

Bauplanungsunterlage

Aktive Zentren Turmstraße

Aufwertung der Seitenbereiche im 2. BA zwischen Oldenburger Straße und Stromstraße

bearbeitet



Breite Straße 2
13187 Berlin
Tel.: (030) 44 02 27-10
Fax: (030) 44 02 27-40

März 2020

INHALTSVERZEICHNIS

1	<u>DARSTELLUNG DER BAUMAßNAHME</u>	2
1.1	VORBEMERKUNG	2
1.2	HEUTIGE SITUATION	3
1.2.1	RÄUMLICHE SITUATION, FUNKTION, NUTZUNG	3
1.2.2	VERKEHRLICHE SITUATION	4
1.2.3	BAULICHER ZUSTAND	5
1.3	PLANERISCHE BESCHREIBUNG	5
1.3.0	ALLGEMEIN	5
1.3.1	FAHRBAHNEN / KNOTENPUNKTE	6
1.3.2	MITTELSTREIFEN	6
1.3.3	SEITENBEREICHE / GEHWEGBEREICHE	6
1.3.4	BUSHALTESTELLEN	6
1.3.5	STRASSENBELEUCHTUNG	6
2	<u>TECHNISCHE GESTALTUNG DER BAUMAßNAHME</u>	7
2.1	TRASSIERUNG	7
2.2	QUERSCHNITT	7
2.3	HÖHENPLANUNG	7
2.4	BAUGRUND / GRÜNDUNG	7
2.5	MATERIALWAHL, BEFESTIGUNGSaufbau	7
2.6	ENTWÄSSERUNG	8
2.7	GRUNDSTÜCKSZUFahrTEN	8
2.8	AUSSTATTUNG	9
2.9	BAUMBESTAND / BAUMPFLANZUNGEN	9
2.10	LEITUNGEN / EINBAUTEN	9
3	<u>DURCHFÜHRUNG DER BAUMAßNAHME</u>	10
4	<u>ERLÄUTERUNG ZUR KOSTENBERECHNUNG</u>	10
5	<u>VERFAHREN</u>	10

1 Darstellung der Baumaßnahme

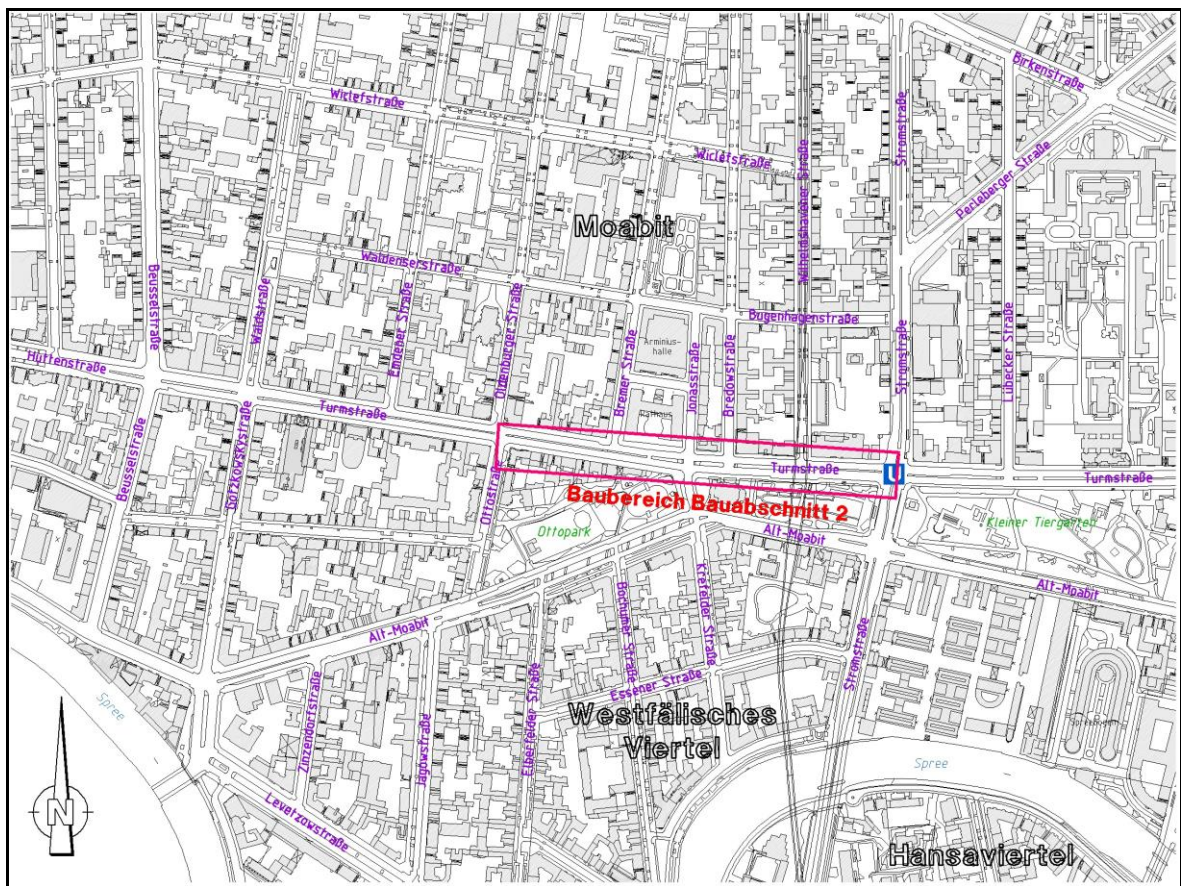
1.1 Vorbemerkung

Die Straßenzüge Turmstraße und Alt-Moabit sind laut Senatsbeschluss vom 04.11.2008 Bestandteile des Städtebau- Förderprogramms „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ (kurz: Aktive Zentren). Durch das Bezirksamt Mitte von Berlin wurde ein Verkehrs- und Gestaltungskonzept für das Stadtteilzentrum Turmstraße beauftragt.

Gegenstand der vorliegenden Bauplanungsunterlage (BPU) ist die Umgestaltung der Seitenbereiche der Turmstraße im Abschnitt Ottostraße / Oldenburger Straße bis zur Stromstraße.

Ziel der Planung ist die straßenräumliche Umgestaltung und Aufwertung des öffentlichen Raumes. Dabei soll die Attraktivität des Wohn-, Kultur- und Wirtschaftsstandortes sowie die Aufenthaltsqualität für Fußgänger deutlich verbessert werden.

Die Finanzierung erfolgt aus Mitteln des Förderprogramms „Aktives Zentrum Turmstraße“ sowie aus Einnahmen aus Ausgleichsbeträgen des Sanierungsgebietes Turmstraße.



Übersichtsplan 2. Bauabschnitt

1.2 Heutige Situation

1.2.1 Räumliche Situation, Funktion, Nutzung

Die Turmstraße ist eine Hauptverkehrsstraße im Berliner Ortsteil Moabit im Stadtbezirk Mitte. Sie verläuft in Ost-West-Richtung auf einer Länge von insgesamt ca. 1.800 m von der Beusselstraße (Westen) bis zur Rathenower Straße am Fritz-Schloß-Park mit dem Poststadion und dem Stadtbad Tiergarten (Osten). Entlang der Straße haben mehrere wichtige Verwaltungen des ehemaligen Bezirkes Tiergarten ihren Sitz.

Zwischen den beiden Hauptverkehrsachsen Turmstraße und Alt-Moabit befinden sich im Zentrum des Sanierungsgebietes die beiden öffentlichen Grünflächen Ottopark und Kleiner Tiergarten, die in dem dicht bebauten Wohngebiet eine bedeutende ökologische Funktion wahrnehmen.

Die Turmstraße ist eine traditionelle Berliner Geschäftsstraße, die aufgrund des Strukturwandels im Einzelhandel in den letzten Jahren mit starken funktionellen und strukturellen Defiziten konfrontiert wird. Es besteht die Notwendigkeit, die entstandenen Investitions- und Instandhaltungsrückstände im öffentlichen Raum aufzuholen.

Aufgrund derzeit laufender Planungen einer Straßenbahnverbindung zwischen Hbf und U-Bhf. Turmstraße mussten die Aufwertung der Seitenbereiche in der Turmstraße abschnittsweise geplant werden. Die Arbeiten im 1. Bauabschnitt zwischen Beusselstraße und Oldenburger Straße sind weitestgehend abgeschlossen.

Der **Planungsraum des 2. BA** beginnt an der Kreuzung Turmstraße / Oldenburger Straße / Ottostraße und endet am Knotenpunkt Turmstraße / Stromstraße. Der untersuchte Straßenabschnitt hat eine Länge von ca. 520 m. Die Straßenraumbreite variiert zwischen 33,50 m und 34,50 m, am Mathilde-Jacob-Platz im Bereich des Rathauses Tiergarten beträgt sie ca. 45 m. Die beiden Richtungsfahrbahnen werden durch einen z.T. begrünten Mittelstreifen getrennt.

Entlang der Turmstraße ist beidseitig eine mehrgeschossige Randbebauung mit Gastronomie und Einzelhandel im Erdgeschoss vorhanden. In etwa in der Mitte des Planungsabschnittes befindet sich der Mathilde-Jacob-Platz mit dem ehemaligen Rathaus Tiergarten. Zusammen mit der dahinterliegenden Arminius- Markthalle bildet es das städtische Zentrum von Moabit. Das Gebäude steht unter Denkmalschutz.

Auf dem Gelände der ehemaligen Schultheiss- Brauerei am Knoten Turmstraße / Stromstraße ist von 2015 bis 2018 mit dem Schultheiss- Quartier eine weitere Shopping Mall entstanden.

Der vorhandene Baumbestand in den Seitenbereichen ist weitestgehend erhaltenswert. Im Mittelstreifen ist der Baumbestand jedoch in einem schlechten Zustand.

1.2.2 Verkehrliche Situation

Die Turmstraße ist eine Hauptverkehrsstraße mit überbezirklicher Verbindungsfunktion und öffentlichem Personennahverkehr. Es verkehren die BVG- Buslinien 101, 123, M27, TXL sowie die Nachtbuslinie N40. Im Planungsraum befinden sich die Bushaltestellen „Rathaus Tiergarten“ und „U- Bahnhof Turmstraße“.

Auf Höhe der Wilhelmshavener Straße wird die Turmstraße von der in Nord-Süd-Richtung verkehrenden U-Bahnlinie U9 unterquert. Hier befindet sich auf der Südseite der Turmstraße einer der Eingänge zum U-Bahnhof Turmstraße.

Derzeit laufen Planungen für die Straßenbahnneubaustrecke Hauptbahnhof – U-Bahnhof Turmstraße. Von der im Jahr 2015 fertiggestellten Straßenbahnstrecke Nordbahnhof – Hauptbahnhof, ausgehend, wird die Neubaustrecke durch die Invalidenstraße, die Straße Alt-Moabit, die Rathenower Straße und Turmstraße bis zum U-Bahnhof Turmstraße führen. Die Strecke erhält insgesamt vier barrierefreie Haltestellen in Mittellage und wird auf etwa 2,0 km in den vorhandenen Straßenraum integriert. Im Planungsraum des 2. BA zur Aufwertung der Seitenräume in der Turmstraße ist der Bau der Straßenbahnhaltestelle U-Bahnhof Turmstraße geplant. Dieser soll in Mittellage zwischen Bredowstraße und Wilhelmshavener Straße entstehen. Im weiteren Verlauf bis zur Bremer Straße ist der Bau einer Wendeanlage geplant. Verbunden mit dem Straßenbahnneubau sind partielle AIn den Seitenräumen verbunden. Diese Baumaßnahmen sind nicht Bestandteil dieser Bauplanungsunterlage.

Die Straße verfügt über 2 durch einen Mittelstreifen getrennte Richtungsfahrbahnen. Die Richtungsfahrbahnen haben eine Fahrbahnbreite von je ca. 9 m und sind aufgeteilt in je eine Fahrspur, Bussonderfahrtreifen bzw. Radfahrstreifen und einen Parkstreifen.

Im Planungsraum befinden sich 3 Knotenpunkte (Oldenburger Straße, Jonasstraße und Stromstraße) sowie 3 Einmündungen (Bremer Straße, Bredowstraße und Wilhelmshavener Straße). Die Knotenpunkte sind lichtsignalgeregelt.

Die in die Turmstraße einmündenden Straßen Oldenburger-, Otto-, Bremer-, Jonas-, Bredow- und Wilhelmshavener Straße gelten als Wohnsammelstraßen mit Verbindung zu den nördlich und südlich der Turmstraße gelegenen Wohnquartieren. Die mit 50 m Länge zweit kürzeste Straße Berlins, die Thusnelda-Allee verbindet die Turmstraße mit Alt-Moabit.

Die Stromstraße ist eine Hauptverkehrsstraße mit bedeutender Verbindungsfunktion von der City West zu den nördlichen Stadtbezirken sowie zum Flughafen Tegel.

Alle Straßenbereiche sind von hohem Parkdruck geprägt.

Im untersuchten Abschnitt wurden in den vergangenen Jahren Radfahrstreifen auf der Fahrbahn angelegt. Fahrradabstellanlagen sind nur vor dem Rathaus Tiergarten vorhanden.

Die Gehbahnen werden abschnittsweise durch umfangreiche Auslagen von Einzelhändlern beansprucht. Der Fußgängerverkehr wird hierdurch deutlich behindert.

1.2.3 Baulicher Zustand

Die Richtungsfahrbahnen der Turmstraße sind mit Asphaltbelag befestigt und befinden sich in einem teilweise erneuerungsbedürftigen Zustand.

Die vorhandenen **Seitenbereiche / Gehwege** haben eine Breite von 6,0 bis 7,0 m und bestehen aus den in Berlin üblichen Materialien. In den Ober- und Unterstreifen ist Mosaikpflaster vorhanden. Die Gehbahnen bestehen im gesamten Planungsabschnitt aus klassischen Berliner Gehwegplatten (Beton).

Der Mathilde-Jacob-Platz vor dem Rathaus Tiergarten hat eine Breite von 15 bis 17 m und ist weitestgehend mit Mosaikpflaster befestigt. Die Gehbahn besteht in diesem Abschnitt ebenfalls aus Betongehwegplatten.

Die Gehwegüberfahrten sind überwiegend mit Kleinsteinpflaster und Gehwegplatten befestigt.

Der bauliche Zustand der Seitenbereiche ist erneuerungsbedürftig.

Als Randeinfassungen sind weitestgehend A1- Granitborde vorzufinden. Die Baumscheiben sind mit Großpflastersteinen bzw. Kupferschlackesteinen einreihig eingefasst.

Der weitestgehend unbefestigte **Mittelstreifen** verfügt über eine Breite von 2,0 bis 3,0 m und ist mit A5- Granitborden eingefasst. Eine attraktive Begrünung des Mittelstreifens konnte in den vergangenen Jahren nicht hergestellt werden. Die zur Verfügung stehenden Breiten sind für die nachhaltige Pflanzung von Laubbäumen unzureichend. Einzig die vorhandenen Leyland-Zypressen konnten sich in den letzten Jahren entwickeln.

Die Rasenflächen im Mittelstreifen werden durch querende Fußgänger abschnittsweise wiederkehrend zerstört.

1.3 Planerische Beschreibung

1.3.0 Allgemein

Gegenstand der vorliegenden Planung ist die Umgestaltung der Seitenräume sowie der barrierefreie Umbau der Bushaltestellen. Der Neubau der Straßenbahn ist Bestandteil einer separaten Maßnahme. Die Schnittstellen sind in einem gesonderten Lageplan (Unterlage 8) dargestellt.

Ziel der hier behandelten Planung ist die Aufwertung der unattraktiven Gehwegbereiche innerhalb der bestehenden Bordverläufe durch klare Strukturierung. Es ist vorgesehen, die Gehbahnen innerhalb der Teilabschnitte zwischen den einmündenden Straßen in gleichbleibenden Breiten ohne Unterbrechung durch Baumscheiben etc. anzulegen. Die Baumscheiben sollen durchgehend Bestandteil des Unterstreifens werden.

Die Breiten der Oberstreifen sind vom jeweiligen Verlauf der Gebäudeflucht abhängig. Sie sollen den Gewerbetreibenden für Sondernutzungen zur Verfügung stehen. Zur besseren Verdeutlichung der Grenze zwischen Oberstreifen und Gehbahn wird hier ein Streifen aus Basaltpflaster mit 30 cm Breite angelegt.

1.3.1 Fahrbahnen / Knotenpunkte

Die Fahrbahnen der Turmstraße sowie die einmündenden Straßen sind von der Maßnahme weitestgehend nicht betroffen. In Teilabschnitten, in denen die Bordlage verändert wird, erfolgt eine Fahrbahnanpassung in einer Breite von i.M. 1,0 m.

Der Knotenpunkt Turmstraße / Jonasstraße / Thusnelda-Allee wird als Folgemaßnahme der BVG- Planungen zu Einmündungen zurückgebaut.

Die Einmündungen Bremer Straße und Bredowstraße werden an die geänderten Seitenräume angepasst und baulich umgestaltet. Der Umbau der Einmündung Wilhelmshavener Straße ist Bestandteil der BVG- Maßnahme.

1.3.2 Mittelstreifen

Die Umgestaltung der Mittelstreifen der Turmstraße ist Bestandteil der BVG- Maßnahme.

1.3.3 Seitenbereiche / Gehwegbereiche

Die Seitenbereiche werden entsprechend dem typischen Berliner Straßenbild in Oberstreifen, Gehbahn und Unterstreifen aufgeteilt.

Die durchgehenden Gehbahnen erhalten eine Breite von 2,50 m bis 3,00 m und werden mit den typischen Berliner Betonplatten befestigt.

Nur im Bereich des Mathilde-Jacob-Platz wird die Gehbahn in einer Breite von 9,0 m und einer Befestigung mit Granitplatten geplant.

Zur optischen Trennung der Gehbahn von den Auslagen und der gastronomischen Nutzung im Oberstreifen ist der Einbau eines 30 cm breiten Trennstreifens aus Mosaikpflaster in Basalt vorgesehen.

Die Gehwegüberfahrten werden mit Kleinsteinpflaster befestigt.

1.3.4 Bushaltestellen

Die im Planungsraum befindlichen Bushaltestellen werden barrierefrei gestaltet und mit Kasseler Sonderborden und Blindenleitstreifen ausgestattet. Der Haltebereich der Busse in der Fahrbahn wird grundhaft erneuert und mit Betonfeldern befestigt.

1.3.5 Straßenbeleuchtung

Die vorhandene Straßenbeleuchtung bleibt unverändert.

2 Technische Gestaltung der Baumaßnahme

2.1 Trassierung

Die Trassierung der Fahrbahnachsen bleibt unverändert.

Die durch die Bebauung / Grundstücksgrenzen und die Baumreihen vorgegebenen Hauptachsen werden beibehalten.

2.2 Querschnitt

Die Umgestaltung der Seitenräume erfolgt weitestgehend innerhalb der bestehenden Bordverläufe, d.h. die jeweiligen Gesamtbreiten bleiben unverändert.

2.3 Höhenplanung

Im gesamten Planungsabschnitt werden die Planungshöhen von den vorhandenen Zwangspunkten (Eingänge, Zufahrten, Kellerlichtschächte, Baumwurzeln) vorgegeben.

Die Querneigung der Seitenbereiche wird in Anpassung an die örtlichen Gegebenheiten 2,5 – 4 % betragen.

2.4 Baugrund / Gründung

Detaillierten Baugrunduntersuchungen wurden wegen der geringen Ausbautiefen (i.d.R. 25 cm) nicht durchgeführt.

2.5 Materialwahl, Befestigungsaufbau

Für die neu herzustellenden Flächen sind folgende Aufbauten vorgesehen:

Gehbahn – Granitplatten (Mathilde-Jacob-Platz):

8 cm	Granitplatten
5 cm	Pflastersand
12 cm	Frostschuttschicht aus Naturmaterial 0/32, $E_{v2} \geq 80$ MPa
<hr/>	
25 cm	Gesamtdicke

Gehbahn - Betonplatten:

5 cm	Betonplatten
2 cm	Kalkmörtel
3 cm	Pflastersand
15 cm	Frostschuttschicht aus Naturmaterial 0/32, $E_{v2} \geq 80$ MPa
<hr/>	
25 cm	Gesamtdicke

Unterstreifen / Oberstreifen:

5 cm	Mosaikpflaster
5 cm	Pflastersand
15 cm	Frostschuttschicht aus Naturmaterial 0/32, $E_{v2} \geq 80$ MPa
<hr/>	
25 cm	Gesamtdicke

Gehwegüberfahrten:

10 cm	Kleinpflaster
3-5 cm	Brechsand-Splittgemisch 0/8
15 cm	Schottertragschicht aus Naturmaterial 0/32 $E_{v2} \geq 100$ MPa
<hr/>	
29 cm	Gesamtdicke

Fahrbahnanpassung:

4 cm	Gußasphaltdeckschicht
8 cm	Asphaltbinder
14 cm	Asphalttragschicht
20 cm	Verfestigung mit hydraulischem Bindemittel
<hr/>	
46 cm	Gesamtdicke

Bushalteflächen:

26 cm	Betondecke
20 cm	Verfestigung mit hydraulischem Bindemittel
<hr/>	
46 cm	Gesamtdicke

2.6 Entwässerung

Die Gehwegbereiche entwässern in die am Fahrbahnrand vorhandenen Straßenabläufe. Im Bereich der geplanten Gehwegvorstreckungen müssen insgesamt 12 Straßenabläufe abgebrochen und neu gebaut werden.

2.7 Grundstückszufahrten

Die Zufahrten, die derzeit bestehen, bleiben erhalten und werden nach den örtlichen Verhältnissen regelgerecht ausgebaut. Die Breite an den Grundstücksgrenzen entspricht den jeweiligen Maßen der weiterführenden Durchfahrten / Einfahrten. Im Unterstreifen sind Aufweitungen auf 5 m als Schwalbenschwanz vorgesehen.

2.8 Ausstattung

Die Beschilderung im gesamten Planungsabschnitt bleibt unverändert.

Die Anordnung von Pollern wird aufgrund des hohen Parkdruckes in einzelnen Teilbereichen von Gehwegüberfahrten sowie an den Gehwegvorstreckungen notwendig sein.

Im Bereich der Vorstreckungen sowie im Unterstreifen der Gehwege werden Fahrradbügel nach örtlicher Festlegung vorgesehen.

2.9 Baumbestand / Baumpflanzungen

Im Planungsbereich sind insgesamt 40 Bäume (27 Bäume in den Seitenbereichen und 13 Bäume am Mathilde-Jacob-Platz) vorhanden. Es wird die Fällung von 7 Bäumen erforderlich. Es ist jedoch nicht auszuschließen, dass in den Seitenbereichen weitere Bäume wegen problematischer Wurzellagen gefällt werden müssen.

Es ist vorgesehen, 16 neue Bäume in den Seitenbereichen zu pflanzen.

Die Baumscheibenbereiche der neuen und vorhandenen Bäume in den Seitenbereichen werden mit ca. 5 m² bemessen. Die vorhandenen Baumscheiben werden aufgearbeitet.

Die vorhandenen Bäume müssen während der Bauzeit im Stamm- und Wurzelbereich geschützt werden. Beim Bau der Baumscheibeneinfassungen muss darauf geachtet werden, die Wurzelbereiche der Bäume nicht zu stören.

2.10 Leitungen / Einbauten

Im Zuge der Baumaßnahme sind nach derzeitigen Angaben der Leitungsträger keine Änderungen an den Anlagen des unterirdischen Raumes (Eigeninvestitionen) geplant.

Bedingt durch die Baumaßnahmen ist davon auszugehen, dass zahlreiche Einbauten höhenmäßig an die neue Situation angepasst werden.

3 Durchführung der Baumaßnahme

Die bauliche Umsetzung der Baumaßnahmen zur Aufwertung der Seitenbereiche wird unter Berücksichtigung der BVG-Baumaßnahmen zum Neubau der Straßenbahntrasse generell in 2 Teilabschnitten erfolgen.

- 1. Teilabschnitt (Teil West) zwischen Ottostraße und Bremer Straße
- 2. Teilabschnitt (Teil Ost) zwischen Bremer Straße und Stromstraße

Der 1. Teilabschnitt (Teil West) zwischen Ottostraße und Bremer Straße soll ab 2020 realisiert werden.

Der 2. Teilabschnitt (Teil Ost) zwischen Bremer Straße und Stromstraße soll nach Fertigstellung der Baumaßnahmen zur Herstellung der Straßenbahntrasse im Mittelstreifen, voraussichtlich ab 2022 realisiert werden.

Die Zugänglichkeit der Grundstücke für Anwohner und Lieferfahrzeuge ist während der Bauzeit zu gewährleisten.

Während der Bauzeit wird es abschnittsweise zu Einschränkungen für den ruhenden Verkehr kommen.

4 Erläuterung zur Kostenberechnung

Die Baukosten wurden auf der Basis der beiliegenden Entwurfsplanung ermittelt.

Die Herstellkosten betragen danach:

Baukosten, brutto (gerundet)	1.450.000 €
Baunebenkosten, brutto (gerundet)	400.000 €
Gesamtkosten, brutto gerundet	1.850.000 €

5 Verfahren

Der gesamte Baubereich ist als öffentlicher Straßenraum gewidmet. Ein besonderes Rechtsverfahren für den Ausbau ist nicht erforderlich.