

Informationsvorlage Nr. IV-011/2022 - öffentlich

1. Änderung

24.05.2022

Fachbereich
Öffentliches Bauen
Geisler, Eike
421-91444

für den Bauausschuss und den Stadtrat

Bauvorhaben Oberflächengestaltung Bürgermeisterstraße Nord

Bezug:

Im November 1996 hat der Bauausschuss den Rahmenplan für das Sanierungsgebiet „Altstadt Wittenberg“ beschlossen (Beschluss-Nr. IV/091-48-96). Ziel war, die städtebaulichen Missstände für diesen Bereich zu beheben. Dies wurde in der 1. Fortschreibung des Rahmenplanes Altstadt Wittenberg im Jahr 2006 nochmals bekräftigt und bisherige Sanierungsziele überprüft sowie teilweise neu definiert.

Sachverhalt:

Mit der Sanierung der Bürgermeisterstraße Nord und der östlich neben der Sekundarschule angrenzenden Freiflächen steht am nördlichen Rand der Altstadt ein weiterer wesentlicher Abschnitt der öffentlichen Straßen, Wege und Plätze im Mittelpunkt der Umgestaltung und angemessenen Modernisierung.

Dabei zielen die Maßnahmen sowohl auf eine Aufwertung der Gestaltungs- und Aufenthaltsqualitäten als auch auf eine Ordnung der Verkehrsfunktionen. Dabei ist die Respektierung des historischen Stadtraumes in seiner Linearität und der Erhaltung der Sichtbeziehungen maßgebend für die Entwurfsplanung.

Zielstellung der baulichen Maßnahme ist, die Sanierung der Oberflächen unter Berücksichtigung des Gestaltungskonzepts für die öffentlichen Straßen, Wege und Plätze, die Umsetzung des Parkraumkonzeptes und des Begrünungskonzeptes für die Altstadt und damit die Sicherung von insgesamt 12 Stellplätzen und die Herstellung bzw. Erhaltung der beidseitigen Baumreihen, ausreichend dimensionierte Fahrbahnbreiten zur Führung der Radfahrenden auf der Fahrbahn zu schaffen und die Herstellung einer barrierefreien Querung in Verbindung mit der Führung des Wallanlagenrundwegs.

Die Oberflächenbefestigungen in der Bürgermeisterstraße Nord bedürfen der grundhaften Sanierung. Dies betrifft sowohl die Fahrbahn als auch die seitlichen Gehwege. Die Nutzungsdauer der vorhandenen Oberflächenbeläge ist insbesondere in den Seitenbereichen erreicht. Der sich auf der östlichen Straßenseite befindende Radweg ist für eine Nutzung nicht ausreichend dimensioniert und schränkt zusätzlich die Durchlässigkeiten des Wurzelraumes ein. Die Fahrbahn konnte bisher nur durch Unterhaltungsmaßnahmen funktionsfähig gehalten werden. Insofern wurde in der Vergangenheit eine bituminöse Verschleißschicht auf die vorhandenen Beläge aufgebracht.

Die Geschwindigkeit soll im gesamten Ausbauabschnitt auf 30 km/h reduziert werden, damit entfällt eine zusätzliche Markierung.

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sorgt ein voraussichtlich nur im Seitenbereich vorgeschlagener Belagswechsel verbunden mit einem schmaler vorgesehenen Asphaltbelag für eine optische Akzentuierung der Querungsstelle mit dem Wallanlagenrundweg.

Wie in der angrenzenden Mauerstraße – Ost bereits realisiert, erhält die Fahrbahn eine Oberfläche mit Splittmastixasphalt. Auf beiden Seiten wird bündig an die Asphaltdecke eine zweizeilige Pflasterrinne aus gebrauchtem Großpflaster, Hallescher Porphy, gesetzt. Die Seitenanlagen werden mit Granitborden aus Lausitzer Granit abgegrenzt. Die Straßenbreite zwischen den Bordanlagen beträgt 7,00 m.

Die geplanten Oberflächen der Gehwege greifen historische Vorbilder auf. Auf der Seite des Schwanenteiches wird mittig zwischen Baumreihen und Parkanlage ein mit gebrauchtem Kalkmosaikpflaster hergestellter Gehbereich befestigt, der beidseitig mit Kantensteinen aus Muschelkalkstein in einer Stärke von 6 cm und freien Länge zwischen 25 und 35 cm eingefasst wird. Dem Charakter des Mosaikpflasters folgend erfolgt die Herstellung der Pflasterdecke in Passe. Die Breite des Weges beträgt ca. 1,60 m. Die Einfassung der beidseitig des gepflasterten Weges eingeordneten wassergebundenen Wegeoberflächen erfolgt zum Park und zu Pflanzflächen mit gebrauchtem Großpflaster aus Halleschem Porphy, rot bunt als Einzeiler, um somit in der Kontinuität der begonnen Materialverwendung fortführen zu können.

Auf der Westseite steht insgesamt nur sehr begrenzter Raum zur Verfügung. Hier grenzt der ca. 1,60 m Breite Mosaikweg direkt an die vorhandene Mauer.

Die 12 Stellplätze für PKW werden mit Betondrainfugenpflaster im Rastermaß 20/20, in wasserdurchlässiger Bauweise gebaut.

Die Entscheidung zum Verbleib der Haltestellen des ÖPNV ist noch offen, Terminvereinbarungen mit dem Landkreis zu diesem Thema sind in Arbeit. Die Lutherstadt Wittenberg spricht sich für den Verbleib aus, der Landkreis sieht keine Notwendigkeit in der Bürgermeisterstraße Nord. Bleibt diese Fragestellung bis zur Realisierung ungeklärt, so soll die Haltestelle in einem reduzierten Standard realisiert werden, in dem nur die Borde für den niveaugleichen Ein- und Ausstieg vorgesehen werden, darüber hinaus wird dann kein Blindenleitsystem, Wartehäuschen und Oberflächenbefestigungen mittels Betonplatten ausgeführt. Sollten die Haltestellen zu einem späteren Zeitpunkt in Betrieb gehen, so müssen diese Oberflächen hergestellt werden.

Im Ergebnis einer detailliert geführten Abstimmung wird für Fußgänger und Radfahrende im nördlichen Abschnitt der Bürgermeisterstraße Nord zur Verbesserung der Sicherheit eine Verkehrsinsel vorgesehen, um die Sicherheit der notwendigen Querung der Fahrbahn zu erhöhen. Diese Maßnahme dient gleichzeitig der Verkehrsberuhigung.

In der Freianlage zur Lutherstraße sollen in Nachbarschaft zur Sekundarschule mit Sitzmöbeln besondere Akzente in Farbigkeit und Nutzungsmöglichkeiten geschaffen werden.

Für die Baumpflanzung im Planungsgebiet werden für die Bürgermeisterstraße Nord in Ergänzung des Bestandes die Arten *Tilia cordata* "Greenspire" und *Aesculus x carnea* vorgeschlagen.

Die vorhandene Beleuchtungsanlage wird komplett erneuert. In dem Streckenabschnitt werden 19 historische Lichtpunkte Typ „Wittenberg“ bei einer Lichtpunkthöhe von ca. 3,50 m errichtet. Die Bestückung erfolgt in LED-Technik. Im Zuge des Straßenbaus werden auch die Erdkabel komplett erneuert.

Die Stadtwerke planen im gesamten Bereich die Trinkwasserleitung zu erneuern.

Ein Entwässerungssystem zur Ableitung von Niederschlagswasser der Straßenoberflächen ist im Bestand weitgehend nicht vorhanden. Es bedarf daher zunächst einer weiteren Recherche der Bestände und entsprechend im Nachgang einer grundsätzlichen Lösung für die Ableitung des Niederschlagswassers, dies wird mit dem Entwässerungsbetrieb Wittenberg geklärt.

Die Bauausführung ist ab dem III. Quartal 2022 geplant und wird im Frühjahr 2023 abgeschlossen. Es wird mit geschätzten Kosten für Bau, Planung und Archäologie von ca. 1.000.000 € ausgegangen.

Die (verkehrsrechtliche) Einrichtung einer Fahrradstraße wurde untersucht und geprüft.

Voraussetzungen für die Anordnung einer Fahrradstraße sind:

- Radverkehrsnetzplanung: Die Anordnung einer Fahrradstraße ist gerechtfertigt, wenn eine geordnete städtebauliche Entwicklung in Form einer Radverkehrsnetzplanung unterstützt wird (Voraussetzung: Verkehrskonzept bereits zum Zeitpunkt der Anordnung vorhanden)
- Für die Anordnung von Fahrradstraßen ist das Verhältnis Pkw-Fahrrad wichtig. Eine Fahrradstraße ist möglich, wenn Radverkehr vorherrschende Verkehrsart oder dies als bald zu erwarten ist (vorherrschende Verkehrsart: Radverkehr stellt den höchsten Anteil aller Fahrzeuge im vorliegenden Bereich dar)
- Anderer Fahrzeugverkehr als Radverkehr ist auf Fahrradstraßen grundsätzlich nicht zugelassen. Durch entsprechende Zusatzzeichen (zum Beispiel „Anlieger frei“) können andere Fahrzeugarten zugelassen werden, welche dann (ausnahmsweise) die Fahrradstraße benutzen dürfen. Diese Fahrzeuge dürfen den Radverkehr weder gefährden noch behindern.
- Wenn eine Fahrradstraße für den Kfz-Verkehr geöffnet wird, dann sollte dies nur abschnittsweise und nicht durchgängig erfolgen.
- In Fahrradstraßen gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h.

Quellen:

„Umsetzung von Fahrradstraßen in Berlin, Leitfaden“

„Fahrradstraßen – Leitfaden für die Praxis“ (DifU)

Fahrradstraße in der Bürgermeisterstraße?

- Der hohe Anteil des Zielverkehrs vom und zum Neuen Rathaus und zum Schulgelände sowie von und zur Altstadt spricht dagegen. Der Kfz-Verkehr muss für die Erreichbarkeit dieser Einrichtungen in der Bürgermeisterstraße zugelassen werden – und dies nicht nur abschnittsweise.
- Ein vorherrschender Radverkehr ist in diesem Bereich nicht vorhanden oder zu erwarten. Der Kfz-Verkehr ist die vorherrschende Verkehrsart und wird es perspektivisch auch bleiben.
- Es ist unwahrscheinlich, dass die Regelungen der Fahrradstraße in diesem kurzen Abschnitt durch Radfahrer und Autofahrer akzeptiert oder verstanden werden.
- Welchen konkreten Nutzen hat die Fahrradstraße, wenn auch in der von der Verwaltung vorgeschlagenen Variante Radfahrer und Autofahrer sich die Fahrbahn bei Tempo 30 teilen?

Torsten Zugehör

Anlage:

Gestaltungsplan