

Anlage 5 zur Beschlussvorlage Entwurfsplanung und Baubeschluss für den Ausbau der Fahrradstraße Schellengrund für den Ausschuss für Stadtentwicklung, Wohnen und Umwelt am 13.09.2022 und für die Stadtverordnetenversammlung am 27.09.2022

- Entwurf -

Bauprogramm zur Baumaßnahme Fahrradstraße Schellengrund in 16225 Eberswalde

1. Vorbemerkung

Der Weg Schellengrund verbindet die Innenstadt aus der Eichwerderstraße kommend mit der Saarstraße und der Tornower Straße (über einen Stichweg) im Stadtteil Ostend. Er bindet den von hauptsächlich Eigenheimen geprägten Stadtteil an das Eberswalder Zentrum und weiter im Westen gelegen den Bahnhof an und stellt eine kurze Verbindung zur Stadtmitte dar. Beidseitig des Weges befinden sich größtenteils Gartenanlagen bzw. Gehölzflächen.

Die zulässige Geschwindigkeit wurde momentan auf 10 km/h begrenzt.

Der Weg ist ca. 760 m lang und unterschiedlich zwischen 4 bis 6 m breit.

Eine Beleuchtungsanlage ist nicht vorhanden.

Der vorhandene Belag besteht aus Flickstellen verschiedener Zusammensetzung, wie zum Beispiel Asphaltrecycling, Schottertragschicht und Oberboden.

Da keine geordnete Regenwasserführung vorhanden ist, gibt es starke Ausspülungen und tiefe Schlaglöcher.

Es ist bereits zu Unfällen von Radfahrern gekommen.

Aus vorgenannten Gründen ist ein grundhafter Ausbau erforderlich.

Im Radnutzungskonzept unter der Maßnahmennummer G42 und im Mobilitätsplan 2030 wurde die Notwendigkeit der Verbesserung der Radverbindungen nach Ostend durch den Ausbau Schellengrund als wesentlicher Bestandteil herausgearbeitet. Dort steht u.a, dass mit dem Ausbau des Fahrweges diese Wegeverbindung für die Ostender Anwohner*innen deutlich attraktiver wird. Es wird sowohl der Fahrkomfort als auch die Verkehrssicherheit deutlich gesteigert und der Radverkehr gefördert. Zudem wird das Stadtzentrum direkt angebunden, wodurch wiederum die Wahl des Verkehrsmittels beeinflusst wird. Unter nachhaltigen Gesichtspunkten soll die klimagerechte und ressourcenschonende Mobilität als Beitrag zum Klimaschutz vorangetrieben werden, die für alle Bevölkerungsgruppen bezahlbar ist. Unter der Leitlinie „Viele Orte – Eine Stadt“ werden die Maßnahmen zur guten Erreichbarkeit der Stadt- und Ortsteile zusammengefasst und somit die Stadt mit den Stadt- und Ortsteilen als attraktiver Lebensort entwickelt.

Um diesen Zielen gerecht zu werden, soll der Weg in der vorhandenen Trasse gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) sowie dem Arbeitspapier Einsatz und Gestaltung von Rad-schnellverbindungen, als Fahrradstraße ausgebaut werden.

Die Länge beträgt ca. 760 m. Die Fahrradstraße soll entsprechend den Vorschriften eine Breite von ca. 4 m und ein einseitiges Gefälle erhalten. Die Befestigung des Weges soll mit Asphalt erfolgen. Etwa bei Station 0+450 sollen absenkbare elektrische Poller aufgestellt werden, um den motorisier-ten Durchgangsverkehr zu unterbinden. Der Standort wurde in Abstimmung mit den Kleingartenver-einen festgelegt.

Da, wo es die Platzverhältnisse erlauben, sollen für die Kleingärtner neben der Fahrradstraße ge-schotterte Stellplätze zur Verfügung gestellt werden.

Das Oberflächenwasser soll seitlich im neu anzulegenden Versickerungsbecken bzw. in die bereits vorhandenen Gräben und Freiflächen geleitet werden, um dort zu versickern. Die Quellwasserberei-che sollen durch natürliche Barrieren (Aufschüttung von Feldsteinen) verlangsamt werden. Der offe-ne Graben zwischen der Eichwerderstraße und dem Zugang zum Blumenweg soll neu modelliert werden und soll ebenfalls der Ableitung des Regenwassers dienen.

Die Fahrradstraße soll eine Beleuchtungsanlage mit einem intelligenten Lichtsteuerungssystem er-halten.

Um auch gleichzeitig das Wohngebiete um die Tornower Straße herum anzuschließen, soll der be-stehende Stichweg zwischen der verlängerten Tornower Straße und dem Schellengrund als Geh und Radweg mit ca. 85 m Länge und ca. 1,8 m Breite hergestellt werden. Hier soll neben dem Hauptweg als Geh-und Radweg ein zweiter Weg mit Treppe und Aufenthaltsfläche geschaffen wer-den.

Die planerischen Abstimmungen mit anderen, an der Planung Beteiligten und den Anliegern sind bereits im II. Quartal 2022 durchgeführt und abgeschlossen worden. Im III. Quartal 2022 soll die Ausführungsplanung erarbeitet werden, sodass die öffentliche Ausschreibung der Baumaßnahme im IV. Quartal 2022 erfolgen kann. Es ist aus förderrechtlichen Gründen zwingend erforderlich, die Baumaßnahme, Fahrradstraße Schellengrund, 2023 umzusetzen und fertigzustellen.

2. Technische Angaben

Straßenkategorie	Fahrradstraße und Geh- und Radweg
Länge	ca. 760 m - Fahrradstraße ca. 85 m - Geh-und Radweg
Ausbaubreiten	ca. 4 m Fahrradstraße ca. 1,80 m Geh-und Radweg

Begegnungsverkehr Rad/Rad (Ausnahme Rad/PKW)-Fahrradstraße
Rad/Fußgänger-Geh-und Radweg

Geschwindigkeit 30 km/h

Deckenaufbau

Fahrradstraße

Aufbau nach RStO 12 Tafel 1 Asphaltbauweisen, Zeile 1

4 cm	Asphaltdeckschicht
10 cm	Asphalttragschicht
46 cm	<u>Frostschuttschicht 0/32</u>
<u>60 cm</u>	<u>Gesamtdicke</u>

Geh-und Radweg (Stichweg zur Tornower Straße)

Aufbau Asphalt

10cm	Asphalttragdeckschicht
<u>30 cm</u>	<u>Frostschuttschicht 0/32</u>
<u>40 cm</u>	<u>Gesamtdicke</u>

Geh-und Radweg (Stichweg zur Tornower Straße) - Plateau mit Treppe

Aufbau Betonpflaster

6 cm	Betonpflaster
4 cm	Splittbettung
<u>30 cm</u>	<u>Frostschuttschicht 0/32</u>
<u>40 cm</u>	<u>Gesamtdicke</u>

Zufahrten/Zugänge

Die Zufahrten/Zugänge zu den Gartensparten werden direkt an die Fahrradstraße angebunden und enden in der Regel an den vorhandenen Gartentoren. Diese Flächen werden als Anpassungsflächen betrachtet, ihr Aufbau richtet sich nach der jeweiligen Nutzung. Für die Oberflächenbefestigung der Zufahrten sind Rasengittersteine aus Beton (8 cm) und für die Zugänge ist Betonpflaster, ebenfalls 8 cm, vorgesehen.

Versorgungsleitungen

Die Versorgungsträger werden im Rahmen der Planung angeschrieben und ihre Belange berücksichtigt. Alle erforderlichen Um- bzw. Neuverlegungen von Leitungen und Kabeln werden vor dem Deckenschluss getätigt.

Beleuchtung

Die neue Beleuchtungsanlage soll die Fahrradstraße ausleuchten. Die Leuchten werden

einseitig angeordnet. Die Planung der neuen Beleuchtungsanlage erfolgt auf der Grundlage der DIN 13201. Um dem Energiesparen Rechnung zu tragen, soll entlang der Fahrradstraße Schellengrund eine effizientes, sogenanntes intelligentes Lichtsteuerungssysteme eingesetzt werden. Dabei werden die LED-Leuchten auf eine sehr geringe Grundhelligkeit von 10-20 % Leistung eingestellt. Passieren Fahrradfahrer, Fußgänger oder Fahrzeuge die Fahrradstraße werden sie von den Infrarotbewegungssensoren an den Leuchten erfasst und die Beleuchtungsstärke erhöht sich auf das zuvor programmierte Beleuchtungsniveau z.B. 80 %. Das Signal wird an die nächsten zwei Leuchten weitergegeben, die ebenfalls hochfahren. Nach der eingestellten Haltezeit dimmen die Leuchten wieder zurück auf die programmierte Grundhelligkeit. Die Planung der Beleuchtungsanlage ist momentan noch nicht abgeschlossen. Es ist vorgesehen die gleichen Leuchten wie bei der Erlebnisachse Schwärzetal und dem Schwarzen Weg einzusetzen.

Straßenbegleitgrün/Baumstandorte

Die Grünflächen beschränken sich auf Anpassungsflächen. Es ist vorgesehen, so geringe Eingriffe wie nur möglich in den bestehenden Grünflächen vorzunehmen. Eventuelle Baumfällungen und der Ausgleich der Versiegelung werden entlang der Fahrradstraße durch Neupflanzungen ausgeglichen. Die genaue Anzahl und die Baumart werden sich erst nach den gegebenenfalls notwendigen Eingriffen ergeben und zeitnah mit der unteren Naturschutzbehörde abgestimmt. Vorabgesprächen mit der Unteren Naturschutzbehörde wurden bereits durchgeführt.

Regenentwässerung

Das anfallende Regenwasser soll im gesamten Bearbeitungsgebiet auf Nebenflächen geleitet werden. Dies wird durch einseitig ausgebildetes Quergefälle und entsprechenden Entwässerungsrinnen (Muldenrinne aus Beton) realisiert. An geeigneten Stellen wird das Wasser durch die Ausbildung von sog. Querriegeln gezielt in die vorhandenen Gräben oder die freie Fläche geleitet. In den vorhandenen Gräben sowie im Schellengrundbach (Unterer Bereich der Fahrradstraße) werden Störsteine platziert, um einen übermäßig schnellen Abfluss zu verhindern. Im mittleren Bereich wird ein Regenversickerungsbecken errichtet. Der Überlauf wird gezielt über eine offene Rinne zum Schellengrundbach geführt. Das restliche Oberflächenwasser, was auf der gesamten Fläche nicht versickern kann, läuft am Ende in den Mühlengraben, den Schellengrundbach oder in Richtung Bauanfang über einen Schacht in den öffentlichen Regenentwässerungskanal. Die geplanten Maßnahmen wurden mit der Unteren Wasserbehörde und dem Wasser- und Bodenverband abgestimmt.

Barrierefreiheit

Die neu herzustellenden Flächen werden bezüglich der Ebenflächigkeit der Barrierefreiheit entsprechen.

Klimaschutz

Mit der Erschließungsanlage sollen folgende Maßnahmen des 2013 beschlossenen kommunalen Klimaschutzkonzeptes mit ihren Auswirkungen auf das Klima umgesetzt werden:

Dezentrale Regenwasserbewirtschaftung durch Mulden (HF07-04: Wasser in der Stadt) und Versickerungs-/Verdunstungsbecken mit Regenwasserrückhalt an Ort und Stelle, Verbesserung des Mikroklimas (Entgegenwirken von Temperaturerhöhungen durch Verdunstung), naturnaher Umgang mit Regenwasser und natürlichen Wasserressourcen, Schadstoffrückhalt und Verbesserung der Oberflächengewässergüte durch Versickerung sowie der gleichzeitigen Wässerung der Bäume.

Der Asphalt soll mit hellem Splitt abgestreut werden. Je heller der Asphalt ist, umso weniger Wärmespeicherung ist vorhanden.

HF 06 Maßnahme energieeffiziente Straßenbeleuchtung - Fortführung und Umsetzung des Sanierungskonzeptes. Grundsätzlich bezweckt der Einsatz von LED-Beleuchtung eine Senkung des Stromverbrauches durch effizientere Leuchtmittel und eine bedarfsgerechte Steuerung. Diese Steuerung trägt neben der Energieeinsparung zu weniger Lichtverschmutzung und Schonung nachtaktiver Insekten bei. Zudem sind die Leuchten so verschlossen, dass keine Insekten hineingelangen.

3. Realisierungszeitraum

Der Beginn der Gesamtmaßnahme soll im I. Quartal 2023 beginnen und im IV. Quartal 2023 fertiggestellt werden.

4. Kosten und Finanzierung

Kosten

Planung alle Gewerke	ca.	154.000,00 EUR
Bau alle Gewerke	ca.	971.000,00 EUR
Sonstige Nebenkosten	ca.	25.000,00 EUR
<u>Gesamtkosten:</u>	ca.	<u>1.150.000,00 EUR</u>

Finanzierung

Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt aus Fördermitteln für „Zuwendungen für Maßnahmen im kommunalen Straßenbau zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden des Landes Brandenburg“. Dabei werden 80 % durch Finanzhilfen des Bundes für Investitionen in den Radverkehr durch das Sonderprogramm „Stadt und Land“ zur Verfügung gestellt und 5 % durch den Zukunftsinvestitionsfonds. 15 % werden aus dem Sachkonto 096120 der Stadt Eberswalde finanziert und liegen beim jetzigen Planungsstand bei 172.500,00 EUR.