

STADT EBERSWALDE  
Der Bürgermeister



DB/Vorlage Nr. **BV/1138/2014**

Datum: 08.04.2014

zur Behandlung in Sitzung:  
**- öffentlich -**

Einreicher/zuständige Dienststelle:  
65 - Tiefbauamt

**Betrifft: Vorplanung Rudolf-Breitscheid-Straße**

---

**Beratungsfolge:**

|                                       |            |              |
|---------------------------------------|------------|--------------|
| Ausschuss für Bau, Planung und Umwelt | 13.05.2014 | Entscheidung |
|---------------------------------------|------------|--------------|

---

**Beschlussvorschlag:**

Der Ausschuss Bau, Planung und Umwelt befürwortet die Vorplanung vom April 2014 für den Ausbau der Rudolf-Breitscheid-Straße von der Grabowstraße bis zur Eisenbahnstraße mit der Variante 1 des Ausbauquerschnittes (Fahrbahn mit beidseitigen Fahrradschutzstreifen) und Variante 2 des Knotenpunktumbaus (vierarmige Knoten)

Die Verwaltung wird beauftragt, die Entwurfsplanung zu fertigen.

Boginski  
Bürgermeister

**Anlagen**

- Anlage 1 - Übersichtskarte
- Anlage 2 – Regelquerschnitt Variante 1
- Anlage 3 – Regelquerschnitt Variante 2

- Anlage 4 - Regelquerschnitt Variante 3
- Anlage 5 - Regelquerschnitt Variante 4
- Anlage 6 - Regelquerschnitt Variante 5
- Anlage 7 - Lagepläne Variante 1 (Plan 1-3)
- Anlage 8 - Knotenpunkt Variante 1
- Anlage 9 - Knotenpunkt Variante 2
- Anlage 10 - Knotenpunkt Variante 3

| <b>Fin. Auswirkungen:</b> Ja: <input checked="" type="checkbox"/> Nein: <input type="checkbox"/>   |  |                           |           |                            |                                      |
|--|--|---------------------------|-----------|----------------------------|--------------------------------------|
| Haus-haltsjahr   | Ertrag / Aufwand bzw. Einzahlung/ Auszahlung | Produkt-gruppe            | Sachkonto | Planansatz gesamt (in €)   | Aktueller Ertrag bzw. Aufwand (in €) |
| <b>a) Ergebnishaushalt:</b>  |  |                           |           |                            |                                      |
| 2016   | Aufwand                                      | 54.10                     | 571100    | 39.600,00                  | 64.000,00                            |
| 2016   | Ertrag                                       | 54.10                     | 416100    | 15.200,00                  | 17.280,00                            |
| 2016   | Ertrag                                       | 54.10                     | 437100    | 20.088,00                  | 28.800,00                            |
| 2016   | Aufwand                                      | 54.10                     | 522100    | 295.000,00                 | 33.600,00                            |
| <b>b) Finanzhaushalt:</b> (für Investitionen Maßnahmenummer: 65060069)   |  |                           |           |                            |                                      |
| 2014   | Aufwand                                      | 54.10                     | 785200    | 20.000,00                  | 20.000,00                            |
| 2015   | Ertrag                                       | 54.10                     | 681100    | 380.000,00                 | 216.000,00                           |
| 2015   | Ertrag                                       | 54.10                     | 688100    | 412.000,00                 | 576.000,00                           |
| 2015   | Aufwand                                      | 54.10                     | 785200    | 970.000,00                 | 1.200.000,00                         |
| 2016   | Ertrag                                       | 54.10                     | 681100    | 0,00                       | 216.000,00                           |
| 2016   | Ertrag                                       | 54.10                     | 688100    | 90.000,00                  | 144.000,00                           |
| 2016   | Aufwand                                      | 54.10                     | 785200    | 0,00                       | 380.000,00                           |
| 2016   | Aufwand                                      | 54.10                     | 722100    | 295.000,00                 | 33.600,00                            |
| Wirtschaftlichkeitsberechnung liegt als Anlage bei: Ja: <input checked="" type="checkbox"/> nicht erforderlich: <input type="checkbox"/>                                   |  |                           |           |                            |                                      |
| Erläuterung: Die Finanzierung der Kosten für Planung, Bau und Beleuchtung Wird durch das zuständige Fachamt bei der Haushaltsplanung 2015/2016 berücksichtigt und beplant. |  |                           |           |                            |                                      |
| Abstimmung mit der Behindertenbeauftragten erforderlich: Ja: <input checked="" type="checkbox"/> Nein: <input type="checkbox"/>  |  |                           |           |                            |                                      |
| Abstimmung erfolgte: Ja: <input checked="" type="checkbox"/> Nein: <input type="checkbox"/>  |  |                           |           |                            |                                      |
| Mitzeichnung Amtsleiter/in:  |  | Mitzeichnung Kämmerer/in: |           | Mitzeichnung Dezernent/in: |                                      |
|  |  |                           |           |                            |                                      |

## **Sachverhaltsdarstellung:**

### **1. Vorbemerkungen**

Die Rudolf-Breitscheid-Straße ist ca. 1.175 m lang und liegt zwischen der Wildparkstraße und der Eisenbahnstraße. Der Abschnitt von der Wildparkstraße bis zur Grabowstraße mit einer Länge von ca. 600 m wurde in den Jahren 2001-2004 grundhaft ausgebaut. Der Abschnitt von der Grabowstraße bis zur Eisenbahnstraße mit einer Länge von ca. 575 m wurde noch nicht saniert. Im Bereich von der Friedrich-Engels-Straße bis zur Eisenbahnstraße liegt die Straße im Sanierungsgebiet von Eberswalde. Der vorhandene Zustand der Straße wird nachfolgend beschrieben:

Die beidseitigen Gehwege sind ca. 3,4 m breit und mit unterschiedlichen Belagsarten wie Betonsteine, Betonplatten sowie teilweise Mosaikpflaster befestigt. Er ist gekennzeichnet durch Verwerfungen und Fehlstellen sowie hochstehende Einbauten und querende Entwässerungsrinnen.

Im Abschnitt von der Grabowstraße bis zur Weinbergstraße ist auf dem nördlichen Gehweg und im Bereich von der Weinbergstraße bis zur Eisenbahnstraße auf dem südlichen Gehweg eine alte verschlissene Beleuchtungsanlage vorhanden.

Beidseitig der Straße befinden sich auf den Gehwegen 56 Rotdornbäume.

Die Fahrbahn ist ca. 9,0 m breit und durch Hochborde vom Gehweg getrennt. Sie besteht aus Asphalt, der durch Schlaglöcher und starke Unebenheiten in Form von Senken und Wellen gekennzeichnet ist. Die Stadt muss zur Absicherung der Verkehrssicherheit jährlich umfangreiche Unterhaltungsmaßnahmen an der asphaltierten Fahrbahn durchführen.

Eine sichere Führung des Radverkehrs ist in diesem Abschnitt der Straße nicht vorhanden.

Die Oberflächenentwässerung ist derzeit ungenügend geregelt. Es existiert nur an vereinzelt Stellen ein unterirdisches Leitungsnetz mit einigen Regeneinläufen. Ansonsten fließt das Oberflächenwasser unkontrolliert in die Nebenstraßen und es bilden sich auf der Fahrbahn Pfützen. Die Dachentwässerungen der anliegenden Häuser werden oberirdisch über den Gehweg auf die Fahrbahn geleitet.

Entsprechend Parkraumbewirtschaftungskonzept kann in dem Abschnitt der Straße beidseitig für 2 Stunden gebührenfrei geparkt werden. Es gibt keine Bewohnerparkausweise. Durch diese jetzige Parkraumsituation können ca. 48 Stellflächen zur Verfügung gestellt werden. Im Bereich zwischen Grabowstraße und Weinbergstraße wurden im Verkehrsentwicklungsplan 2008 (VEP) Unfallgefahrenstellen durch den zu beengten Fahrbahnbereich und das beidseitige Parken aufgezeigt.

Um die v. g. Schäden und Mängel zu beseitigen und die Verkehrssicherheit zu erhöhen, ist ein Ausbau der Rudolf-Breitscheid-Straße im Abschnitt von der Grabowstraße bis zur Eisenbahnstraße notwendig.

Entsprechend dem VEP ist die Rudolf-Breitscheid-Straße als Hauptsammelstraße definiert. Weiterhin ist die Straße laut VEP eine wichtige innerörtliche Radverkehrsrouten und soll auch als diese ausgebaut werden. Die Rudolf-Breitscheid-Straße ist durch den ÖPNV erschlossen, hier fährt die Stadt- und Überlandlinie 919 von Eberswalde nach Grüntal.

Die Rudolf-Breitscheid-Straße ist eine bereits endgültig hergestellte Erschließungsanlage. Die Aufwendungen der Straßenbaumaßnahme sind entsprechend der städtischen Straßenbaubeitragsatzung abzurechnen (Anteil der Beitragspflichtigen ca.45 %, Anteil der Stadt 55 %).

Eine Bürgerversammlung wird nach Festlegung der Variante im Zuge der weiteren Planung durchgeführt.

## 2. Varianten Querschnittsgestaltung

Im Rahmen der Vorplanung wurden mehrere Varianten für die Querschnittsgestaltung erarbeitet, die nachfolgend erläutert werden:

Randbedingungen:

Die maximale vorhandene Straßenraumbreite in der Rudolf-Breitscheid-Straße zwischen den Privatgrundstücken liegt von der Grabowstraße bis zum Karl-Marx-Platz bei ca. 15,84 m. Sie ist im Bestand wie folgt aufgeteilt:

|                                   |                |
|-----------------------------------|----------------|
| Gehweg nördlich                   | 3,42 m         |
| Zweirichtungsfahrbahn             | 9,00 m         |
| davon beidseitig 2 m Parkstreifen | 4,0 m          |
| davon Restfahrbahnbreite          | 5,0 m          |
| <u>Gehweg südlich</u>             | <u>3,42 m</u>  |
| <u>Gesamtbreite</u>               | <u>15,84 m</u> |

Als Hauptsammelstraße sollte die R.-Breitscheid-Straße die Bedürfnisse der Fußgänger, der Radfahrer, des fließenden -und des ruhenden Verkehrs sowie des Stadtgrüns erfüllen. Beidseitig der Straße befinden sich 56 Rotdornbäume. Im Rahmen der Vorplanung wurden durch das Tiefbauamt der Bestand und der Zustand der Bäume aufgenommen und bewertet. Von den 56 vorhandenen Bäumen können aufgrund des Zustandes 48 Bäume erhalten bleiben. 8 Bäume müssen aus Gründen von Schädigungen an den Stämmen, den Kronen, starken Schiefstellungen und starken Sichtbehinderungen durch neue Pflanzungen im Zuge der Baumaßnahme ersetzt werden.

### Variante 1 – Fahrbahn mit beidseitigen Fahrradschutzstreifen

|   |                |
|---|----------------|
| Gehwege beidseitig 1,5 m breit zuzüglich 0,5 m breite Sicherheitsstreifen | 4,00 m         |
| Parkbuchten beidseitig 2,0 m breit mit Bäumen                             | 4,00 m         |
| Radfahrerschutzstreifen beidseitig 1,87 m breit                           | 3,74 m         |
| <u>Zweirichtungsfahrbahn 4,1 m breit</u>                                  | <u>4,10 m</u>  |
| <u>Gesamtbreite</u>   | <u>15,84 m</u> |

Bei dieser Variante können alle Verkehrsbedürfnisse erfüllt werden. Die Gehwege werden zum Bestand hin zu Gunsten des Schutzstreifens für Radfahrer auf eine noch vertretbare Breite reduziert. Die vorhandenen Bäume können erhalten bleiben und sollen sich zukünftig zwischen den Parkbuchten befinden. Stellflächen für PKWs sollen in den vorgesehenen Parkbuchten erhalten bleiben. Aufgrund des Erhalts der Bäume werden sich die Stellflächen jedoch reduzieren. Die Radfahrer sollen beidseitige Schutzstreifen auf der Fahrbahn erhalten. Diese Art der Radwegführung wird bundesweit als die Vorzugsvariante hinsichtlich der Unfallstatistik betrachtet. Die Fahrbahn soll eine Breite von 4,10 m erhalten. Diese Breite entspricht dem Mindestwert entsprechend RAST 06 für die Begegnung von PKW / PKW. Größere Fahrzeuge können im Begegnungsfall auf den Schutzstreifen ausweichen.

#### Variante 2 - Gehwege Radfahrer frei

|   |                |
|---|----------------|
| Gehwege beidseitig 1,9 m breit zuzüglich 0,75 m breite Sicherheitsstreifen mit der Freigabe für Radfahrer | 5,30 m         |
| Parkbuchten beidseitig 2,0 m breit mit Bäumen   | 4,00 m         |
| <u>Zweirichtungsfahrbahn 6,50 m Breite</u>  | <u>6,50 m</u>  |
| <u>Gesamtbreite</u>   | <u>15,80 m</u> |

Bei dieser Variante können nicht alle Verkehrsbedürfnisse erfüllt werden. Der 2,65 m breite Gehweg einschließlich Sicherheitsstreifen soll für Radfahrer frei gegeben werden. Hier kann es zu großen Konflikten zwischen Fußgänger und Radfahrer kommen. Die Mindestbreiten für den Radverkehr werden nicht eingehalten. Die Freigabe des Gehweges für den Radverkehr entspricht nicht den Belangen der Barrierefreiheit. Ein Erhalt der vorhandenen Bäume ist bei dieser Variante nicht möglich, da der Bordstein als Abgrenzung zwischen Gehweg und Parkbucht zu dicht an den Bäumen gesetzt werden müsste. Die Möglichkeit von reduzierten Stellflächen und die notwendige Fahrbahnbreite würden bei dieser Variante gegeben sein.

#### Variante 3 – getrennte Geh- und Radweg, kein Parken

|   |                |
|---|----------------|
| Gehwege beidseitig 1,8 m breit zuzüglich 0,30 m breite Sicherheitsstreifen  | 4,20 m         |
| Radwege beidseitig 1,60 m breit zuzüglich 0,75 m breite Sicherheitsstreifen | 4,70 m         |
| <u>Zweirichtungsfahrbahn 6,50 m Breite</u>                                  | <u>6,50 m</u>  |
| <u>Gesamtbreite</u>   | <u>15,40 m</u> |

Bei dieser Variante können nicht alle Verkehrsbedürfnisse erfüllt werden. Der Gehweg mit 2,10 m und der Radweg mit 2,35 m haben komfortable Breiten. Die vorhandenen Bäume müssten jedoch gefällt werden, da sie im Radweg stehen würden. Ein Parken kann bei dieser Variante nicht realisiert werden. Die notwendige Fahrbahnbreite ist bei dieser Variante gegeben.

#### Variante 4 – getrennte Geh- und Radwege, einseitiges Parken

|   |        |
|---|--------|
| Gehweg nördlich 1,10 m breit zuzüglich 0,30 m breiter Sicherheitsstreifen | 1,40 m |
| Radweg nördlich 1,10 m breit zuzüglich 1,15 m breiter Streifen für Bäume  | 2,25 m |
| Zweirichtungsfahrbahn 6,50 m breit  | 6,50 m |
| Parkbucht südlich 2,0 m breit mit Bäumen                                  | 2,00 m |

|  |                |
|--|----------------|
| Radweg südlich 1,10 m breit zuzüglich 0,75 m Sicherheitsstreifen | 1,85 m         |
| Gehweg südlich 1,50 m breit zuzüglich 0,30 m Sicherheitsstreifen | 1,80 m         |
| <u>Gesamtbreite</u>  | <u>15,80 m</u> |

Bei dieser Variante können nicht alle Verkehrsbedürfnisse erfüllt werden. Die Gehwege und Radwege entsprechen nicht den geforderten Breiten der Richtlinie. Die Bäume auf der südlichen Seite müssten gefällt werden, da sie im Radweg stehen. Die Bäume auf der nördlichen Seite wären grenzwertig, teilweise stehen sie auch im Radweg und müssten mit Baumscheibenabdeckungen gesichert werden. Das Parken würde in dieser Variante stark reduziert werden. Die notwendige Fahrbahnbreite ist bei dieser Variante gegeben.

#### Variante 5 – einseitiger Fahrradschutzstreifen und einseitiges Parken

|   |                |
|---|----------------|
| Gehweg nördlich 1,50 m breit zuzüglich 0,30 m breiter Sicherheitsstreifen | 1,80 m         |
| Radweg nördlich 1,10 m breit zuzüglich 0,75m Sicherheitsstreifen          | 1,85 m         |
| Parkbucht nördlich 2,0 m breit mit Bäumen                                 | 2,00 m         |
| Zweirichtungsfahrbahn 5,00 m breit  | 5,00 m         |
| Fahrradschutzstreifen südlich 1,50 m breit                                | 1,50 m         |
| Sicherheitsstreifen südlich mit Bäumen 1,15 m breit                       | 1,15 m         |
| <u>Gehweg südlich 2,50 m breit</u>  | <u>2,50 m</u>  |
| <u>Gesamtbreite</u>   | <u>15,80 m</u> |

Bei dieser Variante können nicht alle Verkehrsbedürfnisse erfüllt werden. Die Gehwege haben eine ausreichende Breite. Die vorhandenen Bäume auf der südlichen Seite können erhalten bleiben. Auf der nördlichen Seite müssen sie gefällt werden, da sie im Radweg stehen würden. Neupflanzungen wären im Bereich der Parkbuchten möglich. Das Parken würde in dieser Variante stark reduziert werden. Bei der Radwegeführung ist keine einheitliche Linie gegeben. Die notwendige Fahrbahnbreite ist bei dieser Variante gegeben.

Die Vorzugsvariante der Verwaltung ist die Variante 1 - Fahrbahn mit beidseitigen Fahrradschutzstreifen. Bei Variante 1 werden die Belange aller Verkehrsteilnehmer ausreichend und ausgewogen berücksichtigt. Für den Radverkehr wird die sicherste Lösung geschaffen. Die reduzierten Gehwegbreiten zu Gunsten der Radfahrer sind vertretbar. Der Kraftverkehr wird durch die ab markierten Schutzstreifen für die Radfahrer auf der Fahrbahn zur Vorsicht angehalten. Die Parkstellflächen werden vertretbar reduziert. Ein großer Vorteil dieser Variante ist, dass die Bäume auf beiden Seiten überwiegend erhalten bleiben können.

### **3. Varianten Knotenpunktgestaltung**

Am Knoten Rudolf-Breitscheid-Straße / Karl-Liebnecht-Straße / Ludwig-Sandberg-Straße / Weinbergstraße treffen fünf Straßen aufeinander. Im Rahmen der Vorplanung wurden folgende Varianten für den Umbau des Knotens diskutiert. Die sich in der Nähe des Knotens befindliche Fußgängerampel soll bei allen Varianten erhalten bleiben, da sie wichtiger Bestandteil des Schulweges ist:

### Variante 1 – Beibehaltung der jetzigen Form

Der jetzige fünfarmige Knotenpunkt ist für alle Verkehrsteilnehmer sehr unübersichtlich. Er stellt besonders für die Fußgänger sehr weite Wege dar.

### Variante 2 – vierarmiger Knoten

Die Ludwig-Sandberg-Straße soll vom direkten Kreuzungsbereich abgesetzt werden und direkt auf die Karl-Liebknecht-Straße münden. Damit soll erreicht werden, dass ein übersichtlicher vierarmiger Knoten entsteht. Die Wege über die Fahrbahnen für die Fußgänger werden bei dieser Variante stark verkürzt. Der Bedarf zum Be- und Entladen Ludwig-Sandberg-Straße 4 im Bereich der Apotheke und des Ärztehauses kann aus Platzgründen im Knotenpunktbereich nicht gedeckt werden. Hier sind Lösungen in der Karl-Liebknecht-Straße (Ladezone) zu suchen.

### Variante 3 - Kreisverkehr

Die Errichtung eines Kreisverkehrs wurde geprüft. Die Platzverhältnisse lassen eine bauliche Umsetzung nicht zu. Es müssten zur Errichtung der notwendigen Mittelinsel für die Fußgänger vor dem Kreisverkehr auf allen ankommenden Straßen private Flächen angefasst, geändert und überbaut werden.

Die Vorzugsvariante der Verwaltung ist die Variante 2 – vierarmiger Knoten. Bei dieser Variante soll die Ludwig-Sandberg-Straße vom direkten Kreuzungsbereich abgesetzt werden und in die Karl-Liebknecht-Straße einmünden. Es soll ein übersichtlicher Knoten für alle Verkehrsteilnehmer errichtet werden. Die Fußwege in den Anliegerstraßen sollen somit wesentlich verkürzt und damit die Querungen sicherer werden.

## **4. Konstruktionsaufbau der Straße**

Entsprechend der Richtlinie für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RSTO 12) sollen folgende Aufbauten erfolgen:

Fahrbahn                      3,5 cm Splittmastixasphalt  
                                      8,5 cm Asphaltbinder  
                                      10,0 cm Asphalttragschicht  
                                      38,0 cm Schottertragschicht  
                                      60,0 cm Gesamtaufbau

Parkbucht                     10,0 cm Naturpflaster  
                                      4,0 cm Pflasterbettung  
                                      36,0 cm Schottertragschicht  
                                      50,0 cm Gesamtaufbau

Gehweg                        8,0 cm Gehwegplatten aus Beton mit Bischofsmützen eingefasst mit  
   anthrazitfarbigem Mosaikpflaster  
   3,0 cm Pflasterbettung  
   19,0 cm Schottertragschicht  
   30,0 cm Gesamtaufbau

Sicherheitsstreifen      6,0 cm Mosaikpflaster  
   4,0 cm Pflasterbettung  
   20,0 cm Schottertragschicht  
   30,0 cm Gesamtaufbau

### **Ver.- und Entsorgungsleitungen**

Im Zuge der weiteren Planung werden die Versorgungsunternehmen beteiligt um eventuelle Änderungen, Um- oder Neuverlegungen der entsprechenden Leitungen vorzubereiten.

### **Beleuchtungsanlage**

Im Zuge der weiteren Planung wird in Abhängigkeit von der Ausbauvariante und der geplanten Straßenaufteilung eine Beleuchtungsplanung erarbeitet.

### **Oberflächenentwässerung**

Die Entwässerung des Oberflächenwassers soll über entsprechende Quer- und Längsgefälle von den befestigten Flächen in neu anzulegenden Regeneinläufen erfolgen. Von den Regeneinläufen soll das Oberflächenwasser über eine neu herzustellende unterirdische Leitung in die Vorflutleitung abgeführt werden. Entsprechende Untersuchungen des teilweise vorhanden alten Leitungssystems sowie die weiteren notwendigen Schritte sollen im Zuge der weiteren Planung erfolgen.

### **Barrierefreiheit**

Die neu herzustellenden Flächen sollen bzgl. der Ebenföächigkeit, der Gefälle, der Absenkungen und der taktilen und optischen Elemente den Anforderungen der Barrierefreiheit entsprechen. Erste Abstimmungen mit der Behindertenbeauftragten haben bereits stattgefunden. Im Zuge der weiteren Planung sollen weiter Beteiligungen durchgeführt werden.

### **Realisierungszeitraum**

Die Straßenbaumaßnahme soll 2014 weitergeplant und im Jahr 2015 der Neubau durchgeführt werden.

### **Kosten**

Folgenden Kosten werden auf Grundlage einer Kostenschätzung veranschlagt:

|                                   |                          |
|-----------------------------------|--------------------------|
| Planung und sonstige Nebenkosten: | 120.000,00 Euro          |
| Baukosten:                        | 1.395.000,00 Euro        |
| <u>Beleuchtung:</u>               | <u>85.000,00 Euro</u>    |
| <u>Gesamtkosten:</u>              | <u>1.600.000,00 Euro</u> |

### **Finanzierung**

Die Finanzierung der Maßnahme soll entsprechend Straßenbaubeitragssatzung in Höhe von ca. 45 % mit Beiträgen der Anlieger und in Höhe von ca. 55 % mit Stadtmitteln erfolgen. Die Finanzierung des Stadtanteils soll anteilig mit Fördermitteln geschehen.