischen Bedingungen erfüllen - für Begeh- und Befahrbarkeit, Versorgungsleitungen, Standfestigkeit, Dauerhaftigkeit, Entwässerung und Wirtschaftlichkeit.

Als öffentliche Räume sind sie aber vor allem maßgeblich für das Verhalten der StraßenbenutzerInnen und die Entwicklung der Stadt:

- Straßen können Geschichte erlebbar machen und den Charakter einzelner Stadtteile prägen. Oder sie können die Beliebigkeit eines zufälligen Billiganbieters von Baustoffen zeigen.
- Straßen können Urbanität, Vielfalt und Stadterlebnis ermöglichen. Oder sie können der weltweiten Illusion des flüssigen Autoverkehrs nachgeben.
- Straßen können dafür sorgen, daß die Innenstadt lebendiger und unbestrittener Mittelpunkt von Stadt und Region bleibt. Sie können die Innenstadt aber auch zu einem beliebig austauschbaren "Center" degradieren.
- Straßen können dazu beitragen, daß in der Innenstadt auch anspruchsvolle Wohnungen entstehen. Sie können aber auch Einseitigkeit, Konsum und Kommerz in den Vordergrund stellen.
- Straßen können das Ziel fördern, daß BewohnerInnen, Geschäftsleute und Dienstleister sich für ihren Ort verantwortlich und in einem lebendigen, dichten Stadtteil zu Hause fühlen - Vorbild auch für andere Stadtteile. Sie können aber auch Gleichgültigkeit erzeugen - dann wird ein Stadtteil zu einer auswechselbaren Gelegenheit, Geld zu verdienen oder auszugeben.

Stadtentwicklung wirkt über lange Zeiträume auf ökologische, ökonomische und soziale Zusammenhänge. Die Straßengestaltung muß in aller Ruhe diskutiert, entschieden und durchgeführt werden, unabhängig von planerischen Moden, von vermeintlichen Sachzwängen und von kurzfristigen politischen oder finanziellen Schwankungen.

Straßenbautradition in Eisenach

Ein oberflächlicher Blick auf die Innenstadtstraßen scheint nur ein zufälliges Durcheinander zu eröffnen: Höchst unterschiedliche Natursteinpflaster - Granite, Porphyre, Basalte - in verschiedenen Farben, Formaten und Verlegemustern wechseln sich scheinbar zusammenhanglos ab mit Kunststeinpflaster und Asphalt.

Der überalterte technische Zustand - mit Buckeln, Löchern und provisorischen Reparaturen - läßt kaum mehr eine Ordnung erkennen.

Dennoch schälen sich bei genauerer Betrachtung eine Reihe von charakteristischen Materialien und Konstruktionen heraus, die - als typisch für Eisenach - auch in Zukunft verwendet werden können:

- **Schwere, gelbliche Granitborde**
Längen bis 1,80 m, angeschrägt, Kante ursprünglich oder durch Abnutzung meist gerundet. Diese Borde prägen fast überall das Gesicht der Innenstadtstraßen.
- **Eisenacher Pflaster 5/10 cm**
Maßgenau mit sehr schmalen Fugen findet es sich immer wieder auf den Gehsteigen. Läuferverband, Fischgrätverband und dekorative Mäandermuster wechseln sich ab. Die in der Regel helle Grundfarbe wird durch rötliche Steine ornamentiert.
- **Rostbrauner Schiefersplitt**
Die vorwiegende Gesteinsart des Thüringer Waldes zeigt sich häufig im Fugensand und auch, in wassergebundenen und unbefestigten Flächen.

Und immer wieder wird deutlich: Die Vielfalt der Materialien und Pflasterverbände ist nicht überall wahllos und zufällig. Oft wird ein ausgeprägter Wille zu Ornament, Schmuck und Dekoration erkennbar. Eisenach hat eine vielgestaltige Straßenbautradition.

Einige neuere Straßenumbauten

Unmittelbar nach der Wende wurden in der Innenstadt einige Straßen renoviert: Die Katharinenstraße, die Sophienstraße, und ein Teilstück der Wartburgallee.

Einige traditionelle Gestaltungsmittel wurden beispielgebend aufgenommen: Format und Verlegung des Gehwegpflasters in der Wartburgallee und der rostbraune Ton einiger Betonpflastersteine.

Ein neues Motiv findet sich in Eisenach immer öfter: Einige quarzhaltige Steinoberflächen mit silbriggrauem Farbton, der sich auch in den neuen Leuchten wiederfindet. Die Inseln mit den Bushaltestellen in der Katharinenstraße zeigen, wie Busvorrang, KFZ-Verlangsamung, Stadtbegrünung, Fußgängersicht und Stadtbild integriert gestaltet zusammenpassen können.

Die Straßenneubauten zeigen aber auch, welche Gefahren bei der Straßenrenovierung bestehen:

- Das große Angebot der Asphalt- und Betonindustrie verführt zu einer gestalterischen Breite, die den Zusammenhang von Stadt und Quartier verloren gehen läßt.
- Die zu enge Auslegung der Straßenbauempfehlungen führt zu Fahrbahnbreiten, die in der Abwägung dem schnellen Autoverkehr zu viele Rechte einräumen.
- Fehlt ein sorgfältiger, integrierter Entwurf, so werden nachträglich Schaltkästen, Telefonzellen und andere Einrichtungen nach technischer Notwendigkeit, aber ohne gestalterischen Zusammenhang eingebaut.
- Ohne schlüssige Verkehrsorganisation - insbesondere im ruhenden Verkehr einschließlich Überwachung und Ahndung - ist Straßengestaltung wenig wirksam: Dann werden ohnehin die meisten Flächen von Autos belegt.

Vielfalt und Gestaltungswille

Städtebau und Architektur in der Eisenacher Innenstadt zeigen immer höchst individuellen Geschmack. Scheinbar ohne einheitliches Ordnungsschema stehen mittelalterliche Fachwerkhäuser neben Bauten mit barocken oder klassizistischen Fassaden. Dennoch fügt sich die Innenstadt zu einem harmonischen Ensemble. Ähnlich eigenwillig war die Gestaltung der Straßen - oft so vielfältig, daß sie von der Schönheit des baulichen Ensembles ablenkte.

Heute besteht die Gefahr, daß durch die Freiheit für "alles Mögliche" der schmale Grat zwischen vielfältiger Lebendigkeit und orientierungsloser Beliebigkeit verlassen wird. Die Straßen, über die die Gemeinschaft als BauherrIn bestimmt, sollten in Zukunft stärker einheitliches Bindeglied und Rahmen der Innenstadt sein. So kann den BauherrInnen der Gebäude mehr individuelle Gestaltungsfreiheit eingeräumt werden, ohne daß das Ensemble Innenstadt auseinanderfällt.

6 Grundsätze zur Straßengestaltung in Eisenachs Innenstadt

1. Funktionalität

Die klassischen Straßenfunktionen müssen erfüllt sein. Aber nicht nur nach Richtlinien, sondern immer im Einzelfall abgewogen mit allen städtebaulichen Aufgaben. So wird sichergestellt, daß auch alle Fördermittel bewilligt werden.

2. Tradition

Die wenigen Vorgaben aus der Eisenacher Straßenbautradition müssen sich bei allen Neubauten und Renovierungen wiederfinden. So wird der Gefahr der Anonymität entgegengewirkt.

3. Einheitlichkeit

In allen Innenstadtstraßen sollte das gleiche Material für die Fahrgassen verwendet werden. Für Geh- und Mehrzweckflächen in den Quartieren gilt ein fester Materialmix. Dies gewährleistet Einheitlichkeit innerhalb der Stadt, läßt den Quartieren aber einen großen Teil ihrer Individualität.

4. Zurückhaltung

Der Straßenentwurf darf keinesfalls aufdringlich sein. Bebauung und Nutzung sorgen in der Innenstadt ausreichend für Vielfalt und Belebung.

5. Eleganz

Filigraner und festlicher Charakter ist für Eisenach angemessen. Dazu passen keine Elemente, die zum Beispiel plump, massiv oder auch alltäglich wirken.

6. Qualität

Die Straßenrenovierung muß höchste technische und gestalterische Ansprüche erfüllen. Finanzielle Engpässe bewirken eine zeitliche Streckung. Weitere Provisorien sind eher erträglich als dauerhafte Mittelmäßigkeit.

Verkehrsberuhigung, Stellplatzordnung, Busvorrang

Die Innenstadt wird verkehrsberuhigt erschlossen: Jede Möglichkeit muß genutzt werden, das Umfeld aufzuwerten und Bussen, FußgängerInnen und RadfahrerInnen Komfort und Vorrang einzuräumen - auch wenn dadurch die Flüssigkeit des Autoverkehrs leidet. Sperrungen und Einbahnstraßen sollten bis auf einzelne Ausnahmen vermieden werden - Umwege schaden allen. Die Stellplatzordnung, die Straßengestaltung und der Vorrang der anderen Straßenfunktionen verlangen langsame Fahrweise und nehmen

Behinderungen in Kauf. Daher werden die BürgerInnen vermeidbare Autofahrten unterlassen.

Ausladen und Abholen soll überall frei möglich sein. Oberirdisches längeres Parken muß Zug um Zug weniger und teurer werden. Gleichzeitig sollten Tiefgaragen entstehen. Deren Einfahrten gehören an den Rand der Innenstadt direkt an die Hauptstraßen. Wechselnde Nutzung für Kunden und BewohnerInnen sorgt für eine hohe Auslastung und damit erträgliche Preise.

Auch Busse müssen in der Innenstadt verträglich und langsam fahren; das kostet kaum Zeit. Dafür erhalten sie an allen Ampeln elektronisch Grün. Haltestellen sollten - vor allem an Sammel- und Verkehrsstraßen als Inselhaltestellen gebaut werden, damit FußgängerInnen besser queren können und der Bus in der Fahrzeugkolonne nicht zurückfällt. Entsprechend hohe Borde an den Haltestellen sorgen für bequemen und schnellen Fahrgastwechsel. Besondere Aufmerksamkeit verlangt das Umfeld der Haltestellen - das nützt den Fahrgästen und fördert das Image.

Die Straßengestaltung sollte möglichst offen sein, die Bewegungsfreiheit für FußgängerInnen deutlich machen und exklusive Autoflächen - die reinen Fahrbahnen - äußerst gering halten. Sie sollte möglichst neutral gegenüber Verkehrsregelungen (wie z.B. Einbahnstraßen) sein, denn diese ändern sich in kürzeren Abständen als die gebauten Oberflächen. Schleppkurven und Lichtraumprofile müssen beachtet werden.

Verkehrstypen, Quartierstypen, Plätze

Bei einem Gang durch die Eisenacher Innenstadt fallen die vielen engen Straßen und Gassen ins Auge. Sie vertragen nur ein geringes Quantum an Auto- und LKW-Verkehr, sollen EisenacherInnen und Gäste der Stadt sich noch wohlfühlen. Der überwiegende Teil der Innenstadtstraßen bekommt daher den Charakter von Anliegerstraßen. Der notwendige Verkehr soll sich gleichmäßig auf die ganze Innenstadt verteilen. Nur wenige Sammelstraßen bündeln den KFZ-Verkehr und führen entsprechend dem Verkehrsentwicklungsplan ihn auf kürzestem und bequemstem Weg stadteinwärts und zurück. Am Rand der Innenstadt nehmen Verkehrsstraßen Autos und LKW auf und leiten den Durchgangsverkehr gleich um sie herum.

Städtebaulich unterscheiden sich die einzelnen Quartiere der Innenstadt nach ihrer Entstehungszeit. Den Kern bildet die mittelalterliche Altstadt mit engen, oft verwinkelten Gassen. Im Norden schließt sich das um die Jahrhundertwende gebaute gründerzeitliche Viertel an. Sein Stadtgrundriß ist großzügig und betont geometrisch. Im Süden der Altstadt liegt die ebenfalls Ende des 19. Jahrhunderts begonnene, am Hang liegende Vorstadt. Ihr Grundriß wurde vom Gelände bestimmt.

Charakteristisch für die Eisenacher Innenstadt ist das Netz ihrer großen und kleinen Plätze. Sie schaffen einen Gegenpol zu den Straßen, ersetzen die fehlenden Gartenhöfe, sind Orte der Ruhe und Erholung und Kristallisationspunkte städtischen Lebens.

Prinzip "Sanfte Trennung"

Bei verkehrsberuhigten Straßen stellt sich die Frage, ob und wie weit Fahrbahn und Gehwege durch Borde getrennt werden sollen. Bei breiten Verkehrsstraßen (z.B. Wartburgallee) und höher belasteten Teilen von Sammelstraßen ist eine stärkere Trennung sinnvoll.

In den engeren, inneren Altstadtstraßen ist eine vollständige Trennung nicht möglich; sie ist aber auch nicht zweckmäßig, da die Ziele der Verkehrsberuhigung andere Ausbaustandards erfordern.

Für die Innenstadt Eisenachs wird daher eine "sanfte Trennung" vorgeschlagen: Die traditionellen Borde begrenzen eine Hauptfahrgasse, in der die überwiegende Menge des Fahrverkehrs stattfindet. Bei Ausweichvorgängen können die etwa 4 cm hohen Borde überfahren werden. Damit ist auch bei schmalen Hauptfahrgassen keine Einbahnregelung erforderlich. Für FußgängerInnen entsteht ein erheblicher Platzgewinn. Die Fahrgeschwindigkeiten werden deutlich verringert und städtebaulich wird verdeutlicht, daß das Auto zwar geduldet ist, sich aber rücksichtsvoll unterordnen muß.

Begegnungen müssen nicht im Gesamtverlauf möglich sein; einzelne Lichtmasten, Poller u.ä. auf den Seitenbereichen können zusätzliche Engstellen markieren oder besondere Fußgängerschutzbereiche abtrennen. Diese Gestaltung ist besonders außerhalb der Hauptverkehrs- und anlieferzeiten wirksam. FußgängerInnen haben dann deutlich mehr Platz als bei herkömmlicher Gestaltung.

Die Breite der Hauptfahrgasse richtet sich zum Einen nach den angestrebten Verkehrsstärken - also von außen nach innen geringer werdend - und zum Anderen nach den vorhandenen Flächen zwischen den Häuserzeilen. So werden zum Teil auch am Innenstadtrand Engstellen bewußt in Kauf genommen. An Plätzen und Kreuzungen werden Fahrgassen allenfalls durch eine Pflasterzeile angedeutet; die de-facto-Mischung mit kreuzenden RadfahrerInnen und FußgängerInnen wird dadurch verdeutlicht. Technisch gesehen handelt es sich um eine Übergangsform zwischen Mischungs- und Trennungsprinzip nach Ziff. 4.4.1 der EAE bzw. um Mehrzweckstreifen nach Ziff. 5.2.1.1 der EAE. Eine Verkehrsregelung als Tempo-30-Zone mit eingeschränkter Halteverbotszone ist insgesamt ausreichend.

Beläge

Die Gestaltung von Straßen und Plätzen soll sich dem städtebaulichen Ensemble Eisenachs unterordnen. Das Material des Stadtbodens bestimmt dabei den Charakter des Straßenraums entscheidend mit.

Granitpflaster. Eleganter, silbriggrauer Stein mit feinkristalliner, glatter Oberfläche. Die verlegten Flächen sind engfugig, eben und lassen sich ausgezeichnet begehen und befahren. Dieser Stein soll die Altstadt prägen und die verschiedenen Quartiere miteinander verbinden. Es wird als Großpflaster in Zeilen verlegt für die Fahrspuren der mittelalterlichen und gründerzeitlichen Quartiere, in Bögen verlegt als Kleinpflaster für Geh- und Mehrzweckflächen in mittelalterlichen Quartieren und in der südlichen Vorstadt.

Betonpflaster. Eleganter, hellgelber Stein mit glatter Oberfläche. Er wird als Läuferverband mit engen Fugen und als dekoratives Mäandermuster mit rötlichem Stein verlegt. Seine Verwendung beschränkt sich auf gründerzeitliche Quartiere: Das traditionelle Format 5/10 cm für Gehwege und das Format 10/20 cm für überfahrbare Mehrzweck- und Parkflächen.

Asphaltbeton. Deckschicht mit entsprechendem Splitzuschlag. Verwendung für Fahrgassen; im Sonderfall auch für Mehrzweckflächen der Vorstadt.

Wassergebundene Decken. Den Charakter der Oberfläche bestimmt der traditionelle rostbraune Schiefersplit. Sie sind gut begehbar, lassen sich aber nur sehr eingeschränkt befahren. Verwendung: für Wege in Grünflächen und Teilflächen auf Plätzen.

Die Beschränkung auf wenige, aufeinander abgestimmte Materialien gibt der Eisenacher Innenstadt ein solides gestalterisches Gerüst. Eleganz gepaart mit Schlichtheit und Ruhe sollen die Straßenflächen in der belebten, vielschichtigen Altstadt prägen, Eleganz und Abwechslung das Bild in den streng geometrischen Gründerzeitquartieren bestimmen. Der Granit sorgt als Bindeglied für den inneren Zusammenhang der unterschiedlichen Quartiere der Innenstadt.

Borde, Rinnen, Stadtbäche

Heute ziehen Hochborde in der Eisenacher Innenstadt noch scharfe Trennlinien zwischen Fahrspur und Gehweg. Die Zukunft gehört jedoch dem Prinzip der "sanften Trennung". Das macht neue Konstruktionen notwendig.

Borde

In der gesamten Innenstadt werden die Fahrgassen von den traditionellen, schweren, gelblichen Granitborden begleitet. Als etwa 4 cm hohe Tiefborde lassen sich ihre abgerundeten Kanten leicht von PKW, LKW und Bussen überfahren. Die trennende Wirkung vermindert sich erheblich - der Straßenraum ist wieder als Ganzes erlebbar. Echte Hochborde (18 cm hoch) können evtl. an Bushaltestellen vorkommen. Dort sorgen sie für leichtes und schnelles Ein- und Aussteigen.

Rinnen

Sanft gemuldete, dreizeilige Rinnen aus silbriggrauem Granitgroßpflaster gliedern große und kleine Plätze. Ohne den städtebaulichen Zusammenhang zu zerschneiden, machen sie die "sanfte Trennung" zwischen Fahrgassen, Mehrzweckflächen und Fußgängerflächen deutlich.

Stadtbäche

Lange Zeit schienen Stadtbäche wertlos oder störend. Heute legt man sie wieder frei: Sie verbessern das Kleinklima, sie zeigen die Tradition und Unverwechselbarkeit eines Viertels, sie verschönern Straßen und Plätze und sind im Sommer beliebter Spielplatz. Als flacher Wasserlauf mit kleinen Becken nehmen sie gegebenenfalls nur einen abgezweigten Teil der Schüttmenge auf - und treten nur in Teilstücken an die Oberfläche. Der Löberbach im Osten der Altstadt könnte ein schönes Beispiel hierfür werden.

Straßeneinrichtungen

Einrichtungsgegenstände wie Poller, Abfallbehälter, Leuchten oder Schaltkästen können das Stadtbild bereichern. Dazu müssen sie überlegt entworfen, ausgesucht und aufgestellt werden. Vordergründig technische Kriterien reichen dabei nicht aus. Denn die Dinge müssen zueinander und in ihre jeweilige Umgebung passen.

Der verspielte, elegante Charakter der Eisenacher Innenstadt kann in den Strasseneinrichtungen fortgesetzt werden. Insbesondere das heimische Handwerk sollte angeregt werden, zeitlose, harmonische Lösungen zu finden. Dazu sollen hier nur wenige skizzenhafte Anregungen gegeben werden.

Die neue Straßenmöblierung wird einheitlich für das gesamte Stadtgebiet entworfen. Eine sparsame Verwendung verhindert eine Überfrachtung des Straßenraums.

Leuchten. Mit kleinen Veränderungen an Aufhängung bzw. Mast wird die bereits eingeführte, elegante silbriggraue Leuchte auch in Zukunft verwendet. In den engen Altstadtquartieren sollten im wesentlichen Wandleuchten zum Einsatz kommen.

Bänke. Sie sollen zum Verweilen einladen, bequem sein und mit einer leichten, eleganten Form das Flair Eisenachs repräsentieren. Dabei empfiehlt sich ein der natürlichen Sitzhaltung angepaßtes Design mit einer Sitzfläche aus Holz.

Poller. Sie sind in schlichter aber eleganter Form einzusetzen. Zu viele Poller schaden eher, freundlich wirken sie in Kombination mit Bänken und Leuchten oder in kleinen Gruppen.

Fahrradständer. Vorgeschlagen wird eine Bügelkonstruktion aus zwei Pollern und einer Stange. Sie schützen einzeln aufgestellt Bänke oder stehen in größerer Stückzahl an wichtigen Anlaufstellen.

Abfallbehälter. Material und Design ist auf Bänke und Poller abgestimmt. Sie werden im Straßenraum mit Leuchten, Pollern und Bänken kombiniert aufgestellt.

Abdeckungen. Sie passen sich der Oberflächenform an. Traditionelle Gestaltung wird mit neuen Inschriften kombiniert.

Geschäftsschilder. Empfohlen werden moderne, individuelle aber unaufdringliche Aushängeschilder bzw. farblich zurückhaltende Hausbeschriftungen.

Schaltkästen, Telefonzellen. Ihre Gestaltung sollte zurückhaltend sein und ins Stadtbild integriert werden. Sie werden soweit wie möglich in Servicestationen z.B. an Bushaltestellen aufgestellt und in Gebäude integriert.

Lichtsignalanlagen. Kleindimensionierte oder im Straßenraum aufgehängte Anlagen genügen der Sicherheit und beeinträchtigen das Stadtbild nicht.

Grün in Straßen und Plätzen

Im Mittelalter gehörten Haus und baumbestandener Garten in Eisenach noch zusammen. Größere Bäume waren nur auf Plätzen zu finden.

Heute sind die ehemaligen Garten- und Wohnhöfe vielfach zugebaut. Aufenthaltsqualität und Kleinklima haben sich in der Eisenacher Innenstadt dadurch mehr und mehr verschlechtert. Neues, öffentliches Grün schafft Abhilfe. Aber auch widerstandsfähige Pflanzen brauchen besonderen Schutz und besondere Pflege.

Bäume

Plätze eignen sich in Eisenach besonders gut, um Bäume zu pflanzen. Hier ist genug Raum für große Baumbeete, über die die Pflanzen mit Sauerstoff, Wasser und Dünger versorgt werden können. In den oft engen Straßen der Innenstadt sollten spezielle Granulate, Wurzelschutzgerüste und gußeiserne Baumscheiben dafür sorgen, daß die Wurzeln ausreichend Wasser, Luft und Nährstoffe bekommen.

In den engen Straßen der Altstadt kommen nur einzeln gepflanzte kleine Bäume in Frage. Auf kleinen Plätzen und in mittelbreiten Straßen können sie mittlere Größe haben - zu großen Plätzen und breiten, gründerzeitlichen Straßen passen große, ausladende Bäume. Die Stadtverwaltung hat bereits einen detaillierten Baumpflanzkatalog erarbeitet.

Fassadenbegrünung

Besonders wenig Platz brauchen Rank- und Kletterpflanzen - ideal also für die enge Altstadt. Ranker wie Clematis oder Lonicera beschränken sich auf Klettergerüste und Spaliere. So kann verhindert werden, daß auch besonders schöne Fassaden zuwachsen.

Rasen

Rasenflächen sollten nicht zu klein sein. Auf größeren Plätzen und in robuster Ausführung eignen sie sich auch mitten in der Stadt für Picknick, Spiel und Erholung.

Stauden

Zurückhaltend gestaltete Blumenbeete mit mehrjährigen Blütenpflanzen schaffen in den innerstädtischen Grünanlagen wieder eine Verbindung zu den früheren Gartenhöfen. Sie sorgen für Abwechslung, ohne den Freiraum zu dominieren.

Alexanderstraße

Die Alexanderstraße liegt vollständig im mittelalterlichen Stadtgrundriß (siehe S. 13). Der Straßenverlauf stellt die Grenze zwischen dem Altstadt kern und der restlichen Innenstadt dar.

Aus verkehrlicher Sicht wird die Alexanderstraße als Innenstadtstraße ohne besondere Verkehrsbedeutung eingeordnet (siehe S. 13) und hat den Charakter einer Anliegerstraße. Die Verbindung zur Bahnhofstraße wird durch die Umgestaltung des Karlsplatzes etwas umwegig.

Sie erhält eine in Zeilen gepflasterte Fahrgasse aus silbriggrauem Granit (15/17 cm) mit einer Breite von 2,60 - 3,00 m. Überfahrbare, gelbliche Granitborde (4 cm hoch) trennen sie sanft von den breiten Geh- und Mehrzweckflächen aus in Bögen gepflastertem, wieder silbriggrauem Granit (10/10 cm). Sie werden zwar bei Bedarf durch LKW und PKW mitbenutzt, im Regelfall stehen sie jedoch den FußgängerInnen zur Verfügung.

Wohnnutzung dominiert im Mittelstück der Alexanderstraße. Gerade dort soll der Straßenraum zum Aufenthalt einladen. Schon eine Bank im Schatten eines Baumes oder ein hübsch gestalteter Platz eignet sich als Treffpunkt.

Schiffsplatz/ Hospitalstraße/ Georgenstraße

Auch dieses Planungsbeispiel liegt vollständig im mittelalterlichen Stadtgrundriß (siehe S. 13). Die deutlichen räumlichen Einengungen unmittelbar östlich des Schiffsplatzes und südlich der Einmündung "Hinter der Mauer" markieren die frühere Stadtmauer und den Eingang zum Kern der Altstadt.

Aus verkehrlicher Sicht wurden dorthin auch die Übergänge zwischen Sammelstraße und Anliegerstraße gelegt (siehe S. 13). Denn obwohl die Verkehrsmengen Richtung Stadtmitte nicht abrupt, sondern nur allmählich geringer werden, verlangt die städtebauliche Situation im engen Straßenraum eine andere Gestaltung.

Die Sammelstraßenteile erhalten getrennte Fahrbahnen aus Asphaltbeton in einer Breite von etwa 6 m. Gelbliche Granitborde trennen sie von den Gehwegen ab, die in Bögen aus silbriggrauem Granitkleinpflaster gepflastert werden.

In Übergangsbereichen sind schmale, gepflasterte Fahrgassen (ca. 4 m) mit - ebenfalls gepflasterten Mehrzweckstreifen sinnvoll.

Die Anliegerstraßenteile erhalten Fahrgassen von 4 m Breite aus silbriggrauen Granitpflasterzeilen. Überfahrbare gelbliche Granitborde (etwa 4 cm hoch) trennen sie sanft von Geh- und Mehrzweckflächen aus in Bögen verlegtem silbriggrauem Granitkleinpflaster. Diese werden zwar zu Spitzenstunden am Rand der Fahrgasse von LKW und Bussen mitbenutzt, bieten aber sonst großzügig Platz für FußgängerInnen und Geschäftsauslagen.

Die Einmündung der Hospitalstraße in die Georgenstraße bleibt signalisiert. Die Haltelinien werden nicht weiß, sondern mit Alu-Nägeln markiert und unter Berücksichtigung der Fahrgeometrie zurückgesetzt. Am Schiffsplatz und an der Einmündung "Hinter der Mauer" liegen Vorsignale, die bei Überlastung die Einfahrtmenge begrenzen - außer wenn ankommende Busse dort "Grün" anfordern.

Goethestraße

Das Beispiel liegt vollständig im geometrischen Stadtgrundriß des gründerzeitlichen Quartiers (siehe S. 13).

Aus verkehrlicher Sicht gehört die Goethestraße zu den Innenstadtstraßen mit Anliegercharakter und ohne besondere Verkehrsbedeutung (siehe S. 13). Hier ist nur mit einem geringen Verkehrsaufkommen zu rechnen.

Sie erhält eine mit 3,00 m Breite der städtebaulichen Situation angepaßte Fahrgasse aus silbriggrauen Granitgroßpflasterzeilen. Überfahrbare, gelbliche Granitborde (4 cm hoch) trennen sie sanft von den in hellgelbem Betonkleinpflaster gehaltenen Mehrzweck-, Baum- und Parkstreifen, an die sich ein Gehweg aus hellgelbem Mosaikpflaster anschließt (siehe S. 19).

In den engen Seitenstraßen fällt der Park- und Baumstreifen aus Platzgründen weg und die Fahrspur aus silbriggrauem Granit wird auf 2 m Breite reduziert. Wie in der Goethestraße sind Mehrzweckstreifen und Gehweg in hellgelbem Betonpflaster gehalten.

Der Mehrzweckstreifen grenzt sich durch Lage und Material deutlich von der Fahrgasse ab und ist für FahrradfahrerInnen und AutofahrerInnen als zusätzlich nutzbarer Bereich gut zu erkennen.

Barfüßerstraße

Das Beispiel liegt vollständig im geländeangepaßten Stadtgrundriß der südlichen Vorstadt (siehe S. 13).

Aus verkehrlicher Sicht zählt die Barfüßerstraße zu den Straßen mit Anliegercharakter ohne besondere Verkehrsbedeutung (siehe S.13). Hier ist nur ein geringes Verkehrsaufkommen zu erwarten. Fahrspurbreite und Straßenoberfläche werden den Erfordernissen der starken Steigung angepaßt.

Um die winterliche Rutschgefahr zu verringern, erhält die Barfüßerstraße eine asphaltierte Fahrspur von 3,50 m Breite. Gelbliche, überfahrbare Granitborde, unter Beachtung der Wasserführung, trennen die Fahrspur sanft von den nun breiten Mehrzweck- und Gehwegflächen aus in Bögen verlegtem silbriggrauem Granitpflaster (10/10 cm) (siehe S.19).

In denjenigen schmalen Seitengassen, in denen der Gehweg aus einem alten, aufwendig gestalteten Mosaikpflaster besteht, bleibt er in seiner jetzigen Form erhalten. Mehrzweckstreifen und Fahrspur bekommen eine Asphaltbetondecke mit dem gleichen Zuschlagstoff wie in der Barfüßerstraße.

Karlsplatz

Der Karlsplatz liegt vollständig im mittelalterlichen Stadtgrundriß und gehört zu den Hauptplätzen Eisenachs (siehe S. 13). Das Nicolaitor am östlichen Rand des Platzes ist eine der historischen Stadtzufahrten.

Aus verkehrlicher Sicht zählt er in Zukunft zu den Innenstadtbereichen ohne besondere Verkehrsbedeutung (siehe S. 13). Die Straßen, die den Platz rahmen, wurden gestalterisch in Anliegerstraßen und Straßen mit Busverkehr unterteilt.

Die Straßenteile mit Busverkehr erhalten eine 4 m breite Fahrspur aus silbriggrauen Granitgroßpflasterzeilen. Dreizeilige sanft gemuldete Rinnen aus dem gleichen Material trennen sie von den in Bögen aus silbriggrauem Granitkleinpflaster verlegten gepflasterten Gehweg- und Mehrzweckflächen (siehe S. 19).

Im Straßenteil mit Anliegercharakter werden die Materialien und Rinnen beibehalten. Lediglich die Breite der Fahrgasse wird auf PKW-Breite - also 2 m - verringert. Das schafft großzügig Platz für FußgängerInnen, Geschäftsauslagen und Straßenrestaurants.

Der gesamte Karlsplatz sollte ganz leicht muldenförmig abgesenkt werden; dies vermittelt ein stärkeres Gefühl der Geborgenheit. Mittelpunkt des Platzes bleibt eine etwas erweiterte Grünfläche mit Parkcharakter.

Die östliche Zufahrt zum Karlsplatz beschränkt sich auf ein Tor und wird signalisiert.

Die Bushaltestelle erhält Hochborde aus gelblichem Granit und transparente Wartengebäude, die gleichzeitig als Servicestationen dienen sollen.

Löberstraße/ Kleine Löbergasse

Auch dieses Beispiel liegt vollständig im mittelalterlichen Stadtgrundriß (siehe S. 13).

Aus verkehrlicher Sicht gehört die Löberstraße zu den Sammelstraßen. Die "Kleine Löbergasse" wird als Innenstadtstraße ohne besondere Verkehrsbedeutung eingeordnet und hat den Charakter einer Anliegerstraße (siehe S. 13).

Die Sammelstraße erhält eine Fahrspur von 4 m Breite aus silbriggrauen Granitgroßpflasterzeilen. Sie wird durch gelbliche Granitborde (4 cm hoch) sanft von den Gehweg- und Mehrzweckflächen getrennt, die aus in Bögen verlegtem, silbriggrauem Granitkleinpflaster bestehen (siehe S. 19). LKW und Busse benutzen die Mehrzweckflächen am Rand der Fahrgassen zwar in Spitzenzeiten mit, für FußgängerInnen bleibt jedoch genug Bewegungsspielraum.

Die Fahrspur der Anliegerstraße erfordert aus verkehrlicher Sicht eine Breite von 2,60 m, damit Busse in Richtung Karlsplatz hier noch fahren können. Sie besteht aus silbriggrauen Granitpflasterzeilen, die durch gelbliche Granitborde sanft von den Gehweg- und Mehrzweckflächen aus in Bögen verlegtem silbriggrauem Granit getrennt werden.

Wo sich der Straßenraum zur Ecke aufweitet, entsteht ein kleiner Platz aus in Bögen verlegtem silbriggrauem Granitkleinpflaster. Am östlichen Rand des Platzes verläuft unterirdisch der Löberbach. Sein Verlauf sollte durch einen neuen offenen Wasserlauf dargestellt werden.

Klare Verkehrsregeln konsequent durchsetzen

Straßengestaltung ist überflüssig, wenn Autos zunehmend das Straßenbild bestimmen. Nur eine konsequente städtische Verkehrspolitik für eine lebendige Innenstadt und ihren notwendigen Verkehr rechtfertigt die hohen Investitionen im Straßenumfeld. Am wichtigsten ist dabei die Parkorganisation. Eine Zonenbeschilderung "Eingeschränktes Halteverbot" wäre eine der notwendigen klaren Regeln. Man könnte sie tolerant auslegen, um überall alle Liefer- und Abholvorgänge reibungslos zu ermöglichen. Eindeutige Verstöße müssen aber ebenso konsequent überwacht und auch geahndet werden. Die BürgerInnen akzeptieren Spielregeln, die verständlich sind und für alle gelten.

Zeichen nach StVO klein halten

Die Straßenverkehrsbehörde muß durch Schilder und Markierungen das Verhalten auf den Straßen regeln. Gerade auf engen Straßen mit sich vielfach überlagernden Nutzungen ist das nicht einfach. Die Straßengestaltung setzt darauf, ein kooperatives Klima zu schaffen und Konflikte soweit wie möglich zu vermeiden. Weniger und kleinere Zeichen und Schilder sind meist zulässig und oft effektiver als große, aufdringliche. Markierungslinien und Flächenaufteilungen sollten sich möglichst natürlich ergeben. Statt Kunststoff-Weiß sollten Alu-Nägeln verwendet werden. Das gilt auch für Sperrflächen, wenn diese im Einzelfall nicht verzichtbar sind. So bleibt nicht nur die Stadtgestalt erkennbar - es wird auch der Wettlauf der Aufdringlichkeit vermieden. Die leise Stimme findet oft mehr Gehör als die laute - so schaffen kleine (oder keine !) Zeichen oft mehr Sicherheit.

Mit Provisorien leben

Übergangsweise sollten mit einfachsten Mitteln aus den Etats für Straßenunterhalt nur die ärgsten Mängel beseitigt werden. Staubfreiheit und Reparaturen mit Bitukies sowie demontierbare Einbauten können zeitweise funktional ausreichen.

Vieles spricht dafür, die endgültige Strassenrenovierung nicht zu übereilen: Es bleibt Zeit für sorgfältige Planung des Endzustandes. Die Renovierungsphase der Bebauung beschädigt mit ihren schweren Baufahrzeugen nicht den Straßenneubau. Hoch- und Tiefbaustellen brauchen viel flexiblen Platz auf der Straße. Und schließlich muß die Phase überwunden werden, in der die Stellplatzordnung noch nicht zuverlässig greift. All dies spricht dafür, die endgültige Straßenrenovierung nicht zu übereilen.

Ämter und Anlieger einbeziehen

Die Zeit ist auch erforderlich, um bei Behörden, BürgerInnen und PolitikerInnen den notwendigen Konsens über die Art des Straßenbaus zu erreichen. Zwar ist die Stadt rechtlich frei im Ausbau ihrer Straßen. Diese Broschüre und sorgfältige Einzelentwürfe erfüllen das Abwägungsgebot der Straßenbauempfehlungen. Dennoch empfiehlt sich eine ausführliche Diskussion mit allen Ämtern, die sich um Straße und Verkehr bemühen. Und die Einbeziehung der AnliegerInnen, Geschäftsleute, BewohnerInnen und BesucherInnen der Innenstadt schafft Vertrauen zu Politik und Verwaltung, die die notwendigen Kompromisse erarbeiten und beschließen.

Übertragbarkeit auf das weitere Stadtgebiet

Eisenachs Baugebiete werden weiter städtisch verdichtet. Entsprechend knapp sind Freiräume und Straßenräume - nicht nur in der Innenstadt, sondern auch in den innenstadtnahen Gebieten und den äusseren Stadtteilen. Ähnliche Bedingungen sollten auch dort zu ähnlichen Straßenausbaustandards führen.

Auch wenn hier eher mit Asphalt und Betonsteinen gearbeitet wird, um Kosten zu sparen - die Gestaltung sollte sich in Materialien, Konstruktionen und Proportionen an die Innenstadt anlehnen - gegebenenfalls in Teilbereichen, Einzelaspekten und Zitaten. So kann die Bemühung um die Innenstadt ein Schlüssel werden, auch die gesamte Stadt in ein gestalterisches Konzept einzubinden, das Zugehörigkeit, Identifikation und Bürgersinn vermittelt.