
Inhaltsverzeichnis

1. Aufgabenstellung	2
2. Planungsgrundlagen	2
3. Notwendigkeit der Baumaßnahme	2
4. Baugrund	3
5. Planerische Beschreibung	3
5.1. Entwässerungskonzept	3
5.2. Lichtraumprofil	4
5.3. Gestaltungskonzept	4
6. Leitungsbestand	5
7. Erläuterungen zur Kostenschätzung	6
8. Verfahren	6
9. Durchführung der Maßnahme	6

1. Aufgabenstellung

Mit der anstehenden umfassenden Erneuerung der Marktstraße erfolgt der Lückenschluss in der Magistrale und touristischen Hauptlinie Bahnhof - Bahnhofstraße - Anger - Schlösserstraße - Fischmarkt - Domplatz. Aus den wichtigen städtebaulichen und funktionalen Gegebenheiten ergibt sich ein hoher gestalterischer Anspruch an die Marktstraße.

Die Gestaltungsmerkmale der Raumabfolgen vom Bahnhof bis Fischmarkt - sollen in Belag und Ausstattungsgegenständen auch in der Marktstraße fortgesetzt werden. Diese bilden das Leitmotiv der Fußgängerzone. Auch die Erneuerung der Straßenbeleuchtung einschließlich der Weihnachtsbeleuchtung orientiert sich an der bisherigen Gestaltung vorhergehender Innenstadtmaßnahmen. Für den Planungsteil Beleuchtung ist ein separates Fachbüro beauftragt.

Die EVAG plant einen Austausch ihrer Gleisanlage, ohne Erneuerung der Tragschicht.

Der Planungsbereich hat eine Größenordnung von ca. 2.000 m² ohne Gleisbereich.

Die Anlieger und Eigentümer der Marktstraße wurden frühzeitig in den Planungsprozess eingebunden. Eine erste Informationsveranstaltung fand auf Vorentwurfsebene im Juli 2016 statt.

2. Planungsgrundlagen

Als Planungsgrundlagen stehen zur Verfügung:

- Vermessungstechnischer Lage-/Höhenplan 03/2016, Emch+Berger, M 1: 100
- Leitungsbestandspläne der Versorgungsunternehmen
- Baugrundgutachten von 01/2016, vgs InGeo

3. Notwendigkeit der Baumaßnahme

Der Straßenraum ist teilweise als Mischverkehrsfläche mit Kastenrinnen, teilweise im Trennprinzip mit Borden unterschiedlicher Höhen und mit Punktabläufen angelegt.

Die vorhandene Längsneigung liegt zwischen 0,07 % - 0,7 %, die Querneigung der Seitenbereiche zwischen 0,5 % und > 6,0 %.

Die Oberflächenmaterialien sind erneuerungsbedürftig und sowohl taktil, als auch optisch nicht den Ansprüchen an stark belaufene Fußgängerachsen genügend.

Die gegebenen Längs- und Querneigungssituationen entsprechen nicht den Forderungen der Regelwerke. Für die Längsneigung werden zur sicheren Ableitung von Oberflächenwasser 0,7 %, im Minimum 0,5 % gefordert, die Querneigung der Nebenflächen sollte im Minimum 2,0 % und maximal 3,5 % betragen.

Die Stichhöhe der Borde soll nach Rücksprache mit dem Behindertenbeauftragten auf 3 cm ausgerichtet sein.

4. Baugrund

Es liegt ein Baugrundgutachten mit der Projekt-Nr. 150299+160016 vom Januar 2016 der vgs InGeo vor. Laut Tauber-Stellungnahme ist von Kampfmittelfreiheit auszugehen.

5. Planerische Beschreibung

5.1. Entwässerungskonzept

Die Untersuchungen ergaben, dass eine gesicherte Entwässerung über Punktabläufe nur mittels Pendelrinnen und vielen kurz hintereinander geschalteten Hoch-/Tiefpunkten erzielt werden könne. Sowohl mit gemuldeten Rinnen als auch mit Pultrinnen werden an Tiefpunkten damit Stichhöhen erreicht, die hinsichtlich Barrierefreiheit das Queren des Straßenraums für Rollstühle, Rollatoren, Kinderwagen dramatisch erschweren oder verhindern.

Durch eine notwendige asymmetrische Anordnung der Einläufe ergeben sich kaum gegenüberliegende Querungsfurten.

Die dargestellte Lösung ist hinsichtlich Barrierefreiheit als äußerst mangelhaft zu bewerten und wird daher vom Behindertenbeauftragten und der AG Barrierefreies Erfurt abgelehnt.

Nach Aussagen des Behindertenbeauftragten soll ein taktil wahrnehmbarer Bordanschlag 3 cm nicht unterschreiten. Gegen höhere Borde gibt es keine Einwände, jedoch sollten in relevanten Abschnitten jeweils gegenüberliegende sicht- und wahrnehmbare Querungen angeboten werden.

Eine durchgängig einheitlich 3 cm Stichhöhe der Bordanlage ist unrealistisch, da weitreichende Eingriffe an Gebäuden und deren Einbauten (Absenkung bzw. Anhebung der Geländeanschlüsse) erfolgen müssten. Es würden sich demnach auch an einigen Eingängen, die heute barrierefrei sind, Verschlechterungen ergeben (neue Stufe).

Im Ergebnis der Variantenuntersuchung wird deutlich, dass die Höhensituation aufgrund der annähernd fixen Lage und Höhe der EVAG-Gleistrasse bestimmt wird. Umfangreiche Anpassungen auf Regelneigungen sind in Teilen der Marktstraße nicht zu erreichen.

Bezüglich der Entwässerung wurden zwei Varianten berechnet und zur Prüfung/Beurteilung vorgelegt.

- Variante 1: Anordnung von Schlitzrinnen in der gesamten Marktstraße
- Variante 2: Anordnung von Schlitzrinne und Anordnung von Straßenabläufen mit Längsneigungen >0,5%.

Aufgrund der geringen Bereiche mit Längsneigungen >0,5% wurde die Variante 1 der Vorzug gegeben.

Zur Ausführung sollen konische Schlitzrinnen analog zum Anger bzw. Fischmarkt vorgesehen werden.

5.2. Lichtraumprofil

Das notwendige Lichtraumprofil setzt sich aus der halben Wagenbreite und Sicherheitszuschlag und Bogenzuschlag zusammen (1,15 m + 0,30 m + Bogenzuschlag). Seitens des TVA sowie dem Behindertenbeauftragten wird an allen Stellen eine Gehwegmindestbreite von 1,50 m gefordert. Dieses Lichtraumprofil wurde bereits in der Schloßerstraße angewendet. Eine Bordhöhe bis +24 cm Höhe neben dem Lichtraumprofil ist planbar.

Die EVAG fordert das Lichtraumprofil nach derzeit gültigem Regelwerk, welches deutliche Einbußen der Seitenraumbreiten zur Folge hat. In einigen jetzt schon kritischen Bereichen (zu große Quer- und Schrägneigungen bei zu geringer Breite) ergeben sich noch schlechtere Bedingungen für Fußgänger und mobilitätseingeschränkte Personen.

Eine Gleisverschiebung um ca. 20 cm in südliche Richtung zur Ausgleichung bzw. Beseitigung der vorhandenen Engstellen sind im gesamten südlichen Bereich die Restflächen hinsichtlich Breite geprüft worden. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass eine Verschiebung bei Ansetzen des breiten Lichtraumprofils, in der Summe eher zu Verschlechterungen führt:

Nordseite Allerheiligenkirche	1,51 auf 1,56 m	+ 5 cm
Südseite Nr. 14	1,70 auf 1,32 m	- 38 cm

Seitens des Behindertenbeauftragten wurde ausgeführt, dass auf der Nordseite zurzeit die Mindestbreite von 1,50 m (z.B. durch in den Gehweg liegende Hauseingangsstufen) nicht durchgängig vorhanden ist. Behinderte Menschen diese Seite meiden und ausschließlich die Südseite, die breitere Seite der Nebenfläche, benutzen.

Nach Abwägung aller Belange und unter Zustimmung aller Verantwortlichen ist die Bordanlage auf der Nord- und Südseite nach dem aktuellen gültigen Lichtraumprofil zu planen. An den Engstellen entstehen somit vsl. folgende Breiten der Nebenflächen:

<u>Nordseite</u>		<u>Südseite</u>	
Haus Nr. 56	1,45 m	Haus Nr. 14	1,53 m (1,80 m)
Haus Nr. 46	1,35 m		
Allerheiligenkirche	1,41 m		

Im Bereich des Domplatzes wird die Bordanlage nach aktuellen Lichtraumprofilen aus der Marktstraße heraus auf die vorhandene Bord-/Linienentwässerungsanlage verzogen.

5.3 Gestaltungskonzept

Das Grundgerüst der Fußgängerzone besteht aus dem Gleisbereich, gefasst von beidseitigen Bordanlagen und den Nebenflächen.

Der Gleisbereich wird bituminös, alle anderen Flächen mit hellem Granitstein in beige/gelber Färbung ausgebildet. Die beidseitig dunkel gehaltenen Bordrinnen unterstützen optisch die Trennkante Fahrbahn zur Bordanlage. Die Oberflächen der Granitbeläge sind geschnitten, rutschfest gestrahlt bzw. gestockt und lauffreundlich.

Damit wird das Gestaltungsprinzip der Bahnhofstraße und der Schlösserstraße aufgegriffen und fortgeführt.

Die beengte Gehwegsituation im nordöstlichen Übergang zum Fischmarkt ist durch den neuen Gleisbogen aus dem Fischmarkt kommend zementiert.

Die relativ schmale und leicht geschwungene Raumführung wird etwa auf halber Strecke in Höhe der Allerheiligenkirche durch beidseitige Aufweitungsbereiche - der zurückspringenden Gebäude-flucht östlich der Großen Arche und der gegenüberliegenden Einmündungsfläche der Allerheiligenstraße - unterbrochen. Hier entsteht eine neue gestalterische Situation, die in den folgenden Varianten behandelt wird.

Alle Varianten beinhalten den Ansatz, die Verkehrsfläche des Einmündungsbereiches vor der Allerheiligenkirche in eine niveaugleiche Aufenthalts- und Begegnungsfläche umzubauen. Die gebäudeseitigen Borde entfallen, die Platzbefestigung erstreckt sich zwischen den Gebäudelinien und einer neuen, durchgehenden Bordflucht zum Gleisbereich. Die Bordhöhe beträgt in diesem Abschnitt konstant 3 cm und gilt als taktil wahrnehmbare Orientierungslinie.

Ziel der Umgestaltung ist, die Aufenthaltsqualität im Straßenraum zu stärken, die Gebietscharakteristik mit dem Standort der Allerheiligenkirche herauszuarbeiten und dem Kirchengebäude selbst ein würdiges Umfeld zu schaffen.

Für die Nebenflächen ist ein beige/gelber Großpflasterstein aus Granit, im Reihenverband vorgesehen.

Die Pflasterflächen werden gerahmt. Gebäudeseitig mit einem Traufstreifen aus Kleinstpflaster, straßenseitig mit 20 cm breiten Granitborden. Aufgrund der vorgegebenen Zwangspunkte Gleichhöhen und Gebäudeanschlüsse können die Bordstichhöhen nicht durchgängig auf 3 cm fixiert werden.

Es werden jedoch abschnittsweise beidseitige barrierefreie Übergänge mit niedrigen Bordverläufen eingeordnet. Diese Übergangsbereiche werden zusätzlich mit einem ca. 30 cm breiten, rauhen Pflasterstreifen aus Spaltpflaster taktil gestaltet. Der taktile Streifen wird im Mauerverband und im regulären Fugenbild der Pflasterfläche integriert. Die Einordnung der Querungsabschnitte erfolgt nach den vorliegenden Höhen der Gleisplanung.

Die beidseitig dunkel gehaltenen Bordrinnen unterstützen optisch die Trennkante Fahrbahn zur Bordanlage.

6. Leitungsbestand

Hinsichtlich des Leitungsbestandes liegen Bestandspläne zum Abwasser, Trinkwasser, Gas, Elektroenergie, Fernwärme, Verkehr (Straßenbahn), Straßenbeleuchtung, Infokabel (LWL), Telekom und Kabel Deutschland vor.

Der Bestand der Leitungen ist nachrichtlich im Leitungsplan (Unterlage 5.3, Blatt 1 und 2) auf der Basis der Bestandspläne der Rechtsträger erfasst.

Es sind diverse Erneuerungsbedarfe durch die Ver- und Entsorger hinsichtlich Strom, Gas, Wasser, Abwasser und Telekommunikation angemeldet worden.

Weiterreichende notwendige Leitungsumverlegungen sind in der nächsten Planungsphase zu präzisieren.

7. Erläuterungen zur Kostenschätzung

Die Baukosten werden mit 1.162.074,90 € netto (1.382.869,13 € brutto) eingeschätzt. Der Kostenträger ist die Stadt Erfurt.

8. Verfahren

Da es sich bei vorliegender Maßnahme um eine Sanierung im Bestand handelt, ist kein Baurecht erforderlich.

9. Durchführung der Maßnahme

Die zeitliche Abwicklung der Baumaßnahme ist für 2018 vorgesehen.