



ERLÄUTERUNGSBERICHT

**KREUZUNGSBEREICH
KATHARINENSTRASSE/
GEORGENSTRASSE/
HOSPITALSTRASSE
EISENACH
JANUAR 1994**

Inhalt

1. Planerische Beschreibung

1.1 Städtebauliche Einbindung

1.2 Verkehrliche Einbindung

2. Straßenbauliche Beschreibung

1. Planerische Beschreibung

1.1 Städtebauliche Einbindung

Der Kreuzungsbereich Katharinenstraße/Georgenstraße/Hospitalstraße liegt am westlichen Rand des Stadtzentrums und ist Teil des mittelalterlichen Stadtgrundrisses. Im Westen schließt sich der Schiffsplatz an. Die Raumkanten in der Katharinenstraße und am Schiffsplatz werden nach historischem Vorbild wiederhergestellt.

Vorrangiges, städtebauliches Ziel des Entwurfs ist die Unterordnung unter das städtebauliche Ensemble und die Einordnung in die künftige Gestaltung der mittelalterlichen Altstadt.

Eine Tradition bezüglich der im Straßenraum eingesetzten Materialien besteht nur im Hinblick auf die zur Fahrbahnbegrenzung verwendeten Borde aus Naturstein. Sie werden daher in die Straßenraumgestaltung einbezogen. Beim Straßenbelag hat sich Eisenach, historisch gesehen, weder auf ein bestimmtes Material noch eine spezielle Steinfarbe festgelegt. Da der Einbau eines einheitlichen Steins aber entscheidend für das geschlossene Erscheinungsbild ist, wird für die gesamte Altstadt ein grausilbriger, sehr glatt brechender Granitstein vorgeschlagen. Bei der Verwendung dieses Steins entstehen ruhige, schlichte Straßenflächen, die die bauliche Vielfalt der Eisenacher Altstadt richtig zur Geltung kommen lassen. Die im Planungsbereich derzeit bestehende Asphaltdecke wird aus diesem Grund aufgegeben.

Die Hauptfahrspur wird durch in Zeilen verlegtes Großpflaster markiert und mit niedrigen, überfahrbaren Bordsteinen beidseits begrenzt. In den Fußgängerbereichen findet in Bögen verlegtes Kleinpflaster Verwendung. Der an der Bushaltestelle beginnende Radweg wird analog zu dem schon existierenden Stück in der westlichen Katharinenstraße mit Betonsteinen gepflastert.

Die Verengung des Hauptfahrbereichs führt zu breiteren Gehwegen und Hausvorplätzen. Sie eignen sich dadurch wieder für Geschäftsauslagen, Straßencafes oder -restaurants. Im Kreuzungsbereich und an den Eingängen des Schiffsplatzes wird die Hauptfahrspur unterbrochen und die Fläche in Kleinpflaster ausgeführt. Dies betont ihre besondere städtebauliche Situation und trägt zur Gliederung des Straßennetzes bei. Die Führung der Hauptfahrgasse bleibt erkennbar, da Sichtbeziehungen zwischen dem Anfang und dem Ende einer Unterbrechung bestehen.

An der Einmündung zum Schiffplatz treffen die Katharinenstraße und die Verlängerung des Rosenplatzes aufeinander. Analog zum Karlsplatz sind sie als eigenständige Straßenstücke gestaltet. Der Verlauf der am Platzeingang unterbrochenen Katharinenstraße wird durch Pflasterzeilen angedeutet. Im Platzbereich werden die Straßen nicht durch Borde sondern durch dreizeilige, muldenförmige Rinnen begrenzt. Ihre geringere Trennwirkung lässt den Schiffplatz als Einheit besser zur Geltung kommen. Eine Ausnahme bildet die Katharinenstraße im Bereich der Bushaltestelle. Die hier verwendeten Hochborde gewährleisten einen bequemen, niveaugleichen Einstieg in die Niederflurbusse.

Durch die Umgestaltung ihres Vorplatzes wird die Kirche St. Annen besser in den Schiffplatz eingebunden. Den Höhenunterschied zwischen Kirche und Straße fängt eine im Gelände verlaufende Mauer ab, die gleichzeitig als Sitzplatz und als Begrenzung des Vorplatzes fungiert. Sie schirmt Sitzplätze und Brunnen vor dem KFZ-Verkehr ab und lässt eine Ruhezone entstehen.

Poller, Bänke, Leuchten und andere Straßeneinrichtungen sollen im gesamten Stadtgebiet eine einheitliche Gestalt bekommen. Die Beleuchtung des Straßenraums übernehmen Wandleuchten. Standleuchten werden nur auf dem Schiffplatz als gliederndes Element eingesetzt.

Die Begrünung des Planungsbereichs findet behutsam statt. Die Katharinenstraße und die Georgenstraße bieten nur wenig Platz für Baumpflanzungen. Sie werden daher nur an Stellen vorgenommen, an denen sich der Straßenraum aufweitet. In der Hospitalstraße hingegen sind mittelgroße Bäume im Zusammenspiel mit den Freiflächen geplant. Ausreichend Raum für Bäume bietet der Schiffplatz. Er wird mit mittelgroßen Bäumen gerahmt und durch eine Baumgruppe an historischer Stelle im östlichen Platzteil ergänzt.

Eine Kennzeichnung der im Straßenraum vorgesehenen Stellplätze findet nur dann statt, wenn andere Regelungen zum Anliefern und Abholen im gesamten Straßenraum nicht greifen. Als Markierung sind in diesem Fall kurze Nagelreihen aus Aluminium oder Messing vorgesehen. Die markierten Flächen erscheinen dadurch nicht als Fremdkörper, sondern gehen nahtlos in den Straßenraum über. Eine Kennzeichnung durch andersartiges oder -farbiges Pflaster wird abgelehnt, da eine gewisse Flexibilität bei der Ausweisung von Stellplätzen erhalten bleiben soll.

1.2 Verkehrliche Einbindung

Die Katharinenstraße ist eine Wohn- und Geschäftsstraße und gehört zu den Sammelstraßen. Die Georgenstraße ist ebenfalls eine Wohn- und Geschäftsstraße, zählt aber zu den verkehrsberuhigten Innenstadtstraßen. Gemeinsam fungieren sie als westliche Zufahrt zum Stadtzentrum. Die Hospitalstraße ist im Planungsbereich eine verkehrsberuhigte Innenstadtstraße. Sie gehört zu den Verbindungsstraßen zwischen der Rennbahn im Norden und dem Stadtzentrum. Auf allen drei Straßen verkehren mehrere Buslinien, die sich in der Georgenstraße bündeln.

Die Verkehrsführung im Kreuzungsbereich und im weiteren Straßenverlauf unterstützt niedrige Geschwindigkeiten. Sie ist durch eine neutrale Gestaltung auf Langfristigkeit ausgelegt. Damit kann sie sich den veränderten Ansprüchen an die Verkehrslenkung flexibel anpassen ohne das Straßenbild nachhaltig zu verändern.

Die Breite der markierten Hauptfahrgassen liegt zwischen 4,00 m und 3,00 m. Sie lassen den Begegnungsfall Pkw/Pkw bzw. Pkw/Rad bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h zu. Damit wird eine regelmäßigen Überfahung der Seitenbereiche durch Busse in den Hauptverkehrszeiten in Kauf genommen. Dafür ist in Zeiten schwächerer Verkehrsauslastung, in denen nur der markierte Mittelbereich befahren wird, ein großer Teil des Straßenraums wieder für FußgängerInnen erlebbar. Für Anliefern, Abholen und sonstige Begegnungsfälle ist das Überfahren der Seitenbereiche ebenfalls vorgesehen. Sie werden mit einzelnen Pollern, Bänken etc. von den Hauptfußgängerbereichen abgegrenzt. Dies fördert eine vorsichtige Fahrweise, mit der automatisch eine Reduzierung der Geschwindigkeit einher geht und erhöht gleichzeitig die Aufmerksamkeit der VerkehrsteilnehmerInnen.

Die Verschmälerung der Hauptfahrspur bringt breitere Gehwege mit sich. Eine Reihe von Bänken im Straßenraum und mehr Sicherheit bei der Querung der Fahrspur erhöht den Komfort der FußgängerInnen zusätzlich und schafft ein fußgängerfreundliches Klima.

Für RadfahrerInnen steht nur auf dem Schiffsplatz eine eigene Fahrspur zur Verfügung, da dies der enge Straßenraum nicht anders zulässt. Bei einer Straßenbreite von 4,00 m ist eine Begegnung LKW/Rad jedoch unproblematisch. Zudem ist ein Wechsel von der Fahrspur auf die Seitenbereiche über den niedrigen, überfahrbaren Bordstein möglich. Für die Sicherheit der RadfahrerInnen im Straßenraum sorgt die

Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h, die Übersichtlichkeit des Straßenraums und die erhöhte Aufmerksamkeit aller VerkehrsteilnehmerInnen durch die Art der Verkehrsführung. Der Fahrkomfort verbessert sich mit der Verwendung des ebenen Granitsteins erheblich. Im gesamten Straßenverlauf werden Fahrradbügel zum Anschließen der Räder angeboten. Diese Maßnahmen fördern den verstärkten Einsatz des Fahrrads und tragen zu einem fahrradfreundlicheren Klima in Eisenach bei.

Im Verlauf der Straßenführung wird der Hauptfahrbereich an Kreuzungen und an den Eingängen des Schiffsplatzes unterbrochen. Der Belagswechsel trägt durch seine Querriegelfunktion zur Reduzierung der Geschwindigkeit bei und fördert die Vorsicht der KFZ-LenkerInnen bei der Einfahrt in sensible Bereiche.

Der Kreuzungsbereich Katharinenstraße/Hospitalstraße/Georgenstraße stellt einen Engpass für den KFZ-Verkehr dar. Er wird durch eine Lichtsignalanlage geregelt. Der Haltebereich in der Hospitalstraße wird zurückverlegt. Dadurch entsteht ein KFZ-freier Straßenabschnitt, der das Einbiegen von Bussen und LKW in die Hospitalstraße ohne rangieren möglich macht.

Anliefern, Abholen und Halten soll mit Ausnahme des Kreuzungsbereichs überall möglich sein. Eine Regelung durch ein eingeschränktes Halteverbot bei konsequenter Überwachung macht Stellplatzmarkierungen im Straßenraum überflüssig. Dies erhöht den Komfort der Kunden und Kundinnen, erleichtert das Anliefern und trägt zur Funktionsfähigkeit des Autoverkehrs bei.

2. Straßenbauliche Beschreibung

Die Katharinenstraße, Hospitalstraße und Georgenstraße haben eine Hauptfahrspur von 4,00 m Breite. Ein 4 cm hoher, überfahrbarer Bord aus Naturstein grenzt die Hauptfahrgasse beidseits von den Seitenbereichen ab. Sie sind so auszuführen, daß sie von KFZ überfahren werden können.

Als Belag wird für den Hauptfahrbereich in Zeilen verlegtes Großpflaster, für die Fußgängerflächen in Bögen verlegtes Kleinpflaster aus einem feinkörnigen, sehr glatt brechenden und kantigen Granit vorgeschlagen. Es entstehen ebene Oberflächen ohne große Fugen, die im Verhältnis zum bestehenden Belag aus Asphaltbeton bei Tempo 30 nur eine geringfügig höhere Lärmentwicklung aufweisen. Der Radweg wird in dem selben Betonpflaster ausgeführt, das schon in der westlichen Katharinenstraße verwendet wurde.