

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	28
10.	KOSTENSCHÄTZUNG	32
	ANHANG:	35

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.

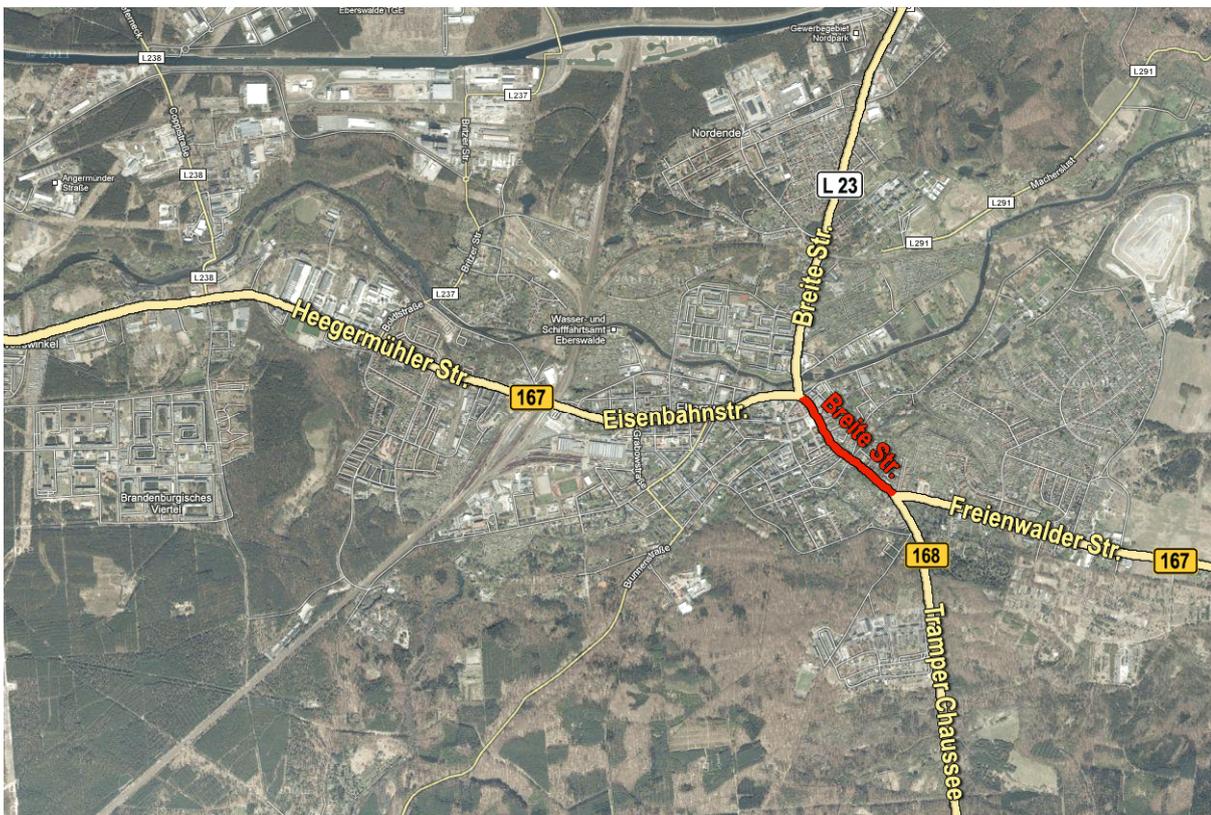


Abb. 1: Überörtliche Einbindung der Breite Straße

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

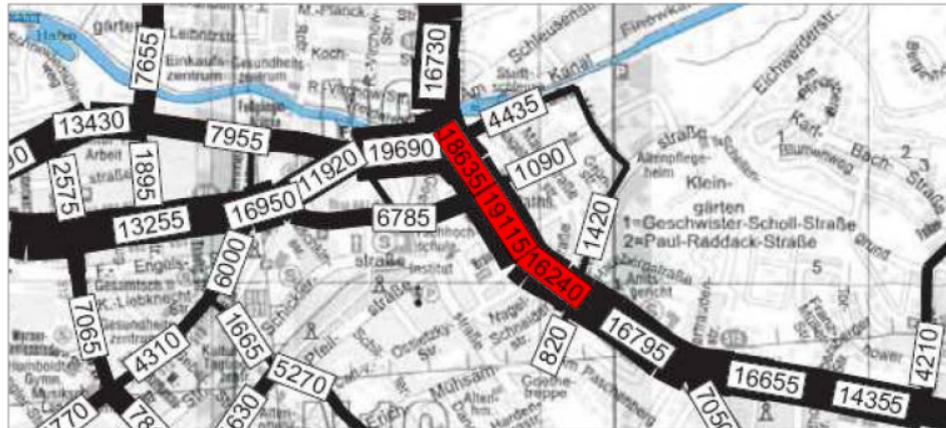


Abb. 10: Verkehrsbelastung Kfz / Tag (Stand 2006)

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

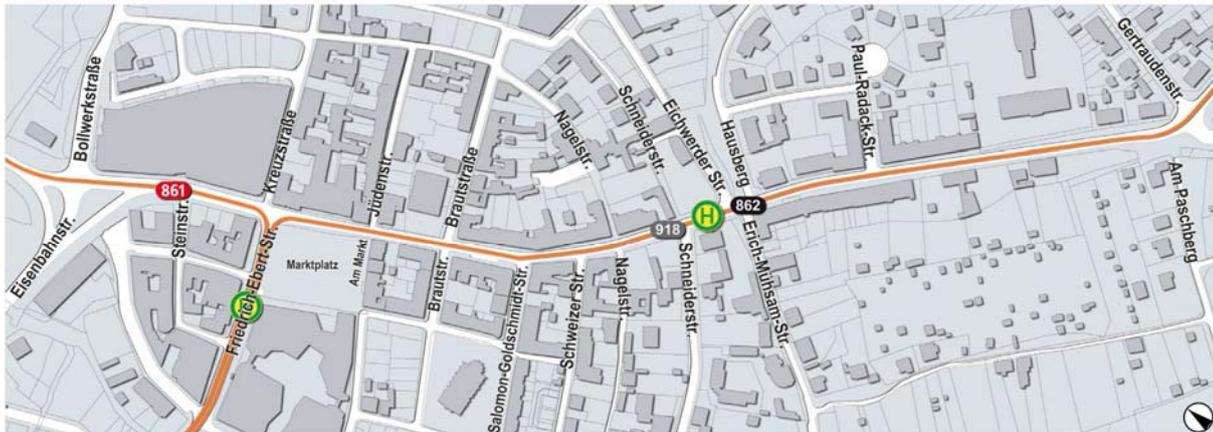


Abb. 11: Buslinien Breite Straße

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

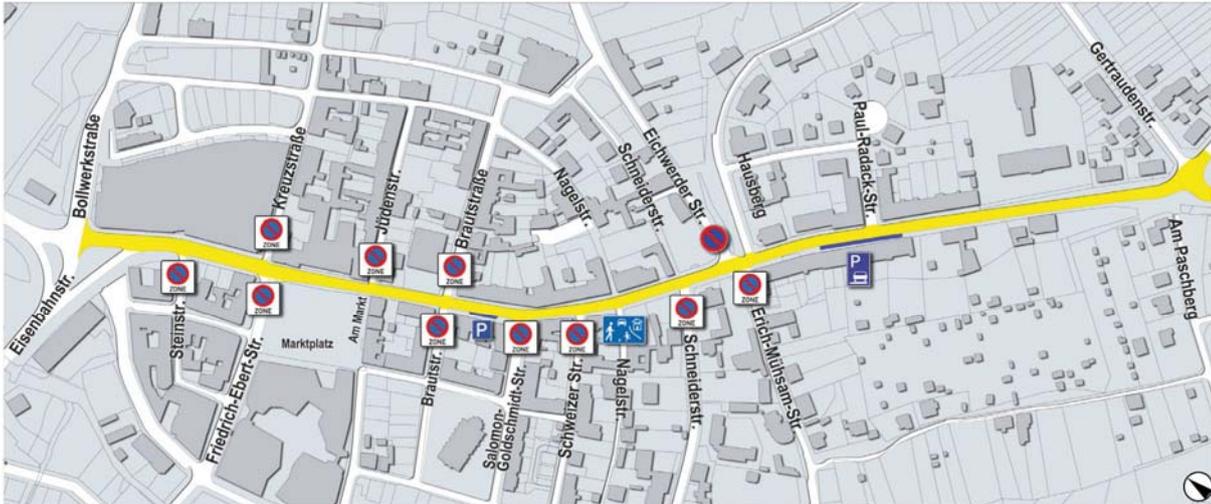


Abb. 12: Ruhender Verkehr Breite Straße

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

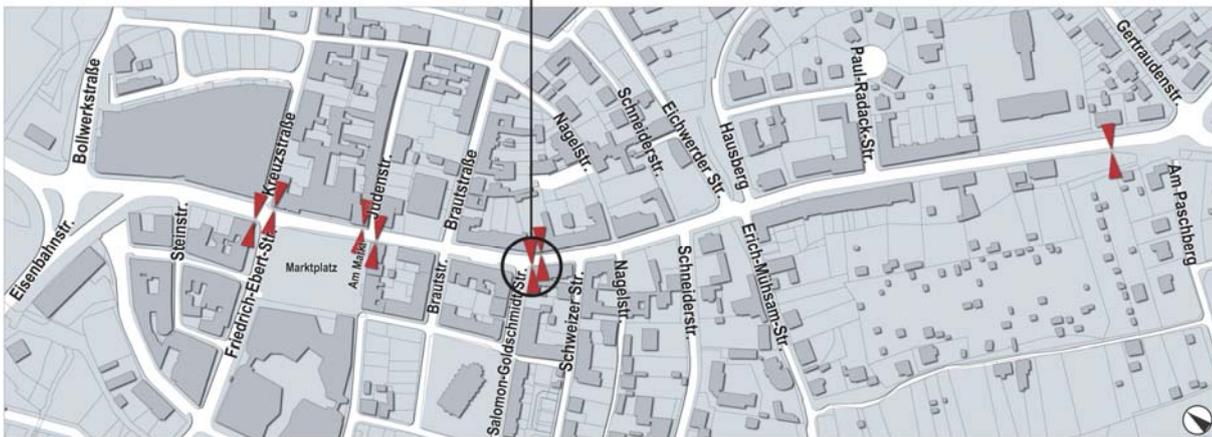


Abb. 13: Engstellen im Gehwegbereich



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

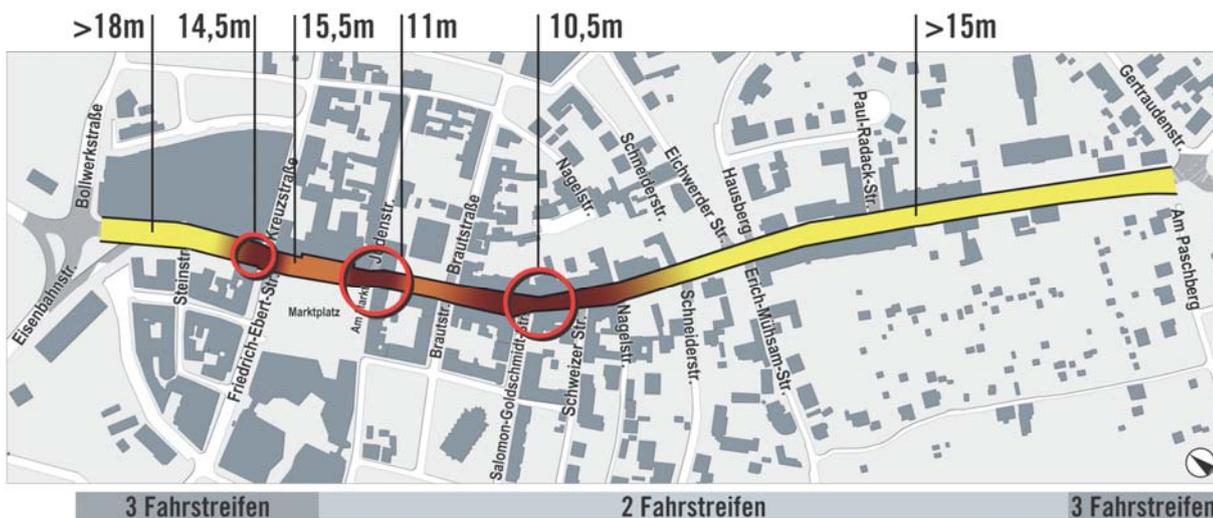


Abb. 16: Engstellen (Angabe der Breite bezogen auf den Straßenraum)

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.

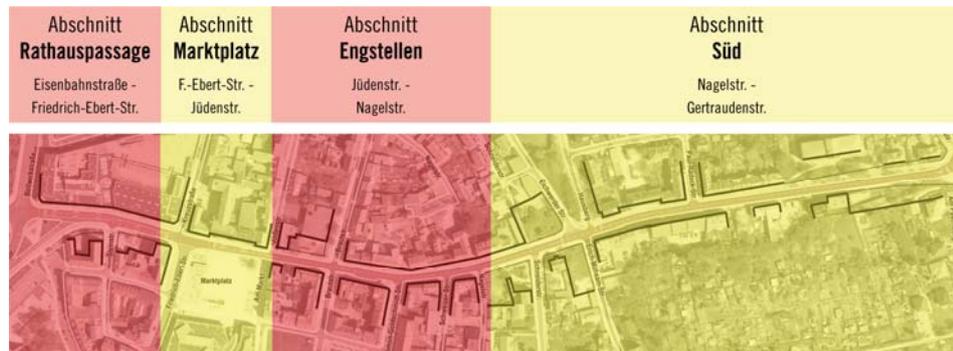


Abb. 17: Abschnittsbildung in Abhängigkeit der Straßenraumbreite

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

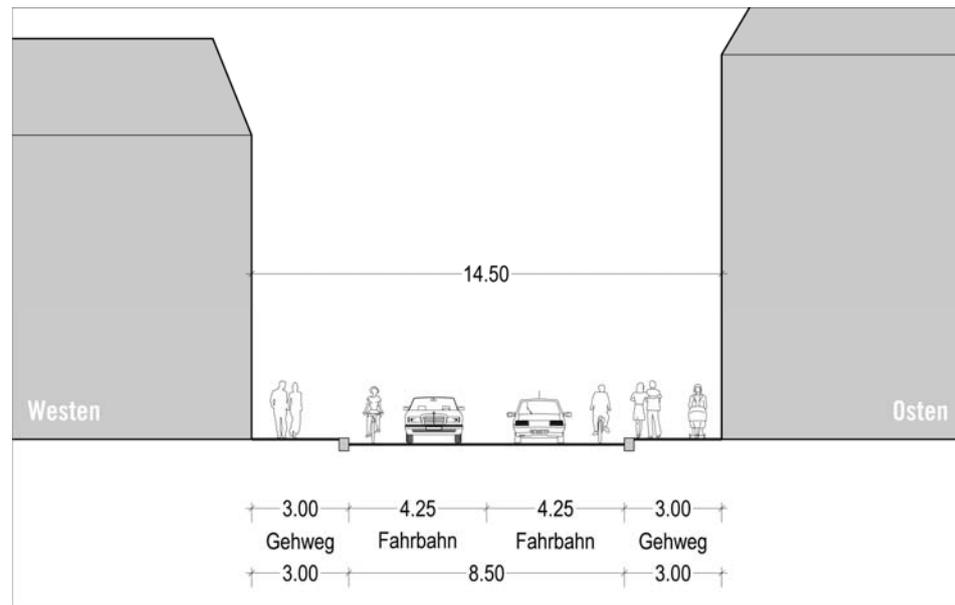


Abb. 18: Regelquerschnitt Bestand

Variante 1

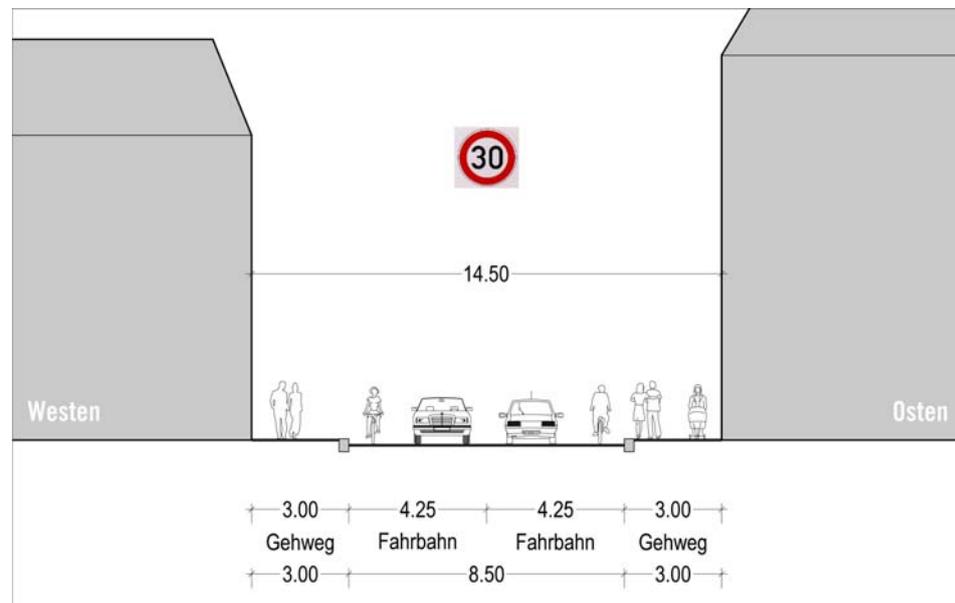


Abb. 19: Regelquerschnitt 1: Fahrbahn Bestand

Merkmale:

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

Variante 2

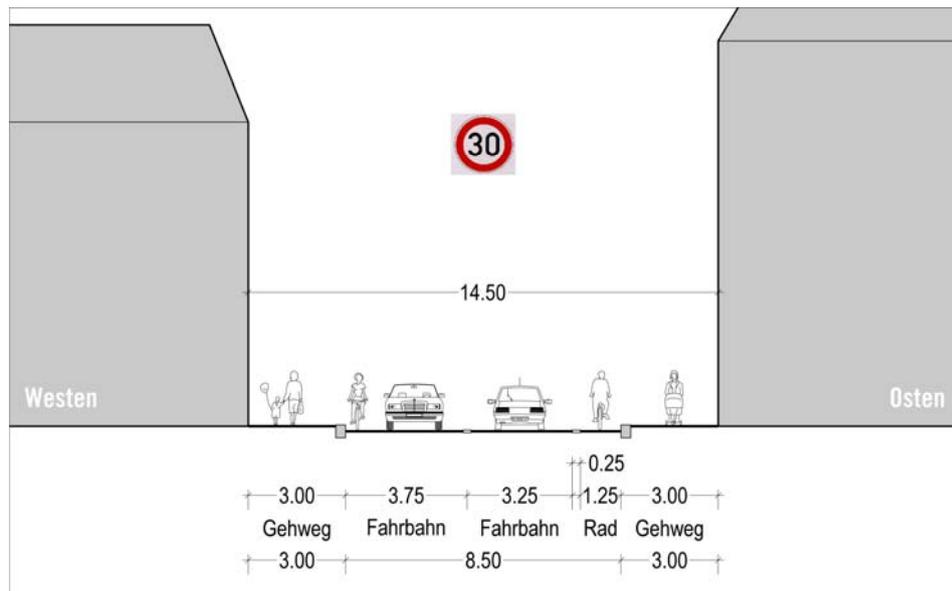


Abb. 20: Regelquerschnitt 2: Fahrbahn Bestand, Schutzstreifen einseitig

Merkmale:

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

Variante 3a

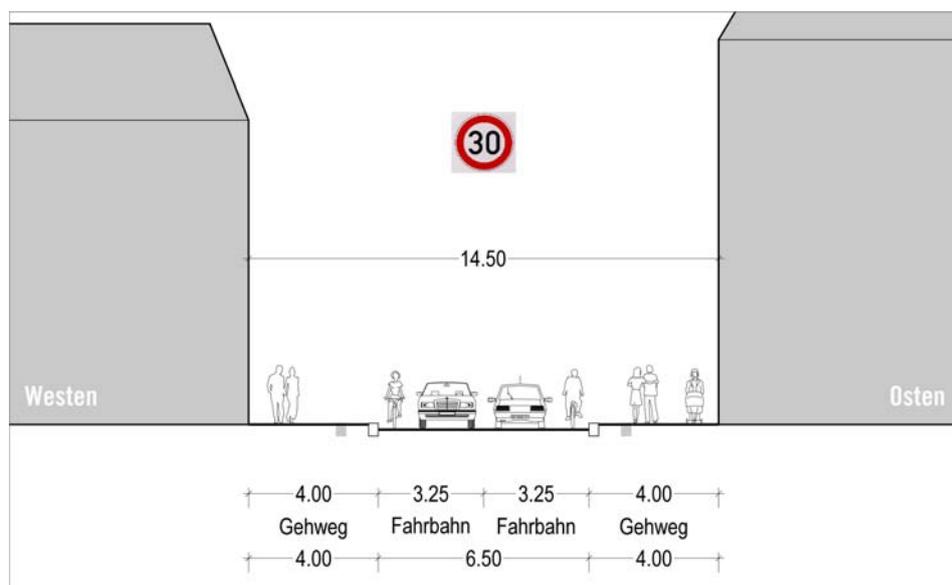


Abb. 21: Regelquerschnitt 3a: Fahrbahn verengt

Merkmale:

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

Variante 3b

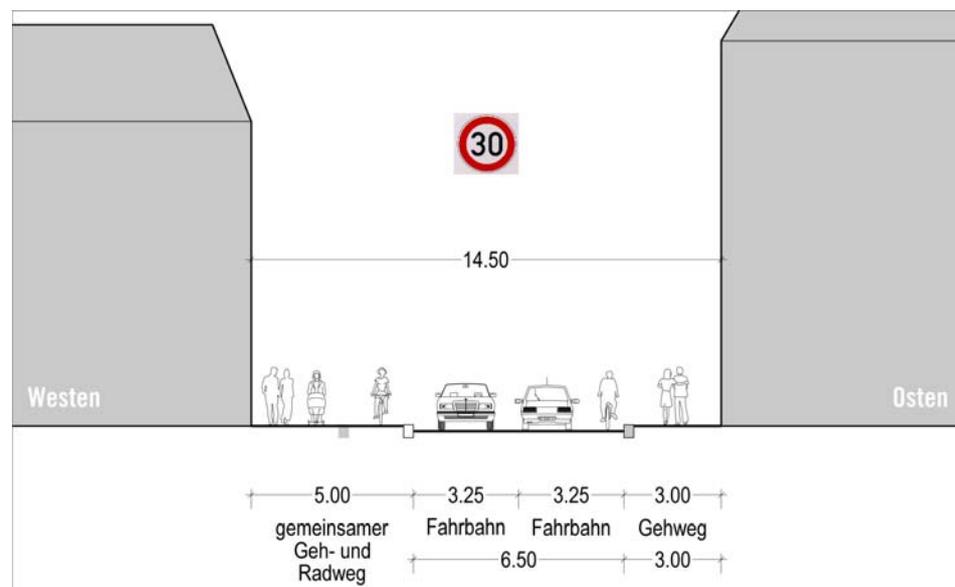


Abb. 22: Regelquerschnitt 3b: Fahrbahn auf 6,50m reduziert

Merkmale:

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

Variante 3c

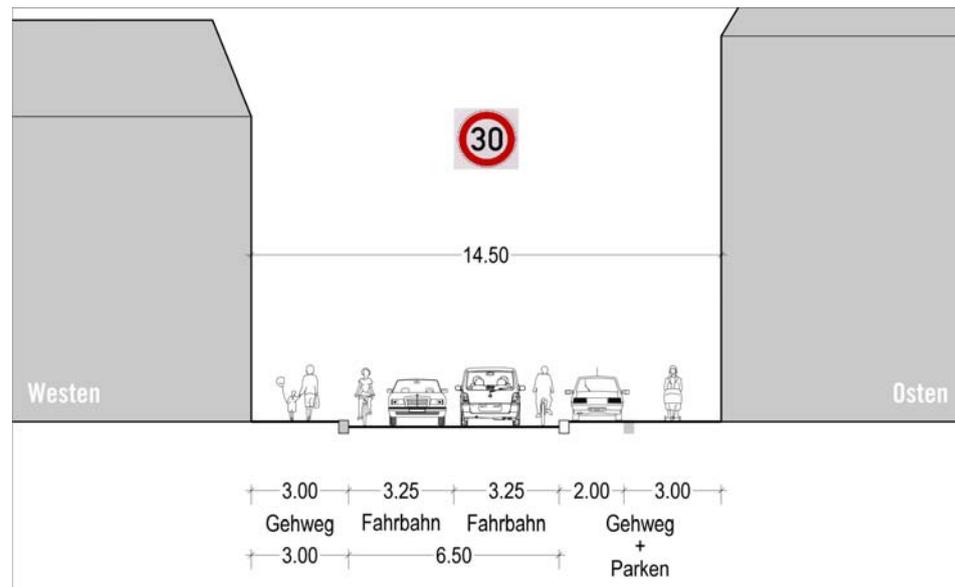


Abb. 23: Regelquerschnitt 3c: Fahrbahn auf 6,50m reduziert, Parken

Merkmale:

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

Variante 4

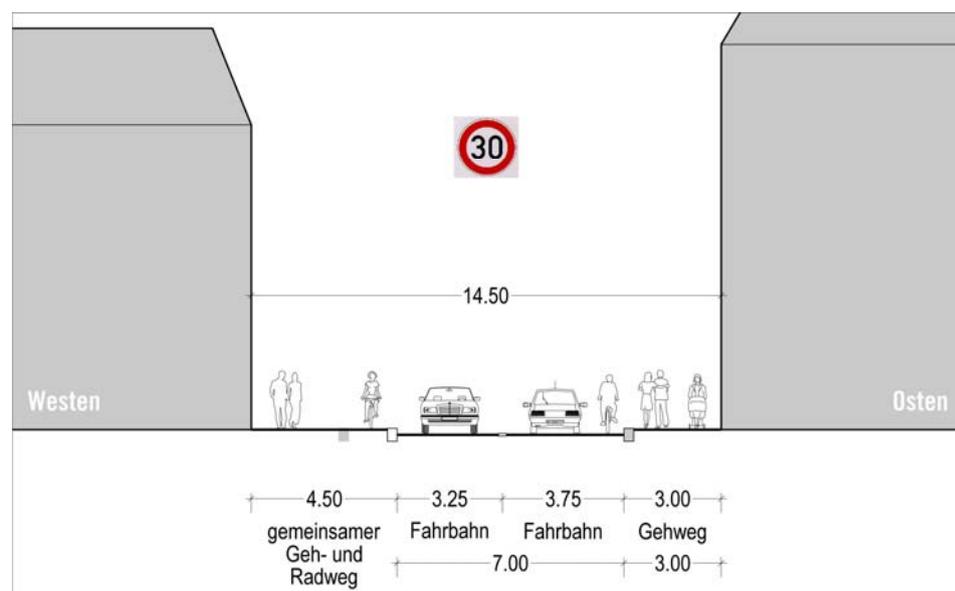


Abb. 24: Regelquerschnitt 4: Fahrbahn auf 7,0m reduziert

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

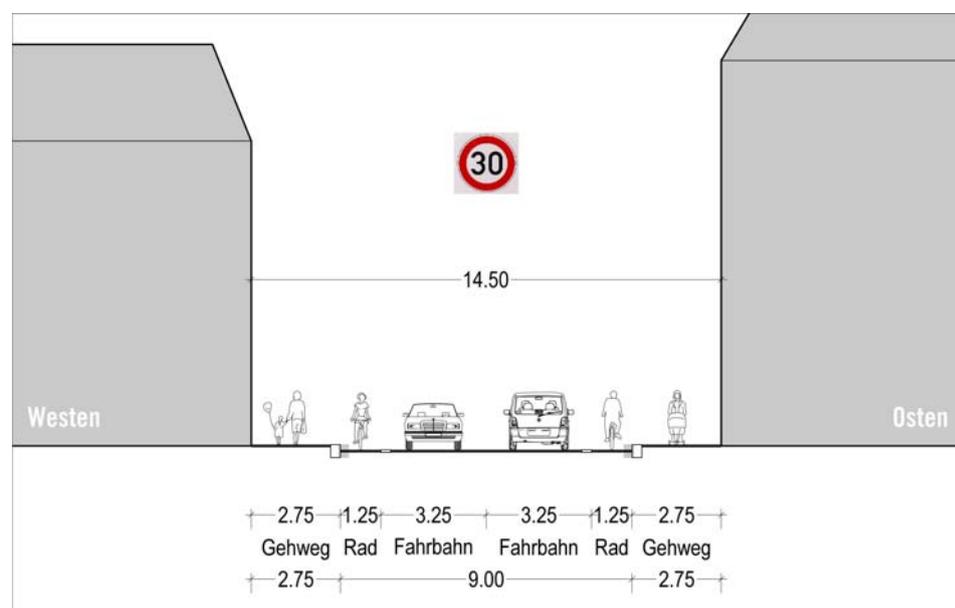


Abb. 25: Regelquerschnitt 5: Fahrbahn auf 9,0m verbreitert

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

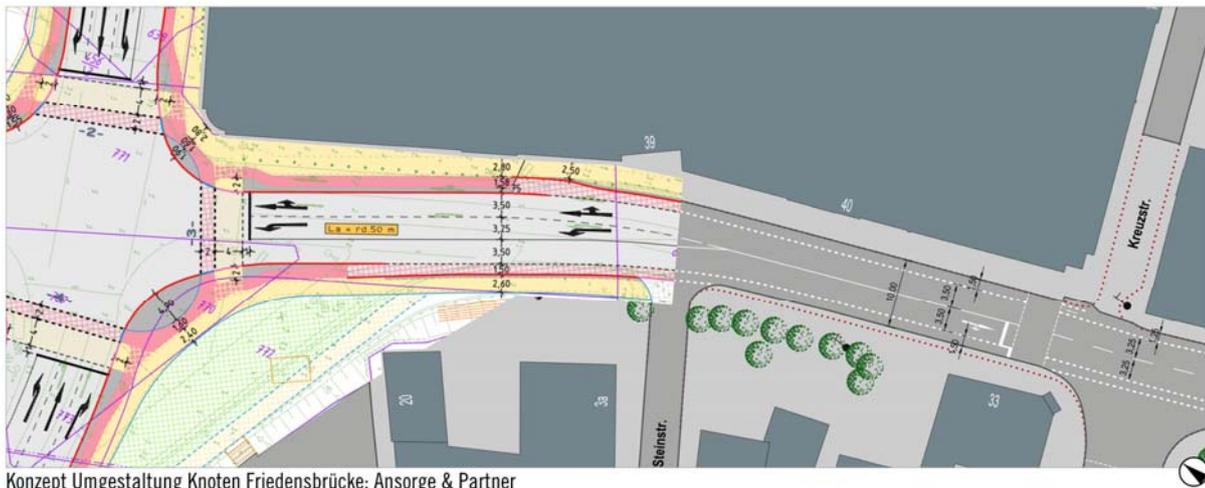


Abb. 27: Lösungen Abschnitt Rathauspassage

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.

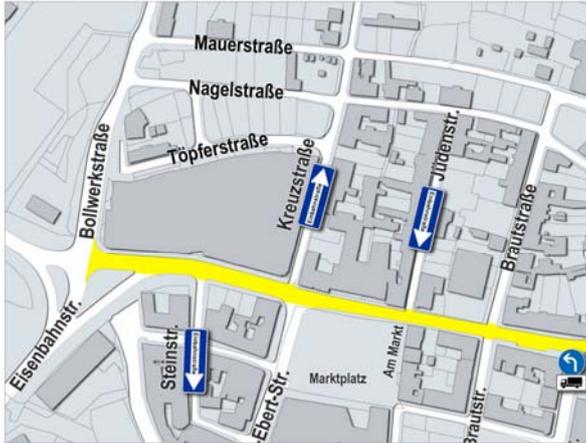
Der o.a. Skizze zur Umgestaltung des Knotens Friedensbrücke ist darüber hinaus der Übergang der Schutzstreifenmarkierung (in diesem Abschnitt mit einer Breite von 1,50m) in den sich anschließenden geplanten Radweg entnehmen.

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

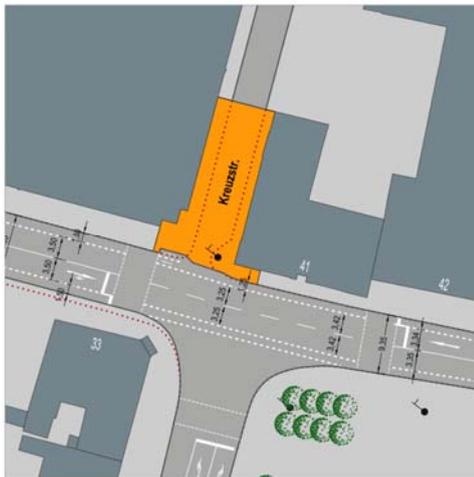


Abb. 29: Prinziplösung „Fußgängerzone“ Kreuzstraße mit Simulation

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)

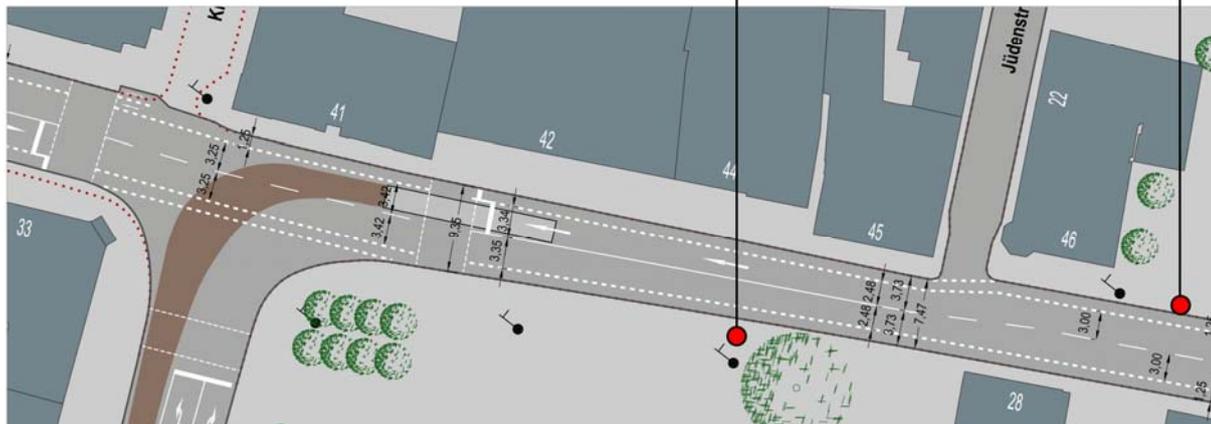


Abb. 30: Lösungen Einmündung Friedrich-Ebert-Straße / Marktplatz

Im Rahmen der Abstimmungsgespräche wurde eine Lösung präferiert, die sowohl eine beidseitige Radverkehrsanlage ermöglicht aber auch dem 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 hierbei 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 sich andere Wege suchen. Für die Zielverkehre in die Friedrich-Ebert-Straße bietet sich beispielsweise die Umfahrung über die Erich-Mühsam-Straße / Goethestraße oder über den Knoten Friedensbrücke / Eisenbahnstraße / Michaelisstraße an.

Da sowohl die Aufrechterhaltung der Leistungsfähigkeit der Breite Straße als auch die Zuführung der Zielverkehre in die Friedrich-Ebert-Straße aus Richtung Süden eine wesentliche Randbedingung der künftigen Umgestaltung sein soll, wurde im Rahmen der Machbarkeitsstudie ein verkehrstechnisches Gutachten in Auftrag

gegeben, um die Auswirkungen des Linksabbiegeverbotes auf die Verkehrsabwicklung in der Breite Straße und insbesondere am Knotenpunkt Breite Straße / Erich-Mühsam-Straße / Eichwerderstraße zu untersuchen.

Das von Hoffmann-Leichter bearbeitete Gutachten (siehe Anlage) berücksichtigt neben dem derzeitigen Verkehrsaufkommen auch das zukünftige Verkehrsaufkommen für die geplante Neubebauung in der westlichen Friedrich-Ebert-Straße. Für die Ermittlung des zukünftigen Verkehrsaufkommens wurde von einer Geschossfläche (GF) von insgesamt ca. 16.300 m² ausgegangen. Da die künftigen Nutzungen zum Zeitpunkt der Untersuchung noch nicht bekannt waren, wurden drei unterschiedliche Nutzungsverteilungen angenommen und die jeweils hieraus resultierenden Verkehrsmengen errechnet. Das höchste durchschnittliche MIV-Aufkommen im Quell- und Zielverkehr der Beschäftigten, Kunden und Besucher mit 4.500 Fahrten/Werntag ergab sich für den Ansatz für Wohnflächen mit 7.800 m² und für Gewerbeflächen mit 8.500 m².

Um Aussagen über die Funktionsfähigkeit von Verkehrsanlagen im öffentlichen Straßenraum treffen zu können, werden für die relevanten Knotenpunkte des Untersuchungsgebiets Leistungsfähigkeitsberechnungen für die Spitzenstunde durchgeführt. Die Spitzenstunde für das zusätzliche Verkehrsaufkommen aufgrund der künftigen Bebauung in der Friedrich-Ebert-Straße wird gem. Gutachten zwischen 19.00 und 20.00 Uhr liegen. Für das Verkehrsaufkommen des allgemeinen werktäglichen Verkehrs hat sich für die untersuchten Knotenpunkte in der Breite Straße die Spitzenstunde zwischen 16.00 und 17.00 Uhr als der verkehrstechnisch ungünstigste Fall herausgestellt.

Hierdurch ist davon auszugehen, dass der zusätzliche Verkehr aufgrund der wesentlich geringeren Verkehrsbelastung im umliegenden Straßennetz gut abzuwickeln ist. Für die relevante Spätspitzenstunde des allgemeinen Verkehrs wird eine Größenordnung von 103 Fahrten im Ziel- und 118 Fahrten im Quellverkehr angegeben.

Für die untersuchten Knotenpunkte Breite Straße / Erich-Mühsam-Straße / Eichwerderstraße, Breite Straße / Friedrich-Ebert-Straße / Kreuzstraße und Eisenbahnstraße / Michaelisstraße / Bergerstraße wurde zunächst die Leistungsfähigkeit des Ist-Zustandes untersucht und dann unter Berücksichtigung der geplanten eingeschränkten Verkehrsführung mit den künftigen Verkehrsmengen überlagert.

Das verkehrstechnische Gutachten kommt abschließend zu folgendem Ergebnis: „Unter der Voraussetzung, dass der gesamte zusätzliche Verkehr durch die geplanten Neubebauungen per Wegweisung über die Breite Straße / Eisenbahnstraße / Bollwerkstraße und Eisenbahnstraße / Michaelisstraße / Bergerstraße geführt wird, kann für alle zu untersuchenden Knotenpunkte eine gute Leistungsfähigkeit erzielt 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 Querungstelle (Fußgänger-LSA)

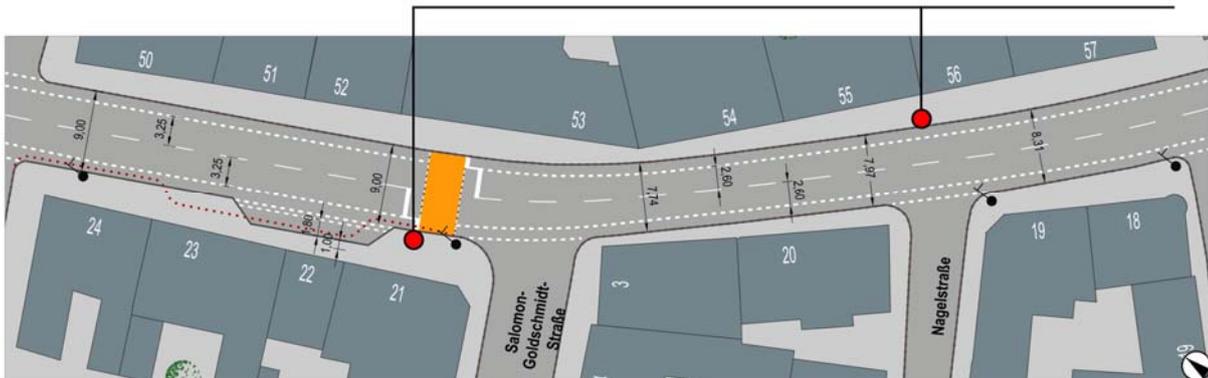


Abb. 31: Lösungen Abschnitt Engstellen

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.

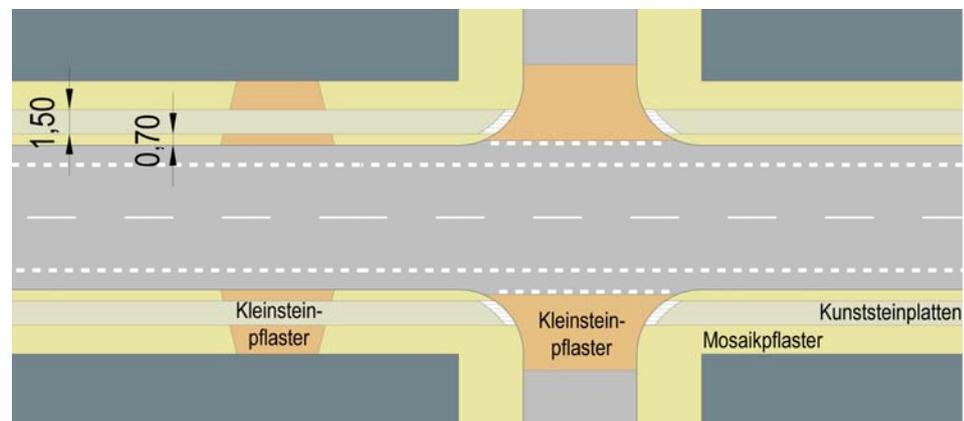


Abb. 37: Oberflächenbeläge Konzept

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		

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 und O-Bus-Maste	14
Abb. 16:	Engstellen.....	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 red., 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“ Kreuzstr. mit Simulation .	24
Abb. 30:	Lösungen Einmündung Friedrich-Ebert-Str. / Marktplatz ...	25
Abb. 31:	Lösungen Abschnitt Engstellen	27
Abb. 32:	Konzept Abschnitt Friedensbrücke bis Kreuzstraße.....	29
Abb. 33:	Konzept Abschnitt Friedrich-Ebert-Straße bis Brautstraße	29
Abb. 34:	Konzept Abschnitt Brautstraße bis Nagelstraße.....	30
Abb. 35:	Konzept Abschnitt Nagelstraße Erich-Mühsam-Straße.....	30
Abb. 36:	Konzept Abschnitt Erich-Mühsam-Straße bis Gertraudenstraße	30
Abb. 37:	Oberflächenbeläge Konzept.....	31
Abb. 38:	Mögliche Bauabschnitte	32

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)

IV. Verkehrstechnische Untersuchung (auf CD)

ANHANG

I. Planunterlagen

- Oberflächenplan Bestand
- Linienplan Konzept

ANHANG

II. Protokolle

- Arbeitsgespräch vom 22.11.2011
- Arbeitsgespräch vom 26.01.2012

Protokoll des Arbeitsgespräches vom 22.11.2011

Ort: Stadtverwaltung Eberswalde, Stadtentwicklungsamt, Breite Straße 39, 16225 Eberswalde
Zeit: 10.00 Uhr bis 12.00 Uhr

Teilnehmer

Frau Schmidt	Landesbetrieb Straßenwesen Nebensitz Eberswalde	angela.schmidt@ls.brandenburg.de
Frau Reimer	Landesbetrieb Straßenwesen Nebensitz Eberswalde	martina.reimer@ls.brandenburg.de
Frau Leuschner	Stadtentwicklungsamt Eberswalde	s.leuschner@eberswalde.de
Herr Bauer	Stadtentwicklungsamt Eberswalde	s.bauer@eberswalde.de
Frau Köhler	Bauamt Stadt Eberswalde	h.koehler@eberswalde.de
Frau Effenberger	Bauamt - Verkehr Stadt Eberswalde	i.effenberger@eberswalde.de
Herr Reibetanz	GRUPPE PLANWERK	reibetanz@gruppeplanwerk.de
Herr Fichtner	GRUPPE PLANWERK	fichtner@gruppeplanwerk.de

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.

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, 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.

Abschnittsbildung Breite Straße:

In einem ersten gemeinsamen Arbeitsgespräch mit der Stadtverwaltung und dem Landesbetrieb am 18.10.2011 wurde die städtebauliche Ausgangssituation erörtert, Problemlagen analysiert sowie Grundsätze und Leitbilder für die Straßenraumentwicklung der Breite Straße postuliert. Anhand der abschnittsweise unterschiedlichen Straßenraumprofile wurden potentielle Möglichkeiten der Umgestaltung vorgestellt und diskutiert. Auf dieser Grundlage werden in dem zweiten gemeinsamen Arbeitsgespräch am 22.11.2011 vertiefend konzeptionelle Vorschläge präsentiert (siehe Link der pdf-Datei Breite Straße) und die weitere Vorgehensweise abgestimmt.

Gegenstand der Untersuchung ist die Breite Straße zwischen Eisenbahnstraße und Gertraudenstraße auf einer Länge von ca. 850m. 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 und Friedrich-Ebert-Straße
- Abschnitt Marktplatz zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Judenstraße
- Abschnitt „Engstellen“ zwischen Judenstraße und Nagelstraße
- Abschnitt Süd zwischen Nagelstraße und Gertraudenstraße

Umgestaltungsvarianten:

Zu den o.a. Abschnitten werden von der GRUPPE PLANWERK unterschiedliche Varianten (siehe pdf-Datei Breite Straße) vorgestellt und erläutert.

Die Stadtverwaltung und der Landesbetrieb beschließen, die weitere Planung gem. den unten aufgeführten Grundsatzentscheidungen weiter zu vertiefen:

1. Unabhängig von der erforderlichen differenzierten Behandlung der einzelnen Abschnitte soll die Breite Straße im Untersuchungsraum ganztägig als Tempo 30 Straße ausgewiesen werden. Hierdurch kann die Lärm- und Feinstaubemission reduziert und gleichermaßen die Verkehrssicherheit erhöht werden.
2. Mittels Schutzstreifen soll durchgängig eine sichere Radverkehrsführung angeboten werden.
3. Als Regelquerschnitt wird eine Fahrbahnbreite von 9,0m festgelegt: 2 x 3,50m für Richtungsfahrbahnen + 2 x 1,25m für den Schutzstreifen der Radverkehrsanlage. Zur Umsetzung dieser Lösung ist das einseitige Versetzen der vorhandenen Borde erforderlich.
4. In Engstellen reduziert sich die Fahrbahnbreite 6,0m (2 x 3,0m) + Schutzstreifen.
5. Der ÖPNV soll bevorrechtigt werden.
6. Die Linksabbiegespur von der Breite Straße in die Friedrich-Ebert-Straße (aus Richtung Süden) kommend entfällt. Das Linksabbiegen für den ÖPNV wird zugelassen. Hierfür ist das Aufstellen im Kreuzungsbereich zu ermöglichen. Voraussetzung für diese Teilmaßnahme ist die Überprüfung der verkehrlichen Auswirkungen auf das Nebennetz.
7. Als verkehrsorganisatorische Maßnahme wird die Kreuzstraße als Sackgasse ausgewiesen. Die Zufahrt von der Breite Straße aus entfällt.

Aufbauend auf den Grundsätzen zur weiteren Vertiefung sowie den unten aufgeführten abschnittsbezogenen Varianten und Teilaspekten wird vereinbart, bis zum nächsten Abstimmungstermin am 14.12.2011 einen Linienplan für den gesamten Abschnitt zwischen Eisenbahnstraße und Gertraudenstraße zu erarbeiten.

Abschnitt Süd

Variante 2:

- Verbreiterung der Fahrbahn auf mind. 9 m durch einseitigen Umbau des Bordes (das Versetzen von O-Bus-Masten ist nicht erforderlich)
- Anlage eines beidseitigen Schutzstreifens für den Radverkehr mit einer Breite von mindestens 1,25m dies ermöglicht eine Fahrstreifenbreite je Richtung von 3,25m=> die Breite für den Gegenrichtungsverkehr Bus - Bus beträgt somit 6,50m
- Lösungen für die Führung des Radverkehrs im Knotenbereich Gertraudenstraße sind noch aufzuzeigen.

Abschnitt Rathauspassage

- Verzicht auf die Linksabbiegespur in die Kreuzstraße
- Versetzen des westseitigen Bordes=> Gehwegverbreiterung Westseite (Hausnr. 33, Querungsstelle)
- Anlage eines beidseitigen Schutzstreifens mit einer Breite von je 1,50 m
- Fahrstreifenbreite 3 - 3,25 m

Abschnitt Marktplatz

Variante 4:

- Erhalt des Bestandsprofils (kein Versetzen der vorhandenen Borde erforderlich)
- Verzicht auf die Linksabbiegespur aus der Breite Straße in die Friedrich-Ebert-Straße, das Linksabbiegen ist für den ÖPNV zugelassen (Modellrechnungen für die Abschätzung der verkehrlichen Auswirkungen auf das Nebennetz sind zur Überprüfung der Umsetzbarkeit noch durchzuführen)
- Einseitiger Schutzstreifen auf der Ostseite (Rathaus) kann mit der Mindestbreite von 1,25 m bis zur Querungsstelle am Rathaus markiert werden. Mit einer punktuellen Überschleppung des Schutzstreifens ist an der Engstelle in Höhe der Judenstraße zu rechnen.
- Umwandlung der Kreuzstraße in eine Sackgasse (Verbot der Einfahrt aus der Breite Straße)

Abschnitt Engstellen

Variante 3:

- Verbreiterung der Fahrbahn durch einseitige Bordverlegung
- Beidseitiger Schutzstreifen (1,25 m)=> Fahrstreifen 2 x 3,25 m (Fahrbahn = 6,50 m)
- Fahrstreifenbreite an der Engstelle zwischen Brautstraße und Judenstraße = 2 x 3 m (Fahrbahn = 6 m)
- Verengte Fahrbahn an der Engstelle zw. Salomon-Goldschmidt-Straße und Schweizerstraße
- Inwieweit Schutzstreifen innerhalb der Engstellen ausgeklinkt werden bzw. durchmarkiert und somit das dauerhafte Überschleppen von LKWs und Bussen akzeptiert werden kann ist im weiteren Verfahren noch zu klären.
- Nördlich der Salomon-Goldschmidt-Straße sollte die Einrichtung einer Bedarfs-Fußgänger LSA geprüft werden.

gez. Markus Fichtner, GRUPPE PLANWERK

Protokoll des Abstimmungsgesprächs vom 26.01.2012

Ort: Stadtverwaltung Eberswalde, Stadtentwicklungsamt, Breite Straße 39, 16225 Eberswalde
Zeit: 13.00 Uhr bis 15.00 Uhr

Teilnehmer: siehe auch Teilnehmerliste im Anhang

Herr Schade	Landesbetrieb Straßenwesen Nebensitz Eberswalde	andreas.schade@ls.brandenburg.de
Herr Günther	Landesbetrieb Straßenwesen Nebensitz Eberswalde	harald.guenther@ls.brandenburg.de
Frau Schmidt	Landesbetrieb Straßenwesen Nebensitz Eberswalde	angela.schmidt@ls.brandenburg.de
Frau Reimer	Landesbetrieb Straßenwesen Nebensitz Eberswalde	martina.reimer@ls.brandenburg.de
Frau Fellner	Stadt Eberswalde	a.fellner@eberswalde.de
Frau Leuschner	Stadt Eberswalde	s.leuschner@eberswalde.de
Herr Bauer	Stadt Eberswalde	s.bauer@eberswalde.de
Frau Köhler	Stadt Eberswalde	h.koehler@eberswalde.de
Frau Effenberger	Untere Verkehrsbehörde	i.effenberger@eberswalde.de
Frau Heidenfelder	Stadt Eberswalde	k.heidenfelder@eberswalde.de
Herr Birk	Stadt Eberswalde	u.birk@eberswalde.de
Herr Buschmann	Polizei Barnim	andre.buschmann@polizei.brandenburg.de
Herr Greifenberg	Barnimer Busgesellschaft mbH	a.greifenberg@bbg-eberswalde.de
Herr Rutscher	Barnimer Busgesellschaft mbH	rutscher@bbg-eberswalde.de
Herr Wruck	Barnimer Busgesellschaft mbH	wruck@bbg-eberswalde.de
Herr Reibetanz	GRUPPE PLANWERK	reibetanz@gruppeplanwerk.de
Herr Fichtner	GRUPPE PLANWERK	fichtner@gruppeplanwerk.de

Anlass:

Die Stadt Eberswalde beabsichtigt zusammen mit dem Landesbetrieb Straßenwesen, im Rahmen einer Machbarkeitsstudie, Möglichkeiten für eine zeitnahe städtebauliche Integration, Aufwertung und allgemeine Verbesserungen der Umweltverträglichkeit der Breite Straße zu erreichen. In mehreren Planungsrunden mit dem beauftragten Büro GRUPPE PLANWERK wurden gemeinsame Zielsetzungen formuliert aber auch Lösungsansätze für die Umgestaltung der Breite Straße verabredet. Die planerische Berücksichtigung einer konsistenten Radverkehrsanlage und hiermit gleichzeitig angestrebte Erhöhung der Sicherheit für den Radverkehr ist ein wesentlicher Aspekt der bisher erarbeiteten Planvarianten. In einer gemeinsamen Abstimmungsrunde mit allen wesentlichen Beteiligten soll die aktuelle Planung vorgestellt, diskutiert und unter Berücksichtigung der vorgetragenen Belange der Beteiligten weiter entwickelt werden.

Nach Präsentation des aktuellen Planungsstandes durch die GRUPPE PLANWERK sowie Diskussion der unterschiedlichen Abschnitte der Breite Straße können folgende Ergebnisse festgehalten werden:

1. Grundsätzliches

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.

Anmerkungen / Diskussionen

Seitens der Barnimer Busgesellschaft wird angemerkt, dass der Fahrplan durch die geringere Höchstgeschwindigkeit ggf. schwieriger einzuhalten sein wird. Da aber die durchschnittlich gefahrene Ge-

schwindigkeit vermutlich unter 30 km/h liegen dürfte, kann die geplante Geschwindigkeitsbeschränkung akzeptiert werden.

Von der Polizei wird darauf hingewiesen, dass aufgrund des Ausbaustandards der Breite Straße die Akzeptanz hinsichtlich der Einhaltung der Tempo 30 als gering eingeschätzt wird. Von der Stadtverwaltung (Bürger- und Ordnungsamt) wird angeregt, zur Kontrolle der Geschwindigkeit, im Rahmen des Umbaus die Aufstellung von stationären Radaranlagen zu prüfen.

Der im Rahmen der Diskussion eingebrachte Vorschlag, die Breite Straße in Richtung Norden erst in Höhe der Erich-Mühsam-Straße mit Tempo 30 auszuschildern wird aufgrund des Schulstandortes als nicht umsetzbare Lösung wieder verworfen.

Seitens des Landesbetriebes wird auf die innerstädtischen Belange verwiesen, die eine Stärkung und Sicherung des Fußgänger- und Radverkehrs erfordern. Die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h hat jedoch mit einer entsprechenden Anpassung der Signalzeiten einherzugehen.

2. Abschnitt Süd (zwischen Nagelstraße und Gertraudenstraße)

Die Fahrbahn wird auf 9,0 m durch einseitigen Umbau des Bordes (das Versetzen von O-Bus-Masten ist nicht erforderlich) verbreitert.

Anmerkungen / Diskussionen

Ungelöst bleiben noch die Konflikte im Zusammenhang mit der Schulwegsicherung, die durch den Hol- und Bringdienst von Eltern entstehen. Stellplätze können im Zuge der vorgestellten Planung nicht angeboten werden. Zwischen den entlang der Schule stehenden Bäumen Stellplätze einzurichten würde durch das Ein- und Ausparken den Verkehrsfluss in Richtung Norden erheblich einschränken. Darüber hinaus ist zu befürchten, dass durch das Überfahren des Schutzstreifens und der gegebenen topographischen Situation Gefährdungen des Radverkehrs nicht auszuschließen sind. Lösungen wie z.B. die Ausweisung eines separaten Parkplatzes sind im weiteren Planungsprozess unter Einbindung der Schule zu erarbeiten. Um halbseitiges Halten und Parken auf dem Schutzstreifen vor der Schule zu verhindern ist die Ausweisung eines Haltverbotes mit Zeichen 283 zu prüfen.

3. Abschnitt Nord (zwischen Eisenbahnstraße und Friedrich-Ebert-Straße)

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 Queueingstelle mit Aufenthaltsfunktion zwischen Rathaus und Rathauspassage angeboten werden. Dies bedingt, dass die derzeitige Einbahnstraßenrichtung der Kreuzstraße umgedreht wird. Eine Zufahrt insbesondere zum Rathausparkplatz wäre 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.

4. Abschnitt Marktplatz bis Nagelstraße

Die Linksabbiegespur aus der Breite Straße in die Friedrich-Ebert-Straße entfällt, das Linksabbiegen wird für den ÖPNV zugelassen. Um auch im Bereich des Marktplatzes einen beidseitigen Schutzstreifen für den Radverkehr anbieten zu können, regt der Landesbetrieb entgegen der vorgestellten Lösung (Schutzstreifen auf der Ostseite, überbreite Geradeausspur in Richtung Norden) die Prüfung eines westseitigen Schutzstreifens, entlang des Marktplatzes, an. Dieser würde über die Einmündung der Friedrich-Ebert-Straße markiert werden und auch im Knotenbereich dem Radverkehr mehr Sicherheit bieten. Als Voraussetzung ist zu prüfen und sicher zu stellen, dass der ÖPNV mit Anforderung den Knoten passieren kann ohne die Leistungsfähigkeit des Knotens zu verschlechtern. In diesem Zuge müssten die Steuergeräte der Lichtsignalanlagen entsprechend den Anforderungen der ÖV-Beschleunigung erweitert werden. Gem. Aussage der Barnimer Busgesellschaft ist mit bis zu 10 Bussen in der Stunde zu rechnen die in die Friedrich-Ebert-Straße abbiegen.

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 beengten 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. Zusätzliche Maßnahmen zur Erhöhung der Aufmerksamkeit an diesen Engstellen sind zu prüfen. 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 Anlagenkonfiguration ist sicher zu stellen.

5. Weiteres Vorgehen

Die angeführten Lösungsvorschläge sind zu prüfen und einzuarbeiten. Seitens des Landesbetriebes wird noch darauf hingewiesen, dass nach dem Versetzen der Borde und somit der Verbreiterung der Fahrbahn auch für die Fahrbahnkonstruktion eine standfeste Lösung hergestellt werden muss.

Hinsichtlich der weiteren Planung und baulichen Umsetzung müssen zwischen dem Landesbetrieb Straßenwesen und der Stadtverwaltung Eberswalde die notwendigen Abstimmungen insbesondere zur Federführung und Koordination noch geführt werden. Herr Schade sichert zu, dass der Landesbetrieb die Kosten für den Straßenumbau (Fahrbahn einschließlich Bordanlage) übernimmt und die entsprechenden Finanzmittel hierfür im Haushalt für die nächsten Jahre zur Verfügung stehen.

Um die nächsten Schritte zu planen, wird zwischen Landesbetrieb und Stadt ein Abstimmungstermin in den Räumlichkeiten des Landesbetriebes am 13.03.2012 um 9.30 Uhr vereinbart. Durch die GRUPPE PLANWERK wird bis zu diesem Termin eine Kostenschätzung vorgelegt.

gez. Markus Fichtner
GRUPPE PLANWERK

24.02.2012