

STADT EBERSWALDE
Der Bürgermeister



DB/Vorlage Nr. **BV/310/2010**

Datum: 08.01.2010

zur Behandlung in Sitzung:
- öffentlich -

Einreicher/zuständige Dienststelle:

65 - Bauamt

Betrifft: Vorplanung Verkehrsanlage Waldesruh

Beratungsfolge:

Ausschuss für Bau, Planung und Umwelt	09.02.2010	Entscheidung
---------------------------------------	------------	--------------

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Bau, Planung und Umwelt befürwortet die Vorplanung für die Verkehrsanlage Waldesruh, Stand November 2009, mit der Vorzugsvariante 3.

Boginski
Bürgermeister

Anlagen

- Anlage 1 - Lageplan Ausbau Verkehrsanlage Waldesruh
- Anlage 2 - Querschnitt Variante 3
- Anlage 3 - Querschnitt Variante 1 A
- Anlage 4 - Querschnitt Variante 1 B
- Anlage 5 - Querschnitt Variante 2 A
- Anlage 6 - Querschnitt Variante 2 B
- Anlage 7 - Übersicht Baukosten
- Anlage 8 - Wirtschaftlichkeitsberechnung

Finanzielle Auswirkungen:		VwHH <input type="checkbox"/>	Abstimmungsergebnis:	
Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>		VmHH <input checked="" type="checkbox"/>		
Abgleich mit Haushaltsplan:		HH-Stelle	Planansatz	akt. Kosten-/Einnahmenermittlung
I Ausgaben/ Einnahmen	HHjahr: HHR 2008	63000.96009	33.000,00 €	187.450,00 €
	HHjahr: HHR 2009	63000.96009	175.000,00 €	
	HHjahr:			
	HHjahr:			
	HHjahr:			
Gesamtkosten:			208.000,00 €	187.450,00 €
Folgekosten pro Jahr:			keine zusätzlichen	
II Finanzierungsquellen:		HH-Stellen	Ansatz lt. Plan	voraussichtl. Einnahmen
a) Zweckgeb. FÖM :				
b) sonst. zweckgeb. Einn.:		63000.35309	135.000,00 €	112.470,00 €
c) Eigenmittel der Stadt:		63000.96009	73.000,00 €	74.980,00 €
d) :				
e) :				
Mitzeichnung Amtsleiter/in:			Mitzeichnung AL Kämmerei:	
Erläuterung:				

Sachverhaltsdarstellung:

1. Vorbemerkungen

Die Verkehrsanlage Waldesruh liegt nördlich des Stadtzentrums von Eberswalde im Ortsteil Nordend und verläuft zwischen der Breiten Straße und dem Clara-Zetkin-Weg. Die Straße Waldesruh ist zurzeit ein unbefestigter Straßenraum mit einem schmalen befestigten Plattenweg. Die Oberfläche ist uneben und stark ausgefahren. Eine Straßenentwässerung ist nicht vorhanden. Aus diesen Gründen ergibt sich die Notwendigkeit der Erneuerung.

Entsprechend Verkehrsentwicklungsplan ist Waldesruh als eine Anliegerstraße mit Zone 30 km/h eingetuft.

Im Rahmen der Bürgerversammlung am 11.01.2010 wurden den Anliegern 3 Ausbauvarianten mit unterschiedlichen Entwässerungsmöglichkeiten vorgestellt. Im Ergebnis der Diskussion haben sich die Anlieger für die Variante 3 entschieden.

Im folgenden Text werden die verschiedenen Varianten beschrieben.

Variante 1 A

Die erste Variante teilt den Straßenraum in eine Mischverkehrsfläche mit einer Breite von 5,50 m, eine Mulde mit 1,00 m Breite und grüne Randbereiche. Die Mischverkehrsfläche hat eine zweispurige Fahrbahn von 4,00 m und einen überfahrbaren durch einen Rundbord (RB) abgetrennten 1,50 m breiten Gehweg. Die Fahrbahn wird in Asphaltbauweise ausgeführt, der Gehweg erhält eine Oberflächenbefestigung mit Betonsteinpflaster. Ein Querschnitt ist in der Anlage 3 zu finden.

Variante 1 B

In Variante 1 B erfolgt die gleiche Aufteilung des Straßenquerschnitts wie in Variante 1 A, abgesehen von der fehlenden Mulde. Dieser Bereich wird als Straßen begleitende Grünfläche ausgeführt. Die Entwässerung der befestigten Flächen wird über Quer- und Längsneigung sichergestellt. Das gesammelte Regenwasser wird in an Tiefpunkten angeordneten Straßenabläufen eingeleitet und in Regenwasserschächten vorgereinigt. Von dort gelangt es in eine Rigole, welche aufgrund des tief liegenden Grundwassers und der sehr guten Versickerungswerte des Untergrundes in den anstehenden Sandboden entwässern kann. Ein Querschnitt ist in Anlage 4 zu finden.

Variante 2 A

Die Variante 2 A verinnerlicht noch mehr als die beiden vorab genannten Varianten das Mischprinzip des Straßenraumes. Weder Hochborde noch gestalterisch unterschiedliche Flächen (abgesehen von den Knotenpunkten) sind hier zu finden. Die gemeinsame Nutzung der gesamten befestigten Straßenbreite durch alle Verkehrsteilnehmer, immer mit der Vorgabe der gegenseitigen Rücksichtnahme, steht hier im Vordergrund. Die 5,50 m breite Mischverkehrsfläche aus Asphalt entwässert einseitig in eine Straßen begleitende Mulde. Ein Querschnitt ist in Anlage 5 zu finden.

Variante 2 B

Die Oberflächenbefestigung und die Querschnittsaufteilung sind von der Variante 2 A übernommen. Der Unterschied liegt wiederum in der Straßenentwässerung. Ähnlich wie bei Variante 1 B wird das Regenwasser über Einseitneigung in Straßenabläufe eingeleitet. Nach der Vorreinigung gelangt es in eine unter der Straße angeordnete Rigole, welche in den Untergrund entwässern kann. Eine Straßen begleitende Mulde kann deshalb entfallen. Ein Querschnitt ist in Anlage 6 zu finden.

Variante 3

Bei dieser Variante wird die minimale Fahrbahnbreite von 4,75 m gewählt. Aufgrund der Geschwindigkeitsbegrenzung in der Tempo-30-Zone ist der seltene Begegnungsfall Müllfahrzeug / Pkw tolerierbar. Die gesamte Fahrbahn, als Mischverkehrsfläche für alle Verkehrsteilnehmer konzipiert, dient auch hier neben der Erschließungsfunktion dem Aufenthalt. Die vorhandenen Querschnittsabmessungen erlauben es, beidseitig Straßen begleitende Mulden anzulegen. Deshalb wird das Oberflächenwasser mittels Dachprofil auf kurzem Weg abgeleitet. Die Mulden sind hier jeweils 0,80 m breit und sorgen für die direkte Versickerung des anfallenden Regenwassers in den Untergrund. Die Befestigung erfolgt mittels Asphalt, der beidseitig durch Tiefborde eingefasst ist. Ein Querschnitt ist in Anlage 2 zu finden.

Die Vorzugsvariante der Bürger und der Stadt ist die Variante 3.

2. Technische Angaben zum Vorhaben

2.1	Straßen- und Wegekategorie:	ES V, Anliegerstraße
2.2	Ausbaulänge:	350 m
2.3	Ausbaubreite der Fahrbahn:	4,75 m
2.4	Ausbaubreite der Bankette und Mulden:	1,63 m beidseitig
2.5	Ausbaufläche:	2.803,50 m ²
2.6	Begegnungsfall:	Pkw / Pkw
2.7	Geschwindigkeit:	30 km/h
2.8	Deckenaufbau	

Entsprechend Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RSTO-01) wird die Bauklasse V - Anliegerstraßen - festgelegt. Daraus resultiert folgender Deckenaufbau.

Fahrbahn:

ca.	3 cm	Asphaltbeton
ca.	9 cm	Asphalttragschicht
ca.	25 cm	Schottertragschicht
ca.	8 cm	Schicht aus frostunempfindlichen Material
<u>ca. 45 cm</u>		Gesamtaufbau

2.9 Ver- und Entsorgungsleitungen

Die Abstimmung mit den Versorgungsunternehmen erfolgt in der weiteren Planungsphase. Alle Neu- bzw. Umverlegungen sollen vor Deckenschluss der Baumaßnahme durchgeführt werden.

2.10 Öffentliche Beleuchtungsanlage

Die vorhandene Freileitungsanlage wird demontiert. Es wird eine Neuanlage mit Mastaufsatzleuchten, die mit LEDS bestückt sind, zum Einsatz kommen.

2.11 Grünanlagen

Es ist beabsichtigt, in den Muldenbereichen und im Bankettbereich Schotterrasen einzubauen.

2.12 Oberflächenentwässerung

Die Entwässerung der Fahrbahn erfolgt in die geplanten Versickerungsmulden.

2.13 Grunderwerb

Nicht erforderlich.

3. Realisierungszeitraum

Es ist geplant, die Baumaßnahme im III. Quartal 2010 zu beginnen und im IV. Quartal 2010 abzuschließen.

4. Kostenübersicht

Siehe Anlage 7.

5. Finanzierung

Die Maßnahme ist im Haushaltsplan der Stadt Eberswalde 2010 eingestellt. Da die Straße Waldesruh eine Anliegerstraße ist, werden entsprechend der städtischen Straßenbaubeitragssatzung 60 % der Kosten von den Anliegern und 40 % der Kosten von der Stadt getragen.

Zur Finanzierung der Beleuchtungsanlage hat die Stadt sich an einem Bundeswettbewerb „Kommunen im neuen Licht“ beteiligt und sich um eine 100-%-Förderung beworben. Eine Aussage zur möglichen Förderung ist im März 2010 zu erwarten.