



Komplexobjekt Schlösserstrasse Erfurt, TVA-Objekt-Nr: 66-4014

Erläuterungsbericht zum Vorentwurf

Gegenstand des Ingenieurvertrages ist die Überplanung der Nebenflächen Schlösserstraße (außerhalb Gleisbereich) mit den Einmündungsbereichen der angrenzenden Straßen und Gassen „Pilse“, „Faustgäßchen“, „Junkersand“ und „Barfüßerstraße“, „Schlippe“ und „Predigerstraße“ sowie die Neubepflanzung der Straßenbeleuchtung im Bereich Schlösserstraße. Das Plangebiet umfasst eine Größenordnung von ca. 5.500 m².

Die Durchführung der baulichen Maßnahme ist in zwei Zeitabschnitten von Frühjahr 2012 bis Sommer 2013 projektiert, wobei die parallel geplante Sanierung der Schlösserbrücke zeitlich und bautechnisch mit in die Gesamtmaßnahme einzubinden ist. Der Gleisbereich soll, sofern keine Erfordernisse der EVAG bestehen, nicht angetastet werden.

Im Zuge der Auswertung der Bestandsvermessung wurden jedoch zahlreiche planungsentscheidende Zwangspunkte deutlich, die auch den Umfang der Maßnahme tangieren und weitere Entscheidungsbedarfe nach sich ziehen:

1. Planungsentscheidende Zwangspunkte

1.1 Diskrepanz Ausbau - Funktion

Aus den vorgegebenen Höhenlagen der Gleisachsen und den Anschlussbeständen der Bebauung resultieren die Querneigungen der Gehbahnen. Die Nordseite besitzt im Bestand bereits eine durchgehende Bordanlage mit unterschiedlichen Anschlagshöhen. Die bordfreie Südseite weist in Abschnitten unzulässige Querneigungen von > 6 % auf. Als komfortabel und entwässerungstechnisch konform gelten Neigungen von 2,0 % bis max. 3,5 %.

Als Konfliktlösung sieht die Planung die Ausbildung beidseitiger Bordanlagen mit Maximalanschlägen von 3 bis zu 10 cm vor. Um diese Werte nicht zu überschreiten, sind zusätzlich auf der Südseite die vorhandenen Querneigungen der äußeren Gleisbereiche umzukehren, d. h., der südliche Fahrbahnbereich wird zur Bordanlage hin angehoben und Richtung Gleisführung entwässert.

Vorzüge einer Planung mit Bordanlage:

Mit der beschriebenen Maßnahme können komfortable, sichere Neigungen der Gehbahnen und eine behindertenkonforme Ausbildung nach DIN 18040 bei gleichzeitigem Verzicht auf zusätzliche taktile Einbauten erzielt werden: Bordhöhen ≥ 3 cm gelten als Taststreifen.



Nachteile von Bordanlagen:

Bordanlagen > 2 cm stehen formal im Widerspruch zur verkehrsrechtlichen Ausweisung der Schlösserstraße im Teilbereich Anger – Schlösserbrücke als „Verkehrsberuhigter Bereich“. Denkbar wäre eine Ausnahmeregelung für diesen Teilbereich oder eine künftige Ausweisung als „Tempo 10-Zone“, dann jedoch mit der Konsequenz, dass verkehrsrechtlich innerhalb des Gleis-/Fahrbereiches der Fahrverkehr gegenüber der Fußgängernutzung bevorzugt wäre.

Der erforderliche Eingriff in den Gleisbereich zur Umkehrung der Querneigungen verursacht zusätzliche Baukosten und ggf. Behinderungen im Fahrfluss der StraBa während der Bauausführung.

1.2 Unterschreitung Sicherheitsraum StraBa – Gehbahnmindestbreiten

In Teilbereichen der nördlichen Bordführung werden im Bestand die Sicherheitsmindestabstände des Lichtraumprofils Straßenbahn (Hüllkurvenmaße) zu den Gehbahnen unterschritten. Dies betrifft insbesondere Abschnitte, in denen gleichzeitig die Gehbahnbreiten sehr eng ausgelegt sind (vor TKK und Hsnr. 32 bis 42 mit Gehbahnbreiten deutlich unter 2,00 m).

Das Unterschreitungsmaß beträgt bis zu 20 cm. In Abstimmung mit den Fachgremien ist eine weitere Einkürzung der Gehbahnbreiten nicht mehr vertretbar; die Planung übernimmt daher den nördlichen Bordverlauf im Status Quo.

Für die neue, südliche Bordlinie wird ein erweiterter Sicherheitsabstand für eine spätere horizontale Achsverschiebung der Gleise bereits in der Neuplanung berücksichtigt, sodass nach erfolgtem Gleisbau beidseitig die Mindestabstände erzielt werden können. Eine zeitnahe Neuberechnung der Gleisachsen einschließlich deren Gradienten durch die EVAG, und Einbeziehung des geplanten niederflurgerechten Ausbaus am Fischmarkt wird hierfür zwingend erforderlich.

1.3 Auswirkung der Materialformate und der Bautechnologie durch beengten Bauraum unter Beibehaltung des Fahrbetriebes der EVAG.

Die Schlösserstraße stellt an eine Bauausführung durch extreme Englagen und starke Frequentierung sehr hohe Anforderungen und Konfliktpotentiale, die die der Nördl. Bahnhofstraße noch übersteigen. Unter Vorgabe einer Bautätigkeit bei Aufrechterhaltung des Publikumsverkehrs der Ladengeschäfte sowie des Fahrbetriebes der EVAG kann in den insbesondere nördlichen, engen Gehbahnbereichen nur in kleinsten Baufenstern und nur in kombinierter Hand-/Kleinstgerätetechnik gearbeitet werden. Dies bedingt eine Minimierung der Kofferarbeiten sowie eine Ausrichtung der Belagsformate, die in Handverlegung den arbeits- und gesundheitsrechtlichen Vorgaben entsprechen. Bei einer Obergrenze von 30 kg je Einzelstein können daher nur vergleichsweise kleine Plattenformate eingesetzt werden.



1.4 Bauwerkserkundung Schlösserbrücke mit Instandsetzung unter eingeschränktem Fahrbetrieb der EVAG.

Bei den kontinuierlich durchgeführten Bauwerksprüfungen an der Schlösserbrücke zeigten sich in den letzten Jahren zunehmende Schäden an der Brücke. Insbesondere die Entwässerung der Gewölbeoberseiten ist baulich und konstruktiv nicht zufriedenstellend gelöst. Darüber hinaus besitzt der zuletzt verbliebene Gewölbeteil aus Naturstein starke Abnutzungserscheinungen an den Steinen und Fugen. Die beiden Brüstungen neigen sich bereits augenscheinlich erkennbar nach außen, der Pflasterbelag zeigt mehrfach starke Senken. Des Weiteren erfüllt die Gestaltung der Straßenoberflächen (Knochenpflaster) nicht die hohen Anforderungen eines innerstädtischen Fußgängerbereiches.

Der 1965 errichtete Mittelteil der Brücke wurde für die regulären Lasten aus Straßenbahn und LKW bereits nachgerechnet. Die Randbereiche (1949) besitzen diesen statischen Nachweis noch nicht. Zeichnerische oder statische Unterlagen zum Bauwerk liegen nicht vor.

Zur Erkundung des Bauwerks soll das Nordhäuser Bauprüfinstitut beauftragt werden. Mittels Sondierungen, Kernbohrungen und Schürfen wird das Brückenbauwerk in seiner baulichen Beschaffenheit erfasst und bildet somit die Grundlage für eine weitergehende Instandsetzungsplanung. Mit der Instandsetzung sollen auch alle denkmalpflegerischen Aspekte hinreichend berücksichtigt werden.

Gemäß der Stellungnahme der EVAG muss im Bauzeitraum über die Brücke mindestens ein Gleis geführt werden. Dieser Umstand wirkt kostenerhöhend und bauzeitverlängernd. Als Bauzeit wird eine Dauer von 4-6 Monaten eingeschätzt.

Für die bauliche Umsetzung der Sanierung sollen Fördermittel des KSB-Programms des Landes beantragt werden.

2. Gestaltungskonzeption

2.1 Deckbeläge/Oberflächen

Der Planbereich befindet sich in der Rhythmik der innerstädtischen Raumabfolgen Bahnhofsvorplatz - Bahnhofstraße-Anger-Schlösserstraße-Fischmarkt. In Materialität und Farbigkeit wird der dort bereits umgesetzte Gestaltungskanon aufgegriffen und fortgesetzt, d. h., grau-beigefarbener Granit bestimmt das Grundgerüst in der Hauptachse. Das Ausbauende des Angers mit den 30 cm breiten taktilen Einfassungssteinen wird nahtlos in die neue Bordanlage überführt, die Übergangstreifen aus Basaltsteinen werden zurückgebaut. Am westlichen Ausbauende Höhe Predigerstr. - /Rathausgasse senkt sich der Bord auf Nullhöhe ab und kann dann in einen gleichbreiten taktilen Streifen – analog Anger – übergehen.



Die Ausbildung der Gehbahnen gliedert sich nach dem Ausbauschema der Bahnhofstraße in Bordführung, gehfreundlichen Granitplatten bzw. Granitpflasterbeläge und „traufseitige Nachzeichnung“ aus gespaltenen Kleinstpflastersteinen. Wie bereits vorstehend erläutert, kann auf einen zusätzlichen taktilen Gliederungsstreifen aufgrund der geplanten Bordanschlagshöhen verzichtet werden. Bei den vorhandenen geringen Breiten wirken die Gehbahnflächen dadurch homogener und nicht zergliedert. Innerhalb der im 1. Bauabschnitt gehäuft angelegten Kolonnaden verbleiben die vorhandenen Beläge, der Übergang zu den öffentlichen Gehbahnen erfolgt über einen Trennungsläufer aus Spaltpflaster.

Wenn auch nicht stadthistorisch begründet, so gliedert sich die heutige Schlösserstraße durch Kubatur und Maßstab der Architekturen in zwei Abschnitte: der Teilbereich Anger bis Schlösserbrücke vermittelt ein durchmengesenes gründerzeitlich-modernes Erscheinungsbild, der Abschnitt Schlösserbrücke bis Fischmarkt = projektierte 2. Bauabschnitt, wird von niedrigerer und kleinteiligerer Bebauung früherer Jahrhunderte geprägt.

Die bauliche Differenzierung findet sich in den vorgeschlagenen Belagsstrukturen und -formaten wieder: während der erste Teilbereich in Fortführung des Angers/Bahnhofstraße fein strukturierte, jedoch kleinere Plattenformate vorsieht, werden für den zweiten Teilbereich – auch im Hinblick auf eine Hinführung zur künftigen Gestaltung des Fischmarktes – Granitsteine im Großpflasterformat (Wiener Würfel) mit gestockter, d. h. griffiger und rauherer Oberflächentextur empfohlen. Die Detaillierung der Formate erfolgt in den weiteren Planungsphasen in Abstimmung mit den Denkmalbehörden.

Die einmündenden Gassen und Nebenstraßen werden mit den Materialien der jeweiligen Bauabschnitte in das Gesamtbild der Neugestaltung eingebunden, der Verlauf des ehemaligen Straßengerüstes wird durch Tiefborde nachgezeichnet und so wieder sichtbar.

Für die Sackgasse „Schlippe“ an der Neuen Mühle soll im Zugangsbereich zum Kirchhof „Predigerkirche“ das historische Kalksteinriemchenpflaster gesichert und die Gassengestaltung mit Kalksteinpflaster fortgeführt werden, die Entwässerung erfolgt hier über eine 2-zeilige Mittelrinne. Das gleiche Gestaltungsprinzip wird für das Faustgässchen bis zur Einmündung auf die „Borngasse“ angewendet.

Der stadthistorisch bedeutende nördliche Auftaktbereich um die Lorenzkirche/Pilse bis zur Höhe Einmündung „Seengässlein“ wird als städtebauliche Fuge und Entschleunigungszone aus dem geschäftigen Umfeld herausgelöst und im Passéverband mit Kleinpflaster zum Kirchplatz umgewidmet. Der notwendige Fahrverkehr soll behutsam über die Platzfläche geleitet werden, ein linksseitiger Bord und eine rechtsseitige Läuferzeile greifen den alten Straßenverlauf der Pilse auf. Ein über den Gleisbereich gelegtes Pflasterband als Aufmerksamkeitsfeld kann die Verkehrsführung Richtung „Pilse“ unterstützen.

Die an den südlichen Brückenkopf zur Barfüßerstraße hin anschließende Freifläche als „Balkon“ zum Breitstrom erhält ihrer Bedeutung gemäß als innerstädtischer, flussnaher Platz eine Aufwertung und



wird in die Neugestaltung mit eingebunden. Die Aufenthaltsqualität wird durch einen gepflasterten Deckbelag und eine Ergänzung mit einzelnen Blühgehölzen, z. B. Magnolia, Cercis siliquastrum erhöht.

2.2 Beleuchtung

Die Beleuchtung der Schlösserstrasse soll soweit als möglich über seilabgehängte Leuchten analog Bahnhofstraße fortgeführt werden. Im Teilabschnitt zwei, zwischen „Schlippe“ und „Predigerstraße“, ist eine Abspannung aufgrund der niedrigen Traufhöhen der Gebäude und der Mindestabstände zu den Fahrdrantanlagen der StraBa noch detailliert zu prüfen. Der Bereich der Schlösserbrücke sollte separat, beispielsweise mit Lichtstelen betont werden.

2.3 Oberflächenentwässerung

Eine neue Oberflächenentwässerung der Nebenflächen und Gassen wird über die Aufbindung an vorhandene Grundleitungen und Abzweige gewährleistet. Eine Kanalbefahrung zur Feststellung der möglichen Aufbindepunkte und deren baulicher Zustände ist zeitnah noch durchzuführen. In gestalterischer Fortführung des Angers wird planungsseitig für den 1. Teilabschnitt bis Schlösserbrücke eine Schlitzrinnenanlage favorisiert. Da aufgrund der Bordhöhen nur Sonderlösungen möglich sind, besteht zu deren Verwendung noch weiterer Klärungsbedarf. Gefällewechsel mit Tiefpunkten innerhalb der Gehbahnen, beispielsweise vor C&A, werden grundsätzlich über Schlitzrinnen mit mittiger Schlitzführung gelöst. Im 2. Teilbereich einschließlich der angrenzenden Gassen werden entwässerungstechnisch herkömmliche Punkteinläufe als Längsrekorder eingeordnet.

2.4 Ausstattungselemente

Innerhalb des Plangebietes werden Fahrradbügel und Papierkörbe der in Erfurt verwendeten Modelle in einheitlicher Farbgebung platziert. Die erforderliche Anzahl und die Standorte sind in den weiteren Planungsphasen noch zu bestimmen und festzulegen. Das Gleiche gilt für ein evtl. erweitertes Angebot an Sitzgelegenheiten, hier insbesondere in den wassernahen Bereichen um die Schlösserbrücke.

aufgestellt: Planteam A 1, Dipl. Ing. Herath