

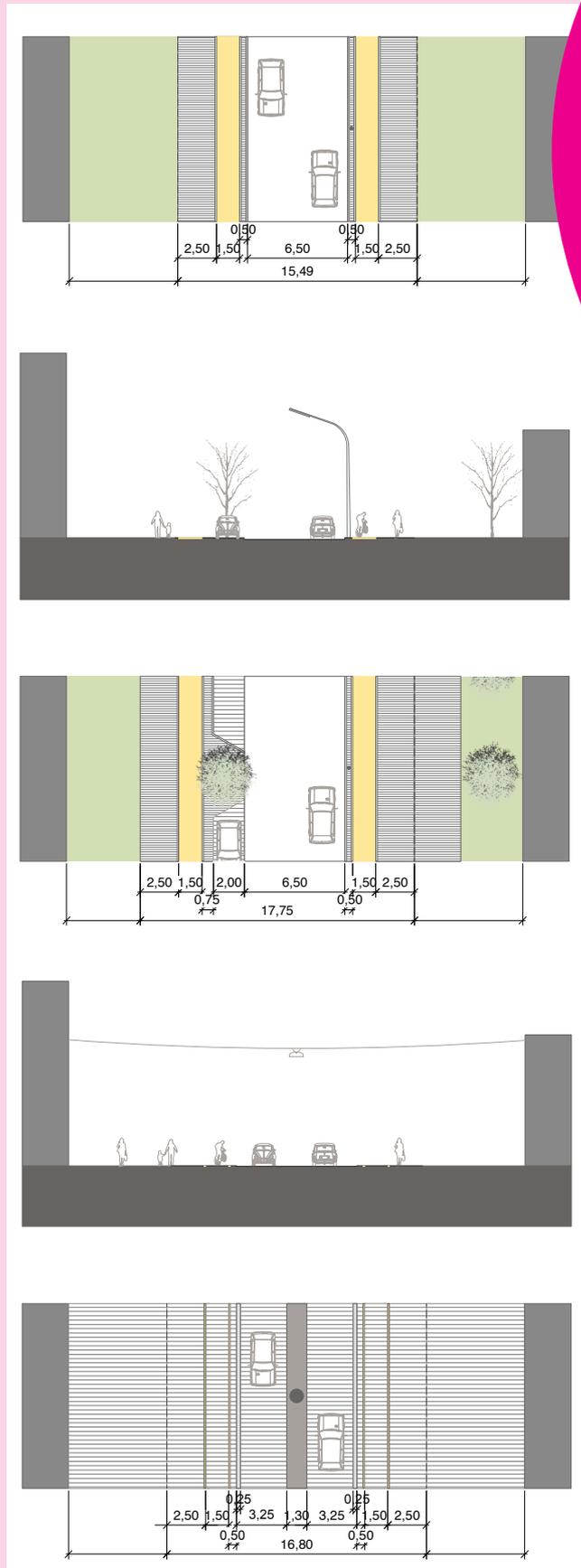


## b. Der „Rahmen“ – Grundbausteine des Konzepts

Die Planung für einen derart langen Straßenabschnitt von 1,8 km Länge verlangt ein stabiles Gerüst und eine ebenso klare wie einfache Vorstellung von dem Raum. Das Rahmenkonzept sieht daher eine Reihe von Grundbausteinen vor, die den Grundaufbau und die Breite des Straßenquerschnitts regeln und die mit oberster Priorität zu verfolgenden Ziele sichern.

Zwei unterschiedliche Straßenseiten fügen sich zu einem Ganzen – den Straßenraum im Querschnitt neu gliedern

Mit dem Rahmenkonzept wird das Ziel verfolgt, orientiert an den vorhandenen Nutzungsstrukturen die Unterschiedlichkeit der beiden Straßenseiten auch gestalterisch herauszuarbeiten. Dabei soll die westliche Seite, die weitgehend von Wohnnutzungen bestimmt ist, grün ausgebildet werden, so dass die privaten Bereiche von der Straße/vom Verkehr abgeschirmt werden und diese Seite insgesamt von einem ruhigen Thema bestimmt ist. Das Rahmenkonzept folgt dem Prinzip, die westliche Straßenseite über den gesamten Planungsabschnitt in gleicher Breite auszubilden, während die östliche Seite, die bereits im starkem Maße von Einzelhandel geprägt ist – in Abhängigkeit von den verfügbaren Flächen und/oder der Mitwirkungsbereitschaft privater Eigentümer/-innen – möglichst breite Fußgängerbereiche erhalten soll.

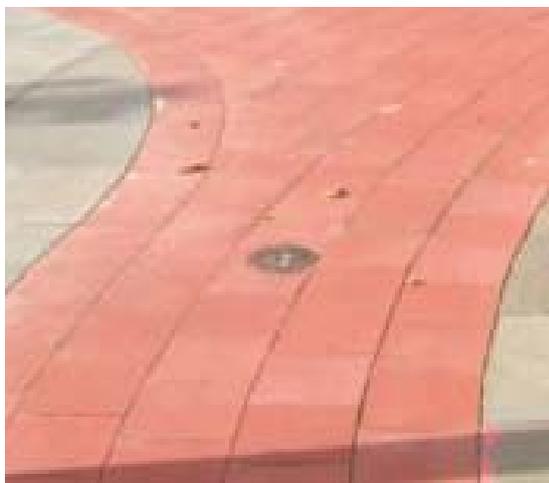


Optimiertes Straßenprofil  
Systemquerschnitte und -aufsichten des Straßenraums

### **BAUSTEIN 1: DURCHGÄNGIGE RADWEGE AUF BEIDEN SEITEN DER STRASSE MACHEN RADFAHREN ATTRAKTIVER**

Beidseitige Radwege sind ein Muss für die Umgestaltung, weil sie nicht nur eine signifikant höhere Verkehrssicherheit garantieren, sondern auch die Akzeptanz in der Nutzung der Ulzburger Straße verbessern. Mit der beidseitigen Führung wird die Anzahl von Gegenverkehren auf der „falschen“ Straßenseite reduziert. Mit 1,50 m Breite ist zudem eine großzügige Wegbreite gesichert, die an Engstellen vereinzelt zugunsten des Fußverkehrs auf bis zu 1,50 m inklusive Sicherheitsstreifen verschmälert wird. Neben der Breite trägt ein Belag mit geringem Rollwiderstand zum Komfort der Radwege bei.

Der Förderung des Radverkehrs auf der Ulzburger Straße sollen zudem neue, zusätzliche Radabstellanlagen dienen – gerade im Bereich der Nutzungsschwerpunkte sind gut platzierte und gebündelte Anlagen ein attraktives Angebot für Radfahrer/-innen, im Idealfall sogar überdacht und in Nähe der Bushaltestellen.



### **BAUSTEIN 2: KOMFORTABLE GEHWEGE FÖRDERN BEGEGNUNG UND KOMMUNIKATION**

Die Fußgängerbereiche bilden eine wichtige Grundlage für die Belebung des öffentlichen Raums – technisch bezogen auf ihre Breite und ästhetisch hinsichtlich ihrer Anmutung. Geplant ist daher eine Gehwegbreite von mindestens 2,5 m auf beiden Seiten. Auf der östlichen Seite wird, sofern weitere öffentliche Flächen zur Verfügung stehen, der Gehwegbereich erweitert, so dass eine großzügige Flaniermeile entsteht. Diese Wirkung kann von den Anrainer/-innen noch unterstützt werden, wenn diese ihre privaten Vorbereiche der Gestaltung des öffentlichen Raums anpassen.

Für die Bereiche vor Ladenzeilen und anderen Stellen mit erhöhtem Aufkommen an Fußgänger/-innen werden boulevardartige Gehwegbreiten von 3,5 - 5,0 m angestrebt.

Für die Gehwegflächen im Planungsabschnitt ist sowohl für die Westseite als für den Boulevard im Osten ein einheitlicher Belag zu wählen, der einen freundlichen Eindruck vermittelt und dennoch robust und pflegeleicht ist. Die Grundstückszufahrten müssen deutlich erkennbar sein und werden durch ein abgesenktes Bord hervortreten. Um den Eindruck der Linearität nicht zu unterbrechen, sollten die Zufahrten in derselben Materialität wie die Gehwegflächen angelegt werden, können sich aber in der Verlegerichtung und/oder dem Format der gewählten Platten unterscheiden.



### **BAUSTEIN 3: GRÜNES RÜCKGRAT – HOCHSTÄMMIGE BÄUME GLIEDERN UND RHYTHMISIEREN DEN STRASSENRAUM**

Eine im Westen durchlaufende Baumreihe mittelkroniger Straßenbäume, die teilweise von Längsparkplätzen und Zufahrten zu den Grundstücken unterbrochen wird, bildet das Rückgrat der Ulzburger Straße. Sie prägen in Habitus und Größe und durch ihre regelmäßige Anordnung die gewünschte raumbildende Kante aus. Sie unterstreichen zudem die an dieser Seite ausgeprägte Nutzung des Wohnens und die Trennung der Wohnbereiche von der Straße. Es wird stellenweise eine Verlegung einzelner Leitungen (Fernwärme, Frischwasser, Telefon, Steuerkabel, Gas und Fernmeldekabel der Vattenfall GmbH) erforderlich. Ein grünes, von Straßenbäumen geprägtes Rückgrat eignet sich jedoch am besten um als kontinuierliches Element den Straßenraum zu fassen.

Die größeren Bestandsbäume auf der östlichen Straßenseite sollen in die Neugestaltung integriert werden. Diese stellen zum einen Bezüge zur historischen Gestaltung der Straße her und sind prägende, grüne Orientierungspunkte im Straßenverlauf.



### **BAUSTEIN 4: REDUZIERUNG DES FAHRBAHNPROFILS/FAHRBAHNQUERSCHNITTS**

Der Regelstraßenquerschnitt sieht folgendes Straßenprofil von West nach Ost vor: 2,50 m Gehweg, 1,50 m Radweg, 0,50 m (bzw. angrenzend an Parkstreifen 0,75 m) Sicherheitsstreifen, 2,00 m Park- und Grünstreifen, 6,50 m Fahrbahn, 0,50 m Sicherheitsstreifen, 1,50 m Radweg, 2,50 m Gehweg. Zusätzlich können die Randbereiche der Fahrstreifen mit Hilfe von lärmarmen Pflasterflächen optisch verkleinert werden.

Zu Gunsten der Anlage von attraktiven Rad- und Fußwegen wird über die gesamte Länge des Plangebiets eine Fahrbahnbreite von 6,50 m eingehalten (Fahrspur 3,25 m). Damit erhalten alle Verkehrsteilnehmer/-innen ausreichend Raum, um einander störungsfrei zu begegnen und den Verkehrsraum gerecht und gleichwertig aufzuteilen.

### **BAUSTEIN 5: QUERUNGSHILFEN – BEIDE STRASSESEITEN ENG MITEINANDER VERKNÜPFEN**

Die Querung der Straße wird zukünftig durch eine höhere Anzahl von Querungshilfen erleichtert. Außerhalb der beiden „Meilensteine“ wird die Querung über Sprunginseln sicher gestellt. Diese verbessern als gesicherte Querungshilfen die Querungsmöglichkeiten der Straße und mindern so die Barrierewirkung des Verkehrsflusses. Gleichzeitig bewirken sie keine zusätzliche Stockung des Verkehrs. Mit einer Breite von 2,50 m bieten diese eine gesicherte Aufstellfläche sowohl für Radfahrer/-innen als auch für Menschen mit Kinderwagen oder Gehhilfen.



3

4

5

### BAUSTEIN 6: ERHÖHUNG DER HALTESTELLENDICHTE – BESSERE ERREICHBARKEIT FÜR ALLE ALTERSGRUPPEN

Das Nachbarschaftszentrum ist einer der zentralen Orte, der häufig aufgesucht wird und dessen Erreichbarkeit für alle Alterstufen gewährleistet sein muss. Dies betrifft auch die Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Eine zusätzliche Bushaltestelle am Nachbarschaftszentrum schließt eine Lücke in der ÖPNV-Versorgung eines stark frequentierten Bereichs. Eine zusätzliche Haltestelle wird an diesem Standort in Abstimmung mit dem SVG, VHH und HVV vorgeschlagen.



### BAUSTEIN 7: BUSKAPS – MODERNE HALTESTELLEN BESCHLEUNIGEN DEN BUSVERKEHR

Die Bushaltestellen werden in einigen Bereichen als Buskaps ausgebildet. Sie kommen dort zum Einsatz, wo Busbuchten aufgrund fehlender Flächenverfügbarkeiten nicht realisierbar sind. Buskaps können bordsteinparallel angefahren werden und Radwege müssen weniger häufig verschwenkt werden. Zudem können Buskaps zügiger angefahren werden, die Haltezeiten verkürzen sich. Dies macht den Busverkehr zum einen attraktiver und trägt zum anderen dazu bei den Umweltverbund (ÖPNV, Rad-/Fußverkehr) zu stärken. Es wird empfohlen, die zusätzliche Haltestelle auf beiden Seiten im Bereich des Nachbarschaftszentrums als Haltestellenkap auszubilden.

### BAUSTEIN 8: PARKSTREIFEN – ÖFFENTLICHE PARKPLÄTZE SICHERN DIE GUTE ERREICHBARKEIT

In Verbindung mit dem grünen Rückgrat sind auf der westlichen Seite öffentliche Parkplätze in Form eines Längsparkstreifens vorgesehen. Diese werden nach maximal drei Stellplätzen durch ein grünes Element aufgelockert. Als verbindendes Element zwischen den beiden „Meilensteinen“ stehen somit jeweils vor und nach diesen Bereichen ausreichend öffentliche Parkplätze auf der westlichen Straßenseite zur Verfügung. Die „Meilensteine“ selbst werden von Längsparkbuchten zugunsten des zusammenhängenden Raumeindrucks freigehalten. Die daraus erfolgende Reduktion von straßenbegleitenden öffentlichen Parkplätzen kann durch eine Neuordnung des ruhenden Verkehrs im gesamten Plangebiet nicht nur mengenmäßig kompensiert, sondern bezogen auf die Standorte auch weiter optimiert werden. Das Angebot öffentlicher Parkplätze auf der östlichen Straßenseite soll im weiteren Planungsverlauf im Zusammenhang mit dem integrierten Parkraumkonzept (Baustein 9) ausgelotet werden.

### BAUSTEIN 9: INTEGRIERTES PARKRAUMKONZEPT – HIER DÜRFEN SIE PARKEN – GEMEINSAM MEHR PLATZ HABEN

Bestandteil des Rahmenkonzepts sind Grundzüge eines integrierten Parkraumkonzepts. So werden die enormen Kapazitäten insbesondere auf den privaten Stellplatzflächen entsprechend einer im Juni 2011 durchgeführten Parkraumerhebung von ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung bewusst in die Gesamtplanung einbezogen. Ziel ist es, die im Planungsraum vorhandenen Sammelstellplatzanlagen, die teilweise in städtischem und teilweise in privatem Besitz sind, zu nutzen und den ruhenden Verkehr somit unauffällig und gut erreichbar zu organisieren. Auf diese Weise können die zentralen öffentlichen Flächen als Platzflächen mit hoher Aufenthaltsqualität von Autos befreit ausgestaltet werden. In fußläufiger Entfernung befinden sich jedoch stets Stellplätze. Eine gute Beschilderung der Parkplatzflächen und ggf. eine zeitliche Bewirtschaftung erhöhen die Auffindbarkeit der Anlagen auf beiden Seiten der Straße und helfen, das Parkraumangebot weiter zu optimieren.



### c. Die MitMachMeilen-Bausteine – Was die Straße unverwechselbar macht

Die Anwendung der Bausteine 1 - 9 auf den gesamten Straßenraum bewirkt gegenüber dem heutigen Zustand vor allem einen funktionalen Mehrwert. Damit die Straße jedoch besonders wird, bedarf es der Alleinstellungsmerkmale, die aus und mit dem Ort etwas Unverwechselbares machen und des Mutes, dies auch in die Realität umzusetzen. Das Rahmenkonzept sieht mit den MitMachMeilen-Bausteinen Maßnahmen vor, die der Raumgestaltung ihren individuellen Stempel aufdrücken. „Meilensteine“, Boulevard und Auftaktbereiche sind die Anker des Konzepts der MitMachMeile. Diese Elemente sollen durch ihre Andersartigkeit in funktionaler und ästhetischer Hinsicht besondere Aufmerksamkeit und Neugierde wecken, zu Aktivität und Kommunikation anregen, Handel und Einkaufslust beleben und so bei Tag und Nacht Visitenkarte der MitMachMeile sein.



## BAUSTEIN 10: „MITMACHMEILENSTEINE“ – PLÄTZE RHYTHMISIEREN DEN STADTRAUM

Dort, wo sich bereits heute Schwerpunkte in der Nutzung abzeichnen, werden sich auch zukünftig die anziehungsstarken Einrichtungen befinden. Im nördlichen Bereich des Planungsabschnitts zwischen Poolstieg und An der Schulkoppel konzentrieren sich Nah- und übergeordnete Versorgungseinrichtungen und im mittleren Teil des Planungsabschnitts ist mit dem Nachbarschaftszentrum ebenfalls ein zentraler Ort auszumachen. Die „Meilensteine“ unterstreichen die damit verbundene zentrale Bedeutung des öffentlichen Raums dieser Abschnitte. Die Ausgewogenheit des angebotenen Nutzungsmixes ist relevant für die langfristige Attraktivität beider Orte und ist in Zusammenarbeit mit den Einzelhändlern (Einzelhändlerinitiative IKUS) zu verfolgen.



Die „Meilensteine“ zeichnen sich durch eine hohe Gestaltqualität des öffentlichen Raums aus, die ihre zentrale Bedeutung im Straßenverlauf heraushebt und erlebbar macht. Durch eine einheitliche Gestaltung sind die „Meilensteine“ als ein zusammenhängender Raum erkennbar, der den Straßenraum in die Platzfläche integriert. Die Raumkanten der „Meilensteine“ werden durch die Gebäudefronten östlich und westlich der Ulzburger Straße gefasst.

In Zusammenarbeit mit den Einzelhändler/-innen und Grundeigentümer/-innen entfalten die „Meilensteine“ ihre volle Wirkungskraft, wenn diese ihre Vorzonen als Bestandteil des öffentlichen Raums verstehen und an einer einheitlichen Gestaltung mitwirken. MitMachMeilensteine werden es jedoch nicht allein durch Einbeziehung privater Flächen. Vielmehr gilt es, die Öffentlichkeit an der Gestaltung der öffentlichen Plätze zu beteiligen – von der Idee bis zum selber Handanlegen.

**Einfach. Besonders. Schön. – Materialwechsel und Einheitlichkeit machen einen besonderen Raum erlebbar**

Die „Meilensteine“ heben sich durch einen Materialwechsel gestalterisch deutlich vom übrigen Straßenraum ab. Dies kann durch eine besondere Farbigkeit noch verstärkt werden. Beteiligen sich die umliegenden Grundeigentümer/-innen an der „Meilenstein“-Gestaltung auf ihren Grundstücken, werden die „Meilensteine“ zu platzartigen Aufweitungen, die bis an die Gebäudekanten heranragen.

Der Wechsel des Fahrbahnbelags mit dem einhergehenden Wechsel der Farbigkeit bewirken eine Reduzierung der Geschwindigkeit und ein an die Gegebenheiten angepasstes Verhalten der Verkehrsteilnehmer/-innen. Die schwache Trennung der Bereiche vermittelt einen Platzcharakter, in dem die beiden Straßenseiten eng miteinander verknüpft sind. Sie verdeutlicht die Besonderheit des Ortes, an dem besondere Achtsamkeit gefordert ist. Es sind weder Bodenwellen noch Aufpflasterungen vorgesehen; die Änderungen im Belag erfolgen niveaugleich oder als Farbmarkierungsauftrag. Um den „Meilenstein“ als einheitliche und zusammengehörige Fläche zu betonen, werden die Radwege in diesem Bereich mit Fahrbahnmarkierungsfarbe oder einem auffälligen, eingelassenen Stein von dem übrigen Bereich abgegrenzt. Farbigkeit und Material sind auf die Gesamtanmutung des „Meilensteins“ abgestimmt.

**Gegen den Strom – weiche Separation bringt Straßen- und Nebenflächen einander näher**

Niedrige Borde grenzen die Fahrbahn von den übrigen Nebenverkehrsflächen ab. Die weiche Separation unterstützt die Barrierefreiheit, macht die Zuordnung der Straßenräume klar lesbar und zeigt dennoch die Zusammengehörigkeit des Raums. Der Randstein soll sich durch hohe Qualität und Langlebigkeit auszeichnen. Seine Farbigkeit orientiert sich an der des „Meilenstein“-Bereichs, gleichzeitig hebt er ihn durch seine andersartige Materialität/sein Format oder seine Ausrichtung von der unmittelbaren Umgebung ab.



### Leicht zu queren – der Mittelstreifen macht's möglich

Ein durchgängiger Mittelstreifen mit einer Breite von 1,30 m erleichtert das Queren für Fußgänger/-innen in diesen aufgrund der angesiedelten Nutzungen stark frequentierten Bereichen. Zu Beginn jedes „Meilensteins“ dient eine Sprunginsel in beiden Richtungen sowohl als Aufmerksamkeitshinweis als auch als zusätzliche gesicherte Querungshilfe mit einer ausreichenden Aufstellbreite für Fahrräder und Kinderwagen. Es wird vorgeschlagen, in den Bereichen des Mittelstreifens am äußeren Rand der Fahrbahn jeweils einen Streifen aus lärmarmen/lärmindernden Material/Farbigkeit zu anzulegen, um eine optische Verschmälerung der Fahrbahn zu bewirken.



### BAUSTEIN 11: MITMACH-BOULEVARD – FLANIEREN AUF DER MEILE

Ziel ist es, den Gehweg als einen großzügigen, breiten Boulevard zu errichten, der nicht nur die Plätze miteinander verbindet, sondern genauso zum Flanieren einlädt. Grundsätzlich sollen auf der östlichen Seite zusätzliche Flächen gewonnen werden, die dem Gehweg zugeschlagen werden können. Passend zu der nutzungsintensiveren, östlichen Straßenseite soll ein in Material und Farbe abgestimmter Boulevard entstehen, in dem nach Möglichkeit die privaten Vorzonen insbesondere von Dienstleister/-innen und Einzelhändler/-innen so einbezogen sind, dass private und öffentliche Flächen in der äußeren Gestalt eine Einheit bilden. Wiederkehrende Elemente wie Straßenleuchten, Sitzmöglichkeiten, Fahrradbügel, gestaltete Werbeanlagen und mit Sonnenschirmen überdachte Außengastronomie fördern einen belebten, einladenden Eindruck. Die Mitwirkung der privaten Grundstückseigentümer/-innen ist also notwendige Bedingung für die Realisierung des MitMach-Boulevards.

### BAUSTEIN 12: AUFTAKTBEREICHE – ORIENTIERUNG STÄRKEN

Da der Planungsabschnitt nur ein Teilbereich der Ulzburger Straße ist, weil diese im Norden und Süden weiterläuft, werden entsprechende Eingangs- bzw. Übergangsbereiche gestalterisch herausgearbeitet. Im Norden bildet die vorhandene Raumaufweitung an der Harckesheyde den Auftakt. Um den Auftakt entsprechend zu betonen, ist langfristig auch eine bauliche Fassung des Straßenraums südlich der Kreuzung sinnvoll. Ein signifikanter Neubau, der sich zwar in Form und Architektursprache an den übrigen Gebäuden orientiert und dennoch als repräsentative Besonderheit absetzt, wäre als Auftakt der MitMachMeile wünschenswert.

Das südliche Gegenstück bildet die Kreuzung Langenharmer Weg/Ulzburger Straße, die durch die offene Kreuzung bereits vom Verkehr als Auftakt gekennzeichnet ist. Auf der südöstlichen Seite befindet sich wertvoller historischer Baumbestand und gegenüber mit der Tankstelle eine prägnante Anlaufstelle, die in diesem Bereich in Teilen auch die örtliche Nahversorgungsfunktion übernimmt. Dieses bietet die Möglichkeit die zur Straße orientierten Vorbereiche aufzuwerten, in Verbindung mit dem Tankstellenshop temporäre Aufenthaltszonen zu schaffen und den Auftakt zu beleben.

### Besondere Elemente kennzeichnen den Auftakt

Zur Betonung des Auftakts werden einige Flaggenmaste positioniert, die den „Eingang“ zum besonderen Straßenabschnitt kennzeichnen. Längliche Banner markieren mit dem Emblem der MitMachMeile auf beiden Straßenseiten Anfang und Ende der MitMachMeile. Diese können zu besonderen Anlässen anders gestaltet werden. Neben den Masten ergänzen besondere Gestaltungselemente die Eingangsbereiche. Denkbar ist eine Hervorhebung durch eine auffällige Farbe oder durch Kunstskulpturen als „Drive-in-Gallerypoint“ (Objekte, die für alle Passierenden erkennbar sind, z.B. großformatige Installationen wie Plakatwände oder Skulpturen).



### BAUSTEIN 13: MITMACH-MODULE – THEMA FINDEN, PROJEKTE ENTWICKELN, GEMEINSAM UMSETZEN

MitMach-Module sind Elemente, die das Mitgestalten oder das Mitmachen der Bürger/-innen sowohl bei der Gestaltung der Bausteine des Rahmenkonzepts als auch im eigenen privaten Bereich der Anrainer/-innen ermöglichen. Dies umfasst z. B. die Bereitstellung privater Grundstücksflächen, um den öffentlichen Raum zu erweitern und sich thematisch wie gestalterisch diesem anzuschließen. Oberflächengestaltung, Möblierungs- und Pflanzungsobjekte, die einem abgestimmten Gestaltungskanon folgen, wie er im Gestaltungshandbuch vorgelegt wird, eigene, neue Mitmachobjekte, die in Beteiligungsaktionen geschaffen werden und in den öffentlichen Raum eingebaut werden (z. B. selbst gestaltete Pflastersteine, Kunstobjekte).

Die Beteiligung kann auf drei Ebenen erfolgen. Erstens können Bürger/-innen unterstützend bei der Entwicklung und Planung der konkreten Ausgestaltung mitwirken, zweitens können sie sich an der Umsetzung beteiligen und drittens können sie die Pflege und Weiterentwicklung der Elemente und Gestaltung übernehmen.



Das Konzept der „MitMachMeile“ stellt sich auch für das zukünftige Thema der Straße als sehr geeignet dar. Die Besonderheit der Ulzburger Straße ist das große Engagement der Anwohner/-innen, Geschäftsleute und Eigentümer/-innen im Planungsabschnitt. Als wichtigste Leitsätze haben sie Gemeinschaft, Nachbarschaft, Familie und Familienfreundlichkeit angegeben. Daneben ist ihnen MitMachen und MitReden bei der zukünftigen Gestaltung besonders wichtig. Das Mitmachen und gemeinsame Gestalten bestimmt so auch das Gestaltungsthema der MitMachMeile.

13

### BAUSTEIN 14: GESTALTUNGSTHEMA: BEDEUTUNGSVOLLER RAUM – DIE „STORY“ MACHEN

Für die konkrete freiraumplanerische Gestaltung des Raums bedarf es eines Leitthemas, das das Rahmenkonzept inhaltlich anreichert, gewissermaßen die Geschichte der Straße und des Raums erzählt und den Zusammenhang aller Elemente der MitMachMeile auch Unkundigen nachvollziehbar erscheinen lässt – im Bodenbelag, der Möblierung, der Beleuchtung.

14

15

### BAUSTEIN 15: GESTALTUNGS- UND PROZESSHANDBUCH

Es ist vorgesehen, den Beteiligungsprozess auch nach Fertigstellung des Rahmenkonzepts weiterzuführen. Formen und Prozesse der Beteiligung sind im Gestaltungs- und Prozesshandbuch beschrieben. Es gilt, das Motto „MitMachMeile“ für den Planungsraum zu besetzen und langfristig identitätsstiftend wirksam zu machen. Das Handbuch ist somit auch ein Prozesshandbuch – eine Anleitung zum Mitmachen. Der Slogan „Willkommen In Meiner Straße“ (WIMS) drückt aus, was das Gestaltungshandbuch bewirken will: Die gemeinsame und ineinandergreifende Gestaltung des Planungsraums durch die Kooperation aller Beteiligten und die Freude, Menschen einzuladen und am Prozess teilzuhaben.

Als informelles Planungsinstrument gibt das Gestaltungs- und Prozesshandbuch Leitlinien vor und stellt insbesondere für alle „MitMacher/-innen“ eine Hilfestellung zur gemeinsamen Umsetzung der im Rahmenkonzept formulierten Ziele dar. Das Handbuch enthält Gestaltungsvorschläge für beispielsweise Belag und Stadtmöblierung und zu Prozess, die in ein Gesamtgestaltungskonzept passen und langfristig bei der Umsetzung der einzelnen Maßnahmen eine Einheitlichkeit herstellen sollen, ohne Wahlfreiheiten zu nehmen.

