

STADT EBERSWALDE

MACHBARKEITSSTUDIE ZUR UMGESTALTUNG DER
BREITE STRAÙE
ZWISCHEN FRIEDENSBRÜCKE UND GERTRAUDENSTRASSE



2011 / 2012

GRUPPE PLANWERK
Stadtplaner Architekten Ingenieure

STADT EBERSWALDE

STUDIE ZUR UMGESTALTUNG DER BREITE STRAÙE (L 167) ZWISCHEN FRIEDENSBRÜCKE UND GERTRAUDENSTRAÙE

Auftraggeber:

Stadt Eberswalde
Dezernat III
Baudezernentin Frau Fellner
Breite Straße 41-44

16225 Eberswalde

Projektbegleitung

Frau Leuschner, Herr Bauer
Breite Straße 39

16225 Eberswalde

Verfasser:

GRUPPE PLANWERK
Stadtplaner Architekten Ingenieure

Pariser Straße 1
10719 Berlin
Tel.: (030) 8891 6390
Fax: (030) 8891 6391
mail@gruppeplanwerk.de

Projektleitung

Siegfried Reibetanz

Bearbeitung

Markus Fichtner

Mitarbeit

Torsten Henning

April 2012

Inhalt:

1.	ANLASS	2
2.	METHODISCHE VORGEHENSWEISE	4
3.	ISTÄDTEBAULICHE AUSGANGSSITUATION	5
4.	VERKEHRLICHE AUSGANGSSITUATION	8
5.	KONFLIKTE, MÄNGEL, DEFIZITE	12
6.	ENTWICKLUNGSGRUNDSÄTZE / LEITBILDER	15
7.	REGELPROFILE FÜR DIE ENTWICKLUNG	16
8.	ABSCHNITTSGESTALTUNG	22
9.	KONZEPT	27
10.	KOSTENSCHÄTZUNG	31
	ANHANG:	34

1. ANLASS

Die Breite Straße gehört zu den konstituierenden Straßenräumen in der historischen Altstadt von Eberswalde. Sowohl in ihrer baulich räumlichen Ausprägung als auch in ihrer Erschließungsfunktion hatte die Breite Straße seit der mittelalterlichen Stadtgründung eine herausragende Bedeutung im Stadtgrundriss und -gefüge der Stadt. Als wichtige innerstädtische Hauptverkehrsstraße und Teil der klassifizierten Bundesstraße B 167 hat sie mit einer DTV Belastung von rd. 19.000 Kfz auch heute noch eine wichtige verkehrliche Bedeutung im innerstädtischen Straßennetz von Eberswalde.

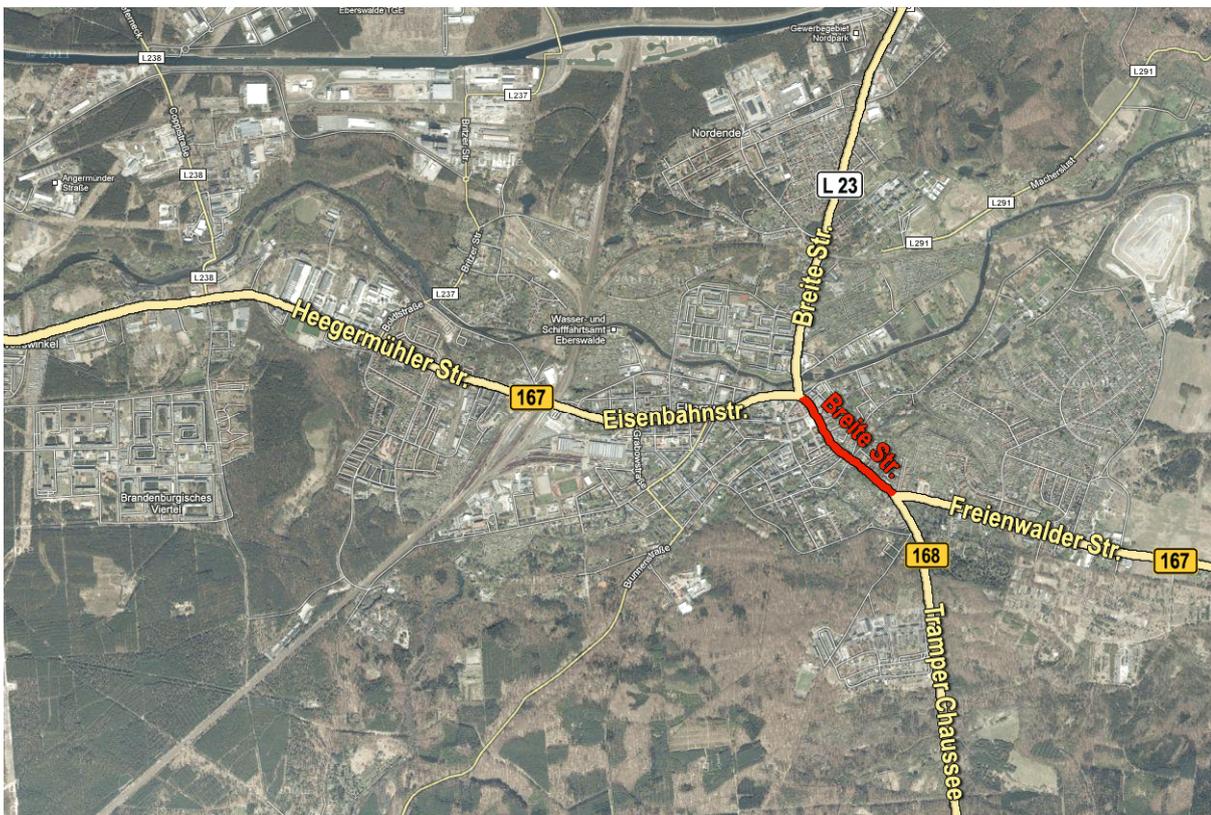


Abb. 1: Überörtliche Einbindung der Breite Straße

Mit der förmlichen Festlegung als Sanierungsgebiet, der Entwicklung der Rathaus-Passage, des Paul - Wunderlich - Hauses, der Neubebauung von Baulücken, der Sanierung und Revitalisierung wertvoller historischer Gebäude und der Neugestaltung des Marktplatzes wurde das historische Zentrum von Eberswalde in den vergangenen 20 Jahren städtebaulich und funktional nachhaltig aufgewertet. Gestört wird dieser zentrale Bereich aber insbesondere durch die Trennwirkung und mangelnde städtebauliche Integration der Breite Straße aufgrund der hohen Kfz-Belastung und dem bisherigen Ausbaustandard aber auch durch die vom Kfz-Verkehr verursachte Überschreitung der Grenzwerte von Luft und Lärm. Zudem besteht Handlungsbedarf durch beengte Nebenanlagen und ihren schlechten Zustand, durch fehlende Anlagen für den

Radverkehr, durch Qualitäts- und Sicherheitskonflikte beim Überqueren in den Einmündungsbereichen sowie durch räumliche und gestalterische Mängel und Defizite.

Da Planungen zur Verlagerung des Kfz-Verkehrs aus der Breite Straße respektive dem Stadtzentrum nur langfristig umsetzbar und aufgrund des hohen Anteils an Ziel- und Quellverkehr nur eingeschränkt zu einer Reduzierung der Verkehrsbelastung führen werden, beabsichtigt die Stadt Eberswalde zusammen mit dem Landesbetrieb Straßenwesen, im Rahmen einer Machbarkeitsstudie, Möglichkeiten für eine zeitnahe städtebauliche Integration, Aufwertung und allgemeine Verbesserungen der Umweltverträglichkeit der Breite Straße bei gleichzeitiger Sicherstellung der erforderlichen Funktionen als klassifizierte innerörtliche Bundesstraße zu prüfen.

Die dafür erforderlichen Entscheidungsgrundlagen wurden sukzessive und prozesshaft erarbeitet und abgestimmt. Neben Lösungen zur städtebaulich-gestalterischen Aufwertung des Straßenzugs wurden insbesondere auch Möglichkeiten zur Verbesserung und Stärkung des Fußgänger- und Radfahrverkehrs sowie zur Sicherung und Förderung des ÖPNV untersucht.

2. METHODISCHE VORGEHENSWEISE

Die vorliegende Machbarkeitsstudie zur Umgestaltung der Breite Straße zwischen Friedensbrücke und Gertraudenstraße wurde als integrierte Planung bearbeitet, bei der städtebauliche, verkehrliche, funktionale, gestalterische, umweltbezogene und wirtschaftliche Aspekte auch in ihren Wirkungszusammenhängen erfasst und berücksichtigt werden. Auf der Grundlage einer detaillierten Analyse aller Straßenmerkmale und Faktoren wurden Konflikte und Mängel, Handlungsbedarfe, Entwicklungsanforderungen und Entwicklungsspielräume ermittelt, darauf basierend Lösungsansätze in Varianten entwickelt und nach deren Erörterung und Abstimmung eine favorisierte Lösung als Linienplanentwurf durchgearbeitet. Die Bearbeitung erfolgte prozesshaft in enger Abstimmung mit den zuständigen Fachämtern der Stadt Eberswalde. Von Anfang an war auch der Landesbetrieb Straßenwesen als Baulastträger der Bundesstraße (Fahrbahn) in diesen Planungsprozess eingebunden. Ziel der Bearbeitung und der Abstimmung war eine von der Stadt Eberswalde und dem Landesbetrieb Straßenwesen gemeinsam getragene Lösung für die städtebauliche Integration und Aufwertung der Breite Straße am Ende des Planungsprozesses. In die Abstimmung wurden auch die Barnimer Busgesellschaft und die Polizei einbezogen.

Städtebaulich-verkehrliche Analyse

Auf der Grundlage vorliegender Unterlagen sowie der Durchführung von Ortsbegehungen wurden folgende Bestandsmerkmale der Breite Straße erfasst und plangraphisch dargestellt:

- Verkehrsflächengliederung / Profile
- Funktion der Straße mit betrieblichen Regelungen
- Anlagen des O-Bus (Maststandorte, Haltestellen)
- oberirdische Anlagen der Stadttechnik
- Ausstattung der Straßen (Beläge, Mobiliar, Beleuchtung, Vegetation)
- Grundstückszufahrten
- baulich-räumliche Situation in den Begleiträumen
- Gebäude und Grundstücksnutzungen in den Begleiträumen
- ruhender Verkehr / Lieferverkehr
- Nutzungen

- Konfliktpunkte, Defizite und Mängel.

Diese Merkmale sind in thematischen Bestandsplänen dargestellt. Anhand einer Fotodokumentation werden außerdem Mängel, Konflikte und Defizite in der Breite Straße veranschaulicht.

3. STÄDTEBAULICHE AUSGANGSSITUATION

Die Breite Straße gehört zu den konstituierenden Straßenräumen in der historischen Altstadt von Eberswalde. Sowohl in ihrer baulich räumlichen Ausprägung als auch in ihrer Erschließungsfunktion hatte die Breite Straße seit der mittelalterlichen Stadtgründung eine herausragende Bedeutung im Stadtgrundriss und -gefüge der Stadt und bildet hierdurch das Rückgrat der angrenzenden Quartiere.

Sie verfügt über keine einheitliche Straßengesamtbreite sondern weist abschnittsweise entwicklungsgeschichtlich bedingte abweichende Straßenraumbreiten auf. Mit Ausnahme des Abschnittes zwischen Friedensbrücke und Marktplatz / Brautstraße handelt sich um einen räumlich weitgehend einheitlich wirkenden Straßenraum mit jedoch teilweise versetzten Baufluchten und noch einigen Baulücken, einer zum großen Teil geschlossenen Blockrandbebauung, oft homogenen Trauflinien und Baukörperproportionen und ähnlichen Baustilen.



Abb. 2: Breite Straße - Abschnitt Friedensbrücke bis Brautstraße

Eine Sondersituation bildet der Abschnitt zwischen Friedensbrücke (Bollwerkstraße) und Friedrich-Ebert-Straße mit der Blockbebauung der Rathauspassage auf der Ostseite sowie der teilweise offenen Bebauung entlang der Westseite. Im weiteren Verlauf Richtung Süden öffnet sich die Breite Straße zunächst zum Marktplatz hin um jedoch in Höhe der Jüdenstraße mit ca. 11m Straßenraumbreite eine der schmalsten Engstellen und Torsituationen auszubilden. Die ehemalige Kaufhalle zwischen Jüdenstraße und Brautstraße springt im Vergleich zur folgenden

Blockrandbebauung deutlich zurück. Der südliche Abschnitt der Breite Straße weist ab Höhe der Bruno-H.-Bürgel-Schule eine sehr heterogene Struktur ohne klare Blockrandfassung auf.

Abschnitt Eisenbahnstraße - Friedrich-Ebert-Straße

- ostseitig geschlossene Blockrandbebauung
- westseitig zurückspringende Bebauung
- Einzelhandelsnutzungen



Abb. 3: Städtebauliche Situation Friedensbrücke bis Friedrich-Ebert-Straße

Die bisherigen Planungen für den Knoten Friedensbrücke sahen die Neuanlage eines Kreisverkehrs vor. (s. Abb. 3). Von dem Landesbetrieb Straßenwesen wird jedoch diese Lösung wegen zu hoher Kfz-Belastung und deshalb ungenügender Leistungsfähigkeit abgelehnt. Stattdessen wird zur Zeit im Auftrag des Landesbetriebes ein LSA-signalisierter Knoten mit reduziertem Flächenverbrauch geplant, welcher auch unter städtebaulich-räumlichen Gesichtspunkten größere Entwicklungspotentiale für die Seitenbereiche bietet.

Rathaus, Marktplatz

- ostseitig geschlossene Bebauung
- Engstellen durch Versatz der Bebauung
- westseitig Marktplatz
- hohe Nutzungsdichte (Rathaus, Einzelhandel, Marktplatz)



Abb. 4: Städtebauliche Situation Marktplatz

Am Markt - Brautstraße

- ostseitig zurückgesetzte Bebauung
- westseitig Baulücke
- Engstelle



Abb. 5: Städtebauliche Situation Engstelle Jüdenstraße / „Kaufhalle“

Brautstraße - Nagelstraße

- beidseitig geschlossene Bebauungsstruktur
- Wohnnutzung, Geschäftsnutzungen im Erdgeschoss
- Engstelle Höhe Salomon-Goldschmidt-Straße
- leicht abknickende Straßenführung



Abb. 6: Städtebauliche Situation Engstelle Salomon-Goldschmidt-Straße

Bruno H. Bürgel Grundschule

- offene Bebauungsstruktur
- Böschungssituation vor Schule



Abb. 7: Städtebauliche Situation südlicher Abschnitt

4. VERKEHRLICHE AUSGANGSSITUATION

Funktionen der Breite Straße

Die Breite Straße ist Teil der klassifizierten Bundesstraße 167 die aus südöstlicher Richtung von Bad Freienwalde kommend durch das gesamte Stadtgebiet führt und am westlichen Stadtrand Eberswalde Richtung Finowfurt wieder verlässt.



Abb. 8: Geschwindigkeitsniveau Bestand

Aufgrund der Lage am östlichen Rand der Altstadt bzw. / Gesamtstadt sowie der fehlenden adäquaten Umfahrungsmöglichkeit für den Fernverkehr hat die Breite Straße neben dem Ziel- und Quellverkehr insbesondere für den Altstadtbereich auch einen hohen Anteil an Durchgangsverkehr aufzunehmen.

Derzeit ist die Breite Straße mit Tempo 50 ausgewiesen. Die einmündenden Straßen sind Bestandteil von Tempo 30 - Zonen bzw. sind als Tempo 30 Straße ausgewiesen.

Folgende Verkehrsfunktionen sind in der Breite Straße sicher zu stellen:

- Hauptverkehrsachse für den fließenden Verkehr
- Abschnittsweise wichtige Radverkehrsverbindung
- Abschnittsweise bedeutender Quell- und Zielverkehr für Fußgänger
- Erschließung des Lieferverkehrs / ruhenden Verkehrs
- Schulwegerschließung

Nutzung in den Begleiträumen

Der nördliche Abschnitt der Breite Straße mit Marktplatz, Rathaus, Rathauspassage und beidseitig einem relativ dichten Besatz von Läden und Dienstleitungen ist Teil des Stadtzentrums von Eberswalde und von hoher Bedeutung für die Stadtentwicklung. Südlich der Judenstraße wird die Nutzung geprägt durch Wohn-Geschäftsgebäude mit Läden im Erdgeschoss und Wohnen im Obergeschoss, die Dichte und Qualität der Läden nimmt aber nach Süden hin ab. Südlich der Nagelstraße überwiegt die Wohnnutzung ergänzt durch größere Solitärnutzungen wie Amtsgericht und Schule. Die erfassten Nutzungsstrukturen erscheinen weitgehend stabil, vereinzelte Leerstände sind nur südlich des Marktplatzes festzustellen.



Abb. 9: Nutzungen Breite Straße (EG, sonst Wohnen)

MIV / ÖPNV

Die Breite Straße verläuft in Nord-Süd-Richtung und stellt derzeit mit einer Belastung von ca. 19.000 Kfz/d eine der wichtigsten verkehrlichen Verbindungen innerhalb der Innenstadt dar.

Quelle: Das Vorhaben Eichwerder Ring, stadt- und verkehrsplanerische Herleitung

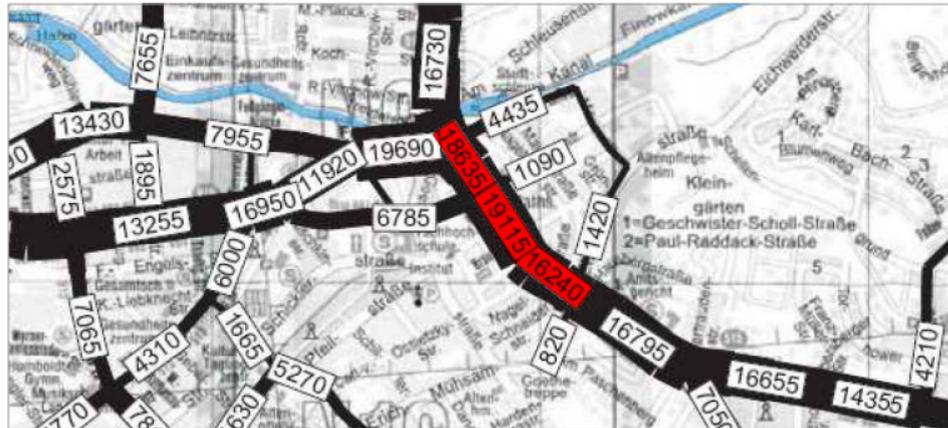


Abb. 10: Verkehrsbelastung Kfz / Tag (Stand 2006)

Als Bundesstraße übernimmt sie örtliche und überörtliche Verbindungsfunktionen. Aufgrund fehlender bzw. weder kurz- noch mittelfristig zur Verfügung stehender Ortsumgehungen wird in den nächsten Jahren mit keinen wesentlichen Reduzierungen des derzeitigen Verkehrsaufkommens zu rechnen sein. Aktuelle Feinstaubmessungen in der Breite Straße weisen aber bereits heute Überschreitungen der zulässigen Grenzwerte auf. Reduzierungen des Verkehrsaufkommens wären demzufolge dringend angeraten. Da Umfahrungen hierfür zunächst nicht als Lösungsmöglichkeit herangezogen werden können, erscheint zumindest die Verbesserung des Modal-Split angezeigt und somit die Sicherung und Stärkung des ÖPNV.

ÖPNV

- O-Buslinien 861, 862
- Buslinie 918
- Haltestelle Schneiderstraße

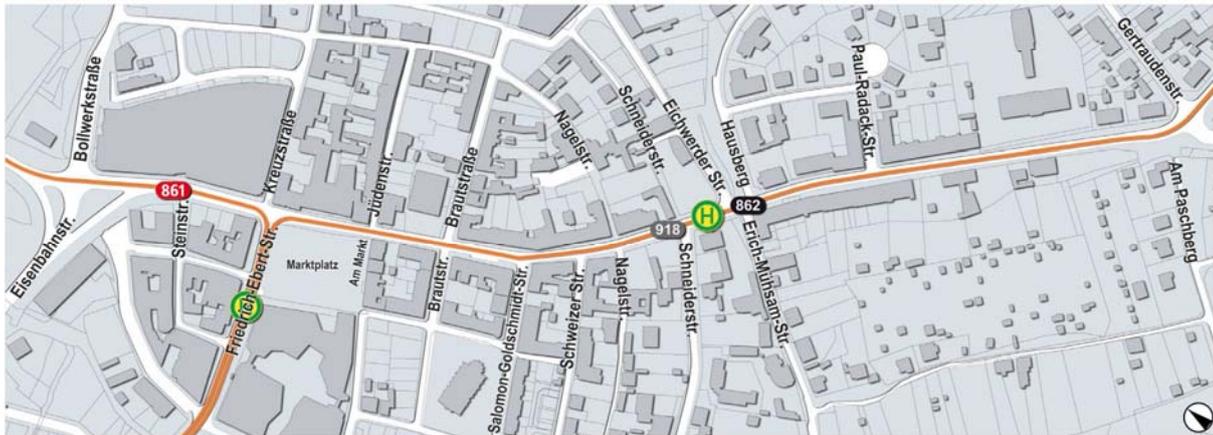


Abb. 11: Buslinien Breite Straße

Ruhender Verkehr

Angebote für den ruhenden Verkehr entlang der Breite Straße existieren nur in begrenztem Umfang. Zwischen der Brautstraße und der Salomon-Goldschmidt-Straße können drei Fahrzeuge mit zeitlicher Beschränkung auf einer baulich abgesetzten Fläche parken, weiter südlich, ebenfalls auf der Westseite, ist Gehwegparken ohne zeitliche Einschränkung zulässig. Gesonderte Flächen für das Beliefen der Läden bestehen nicht. Vielfach wird dafür unzulässig auf dem Gehweg geparkt.

Ruhender Verkehr

- Breite Straße
 - Parkbucht Höhe Nr. 22-23
 - Parken auf dem Gehweg Höhe Nr. 8-11
 - ansonsten keine Stellplätze
- Einmündene Straßen: überwiegend Parkzonen

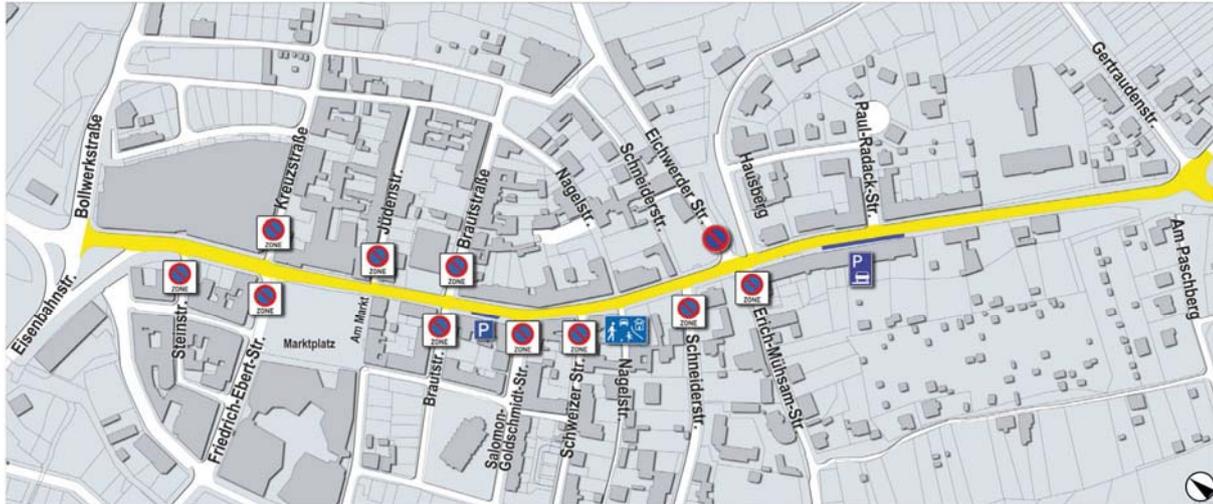


Abb. 12: Ruhender Verkehr Breite Straße

Radverkehr

Radverkehrsanlagen sind in der Breite Straße nicht vorhanden. Durch das starke Gefälle in der Straße (der Höhenunterschied zwischen Marktplatz und der Gertraudenstraße beträgt ca. 26,30m), verbunden mit der hohen Kfz-Verkehrsbelastung ergeben sich Sicherheitskonflikte für den Radverkehr. Deshalb besteht dringender Handlungsbedarf für Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrssicherheit in diesem Abschnitt. Am südlichen Anschlussbereich wird der Radverkehr die Freienwalder Straße entlang ab dem Knoten Breite Straße / Gertraudenstraße / Freienwalder Straße über einen Schutzstreifen geführt. Am nördlichen Ende des Untersuchungsgebietes ist gem. den aktuellen Knotenplanungen ein Fahrradweg vorgesehen. Innerhalb der in die Breite Straße einmündenden Straßen besteht ein Tempolimit von 30km/h so dass hier separate Radverkehrsanlagen nicht erforderlich sind.

5. KONFLIKTE, MÄNGEL, DEFIZITE

Im Rahmen von Ortsbegehungen wurden Konflikte, Mängel und Defizite identifiziert, fotografisch erfasst und in Lageplänen verräumlicht. Die verschiedenen Problemlagen wurden anhand des Fotomaterial bei dem ersten Arbeitsgespräch eingehend erläutert und werden hier nur aus-

zugsweise wiedergegeben. Von Bedeutung für die weitere Planung sind darüber hinaus vorhandene Zwangspunkte durch O-Bus-Maste und Altbäume die bei der weiteren Bearbeitung berücksichtigt werden müssen.

Gehwege

- Engstellen im Gehwegbereich

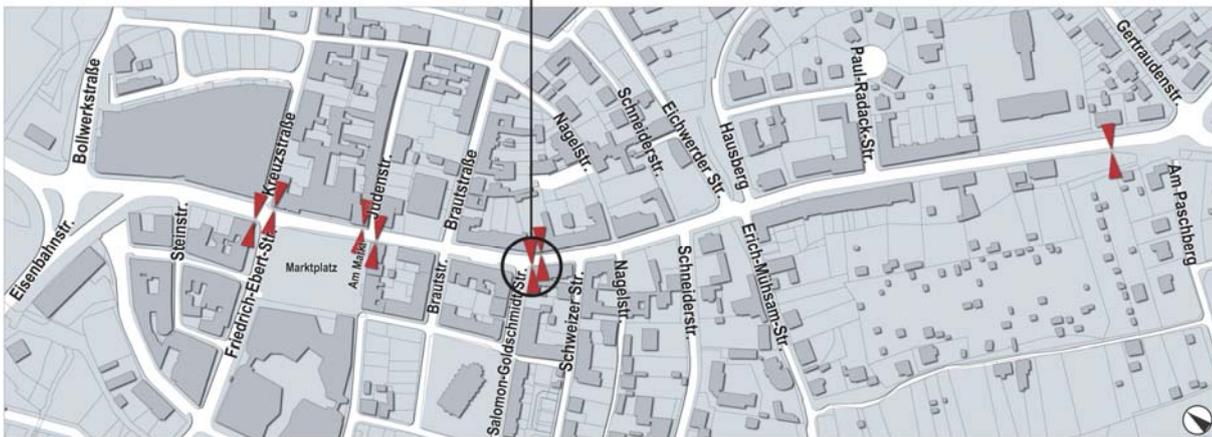


Abb. 13: Engstellen im Gehwegbereich



Abb. 14: Oberflächenschäden im Gehweg



Abb. 15: Zwangspunkte durch Bäume (grün) und O-Bus-Maste (blau)

Engstellen

- Höhe Kreuzstraße 14,5
- Höhe Jüdenstraße ca. 11,0m
- Salomon-Goldschmidt-Straße: ca. 10,5m

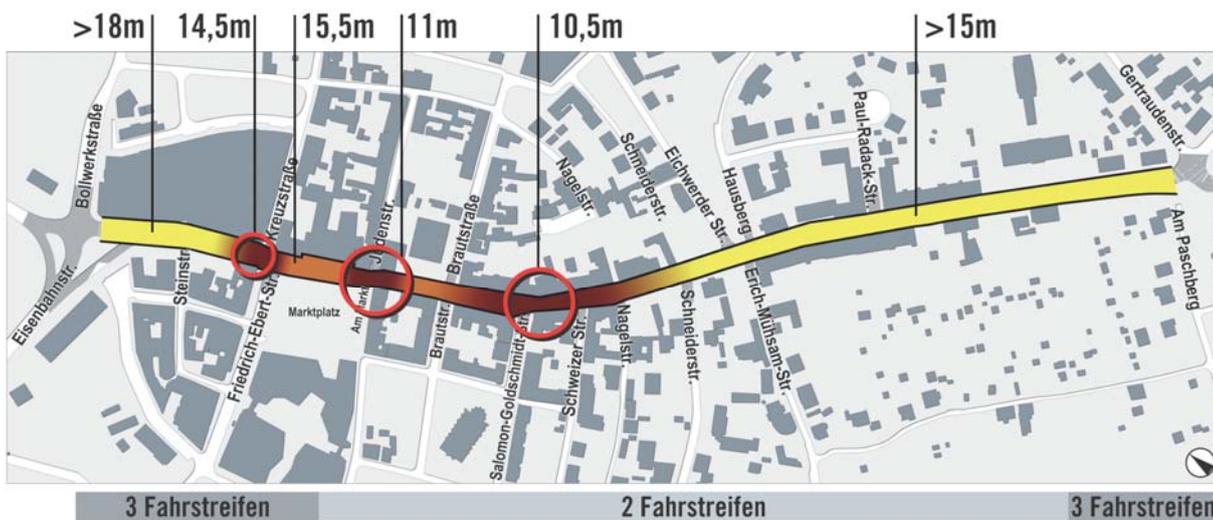


Abb. 16: Engstellen (Angabe der Breite bezogen auf den Straßenraum)

Folgende Problemlagen und Konflikte wurden als besonders schwerwiegend festgestellt:

- keine Radverkehrsanlagen: Sicherheitsrisiko an Fahrbahngengstellen und durch die abschüssige Fahrbahn stadteinwärts von Süden
- beengte Nebenanlagen
- Sicherheitskonflikte und geringe Geh- und Aufenthaltsqualität durch gemeinsame Nutzung der Gehwege durch Fußgänger- und Fahrradverkehr

- Fehlende gesicherte Querungsstellen
- Entwicklungseinschränkungen für angrenzende Nutzungen durch hohe Verkehrsbelastung (Lärm, Abgase, Barrierewirkung, fehlende Liefer- und Parkmöglichkeiten)

6. ENTWICKLUNGSGRUNDSÄTZE / LEITBILDER

Nach Abstimmungen mit der Stadt Eberswalde und dem Landesbetrieb Straßenwesen wurden folgende Entwicklungsgrundsätze, Zielsetzungen und Leitbilder für die Entwicklung der Breite Straße vereinbart:

- Stärkere städtebauliche Integration des Straßenraums durch:
 - qualitätvolle Nebenanlagen (Erhöhung der Geh- und Aufenthaltsqualität)
 - bessere Quartiersvernetzung in den Knoten- und Einmündungsbereichen
 - (Altstadtbezogene Gestaltung, sichere und komfortable Übergänge für Fußgänger und Radfahrer)
 - Aufwertung des Zentrumsbereiches
- Maßnahmen zur Verbesserung der Umweltverträglichkeit, Reduzierung der Feinstaub- und Lärmbelastung
- Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere für den Radverkehr
- Erhalt der erforderlichen Leistungsfähigkeit als Bundesstraße
- Sicherung eines Regelprofils für den Begegnungsfall Bus-Bus
- Maßnahmen zur Schulwegsicherung
- Herstellung der Barrierefreiheit an Querungsstellen
- Konzept zur stufenweisen Umsetzung

7. REGELPROFILE FÜR DIE ENTWICKLUNG

Während die Fahrbahn der Breite Straße mit Ausnahme von Engstellen überwiegend eine Breite von 8,50m aufweist, variiert die Straßenraumbreite über das gesamte Untersuchungsgebiet zwischen 10,50m und 18,00m. Die im Folgenden dargestellten möglichen Regelprofile für die künftige Entwicklung der Breite Straße wurden daher anhand eines repräsentativen Querschnitt mit einer Straßenraumbreite von 14,50m erarbeitet. Für geringere Breiten im Bereich vorhandener Engstellen müssen gesonderte Lösungen gefunden werden.

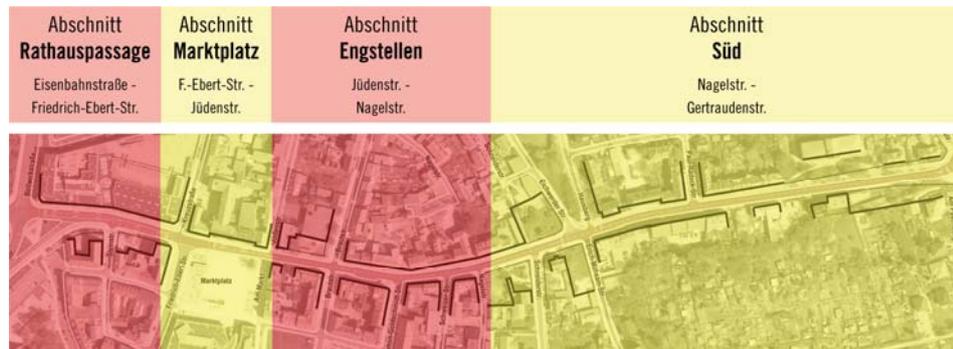


Abb. 17: Abschnittsbildung in Abhängigkeit der Straßenraumbreite

Die zur Verfügung stehende Straßenraumbreite wurde insbesondere hinsichtlich folgender Kriterien untersucht:

- Gewährleistung des Begegnungsfalles Bus-Bus (Fahrbahnbreite =6,50m)
- Gesicherte Führung des Radverkehrs mittels Schutzstreifen auf der Fahrbahn oder als Radweg im Seitenbereich auf Gehwegniveau
- Möglichst geringer baulicher Eingriff in die Fahrbahnkonstruktion

Auf den folgenden Seiten werden Varianten für die Profil- und Verkehrsflächenaufteilung dargestellt, deren Vor- und Nachteile in den Arbeitsgesprächen gemeinsam erörtert wurden. Außerdem wird die abgestimmte und zur vertiefenden Bearbeitung ausgewählte Variante beschrieben.

Als erste Maßnahme soll unabhängig von dem gewählten Ausbauprofil die Reduzierung der Geschwindigkeit in der gesamten Breite Straße von derzeit 50 km/h auf 30 km/h umgesetzt werden. Dies gilt sowohl tagsüber als auch nachts. Durch Tempo 30 ergibt sich eine Verstetigung des Geschwindigkeitsniveaus. Hierdurch wird zum einen eine Reduzierung der Feinstaub und Lärmbelastung erreicht und zum anderen die Sicherheit für den Schulverkehr und den Fahrradverkehr erhöht.

Bestand

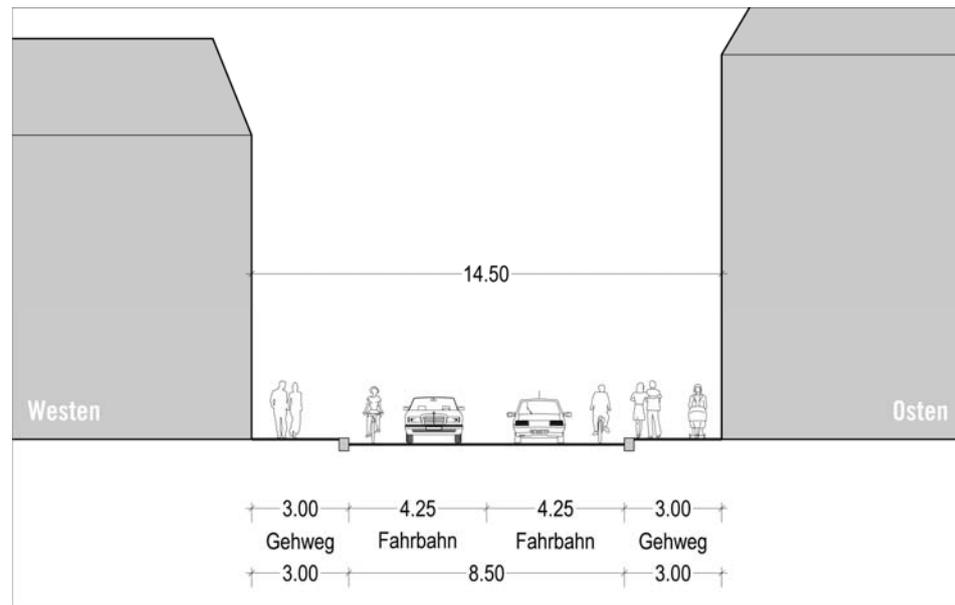


Abb. 18: Regelquerschnitt Bestand

Variante 1

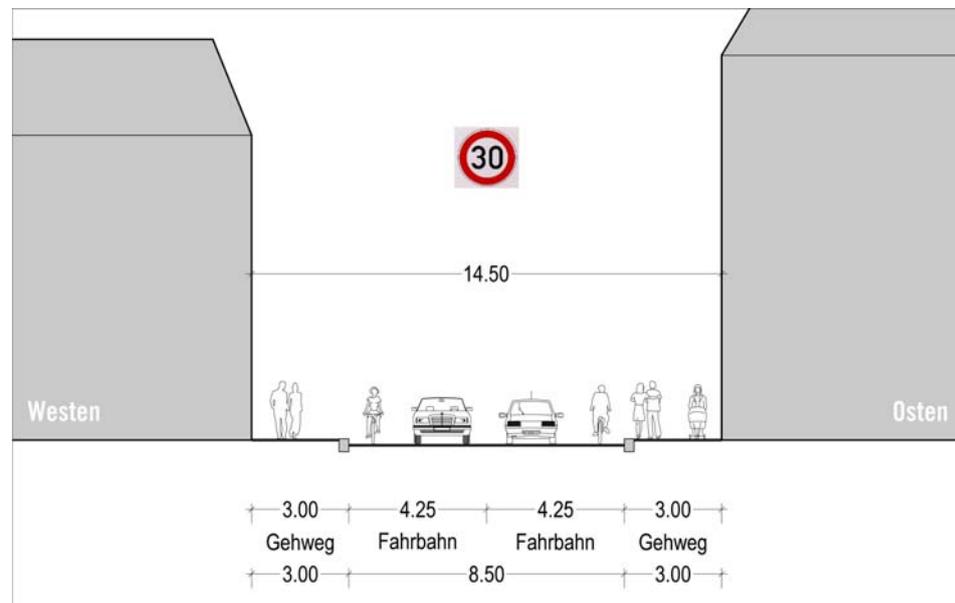


Abb. 19: Regelquerschnitt 1: Fahrbahn Bestand

Merkmale:

- Tempo 30
- Fahrbahn bleibt bestehen
- Keine Radverkehrsanlage
- Gehwege wie Bestand

Variante 2

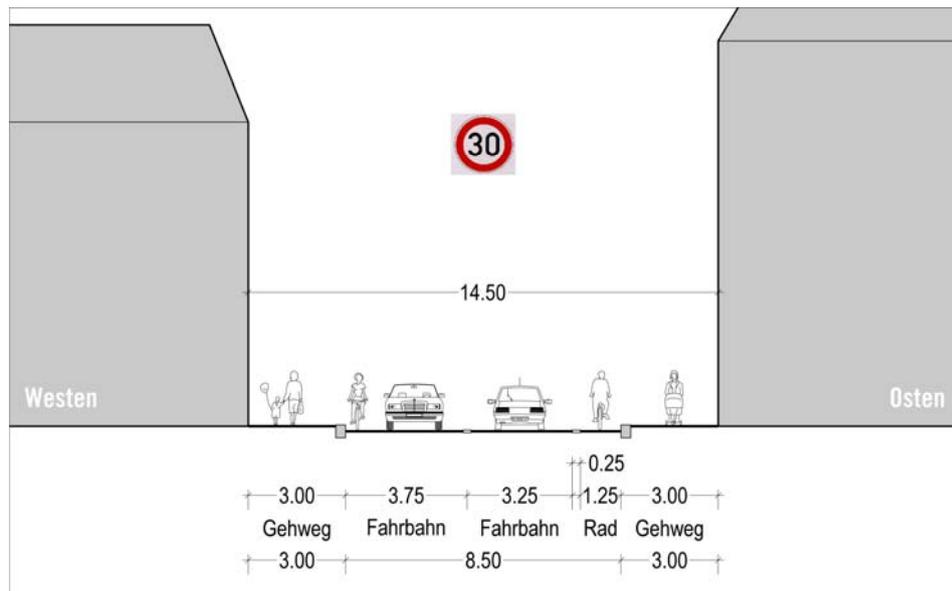


Abb. 20: Regelquerschnitt 2: Fahrbahn Bestand, Schutzstreifen einseitig

Merkmale:

- Tempo 30
- Fahrbahn bleibt bestehen
- Radverkehrsanlage ostseitig als Schutzstreifen
- Gehwege wie Bestand

Variante 3a

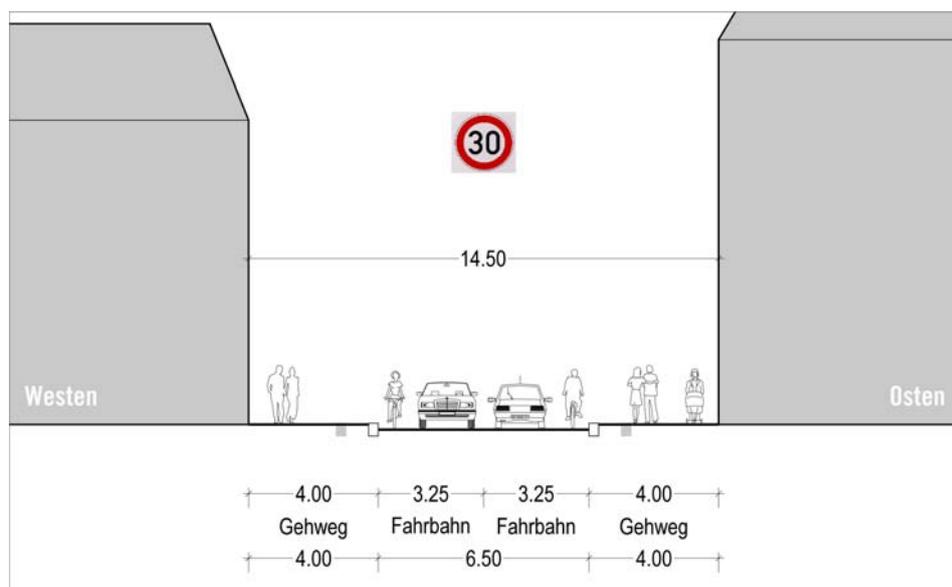


Abb. 21: Regelquerschnitt 3a: Fahrbahn verengt

Merkmale:

- Tempo 30
- Fahrbahn wird auf eine Breite von 6,50m reduziert
- Keine Radverkehrsanlage
- Gehwege werden verbreitert

Variante 3b

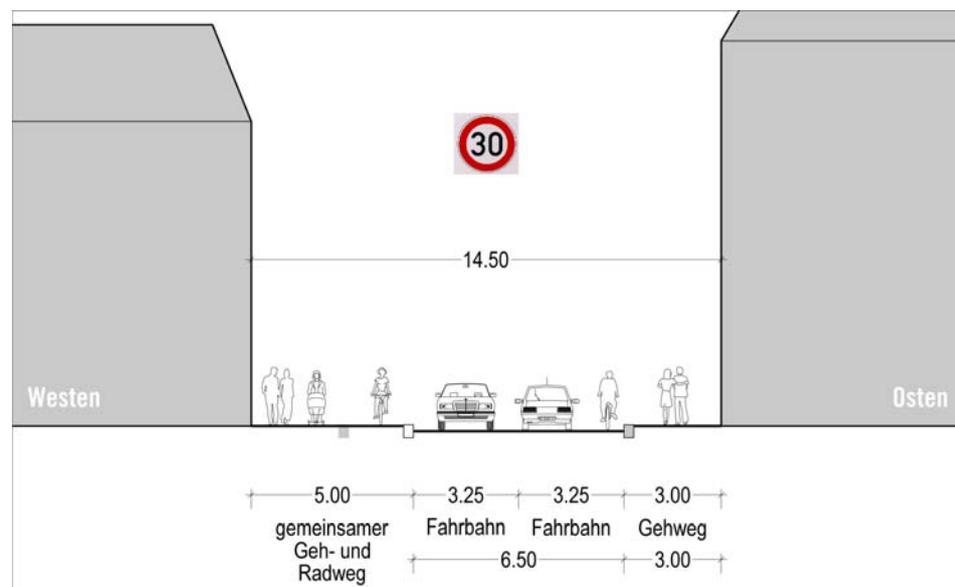


Abb. 22: Regelquerschnitt 3b: Fahrbahn auf 6,50m reduziert

Merkmale:

- Tempo 30
- Fahrbahn wird auf eine Breite von 6,50m reduziert
- Westseitig gemeinsamer Geh- und Radweg
- Ostseitiger Gehweg bleibt erhalten

Variante 3c

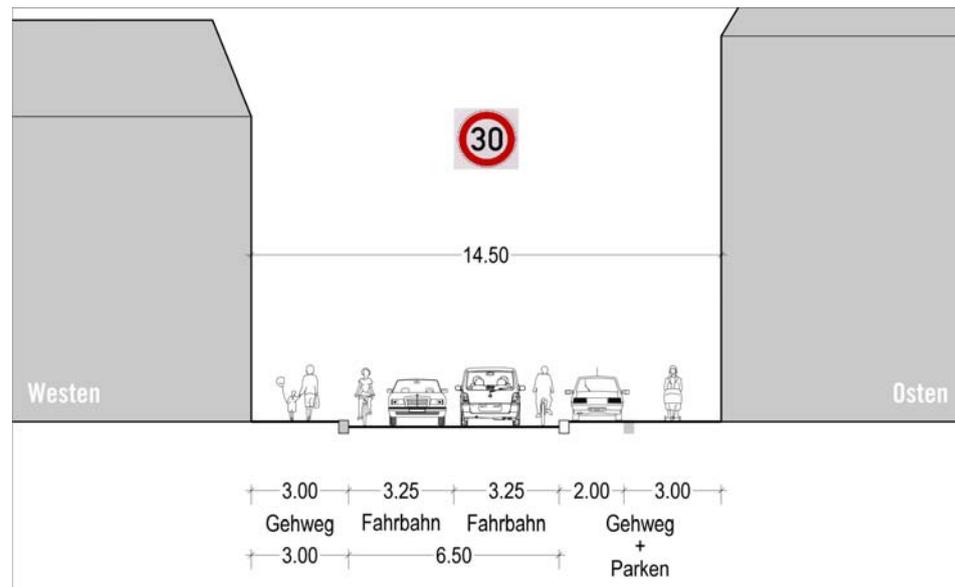


Abb. 23: Regelquerschnitt 3c: Fahrbahn auf 6,50m reduziert, Parken

Merkmale:

- Tempo 30
- Fahrbahn wird auf eine Breite von 6,50m reduziert
- Keine Radverkehrsanlage
- Ostseitig abschnittsweise Parken auf dem Gehweg

Variante 4

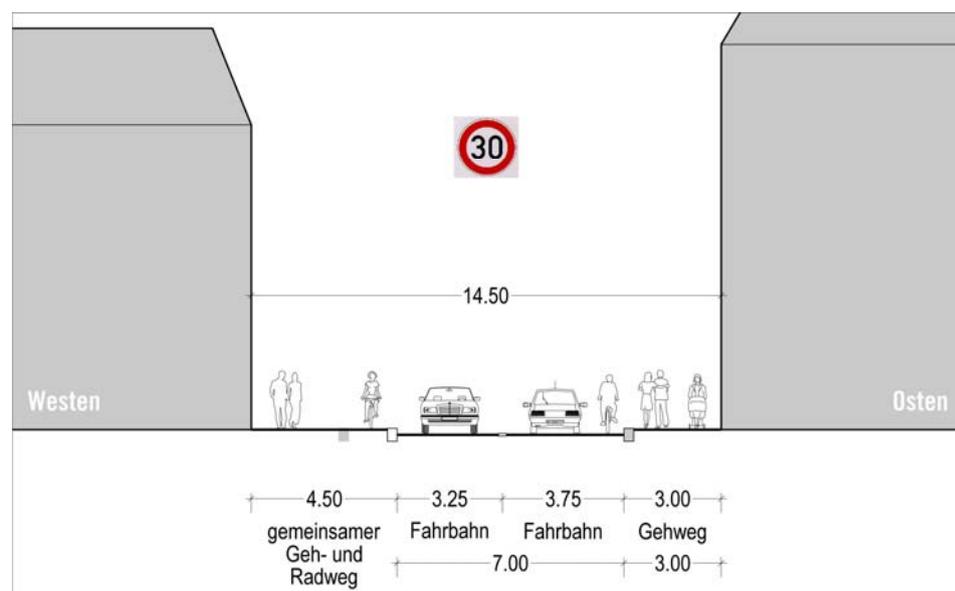


Abb. 24: Regelquerschnitt 4: Fahrbahn auf 7,0m reduziert

Merkmale:

- Tempo 30
- Fahrbahn wird auf eine Breite von 7,0m reduziert
- Keine Radverkehrsanlage
- Ostseitiger Gehweg bleibt erhalten
- Westseitig gemeinsamer Geh- und Radweg

Variante 5

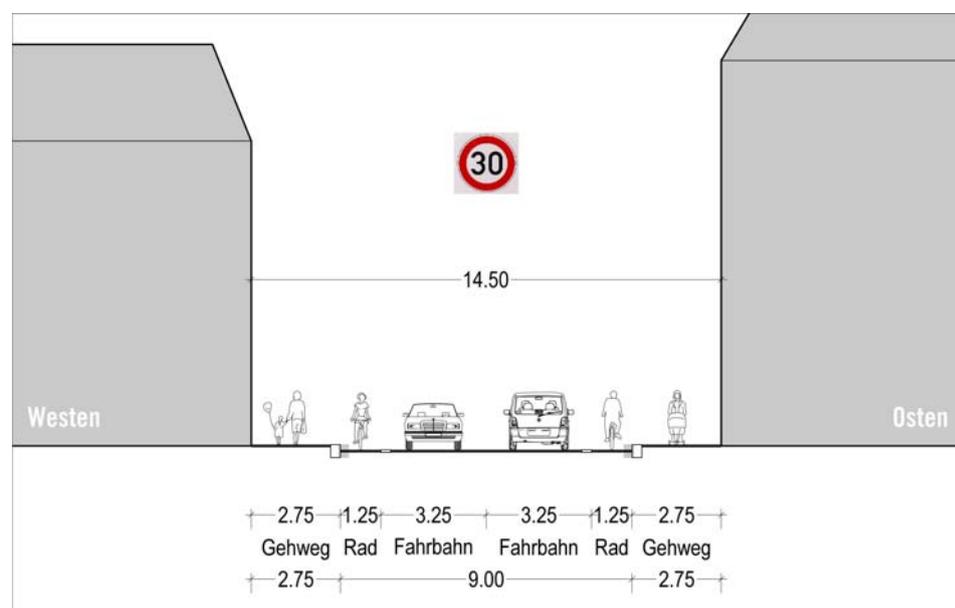


Abb. 25: Regelquerschnitt 5: Fahrbahn auf 9,0m verbreitert

Merkmale:

- Tempo 30
- Die Fahrbahn wird für den Kfz- und Radverkehr auf 9,0m verbreitert
- Beidseitige Radverkehrsanlage mittels Schutzstreifenmarkierung mit einer Breite von je 1,25m
- Gehwegbreite reduziert sich abschnittsweise um ca. 0,5m

Als favorisierte Variante wurde die Variante 5 ausgewählt da sich folgende Aspekte als positiv herausgestellt haben:

- Die grundsätzliche Leistungsfähigkeit zur Abwicklung der zukünftigen Verkehrsmenge mit einer Fahrstreifenbreite von 3,25m je Richtung ist gewährleistet.

- Die Fahrstreifenbreite sichert zunächst den ÖPNV. Zusätzlich soll der ÖPNV durch Busbeschleunigung bevorrechtigt werden.
- Es kann eine Radverkehrsanlage angeboten werden, die überwiegend Regelmäße aufweist. Lediglich die Engstellenbereichen verbleiben als Sondersituationen auf die entsprechend hinzuweisen ist.
- Die Verbreiterung der Fahrbahn kann durch einseitiges Versetzen der Borde erfolgen. Die Fahrleitungsmaste mit den teils sehr schwierigen Gründungen müssen nicht umgesetzt werden.

8. ABSCHNITTSWEISE GESTALTUNG

Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten (Bebauung, Straßenraum, Fahrbahnbreite, Funktionen) lässt sich die Breite Straße von Norden nach Süden in vier Hauptabschnitte einteilen:

- Abschnitt Rathauspassage zwischen Eisenbahnstraße (Friedensbrücke) und Friedrich-Ebert-Straße
- Abschnitt Marktplatz zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Jüdenstraße
- Abschnitt „Engstellen“ zwischen Jüdenstraße und Nagelstraße
- Abschnitt Süd zwischen Nagelstraße und Gertraudenstraße

Der favorisierte Regelquerschnitt mit der Fahrbahnbreite von 9,0m (2 x 3,25m je Richtungsfahrstreifen sowie 2 x 1,25m für die Schutzstreifen der Radverkehrsanlage) bildet die Grundlage für den Linenplanentwurf in den vorgenannten Abschnitten.



Abb. 26: Bsp. eines Schutzstreifens

Im Abschnitt Süd kann der angestrebte Fahrbahnquerschnitt durch einseitiges Versetzen der Borde auf ganzer Länge umgesetzt werden. Da der Schutzstreifen bei Bedarf überfahren werden darf sowie das Halten für Ein- und Aussteigen erlaubt ist, ist ggf. im Bereich der Schule der Behinderung der Radfahrer durch den Hol- und Bringdienst für Schüler durch die Einrichtung eines Haltverbotes mit Zeichen 283 entgegen zu wirken. Aufgrund der besonderen Randbedingungen innerhalb der nördlichen Abschnitte wurden im Planungsprozess folgende zusätzliche Lösungen abgestimmt:

Abschnitt Rathauspassage

- Verzicht auf die Linksabbiegespur in die Kreuzstraße
- Versetzen des westseitigen Bordes
- Gehwegverbreiterung Westseite (Hausnr. 33, Querungsstelle)
- Anlage eines Schutzstreifens (Breite 1,50 m)
- Fahrstreifenbreite 3 - 3,50 m
- Verbreiterung der Fußgängerfurt (Hausnr. 33) von 3,5m auf 5,0m

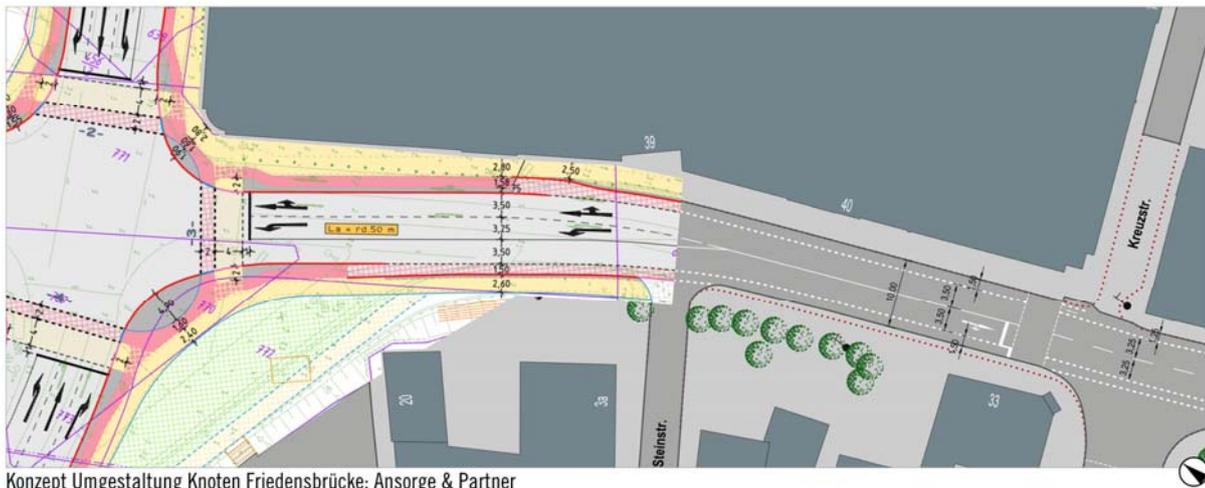


Abb. 27: Lösungen Abschnitt Rathauspassage

Der Verzicht auf den vorhandenen Linksabbieger in die Kreuzstraße ermöglicht nördlich der Friedrich-Ebert-Straße die Anlage des beidseitigen Schutzstreifens für den Radverkehr. Durch eine Verbreiterung des westlichen Gehweges sowie der Fußgängerfurt über die Breite Straße auf 5,0m wird dem hohen Fußgängeraufkommen zwischen Rathauspassage und Friedrich-Ebert-Straße Rechnung getragen.

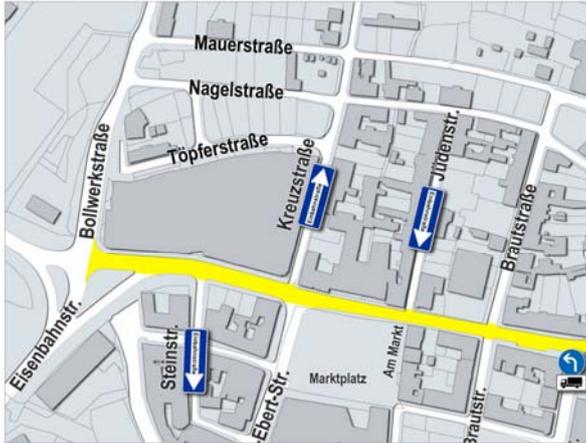
Der o.a. Skizze zur Umgestaltung des Knotens Friedensbrücke ist darüber hinaus der Übergang der Schutzstreifenmarkierung (in diesem Abschnitt mit einer Breite von 1,50m) in den sich anschließenden geplanten Radweg entnehmen.

Abschnitt Marktplatz / Zentrum

Ausbildung des westlichen Abschnittes der Kreuzstraße als fahrverkehrsfreie Zone

- Sackgasse, Zufahrt zu Stellplätzen auf Rathausgelände frei
- im Notfall Überführung möglich
- Ausbildung einer geh- und aufenthaltsbezogenen Gestaltung im Bereich Marktplatz / Zentrum
- Verbesserung der Erreichbarkeit für Fußgänger

Bestand



Planung



Abb. 28: Lösungen Abschnitt Marktplatz

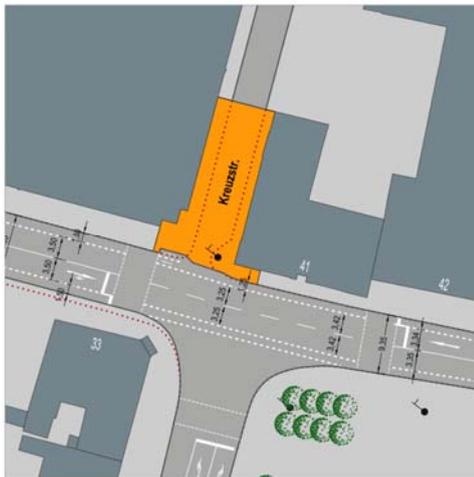


Abb. 29: Prinziplösung „Fußgängerzone“ Kreuzstraße mit Simulation

Die angestrebte Lösung der Umwandlung der Kreuzstraße in eine Sackgasse mit gleichzeitiger Ausbildung einer kleinen Fußgängerzone trägt wesentlich zur Entflechtung der an dieser Stelle u.a. durch den O-Bus-Mast sowie dem Gebäudeversatz verursachten Engstelle bei. Darüber hinaus gewinnt man attraktive Geh- und Aufenthaltsflächen für Fußgänger sowie notwendige Abstellflächen für Fahrräder. Die derzeit vorhandenen Stellplätze bis zur Zufahrt in den Rathaushof entfallen hierdurch.

Abschnitt Marktplatz / Zentrum

Straßenraumquerschnitt Bereich Marktplatz

- Profil wie Bestand
- Verzicht auf die Linksabbiegespur
- Aufrechterhaltung der Abbiegemöglichkeit für ÖPNV
- Beidseitiger Schutzstreifen für den Radverkehr (1,25 m)
- Verengte Fahrbahn (Zeichen 120)

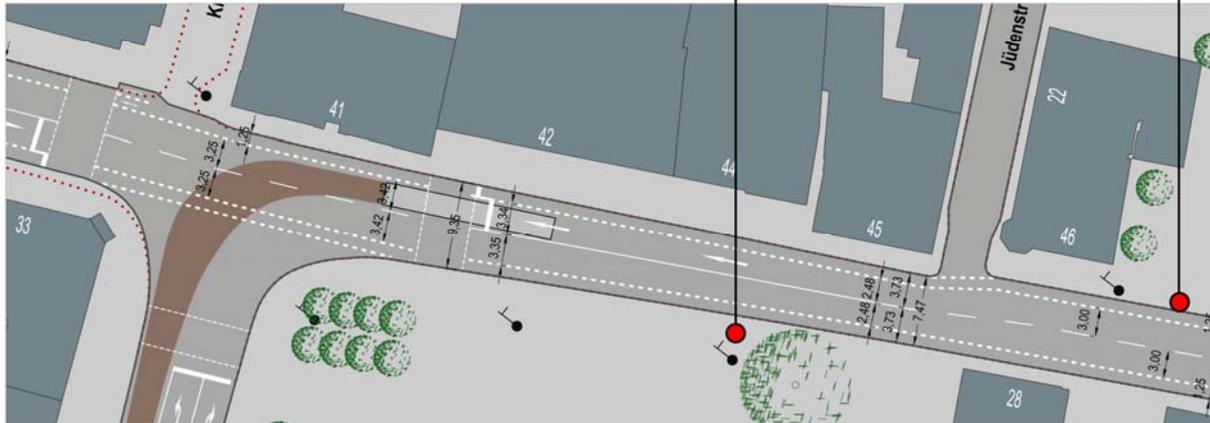


Abb. 30: Lösungen Einmündung Friedrich-Ebert-Straße / Marktplatz

Im Rahmen der Abstimmungsgespräche wurde eine Lösung präferiert, die sowohl eine beidseitige Radverkehrsanlage ermöglicht aber auch das Ziel der Bevorrechtigung des ÖPNV gerecht wird. Mit der oben aufgetragenen Lösung wird dieses Ziel erreicht. Die bestehende Linksabbiegespur in der Breite Straße von Süden in die Friedrich-Ebert-Straße kann aufgrund der geringen Straßen- und Fahrbahnbreite nicht aufrecht erhalten werden. Das Abbiegen des ÖPNV wird dagegen als Sonderlösung weiterhin möglich sein und durch eine entsprechende Koordination der Lichtsignalanlagen unterstützt.

Die derzeit in der Nachmittagsspitzenstunde prognostizierten 116 Kfz / h (Quelle Schlothauer & Wauer: Untersuchung der Auswirkungen bzw. Konsequenzen der Aufstellung einer FSA auf die benachbarten Kreisverkehre Friedensbrücke und Bergerstraße in Eberswalde, Mai 2011), die von der Breite Straße in die Friedrich-Ebert-Straße einfahren müssten bei Umsetzung dieser Lösung über die Erich-Mühsam-Straße / Goethestraße oder über den Knoten Friedensbrücke / Eisenbahnstraße / Michaelisstraße in Friedrich-Ebert-Straße geführt werden. Gem. einer verkehrstechnischen Untersuchung durch Hoffmann-Leichter, Februar 2012, kann die Leistungsfähigkeit an den relevanten Knoten aufrecht erhalten werden.

Abschnitt Engstellen

Straßenraumquerschnitt

- Versetzung des Bordes westseitig zwischen Brautstr. und Salomon-Goldschmidt-Str
- Beidseitiger Schutzstreifen (1,25 m)
- Fahrstreifen 2 x 3 m (6 m)
- Verengte Fahrbahn zw. Salomon-Goldschmidt-Str. und Schweizerstr.
- Anlage einer gesicherten Querungsstelle (Fußgänger-LSA)

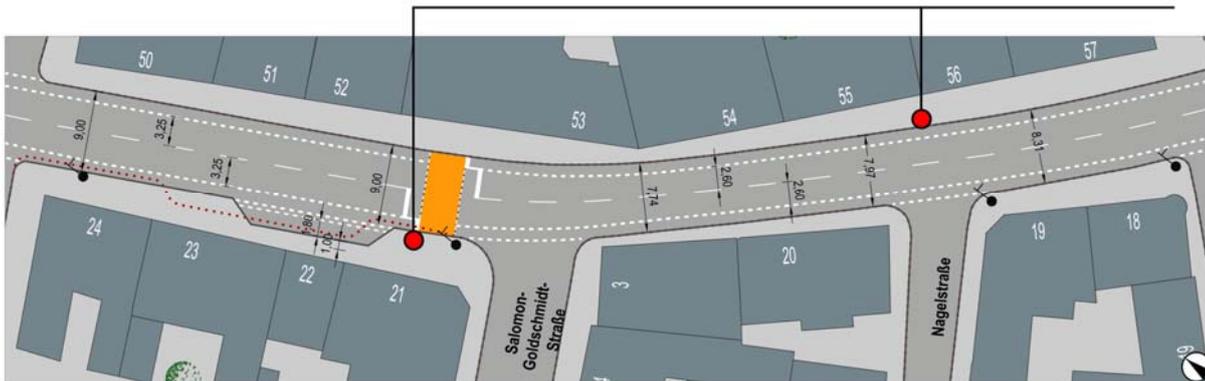


Abb. 31: Lösungen Abschnitt Engstellen

Im Rahmen eigener Untersuchungen sowie Beobachtungen der Stadtverwaltung besteht innerhalb des Abschnittes zwischen der Brautstraße und der Salomon-Goldschmidt-Straße Querungsbedarf für Fußgänger. Aufgrund der Unübersichtlichkeit im Kurvenbereich wird die Herstellung einer gesicherten Querungsstelle in Form einer Fußgänger-LSA vereinbart. Diese ist zur Aufrechterhaltung der Leistungsfähigkeit der Breite Straße verkehrstechnisch in die LSA-Steuerung der umliegenden Knoten einzutakten.

9. KONZEPT

Als Ergebnis der Arbeits- und Abstimmungsgespräche (siehe Protokolle im Anhang) wurde der Untersuchungsabschnitt der Breite Straße zwischen Friedensbrücke und Gertraudenstraße auf der Grundlage eines Regelquerschnittes mit durchgehenden beidseitigen Schutzstreifen als Linienplan durchgearbeitet und die Abschnitte für eine Übersicht unten dargestellt. Einzelne Details sind dem Linienplanentwurf im Anhang zu entnehmen.

Zusammenfassend wurden für die Umgestaltung folgende Parameter abgestimmt:

Die Breite Straße wird künftig im Abschnitt zwischen Eisenbahnstraße (Friedensbrücke) und Gertraudenstraße ganztägig als Tempo 30 Straße ausgewiesen.

Als Regelquerschnitt wird eine Fahrbahnbreite von 9,0m festgelegt. Dies ermöglicht eine Breite je Richtungsfahrbahnstreifen von 3,25m sowie die Anlage von beidseitigen Schutzstreifen für den Radverkehr mit einer Breite von je 1,25m. Zur Umsetzung dieser Lösung ist das einseitige Versetzen von Bordsteinen erforderlich. Zur Erhöhung der Aufmerksamkeit werden Fahrrad-Piktogramme in den Einmündungsbereichen und innerhalb der Schutzstreifen auf der Fahrbahn markiert.

Zur Anlage eines beidseitigen Schutzstreifens für den Radverkehr wird auf die derzeitige Linksabbiegespur in die Kreuzstraße verzichtet und die Kreuzstraße zudem als Sackgasse ausgewiesen. Hierdurch kann die Leistungsfähigkeit des Knotens aufrechterhalten und für die Fußgänger eine komfortable Querungsstelle mit Aufenthaltsfunktion zwischen Rathaus und Rathauspassage angeboten werden. Dies bedingt, dass die derzeitige Einbahnstraßenrichtung der Kreuzstraße umgedreht wird. Eine Zufahrt insbesondere zum Rathausparkplatz ist dann nur noch aus Richtung Osten möglich. Da das Wenden in der Kreuzstraße zwischen Breite Straße und Zufahrt Rathausparkplatz nicht möglich ist, wird vereinbart, die Kreuzstraße in diesem Abschnitt als kleine Fußgängerzone auszubilden und Fahrradabstellanlagen einzurichten.

Die Linksabbiegespur aus der Breite Straße in die Friedrich-Ebert-Straße entfällt, das Linksabbiegen wird für den ÖPNV zugelassen.

Im weiteren Verlauf der Breite Straße Richtung Süden und insbesondere am südlichen Ende des Marktplatzes sowie in Höhe der Salomon-Goldschmidt-Straße kann das Regelprofil von 9,00m aufgrund des begrenzten Straßenraumes auch durch die Veränderung der vorhandenen

Bordlage nicht erreicht werden. Im Bereich dieser Engstellen kann das Überfahren des Schutzstreifens durch Busse und Lkw nicht vermieden werden. Als zusätzliche Maßnahmen zur Erhöhung der Aufmerksamkeit werden diese Engstellen mit Zeichen 120 (verengte Fahrbahn) ausgewiesen.

Um dem Querungsbedarf von Fußgängern gerecht zu werden, wird in Höhe der Salomon-Goldschmidt-Straße (Hausnummer 21) die Einrichtung einer Fußgänger-LSA verabredet. Die Einbindung in die neue LSA-Anlagenkonfiguration ist sicher zu stellen.



Abb. 32: Konzept Abschnitt Friedensbrücke bis Kreuzstraße



Abb. 33: Konzept Abschnitt Friedrich-Ebert-Straße bis Brautstraße



Abb. 34: Konzept Abschnitt Brautstraße bis Nagelstraße



Abb. 35: Konzept Abschnitt Nagelstraße Erich-Mühsam-Straße



Abb. 36: Konzept Abschnitt Erich-Mühsam-Straße bis Gertraudenstraße

Prinzipdarstellung Beläge

Die Oberflächenbefestigung der Gehwege orientiert sich an dem für das Sanierungsgebiet festgelegten Gestaltungsprinzip. Die historische Dreigliedrigkeit mit Ober- und Unterstreifen aus Mosaikpflaster und einer Gehbahn mit einer Befestigung aus diagonal verlegten Kunststeinplatten mit Bischofsmütze bzw. alternativ in ausgewählten Bereichen mittels Granitplatten wird aufgenommen. Zur Erreichung der Barrierefreiheit werden die Einmündungsbereiche aufgepflastert und erhalten zum Gehweg einen Auftritt von 3cm. An den Gehwegköpfen werden zur besseren Wahrnehmbarkeit Richtungsfelder aus taktilen Platten hergestellt. Die Einmündungsbereiche werden wie bereits praktiziert aus Granit-Kleinsteinpflaster hergestellt.

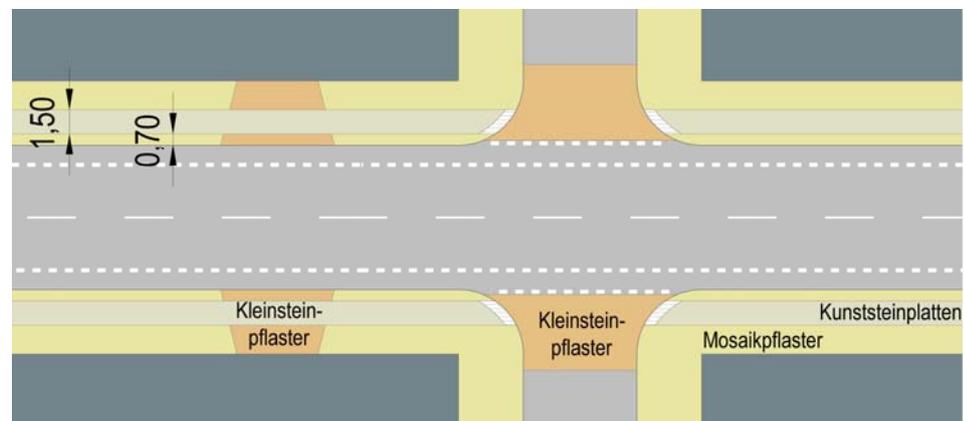


Abb. 37: Oberflächenbeläge Konzept

Stadtmobiliar und Beleuchtung

Das Stadtmobiliar wird sich (ohne Haltestellenmobiliar) aufgrund der schmalen Gehwege auf Bänke mit Lehne, Abfallbehälter und im Bereich der Fußgängerzone in der Kreuzstraße auf Fahrradständer (Anlehnbügel) beschränken.

Im Rahmen der Umgestaltung der Breite Straße ist auch die Straßenbeleuchtung zu erneuern. Die vorhandenen Straßenleuchten einschließlich der Kabellage sind in einem sanierungsbedürftigen Zustand. Es wird vorgeschlagen, die neue öffentliche Beleuchtung an den vorhandenen Fahrleitungsmaste der O-Busse anzubringen. Diese sind für die Aufnahme separater Leuchten vorbereitet.

10. KOSTENSCHÄTZUNG

Für das vorliegende Konzept werden die Umbaukosten auf der Grundlage durchschnittlicher Baukosten grob geschätzt. Es wird davon ausgegangen, dass die Fahrbahn nicht grundhaft saniert werden muss und lediglich Anpassungsarbeiten für die neue Fahrbahnkonstruktion im Rahmen des Versetzens der Borde vorgenommen werden müssen. Der Landesbetrieb Straßenwesen prüft derzeit inwieweit sich dies mit dem vorhandenen Pflaster-Unterbau in Einklang bringen lässt sowie ob eine Erneuerung der Entwässerungsanlagen erforderlich ist.



1. BA
Friedensbrücke - Judenstr.

2. BA
Judenstr. - Erich-Mühsam-Str.

3. BA
Erich-Mühsam-Str. - Freienwalder Straße

Abb. 38: Mögliche Bauabschnitte

Die angegebenen Kosten für die o.a. Bauabschnitte verstehen sich unter den genannten Bedingungen als brutto Baukosten ohne Baunebenkosten.

1. Bauabschnitt: Friedensbrücke bis Judenstraße				
Pos.	Gehwege und öffentliche Beleuchtung	Menge	Einh EP in €	GP in €
1	Borde aufnehmen und neu setzen	50,00 m	55,00	2.750,00
2	Einmündungsbereiche (Fahrbahn) herstellen	0,00 m ²	90,00	0,00
3	Granitplatten liefern und verlegen	170,00 m ²	115,00	19.550,00
4	Taktile Platten liefern und verlegen	44,00 m ²	110,00	4.840,00
5	Mosaikpflaster liefern und verlegen	420,00 m ²	90,00	37.800,00
6	Kleinsteinpflaster Überfahrten	30,00 m ²	100,00	3.000,00
7	Natursteinpflaster Kreuzstraße	150,00 m ²	105,00	15.750,00
8	Beleuchtung erneuern	6,00 St	2.000,00	12.000,00
9	zzgl. BE + Sonstiges ca. 15%	1,00 psch	14.353,50	14.353,50
Summe Baukosten brutto - Stadt Eberswalde				110.043,50
Pos.	Straßenbau- und Markierungsarbeiten	Menge	Einh EP in €	GP in €
	Borde aufnehmen und neu setzen	85,00 m	55,00	4.675,00
	Gehwegflächen herstellen (Breite ca. 75cm)	63,75 m ²	65,00	4.143,75
	Fahrbahnflächen anpassen (Breite ca. 1,25cm)	105,00 m ²	75,00	7.875,00
	Abläufe anpassen	3,00 St	850,00	2.550,00
	Markierungsarbeiten	720,00 m	15,00	10.800,00
	zzgl. BE + Sonstiges ca. 20%	1,00 psch	6.008,75	6.008,75
Summe Baukosten brutto - Landesbetrieb ohne Kosten Anpassung				36.052,50
Summe Baukosten brutto - BA 1				146.096,00
	Umbaufläche:	915,00 m ²		
	Länge Bauabschnitt:	210,00 m		
	Baukosten brutto / m ² Umbaufläche:	159,67 €/m ²		

Machbarkeitsstudie zur Umgestaltung der Breite Straße in Eberswalde

2. Bauabschnitt: Jüdenstraße bis Erich-Mühsam-Straße

Pos.	Gehwege und öffentliche Beleuchtung	Menge	Einh EP in €	GP in €
1	Borde aufnehmen und neu setzen	135,00 m	55,00	7.425,00
2	Einmündungsbereiche (Fahrbahn) herstellen	50,00 m ²	90,00	4.500,00
3	Granitplatten liefern und verlegen	457,00 m ²	115,00	52.555,00
4	Taktile Platten liefern und verlegen	34,00 m ²	110,00	3.740,00
5	Mosaikpflaster liefern und verlegen	987,00 m ²	90,00	88.830,00
6	Kleinsteinpflaster Überfahrten	103,00 m ²	100,00	10.300,00
7	Natursteinpflaster Kreuzstraße	0,00 m ²	105,00	0,00
8	Beleuchtung erneuern	9,00 St	2.000,00	18.000,00
9	zzgl. BE + Sonstiges ca. 15%	1,00 psch	27.802,50	27.802,50
Summe Baukosten brutto - Stadt Eberswalde				213.152,50

Pos.	Straßenbau- und Markierungsarbeiten	Menge	Einh EP in €	GP in €
	Borde aufnehmen und neu setzen	110,00 m	55,00	6.050,00
	Gehwegflächen herstellen (Breite ca. 75cm)	82,50 m ²	65,00	5.362,50
	Fahrbahnflächen anpassen (Breite ca. 1,25cm)	140,00 m ²	75,00	10.500,00
	Abläufe anpassen	5,00 St	850,00	4.250,00
	Markierungsarbeiten	1.050,00 m	15,00	15.750,00
	zzgl. BE + Sonstiges ca. 20%	1,00 psch	8.382,50	8.382,50
Summe Baukosten brutto - Landesbetrieb				50.295,00

Summe Baukosten brutto - BA 2 **263.447,50**

Umbaufläche:	1.771,00 m ²
Länge Bauabschnitt:	300,00 m
Baukosten brutto / m ² Umbaufläche:	148,76 €/m ²

3. Bauabschnitt: Erich-Mühsam-Straße bis Freienwalder Straße

Pos.	Gehwege und öffentliche Beleuchtung	Menge	Einh EP in €	GP in €
1	Borde aufnehmen und neu setzen	150,00 m	55,00	8.250,00
2	Einmündungsbereiche (Fahrbahn) herstellen	60,00 m ²	90,00	5.400,00
3	Gehwegplatten liefern und verlegen	970,00 m ²	45,00	43.650,00
4	Taktile Platten liefern und verlegen	40,00 m ²	110,00	4.400,00
5	Mosaikpflaster liefern und verlegen	1.361,00 m ²	90,00	122.490,00
6	Kleinsteinpflaster Überfahrten	120,00 m ²	100,00	12.000,00
7	Natursteinpflaster Kreuzstraße	0,00 m ²	105,00	0,00
8	Beleuchtung erneuern	12,00 St	2.000,00	24.000,00
9	zzgl. BE + Sonstiges ca. 15%	1,00 psch	33.028,50	33.028,50
Summe Baukosten brutto - Stadt Eberswalde				253.218,50

Pos.	Straßenbau- und Markierungsarbeiten	Menge	Einh EP in €	GP in €
	Borde aufnehmen und neu setzen	300,00 m	55,00	16.500,00
	Gehwegflächen herstellen (Breite ca. 75cm)	225,00 m ²	65,00	14.625,00
	Fahrbahnflächen anpassen (Breite ca. 1,25cm)	375,00 m ²	75,00	28.125,00
	Abläufe anpassen	7,00 St	850,00	5.950,00
	Markierungsarbeiten	1.029,00 m	15,00	15.435,00
	zzgl. BE + Sonstiges ca. 20%	1,00 psch	16.127,00	16.127,00
Summe Baukosten brutto - Landesbetrieb				96.762,00

Summe Baukosten brutto - BA 3 **349.980,50**

Umbaufläche:	2.926,00 m ²
Länge Bauabschnitt:	320,00 m
Baukosten brutto / m ² Umbaufläche:	119,61 €/m ²

Umbaufläche gesamt:	5.612,00 m ²
Baukosten brutto BA1 bis BA3:	759.524,00 €/m ²
Baukosten brutto BA1 bis BA3 Stadt:	576.414,50 €/m ²
Baukosten brutto BA1 bis BA3 Landesbetrieb:	183.109,50 €/m ²

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1:	Überörtliche Einbindung der Breite Straße.....	2
Abb. 2:	Breite Straße - Abschnitt Friedensbrücke bis Brautstraße	5
Abb. 3:	Städtebauliche Situation Friedensbrücke bis Friedrich-Ebert-Straße.....	6
Abb. 4:	Städtebauliche Situation Marktplatz	7
Abb. 5:	Städtebauliche Situation Engstelle Judenstraße / „Kaufhalle“..	7
Abb. 6:	Städtebauliche Situation Engstelle Salomon-Goldschmidt-Straße.....	7
Abb. 7:	Städtebauliche Situation südlicher Abschnitt.....	8
Abb. 8:	Geschwindigkeitsniveau Bestand.....	8
Abb. 9:	Nutzungen Breite Straße (EG, sonst Wohnen)	9
Abb. 10:	Verkehrsbelastung Kfz / Tag (Stand 2006)	10
Abb. 11:	Buslinien Breite Straße.....	11
Abb. 12:	Ruhender Verkehr Breite Straße	12
Abb. 13:	Engstellen im Gehwegbereich.....	13
Abb. 14:	Oberflächenschäden im Gehweg	13
Abb. 15:	Zwangspunkte durch Bäume (grün) und O-Bus-Maste (blau)	14
Abb. 16:	Engstellen (Angabe der Breite bezogen auf den Straßenraum)	14
Abb. 17:	Abschnittsbildung in Abhängigkeit der Straßenraumbreite.	16
Abb. 18:	Regelquerschnitt Bestand	17
Abb. 19:	Regelquerschnitt 1: Fahrbahn Bestand	17
Abb. 20:	Regelquerschnitt 2: Fahrbahn Bestand, Schutzstreifen einseitig	18
Abb. 21:	Regelquerschnitt 3a: Fahrbahn verengt	18
Abb. 22:	Regelquerschnitt 3b: Fahrbahn auf 6,50m reduziert	19
Abb. 23:	Regelquerschnitt 3c: Fahrbahn auf 6,50m reduziert, Parken	20
Abb. 24:	Regelquerschnitt 4: Fahrbahn auf 7,0m reduziert	20
Abb. 25:	Regelquerschnitt 5: Fahrbahn auf 9,0m verbreitert	21
Abb. 26:	Bsp. eines Schutzstreifens	22
Abb. 27:	Lösungen Abschnitt Rathauspassage	23

Abb. 28:	Lösungen Abschnitt Marktplatz	24
Abb. 29:	Prinziplösung „Fußgängerzone“ Kreuzstraße mit Simulation	24
Abb. 30:	Lösungen Einmündung Friedrich-Ebert-Straße / Marktplatz	25
Abb. 31:	Lösungen Abschnitt Engstellen	26
Abb. 32:	Konzept Abschnitt Friedensbrücke bis Kreuzstraße.....	28
Abb. 33:	Konzept Abschnitt Friedrich-Ebert-Straße bis Brautstraße	28
Abb. 34:	Konzept Abschnitt Brautstraße bis Nagelstraße.....	29
Abb. 35:	Konzept Abschnitt Nagelstraße Erich-Mühsam-Straße	29
Abb. 36:	Konzept Abschnitt Erich-Mühsam-Straße bis Gertraudenstraße	29
Abb. 37:	Oberflächenbeläge Konzept.....	30
Abb. 38:	Mögliche Bauabschnitte	31

ANHANG:

I. Planunterlagen

- Oberflächenplan Bestand
- Linienplan Konzept

II. Protokolle

- Arbeitsgespräch vom 22.11.2011
- Arbeitsgespräch vom 26.01.2012

III. Präsentationen zu den Arbeitsgesprächen (auf CD)