STADT NAUMBURG (Saale)

Vorlagen-Nr.:	12/26
Vorlagentyp:	Entscheidung
Einreicher:	Oberbürgermeister
Prüfung:	☒ Barrierefreiheit
	☒ Gleichstellung
	☒ Finanzen
Eingang am:	26.01.2026
Version	1

Teilnahme:	intern:	Frau Democh
	extern:	Herr Gärtitz

TOP:	

☒ öffentlich	☐ nicht öffentlich

Beratungsfolge:

Gremium	Datum	TOP	Liste	Art*	Ergebnis
Ausschuss für Bau und Wirtschaft	17.02.2026	10.	A	B	

Art* I=Information V=Vorberatung A=Anhörung B=Beschlussfassung

Betreff:
Ausbau Marienring westliche Seitenbereiche mit Radweg, Gehweg, Begrünung sowie Gleiseindeckung und Fahrleitungsanlage der Straßenbahn

Beschlussvorschlag:
Der Ausschuss für Bau und Wirtschaft beschließt die Entwurfsplanung zum Ausbau der westlichen Seitenbereiche am Marienring und beauftragt die Verwaltung, die weitere Planung sowie Ausschreibung und Durchführung der Maßnahme zu veranlassen.

Finanzielle Auswirkung:

☐ nein ☒ ja, in folg. Höhe: 747.000,00 Euro

Deckungsvorschlag: ☒ Haushaltsplan :
☐ über-/außerplanmäßig

Buchungsstelle: 54.81.00.00/78520100 TB25/017

Begründung:

Ausgangssituation:

Im Jahr 1981 wurde der Gehweg entlang der Promenade am Marienring in einer Breite von 2,20 Metern mit Gehwegplatten und Rasenborden aus Beton befestigt. Die vorhandene Gehwegoberfläche weist Verwerfungen und Zersetzungen auf, ist nicht mehr verkehrssicher und für Gehbehinderte schwer zu bewältigen. Der beidseitige Sicherheitsabstand ist nicht gegeben. Der vorhandene Radweg zwischen Fußgängerüberweg Marienring und Curt-Becker-Platz verläuft hinter einer Baumreihe parallel zur Straße und ist mit einer Schottertragschicht befestigt. Das Straßenbahngleis befindet sich mittig zwischen Geh- und Radweg. Die Schwellen des Straßenbahngleises wurden 2017 bis 2019 in Stahlbeton erneuert, das Bestandsgleis wurde weiter verwendet. Eine Gleiseindeckung erfolgte nicht. Die Fahrleitungsanlage stammt ebenfalls aus dem Jahr 1981. Die Fahrleitungsträger sind Stahlbetonmaste mit GFK-Auslegern. Die bestehende Haltestelle „Marientor“ wurde 2019 mit einem Haltestellenbord mit einer Höhe von 24 cm über der Schienenoberkante ausgerüstet. Sie verfügt über keinen Wetterschutz. Der westliche Seitenbereich wird beidseitig von einem Baumbestand unterschiedlichen Alters und Zustandes eingefasst. Aufgrund von mechanischen Beschädigungen während vorangegangener Tiefbauarbeiten und infolge des Klimawandels sind in den letzten Jahren mehrere Bäume abgestorben und entfernt worden. Eine fotografische Darstellung des gegenwärtigen Zustands der Verkehrsanlage ist als Anlage 1 beigefügt.

Darstellung der Baumaßnahme:

Der Ausbau der westlichen Seitenbereiche Marienring erstreckt sich auf einer Länge von ca. 325 m vom Curt-Becker-Platz bis Einmündung Marienring und umfasst Anlagen für Fußgänger, Radfahrer, Straßenbahn und einen alleeartigen Baumbestand. Die angrenzende Straße ist die Landesstraße L 205 Marienring. Der Gehweg und die Fahrleitungsmasten sind unter denkmalschutzrechtlichen Aspekten anzulegen. Als Anlage 2 ist der Lageplan beigefügt.

Variantenuntersuchung für Radwegtrasse:

Im Zuge der Vorplanung erfolgte eine Variantenuntersuchung zur Führung des Radweges. Bei der Führung des Radweges in der vorhandenen Lage (Variante 1) fährt der Radfahrer hinter der Baumreihe, ist also für den Kfz-Fahrer nur schwer wahrnehmbar. Da der Radfahrer durch den Kreisverkehr auf der Fahrbahn mitgeführt wird, ist nach dem Fußgängerüberweg Marienring eine Einleitung in den Seitenbereich über eine abgesenkte Borde erforderlich. Es besteht ein Konflikt durch einen zu querenden Gehweg von der Thainburgbrücke zu einer Querungsstelle über die L 205 in die August-Bebel-Straße. Der Fußgänger hat durch den Radweg vor der Straßenquerung nur eine Aufstellfläche von 1,75 m zur Verfügung, ein geschützter Bereich für Kinderwagen und Rollstühle existiert nicht. Beim Übergang zum Curt-Becker-Platz muss der Radfahrer die Trasse verlassen, da sich eine Wartefläche einer Bushaltestelle in der Achse des Radweges befindet. Eine parallele Führung zum Gleis erschwert dem Radfahrer die Sicht auf die sich ggf. von hinten nähernde Straßenbahn. Zudem wird das Gleis, das sich in diesem Bereich aus Rillenschienen besteht, spitzwinklig gekreuzt. Beide Umstände bergen Unfallgefahren.

Die Führung des Radwegs auf der Fahrbahn auf einem Schutzstreifen wurde als Variante 2 untersucht. Unter Zugrundelegung der Verkehrszahlen am Fußgängerüberweg L 205 Hallesche Straße und des Kreisverkehrs wird von einem ausgewogenen Verhältnis zwischen Zu- und Abfluss der Verkehrsströme und mit einem Schwerverkehr von weniger als 1.000 Kfz/24h ausgegangen, so dass die Anlage eines Schutzstreifens auf der Fahrbahn möglich ist. Dem Radfahrer steht weiterhin eine richtungsgebundene Fahrradtrasse zur Verfügung. Bei Ausfahrt aus dem Kreisverkehr H.-v.-Stephan-Platz verbleibt der Radfahrer auf dem Schutzstreifen von 1,5 m Breite auf der Fahrbahn mit einer durchgängige Breite von 5,50 m.

Um ein Begegnen PKW/LKW ohne Nutzung des Schutzstreifens zu ermöglichen, muss beginnend ab der Querungsstelle Thainburg auf einer Länge von 85 m die Fahrbahnbreite auf 7,0 m durch Rückversetzen der Borde in den westlichen Seitenbereich Marienring erhöht werden. Aufgrund des Eingriffs in den Wurzelbereich der Bäume müssen Bäume gefällt und ersetzt werden. Beim Übergang in den Curt-Becker-Platz ermöglicht eine nahezu rechtwinklige Führung des Radfahrers zum Gleis mehr Sicherheit. Die Führung des Radweges auf der Fahrbahn als Schutzstreifen wird von der Landesstraßenbaubehörde als Baulastträger befürwortet und eine Vereinbarung für die Gemeinschaftsbaumaßnahme abgeschlossen. Aus Sicht des ADFC steigert die Führung des Radverkehrs auf Schutzstreifen die Akzeptanz für den Radverkehr auf der Fahrbahn bei den Verkehrsteilnehmenden. Zugleich steigt die Verkehrssicherheit für Radfahrende, weil sie auf dem Schutzstreifen besser von Autofahren gesehen werden.

Technische Gestaltung der Baumaßnahme:

Die Trassen von Gehweg und Straßenbahn werden beibehalten, die Achse des Schutzstreifens für den Radfahrer bestimmt sich nach der Straßenachse. Die vorhandene Gehwegbreite von 2,20 m wird zum Schutz der Bäume und zur Einhaltung des Sicherheitsabstandes zur Straßenbahntrasse (3,30 m) auf die Breite von 2,05 m reduziert, in der vorhandenen Breite vom Curt-Becker-Platz aus weitergeführt und erhält eine Oberflächenbefestigung nach dem historischen Vorbild mit Mosaikpflaster aus Granit, das beidseitig mit je einem Einzeiler aus Kleinpflaster Basalt und je einem roten und weißen Dreizeiler aus Mosaikpflaster besteht. Der Unterbau wird zur Schonung der vorhandenen Wurzelbereiche mit Saugbagger und Handschachtung im Wurzelbereich auf 20-25 cm Tiefe ausgehoben. Als Trennlage wird ein Filtervlies auf der Aushubebene verlegt. Der Aushubbereich wird mit einer 20 cm hohen Wurzelbrückenkonstruktion aus wabenförmigen Geotextilien aufgebaut, die mit Tragschichtmaterial aufgefüllt werden. Durch eine geringfügige Verdichtung mit eine 200 kg Rüttelplatte wird der Wurzelbereich geschont. Der Gehweg entwässert gegenwärtig über ein Pultgefälle in den Gleisbereich. Er wird im Neubau als Dachprofil ausgebildet, wodurch 50 % des Abflusses in Richtung des Stadtgrabens geleitet werden und gleichzeitig ein Pflastergewölbe für eine bessere Stabilität der Oberflächenbefestigung ausgebildet wird. Im Zuge der Maßnahme soll die Fahrleitungsanlage, bestehend aus Masten, Auslegern und Fahrleitungsdraht erneuert werden. Die geplanten Gittermasten und Ausleger entsprechen denen vom Jakobs- und Wenzelsring. Die bestehende Haltestelle „Marientor“ soll mit Mosaikoberflächen nach den Richtlinien für barrierefreies Bauen mit Wetterschutzhalle ausgestattet werden.

Der gewählte Schutzstreifen als Radweg weist eine Breite von 1,50 m einschließlich der Markierung auf, besteht aus einem voll gebundenen Oberbau aus Asphalt mit einem Hochbord aus Beton. Das Straßenbahngleis wird mit Schienendämmelementen aus Recyclingkunststoffen nachgerüstet. Anschließend wird ein Filterflies eingelegt und der Gleisbereich des besonderen Bahnkörpers mit einem Rasensubstrat aufgefüllt, auf dem anschließend Rasen eingesät wird.
Zur Ansicht sind als Anlage 3 und Anlage 4 zwei Straßenquerschnitte beigefügt.

Finanzierung

495.000 Euro	betragen die Kosten der Fahrleitungsanlage
210.000 Euro	werden von der Nahverkehrsgesellschaft Sachsen-Anhalt (NASA GmbH) gefördert.
812.000 Euro	betragen die Kosten für den Ausbau der westlichen Seitenbereiche
560.000 Euro	werden durch DSK-Mittel gefördert.
1.307.000 Euro	Gesamtkosten:
820.000 Euro	Summe Fördermittel
537.000 Euro	Eigenmittel

Die Eigenmittel können durch zweckgebundene Spenden für Straßenbäume im Zuge der Aktion „1.000 Jahre-1.000 Bäume“ noch gesenkt werden.

Armin Müller
Oberbürgermeister

Anlagen:

Anlage 1: Ausgangssituation
Anlage 2: Lageplan
Anlage 3: Querschnitt 1
Anlage 4: Querschnitt Haltestelle