

1. Planungsanlass / Planungsziel

Die Zitadelle Petersberg zählt zu den größten und besterhaltenen Stadtfestungen aus dem 17. Jahrhundert in Deutschland. Seit 1990 erfolgten durch die Bauhütte umfangreiche Sanierungen und Rekonstruktionen an den Anlagen und Gebäuden. Auf dem Areal sind entsprechend der Nutzungskonzeption Verwaltungsgebäude, Wohnungen sowie touristische und kulturelle Einrichtungen angesiedelt. Zur Ausgestaltung des Petersberges als einer der drei Hauptausstellungsorte der BUGA 2021 sind umfangreiche Erweiterungen zum touristischen Angebot geplant. In diesem Zusammenhang ist auch die Umgestaltung der Straße „Petersberg“ entsprechend dem geplanten Nutzungskonzept erforderlich. Aufgrund der unterschiedlichen funktionalen Anforderungen und der notwendigen, zeitlich getrennten Baudurchführungen wurde eine Abschnittsteilung vorgenommen.

Abschnitt I - Defensionskaserne bis Zufahrt Bauhütte

Nutzungsanspruch: Erschließungsfunktion, Nutzung vornehmlich durch KfZ und Fußgänger

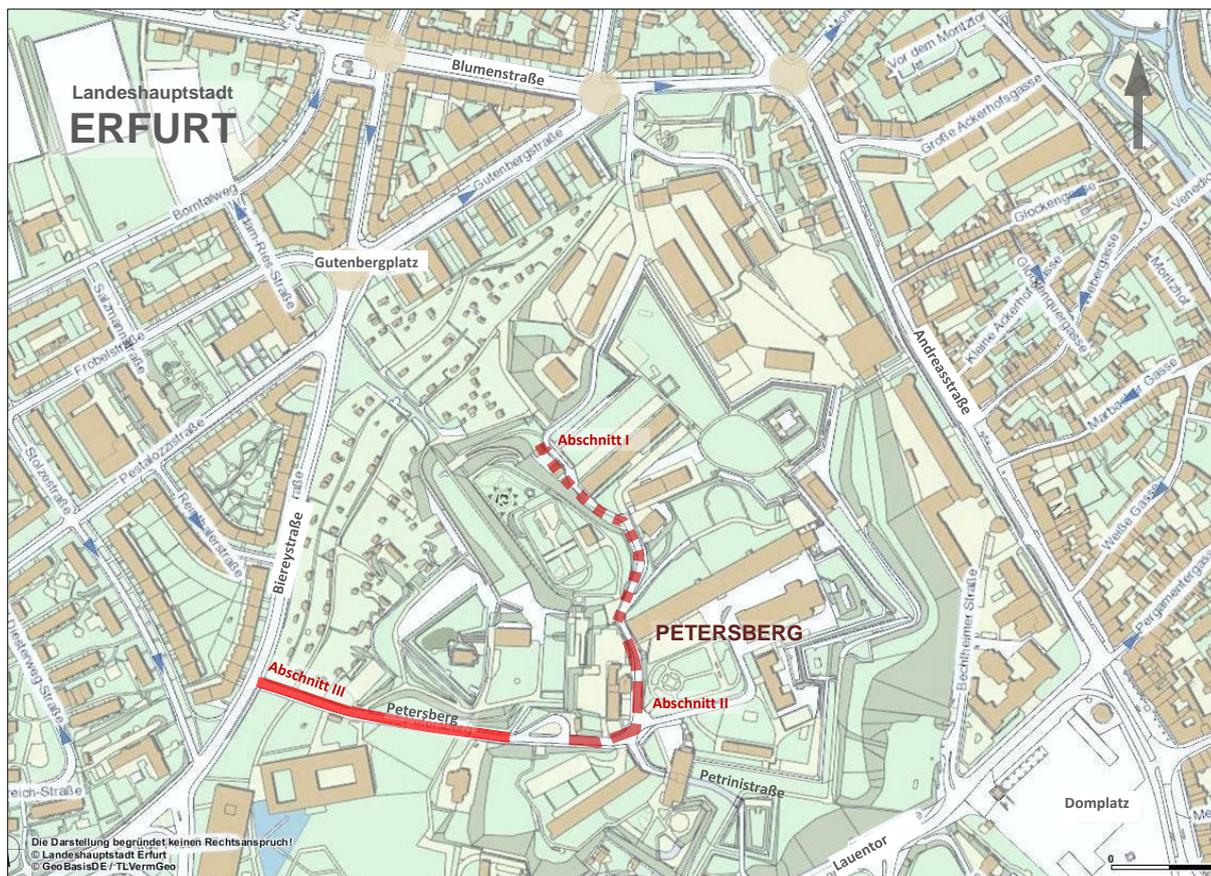
Abschnitt II - Plateau

Nutzungsanspruch: Aufenthaltsfunktion, Nutzung vornehmlich durch Fußgänger

Abschnitt III - Biereystraße bis Buswendeschleife

Nutzungsanspruch: Erschließungsfunktion, Nutzung vornehmlich durch Busse, KfZ und Fußgänger

Mit der Umgestaltung der Zufahrtsstraßen soll einerseits die Erreichbarkeit des Ortes und andererseits die Aufenthaltsqualität für Besucher zur BUGA und für die Zeit darüber hinaus verbessert werden. Zudem erfordert der bauliche Zustand der Straßen und Wege eine grundhafte Sanierung unter Berücksichtigung der vorgesehenen Funktionen als auch der denkmalpflegerischen Aspekte als bedeutendes Kulturdenkmal.



Ausschnitt Stadtkarte

Die hier vorliegende Planung beinhaltet den Abschnitt III. Die Abschnitte I und II befinden sich zur Zeit in Bearbeitung und werden in einer gesonderten Unterlage vorgestellt.

Für die Gesamtheit der geplanten baulichen Aktivitäten am Petersberg im Rahmen der BUGA ist es erforderlich den Straßenbau in Teilabschnitten Ende 2018 baulich zu beginnen.

Die Umgestaltung des Straßenabschnitts Petersberg zwischen Biereystraße und der Buswendeschleife verfolgt im Wesentlichen das Ziel die Anfahrt des Ausstellungsortes mit Reisebussen zu ermöglichen, um im unmittelbaren BUGA-Areal die Möglichkeit für Ein- und Ausstiegsprozesse der Fahrgäste zu gewährleisten und damit eine weitere Reisemöglichkeit mit kurze Reisezeiten zwischen den BUGA-Standorten anzubieten.

Die Baukosten für den Abschnitt III sind mit 690 T€ Brutto veranschlagt.

2. Straßenräumliche Situation, Gebietscharakteristik, Bestand

Der Straßenabschnitt zwischen Biereystraße (215 m ü.NHN) und dem Plateau (230 m ü.NHN) des Petersberges wurde als Fahrweg erstmals ab 1874 angelegt und dient seit dieser Zeit der Erschließung der wechselnden Nutzungen auf der Festungsanlage. Die vorhandenen Fahrbahnbreiten betragen von 6,50 m (Höhe Bundesarbeitsgericht), 5,50 m (Bereich ehemalige Lünette I) und 5,25 m (2010 sanierter Abschnitt mit Buswendeschleife).

Straßenzustand

- die Befestigung weist starke Verwerfungen auf
- die Fahrbahn besteht aus Kleinpflaster, überwiegend aus Basalt mit beidseitigem Muldengerinne aus Kalksteinläufern
- die südliche Gehbahn mit einer Breite von 2,50m wurde im Zusammenhang mit dem Bau des Bundesarbeitsgerichts 1997 saniert



erhaltener Stadtmauerrest

- am Bauende Abschnitt III
- mit Pflasterung und Stahlband in der Gehbahn zur Kennzeichnung des historischen Verlaufs der Stadtmauer



vorhandene Natursteinmauer

- auf dem Gelände des Bundesarbeitsgerichts zur Kennzeichnung des historischen Verlaufs der Grabenmauer „Lünette I“



Die Anbindung des Petersbergers ist straßenrechtlich nur über die Biereystraße möglich (→ Baudurchführung). Die vorgeschriebene maximale Verkehrsgeschwindigkeit beträgt 30 km/h. Das Parken ist im geplanten Abschnitt nicht zugelassen.

Innerhalb der Buswendeschleife ist eine Haltestelle für Reisebusse ausgewiesen.

Die Gehbahn am nördlichen Fahrbahnrand ist in ungebundener Bauweise befestigt und hat eine Breite von 1,70m.

Im unsanierten Abschnitt sind keine barrierefreien Querungsstellen vorhanden.

Die zu sanierende Straßenlänge beträgt 225 m.

3. Nutzungsansprüche und Planungsauftrag

Die funktionalen Anforderungen definieren sich aus der Erschließungsfunktion, vornehmlich durch Busse, Kraftfahrzeuge und Fußgänger.

Der Begegnungsverkehr von Bussen soll entsprechend dem erforderlichen Verkehrsraum nach RAS 06¹ möglich sein. Der Ansatz kann mit reduzierten Bewegungsspielräumen auf Grund der zulässigen Geschwindigkeit von 30 km/h erfolgen.

Für den Reisebusverkehr sollen zwei Haltestellen am Fahrbahnrand als Doppelbus-haltestelle mit dazugehörigen Warteflächen umgesetzt werden. Die Anlagen sollen barrierefrei ausgebildet werden, einschließlich einer differenzierten Querungsstelle für Fußgänger.

Die Grünfläche soll als Aufenthaltsbereich gestaltet und gleichzeitig der historische Verlauf der Lünette I sichtbar gemacht werden.

4. Querschnitt

Die Fahrbahn wird auf 6,20 m verbreitert. In Höhe des historischen Stadtmauerrestes wird die Fahrbahnbreite auf einer Länge von 20 m auf den Bestand von 5,25 m rückverzogen. In diesem Abschnitt ist die Begegnung zweier Busse nicht möglich. Die Einschränkung ist auf Grund der Sichtbeziehung zur unmittelbar angrenzenden Wendschleife akzeptierbar. Die Gehbahnbreite im unmittelbaren Bereich des historischen Stadtmauerrestes von ca. 1,70 m kann dadurch erhalten bleiben.

Die nördliche Gehbahn wurde mit einer Breite von 2,30 m vorgesehen (Grundmaß 1,80 m zuzüglich 0,50 m Sicherheitsraum zur Fahrbahn). Mit diesem Maß ist gleichzeitig der notwendige Flächenbedarf bei Kurvenfahrten mit Rollstuhl eingehalten (erforderlich bei Querungsstellen).

5. Bushaltestellen

Mit dem vorhandenen Platzangebot entlang der Grünfläche der Lünette gibt es zur Einordnung der Bushaltestellen mit einem Wartebereich keine Alternative. Die Lage in einer Geraden ermöglicht eine optimale Nutzung der Haltestelle durch Busse.

Die Länge der Doppelbushaltestelle beträgt 2 x 18 m und entspricht den Regelbauweisen².

Für den Busbord (Material Granit) ist eine Antrittshöhe von 18 cm geplant.

Die Wartefläche ist mit einer Breite von 3,0 m vorgesehen. Die taktilen Leiteinrichtungen (anthrazit) werden mit Natursteinplatten Granit, mittelgrau (ebene Oberfläche) eingefasst.

¹ Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, FGSV, Ausgabe 2006

² Regelbauweisen zum barrierefreien Bauen - Teil Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs, Erfurt, Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung, Ausgabe 2017

6. Freiflächengestaltung Lünette I

Die Erkennbarkeit des historischen Verlaufs der Grabenmauer der Lünette I ist auf dem Gelände des Bundesarbeitsgerichts (BAG) südlich der Straße in Form eine Natursteinmauer bereits vorhanden. Der Lage dieser Grabenmauer im Bereich der Straße und der Grünfläche wurde auf der Grundlage historischen Kartenmaterials von 1836 übernommen. Die Linie der Mauervorderkante wird in der Grünfläche als Natursteinstreifen (unregelmäßige Kalksteinmauersteine) abgebildet, im Bereich der Gehbahnen über einen Großpflasterstreifen, 4 Läufer Granit, Altmaterial, in Längsrichtung (Material und Verlegeart anlog Statdtmauerverlauf). Alternativ kann auch mit Natursteinpflaster im Wildformat gearbeitet werden (Mauerdarstellung in der Petrinistraße).

Eine schlichte Flächenteilung zwischen Grünfläche vor der Grabenmauer und begehbare Fläche harmonisieren mit der sachlichen Gestaltung im angrenzenden Areal. Die Grünfläche bietet zudem die Möglichkeit hier eine BUGA-Pflanzung zu platzieren.

In der platzartigen Fläche wird über einen markanten Solitär und einer im Baumbereich angeordneten Sitzbankgruppe ein Aufenthaltsbereich angeboten.

Die Treppenanlage im Verlauf des Festungsrundweges kann auf Grund der Höhensituation um eine Stufe rückgebaut werden. Durch diese bauliche Maßnahme kann das erforderliche Lichtraumprofil zur Bordvorderkante wieder hergestellt werden. Die beidseitig vorhandenen Handläufe werden entsprechend gekürzt. Der Rampenverlauf wird in Lage und Höhe angepasst.

7. Oberflächengestaltung

Die Gestaltungsansätze und die Auswahl der Materialien erfolgen in Anlehnung an die bereits umgesetzten baulichen Sanierungen.

Fahrbahn

Die Fahrbahn wird in Asphaltbauweise hergestellt.

Zur Fahrbahnabgrenzung werden Granitborde (Neumaterial) verwendet. Die Bordantrittshöhe wurde mit 12 cm festgelegt um ein Befahren der Gehbahnen auszuschließen.

Entwässerung

Die Entwässerung der befestigten Flächen erfolgt über eine Bordrinne (3-Zeiler Kleinpflaster, Granit).

Gehbahnen

Die Befestigung der Gehwege erfolgt mit Kleinpflaster, Granit im Segmentbogen.

Die Grundstückszufahrten (Gartenanlage, Bauhof) der nördlichen Seite werden mit Großpflaster, Basalt im Reihenverband befestigt (analog Bestand Zufahrt Bauhof).

Die Zufahrten an der südlichen Seite (u.a. Lieferzufahrt Bundesarbeitsgericht) sind im Gehweg nicht mit separaten Materialien hergestellt. Die Pflasterung des Kleinpflasters im Segmentbogen ist im Gehweg durchgehend. Für die südliche Gehbahn ist eine Deckenerneuerung durch Neuverlegen des vorhandenen Pflastermaterials vorgesehen.

Freiflächen

Die begehbare Freifläche wird analog den überwiegend ungebundenen Wegebefestigungen im Festungsumfeld mit einer sandgeschlämmten Decke ausgeführt.

8. Mitwirkungsbedarf Versorgungsunternehmen

Neben dem Straßenbau sind folgende bauliche Maßnahmen vorgesehen:

- Erneuerung der Straßenbeleuchtung, Ergänzung von Beleuchtungsanlagen an der Aufenthaltsfläche, bzw. an der barrierefreien Rampe zur Kaponniere I
- Neubau Druckleitung Mischwasser Kaponniere I (ggf. separate Baudurchführung)

9. Baudurchführung

Die Baudurchführung ist im 3. und 4. Quartal 2018 vorgesehen. Die Baumaßnahme erfolgt unter Vollsperrung der Straße.

Zur Aufrechterhaltung der Andienung und Versorgung des Petersbergareals muss eine verkehrliche Zufahrt über die Blumenstraße entlang der Bauhütte geregelt werden. Für die Engstelle an der Stirnseite des Gebäudes 19 (Bundesbeauftragte für Stasiunterlagen) wird geprüft, ob eine bauzeitliche Ampelregelung erforderlich ist.

Im Ergebnis der Vorabstimmung mit dem Amt für Brandschutz, Rettungsdienst und Katastrophenschutz wird zur Gewährleistung des Brandschutzes die Baumaßnahme in zwei Teilabschnitten durchgeführt (durchgängige Sicherstellung von drei Aufstellflächen für Löschfahrzeuge am Bundesarbeitsgericht, Sicherstellung Zufahrt Kapponiere I).

Zudem erfolgten Vorgespräche mit einem Vertreter des Bundesarbeitsgerichts zu erforderlichen engen Abstimmungen in der Bauvorbereitung und Baudurchführung. Unbedingt erforderliche Liefervorgänge im 1. Teilbauabschnitt (70 m zwischen Biereystraße und Lieferzufahrt) werden gewährt, müssen jedoch mit dem konkreten Bauablauf abgestimmt werden.

Die Dauer der bauzeitlichen Verkehrsführung für die Leistungen des Straßenbaues wird mit 3,5 Monaten kalkuliert. Die Bauzeit zur Herstellung der Freianlagen und Ausrüstung Stadtbeleuchtung wird mit 1,0 Monaten eingeschätzt.