



**ERLÄUTERUNGSBERICHT
ALEXANDERSTRASSE
EISENACH
AUGUST 1993**

Inhalt

1. Planerische Beschreibung

1.1 Städtebauliche Einbindung

1.2 Verkehrliche Einbindung

2. Straßenbauliche Beschreibung

1. Planerische Beschreibung

1.1 Städtebauliche Einbindung

Die Alexanderstraße liegt nördlich des Stadtzentrums und ist Teil des mittelalterlichen Stadtgrundrißes. Die großen, angrenzenden Bauflächen werden, dem historischen Stadtgrundriß gemäß, in absehbarer Zeit bebaut. So erhält die Alexanderstraße wieder ihren traditionellen, engen Straßenzuschnitt, der nur gelegentliche Aufweitungen erfährt.

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

Die traditionell in Eisenach verwendeten Borde aus Naturstein werden weiterhin eingesetzt. Beim Straßenbelag läßt sich keine bestimmte Tradition hinsichtlich der Verwendung eines bestimmten Materials oder einer speziellen Steinfarbe ablesen. Da der Einbau eines einheitlichen Steins entscheidend für das geschlossene Erscheinungsbild ist, wird für die gesamte Altstadt ein grausilbriger Granitstein vorgeschlagen. Bei der Verwendung dieses Steins entstehen ruhige, schlichte Straßenflächen, die die bauliche Vielfalt der Eisenacher Altstadt zur Geltung kommen lassen.

Den engen Mittelbereich der Straße markiert in Zeilen verlegtes Großpflaster. Es wird durch überfahrbare Bordsteine von den Gehwegen abgegrenzt. In den Fußgängerbereichen findet in Bögen verlegtes Kleinpflaster Verwendung.

Durch die Verengung des Hauptfahrbereichs vergrößern sich die Fußgängerflächen und Hausvorplätze zum Teil erheblich. Sie bieten sich zur Nutzung durch Geschäfte, Restaurants etc. an.

An besonders markanten Punkten wie Kreuzungen, Ecken oder platzartigen Aufweitungen wird der Hauptfahrbereich unterbrochen und die Fläche in Kleinpflaster ausgeführt. Die Führung der Hauptfahrgasse bleibt immer erkennbar, da Sichtbeziehungen zwischen dem Anfang und dem Ende einer Unterbrechung bestehen. Diese städtebaulich herausgehobenen Situationen gliedern das Straßennetz innerhalb des mittelalterlichen Stadtgrundrisses. Durch die offene Gestaltung werden sie darüber hinaus wieder zu Kristallisationspunkten städtischen Lebens.

Die platzartige Aufweitung an der Rückseite des Eisenacher Schlosses betont eine dreizeilige Rinne, die die Platzform gestalterisch aufnimmt.

Im Kreuzungsbereich Querstraße/Alexanderstraße wird für die Neubebauung die Zurücknahme der Bauflucht auf dem nördlichen Eckgrundstück vorgeschlagen. Die entstehende Ecke ergänzt den Bestand dieser für Eisenach typischen, aber im nördlichen Altstadtbereich seltenen Straßenräume.

Als Kompromiß zwischen Denkmalpflege und heutigen Ansprüchen an Grün im Straßenraum werden Baumpflanzungen nur in geringem Umfang vorgenommen. Die Auswahl der Bäume beschränkt sich auf kleinkronige Arten mit einem Kronendurchmesser von maximal 3,50 m.

Für die notwendigen Straßeneinrichtungen wie Leuchten, Poller etc. wird aus Gründen der Einheitlichkeit auf die Ergebnisse des in Arbeit befindlichen Gestaltungskonzeptes verwiesen.

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 Alexanderstraße ist eine Wohn- und Geschäftsstraße und gehört zu den untergeordneten Innenstadtstraßen. Sie verbindet derzeit die Bahnhofstraße mit der westliche Altstadt. Die Bedeutung für den motorisierten Individualverkehr geht zurück nachdem die momentan als Parkplatz genutzten Grundstücke bebaut sind und die direkte Verbindung zur Bahnhofstraße durch die Umgestaltung des Karlsplatzes unterbrochen wird.

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

Die Breite der markierten Hauptfahrgasse liegt zwischen 2,00 m und 3,00 m. Bei einer Breite von 3,00 m ist noch eine Begegnung Pkw/Fahrrad möglich. Für Anliefern, Abholen und sonstige Begegnungsfälle ist das Überfahren der Seitenbereiche vorgesehen. Sie werden mit einzelnen Pollern, Bänken, Leuchten etc. von den Hauptfußgängerbereichen abgegrenzt. Die Aufmerksamkeit aller VerkehrsteilnehmerInnen erhöht sich und die Geschwindigkeit wird durch die notwendige, vorsichtige Fahrweise reduziert.

Fahr- und Gehwegflächen können von FahrzeuglenkerInnen deutlich unterschieden werden. Einerseits sind sie durch einen überfahrbaren Bordstein voneinander getrennt, andererseits unterscheiden sie sich in der Steingröße und Verlegeart augenscheinlich.

Die Größe der Fußgängerflächen erhöht sich durch die verringerte Breite der Hauptfahrspur und durch die neu geschaffenen Fußgängerbereiche an Kreuzungen und platzartigen Aufweitungen. Diese Zonen innerhalb des Straßenverlaufs sind für die Förderung eines fußgängerfreundlichen Klimas von großer Bedeutung, da der Straßenquerschnitt der Alexanderstraße größtenteils nur schmale Gehwege zuläßt.

Der Belagswechsel trägt durch seine Querriegelfunktion zur Reduzierung der Geschwindigkeit bei. Mehr Sicherheit bei der Querung der Fahrspur und eine Anzahl von Bänken im Straßenraum erhöhen den Komfort der FußgängerInnen.

Für RadfahrerInnen steht keine gesonderte Fahrspur zur Verfügung. Ihre Sicherheit ergibt sich aus der Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h, der Übersichtlichkeit des Straßenraums und der erhöhten Aufmerksamkeit aller VerkehrsteilnehmerInnen durch die Art der Verkehrsführung. Ein Wechsel von der Fahrspur auf die Seitenbereiche ist über den niedrigen, überfahrbaren Bordstein problemlos möglich. Der Fahrkomfort verbessert sich durch die Verwendung des ebenen Granitsteins erheblich. Im gesamten Straßenverlauf werden Fahrradbügel zum Anschließen der Räder angeboten.

In der Alexanderstraße verkehrt zur Zeit noch eine Buslinie. Der sehr enge Straßenabschnitt zwischen Querstraße und Karlsplatz eignet sich dafür jedoch nicht. Mit der Umgestaltung des Karlsplatzes fällt zudem die direkte Verbindung zur Bahnhofstraße fort. Daher wird eine Verlegung der Buslinie in die Sophienstraße befürwortet.

Anliefern, Abholen und Halten soll überall in der Alexanderstraße 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

Es handelt sich um eine Innenstadtstraße mit einer Hauptfahrspur von 2,00 - 3,00 m Breite. Sie wird beidseits durch einen 4 cm hohen, überfahrbaren Bordstein begrenzt. Die Seitenbereiche sind so auszuführen, daß sie von Kfz überfahren werden können.

Als Belag wird für den Hauptfahrbereich Großpflaster, für die Fußgängerflächen Kleinpflaster aus einem feinkörnigen, sehr glatt brechenden und kantigen Granit vorgeschlagen. Dieses Material senkt im Verhältnis zum derzeit verwendeten Pflaster die Lärmentwicklung, da die Pflasterflächen eine ebene Oberfläche ohne große Fugen haben. Damit wird den Bedürfnissen der FußgängerInnen und RadfahrerInnen Rechnung getragen.

Im Vergleich zum vorgeschlagenen Stein hat Asphaltbeton den Vorteil, daß er kostengünstiger und leichter einzubauen ist. Beim Komfort für RadfahrerInnen und der Lärmentwicklung bei 30 km/h schneidet er nur geringfügig besser ab. Der Granitstein hat ihm gegenüber jedoch eine Reihe von Vorteilen. Er ist sehr haltbar und besitzt einen hohen ästhetischen Wert, der sich mit zunehmendem Alter noch steigert. Schadstellen lassen sich ohne sichtbare Nahtstelle reparieren. In mittelalterlichen Städten war Natursteinpflaster das historisch verwendete Material und paßt sich daher auch bei heutigen Umgestaltungen am besten ein. Die Wahl von Asphaltbeton scheint uns aus denkmalpflegerischer Sicht problematisch. Die Einbindung in das städtebaulichen Gesamtkonzept wäre nicht gegeben.

Die Verwendung von Kleinpflaster als Belag der Hauptfahrgasse wird abgelehnt. Es hat zwar den Vorteil, daß es kostengünstiger und leichter verlegbar ist. Dafür ist es jedoch im Vergleich zum Großpflaster weniger standfest. Darüberhinaus findet keine gestalterische Differenzierung zwischen Hauptfahrbereich und Fußgängerflächen mehr statt. Die Orientierungsmöglichkeiten im Straßenraum verschlechtern sich damit erheblich.