LUTHERSTADT
WITTENBERG

Lutherstadt Wittenberg • ÖB-2 • Lutherstraße 56 • 06886 Lutherstadt Wittenberg

Der Oberbürgermeister

Öffentliches Bauen
Tiefbau
Przygode, Tino

Termin nach Vereinbarung

Raum 2.50
Tel.: 03491 42191449
Fax 03491 42191402
tino.przygode@wittenberg.de
www.wittenberg.de

HÜBNER-LEE GmbH & Co. KG
Gewerbestr. 1
87752 Holzgünz-Schwaighausen

29.06.2021

Bitte immer angeben:

Ihr Zeichen/Ihre Nachricht vom

Öffnungszeiten Bürgerbüro
Mo 8:00 - 12:00 Uhr
Di 8:00 - 18:00 Uhr
Mi 8:00 - 12:00 Uhr
Do 8:00 - 18:00 Uhr
Fr 8:00 - 12:00 Uhr
Sa 9:00 - 12:00 Uhr
(1. und 3. im Monat)

Bankverbindung
Sparkasse Wittenberg
Gläubiger ID: DE56ZZZ00000020980
IBAN: DE 50 8055 0101 0000 0000 19
BIC: NOLADE21WBL

Erfahrungen der Lutherstadt Wittenberg mit dem TTE- Baukonzept

Sehr geehrte Damen und Herren,

Die Lutherstadt Wittenberg hat sich bereits im Jahr 2014 dazu entschlossen, das TTE- System in kommunalen Anliegerstraßen zum Ausbau der Fahrbahnen als Mischverkehrsflächen anzuwenden. Es ging vor allem darum, die Kosten für die Kommune und den Anwohner im überschaubaren Rahmen zu halten: Zusätzliche Kanalisationen mit entsprechender Vorflut waren zu teuer, für offene Entwässerung und Versickerung fehlte der Platz.
Wichtig war trotzdem, dass mit dem System die Nutzungsbedingungen nicht eingeschränkt werden: 30km/h Geschwindigkeit, Ver- und Entsorgungsverkehr, rasche Ableitung des Regenwassers, keine Einschränkungen bei Straßenreinigung bzw. Winterdienst. Alle Kriterien wurden und werden erfüllt. Bisher gab es hier keine Einschneidungen.
Das Plattensystem kam bisher sowohl in kompletten Straßenzügen (Anliegerstraßen bis Bk 0,3) als auch in Teilflächen von Verkehrsflächen zur gezielten Regenwasserversickerung zum Einsatz. Über 10.000 m² wurden so in den letzten Jahren bereits befestigt.
Die Fahrbahn in der schon 2014 hergestellten Straße weist bis heute ein homogenes Bild auf: Spurbildungen sind nicht erkennbar, obwohl die Gesamtbreite nur etwa 4,50 m beträgt und somit eine sehr gleichförmige Spurbelastung stattfindet. Die schon vorher vom Hersteller erwartete flächige Setzung trat auch genauso auf, was mit der durch die Rüttelübergänge erzielten geringen Lagerungsdichte des ungebundenen Materials erklärbar ist.
Mechanische Schäden reduzieren sich auf Gebrauchsschäden, etwa durch Abstellen von Containern oder kratzende Einwirkungen, die bei jedem Straßenbelag auftreten. Die Platten selbst lassen bisher keine Schäden durch Umwelteinflüsse erkennen.
Die lastverteilende Funktion des Verbundsystems ist bei schwereren Fahrzeugen (Müllentsorgung) gut zu erkennen: der Untergrund gibt federnd nach und geht in seine ursprüngliche Lage zurück. Spurbildungen sind bisher nicht erkennbar.

Ein sich durch die locker in den Kammern liegenden Pflastersteine ergebendes Klappern ist zunächst ungewöhnlich und bei höheren Geschwindigkeiten auch störend, allerdings sind sämtliche Straßenbereiche in 30 km/h- Zonen, sodass die störende Auswirkung erst bei deutlich zu hohen Geschwindigkeiten auftreten.
Die Versickerungswirkung ist auch nach mehreren Jahren hoch, Starkregenereignisse werden gut verkraftet und stellten bisher kein Problem dar.
Auch nachträgliche Aufgrabungen haben in der Praxis gut umgesetzt werden können. Die fehlende Verzahnung in Teilbereichen konnte gut kompensiert werden und ist praktisch nicht sichtbar.
Aus der praktischen Erfahrung hat sich für uns die Erkenntnis ergeben, dass besonders in Einmündungsbereichen nicht auf Einfassungen (Bordanlage, Pflasterungen in Beton) verzichtet werden oder aber der Einmündungsbereich generell in Pflasterbauweise oder Asphalt erfolgen sollte. Schubwirkungen durch größere Fahrzeuge führen dann doch schnell zu Plattenverschiebungen.
Grundsätzlich bleibt die TTE- Bauweise für die Lutherstadt Wittenberg eine attraktive Möglichkeit, kommunale Straßen und Wege auszubauen, wenn keine ausreichenden Versickerungsflächen im Seitenbereich vorhanden sind oder eine Vorflut erst aufwändig errichtet werden müsste.

Mit freundlichen Grüßen

im Auftrag

Fachbereichsleiter