

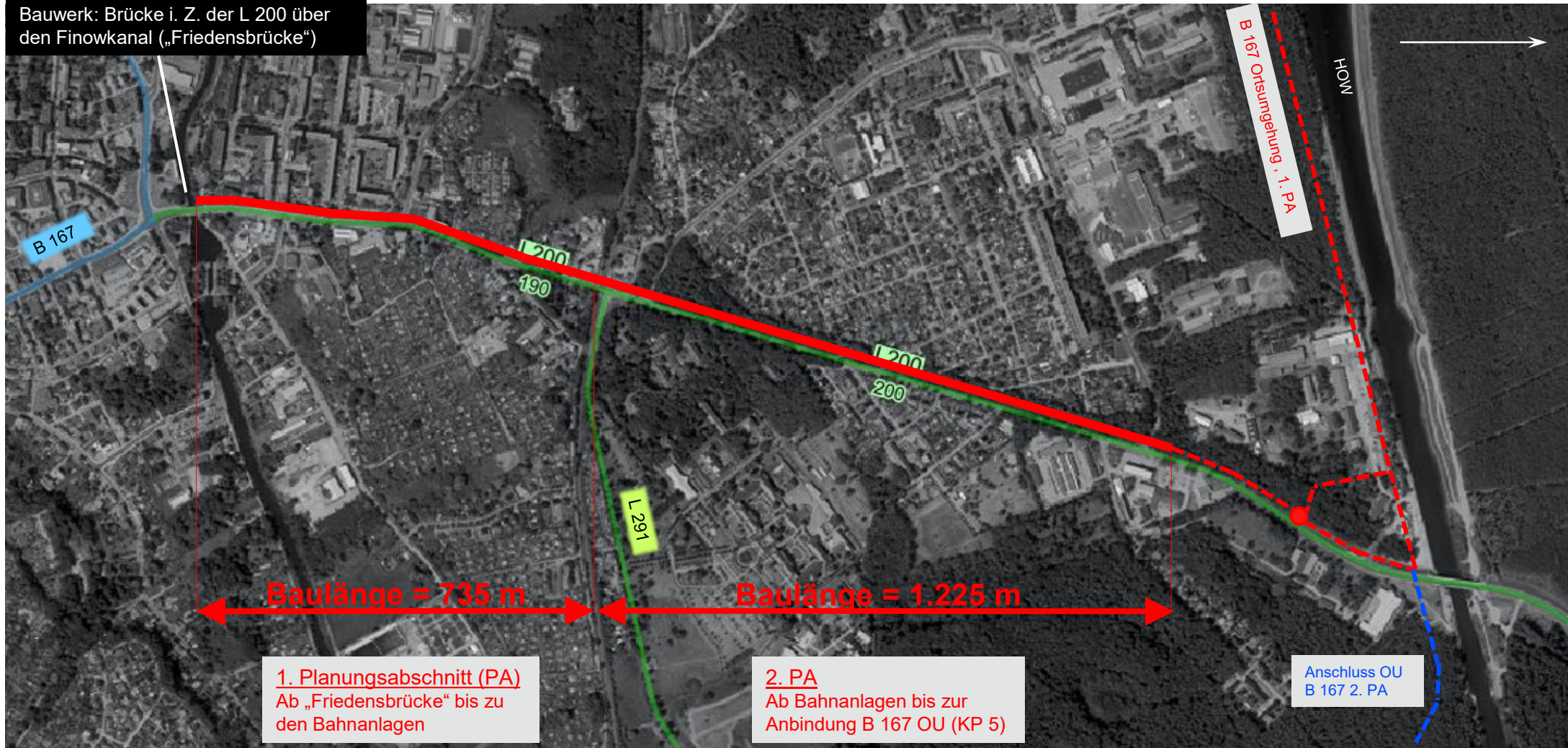
Landesstraße 200, Ausbau Breite Straße in der Ortsdurchfahrt Eberswalde Bauwerk „Friedensbrücke“ - Anbindung der Ortsumgehung Voruntersuchung

Ausschuss für Stadtentwicklung, Wohnen und Umwelt der Stadt Eberswalde

**Projektinformation
12. September 2023**

- Übersichtsplan
- Sachstand
- Übersichtslageplan, 1. PA
- Varianten: Vereinfachte Querschnittsdarstellung
- Übersichtslagepläne, 1. und 2. PA mit Vorzugsvariante
- Weiterer Planungsablauf
- Fragenkatalog

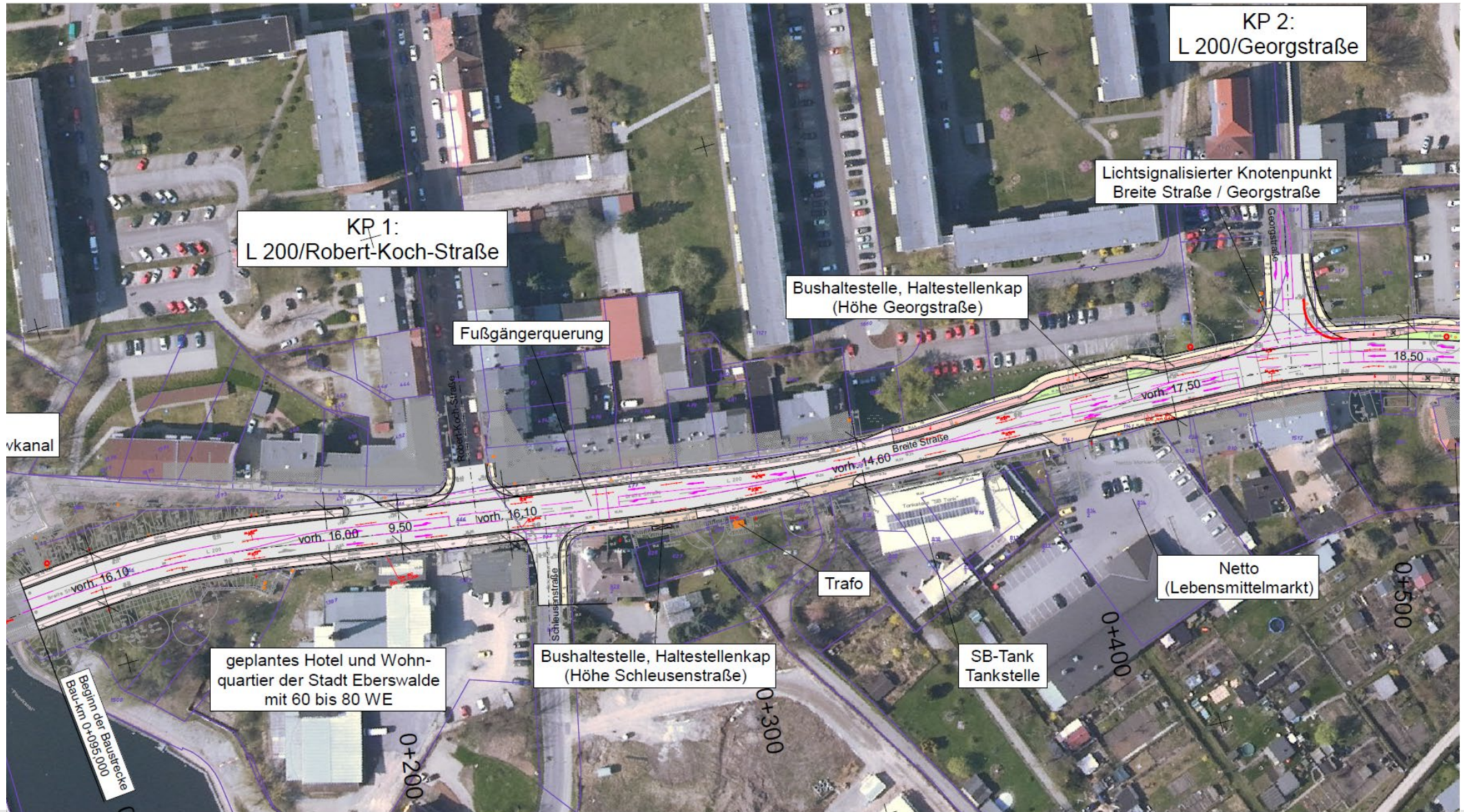
Bauwerk: Brücke i. Z. der L 200 über den Finowkanal („Friedensbrücke“)



Bisherige Planungsleistungen

- Zustandsuntersuchung der vorh. Fahrbahnbefestigung
- Kanalbefahrung und Zustandsbewertung der vorherigen Straßenentwässerung
- Bestandsaudit von 2020
- Planungsbegleitende Vermessung 2021

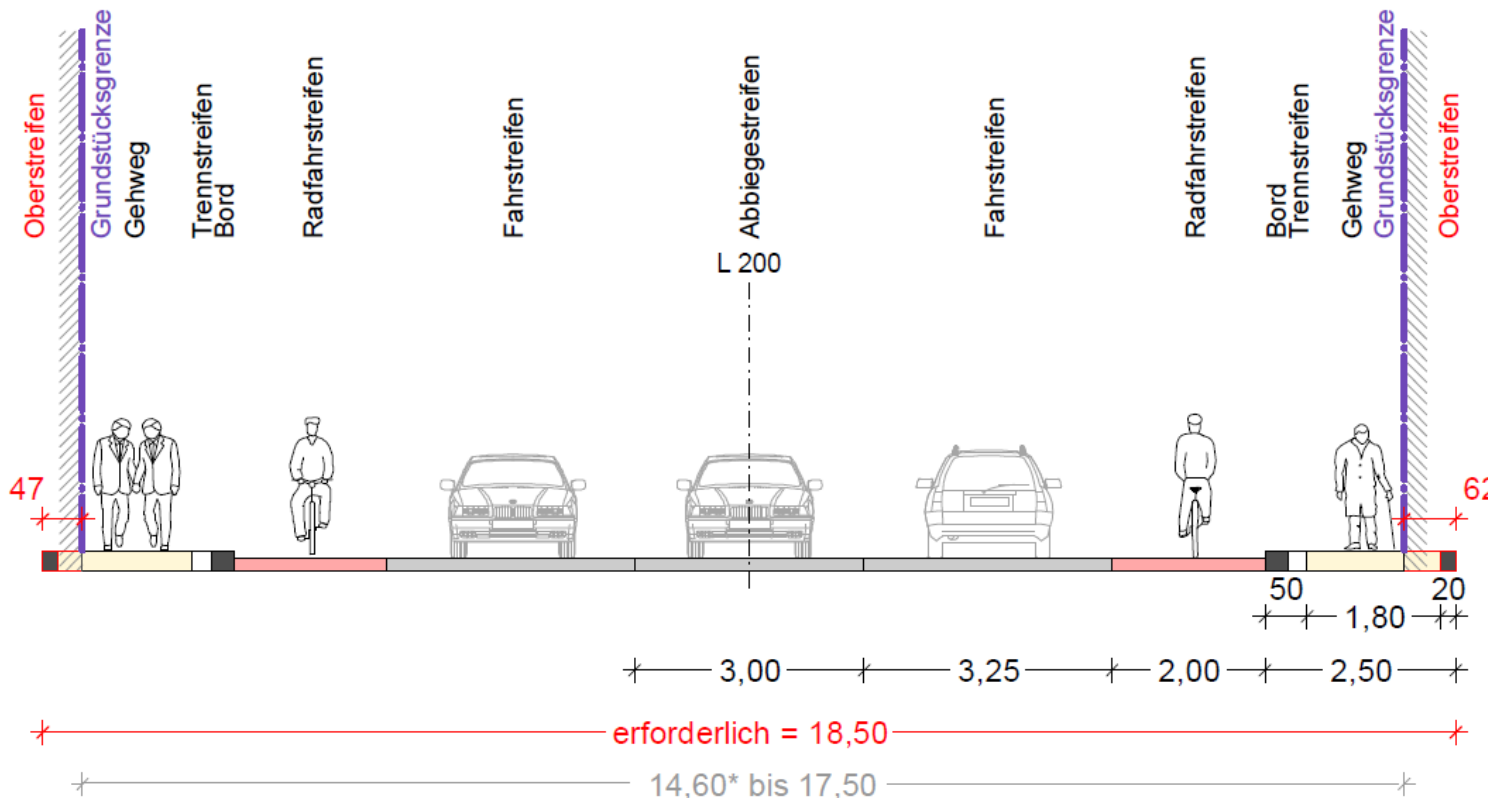
- derzeit erfolgt die Voruntersuchung (Varianten) zur Führung des Fußgänger- und Radverkehrs → bisherige Ergebnisse:
- Streckenlänge = 1.960 m
 - Grundhafter Ausbau/Deckenerneuerung im KP-Bereich L 200/L 291
 - Gemeinsamer Geh-/Radweg:
Bauanfang bis KP: L 200/Georgstraße beidseitig der L 200
Getrennter Geh- und Radweg:
KP L 200/Georgstraße bis Bahnanlagen und weiter östlich der L 200 bis Bauende
→ Abstimmung mit der BBG und dem Verkehrstechniker
 - Nordendpromenade westlich L 200:
vorh. gem. Geh-Radweg (Zweirichtungsverkehr) bleibt bestehen;
 - Optimierung der Knotenpunkte (Linksabbieger) in Abhängigkeit der zu erwartenden Verkehrsmengen/Nutzungsansprüche/Bauleitplanungen
 - Verkehrserhebung an 4 Knotenpunkten und DTV-Berechnung





Variante 1 – Führung Radfahrer beidseitig der Fahrbahn auf Radfahrstreifen

L 200, Abschnitt 190
BA bis 0+350 (SB-Tankstelle)
0+350 bis 0+500 (Knotenpunkt 2)
0+680 bis BE



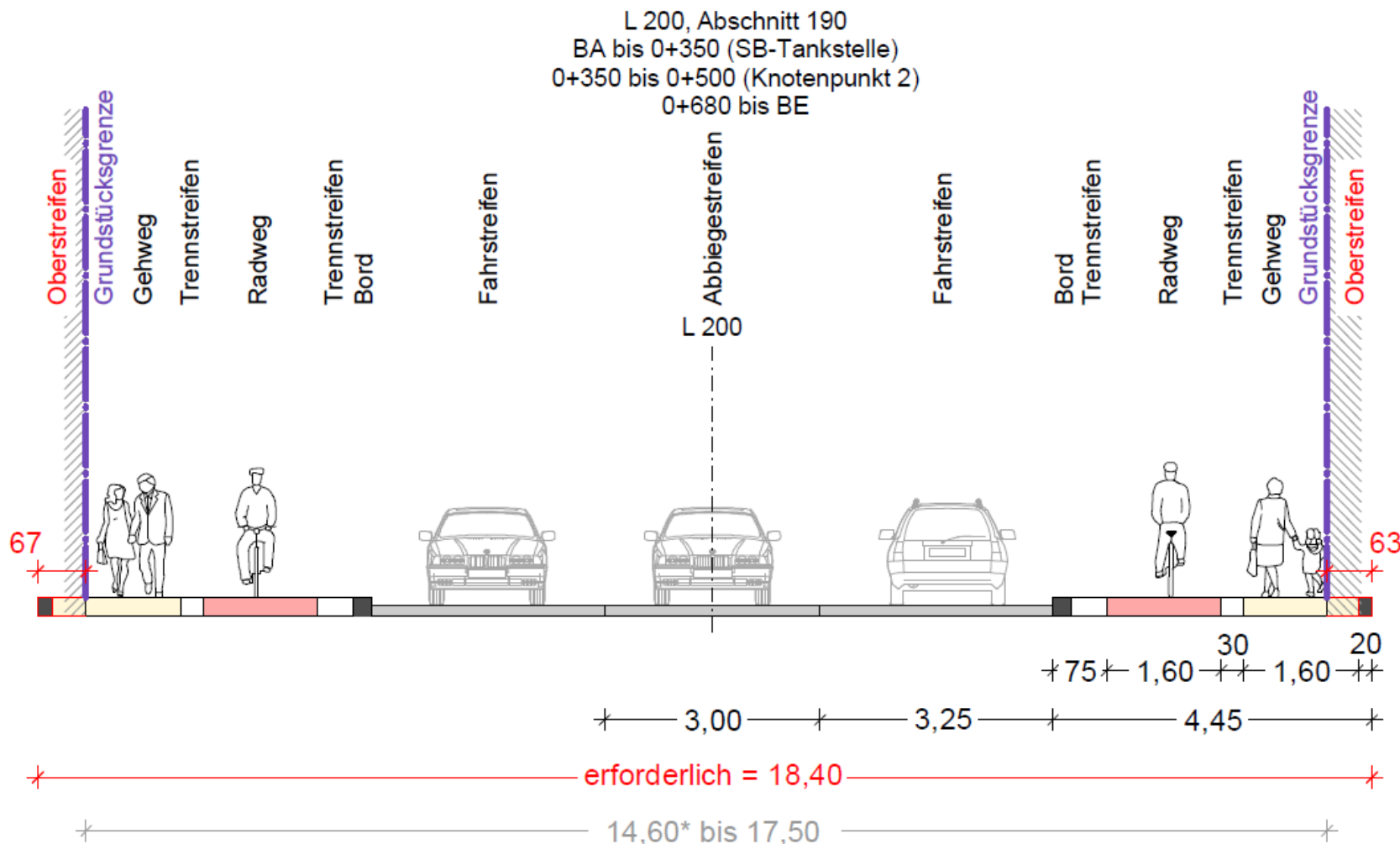
Fazit

- BA – 0+500, 0+680 – BE:
erf. Raumbedarf (15,50 - 18,50 m)
> vorh. Raumbedarf (14,60 m - 17,50 m)

Flächenankauf erf., um eine Änderung der Führung der Straßenachse vorzunehmen, um Straßenraum zu gewinnen,

- 0+500 – 0+680:
erf. Raumbedarf (15,50 – 18,50)
> vorh. Raumbedarf (13,95 - 13,30 m, Bezug auf Variante 3 u. Variante 4),
Ausschluss der Variante 1,
- Ausschluss der Variante 1, da keine durchgehende bzw. stetige Radverkehrsführung umsetzbar ist,

Variante 2 – Führung Radfahrer beidseitig der Fahrbahn auf getrennte Geh- und Radwege



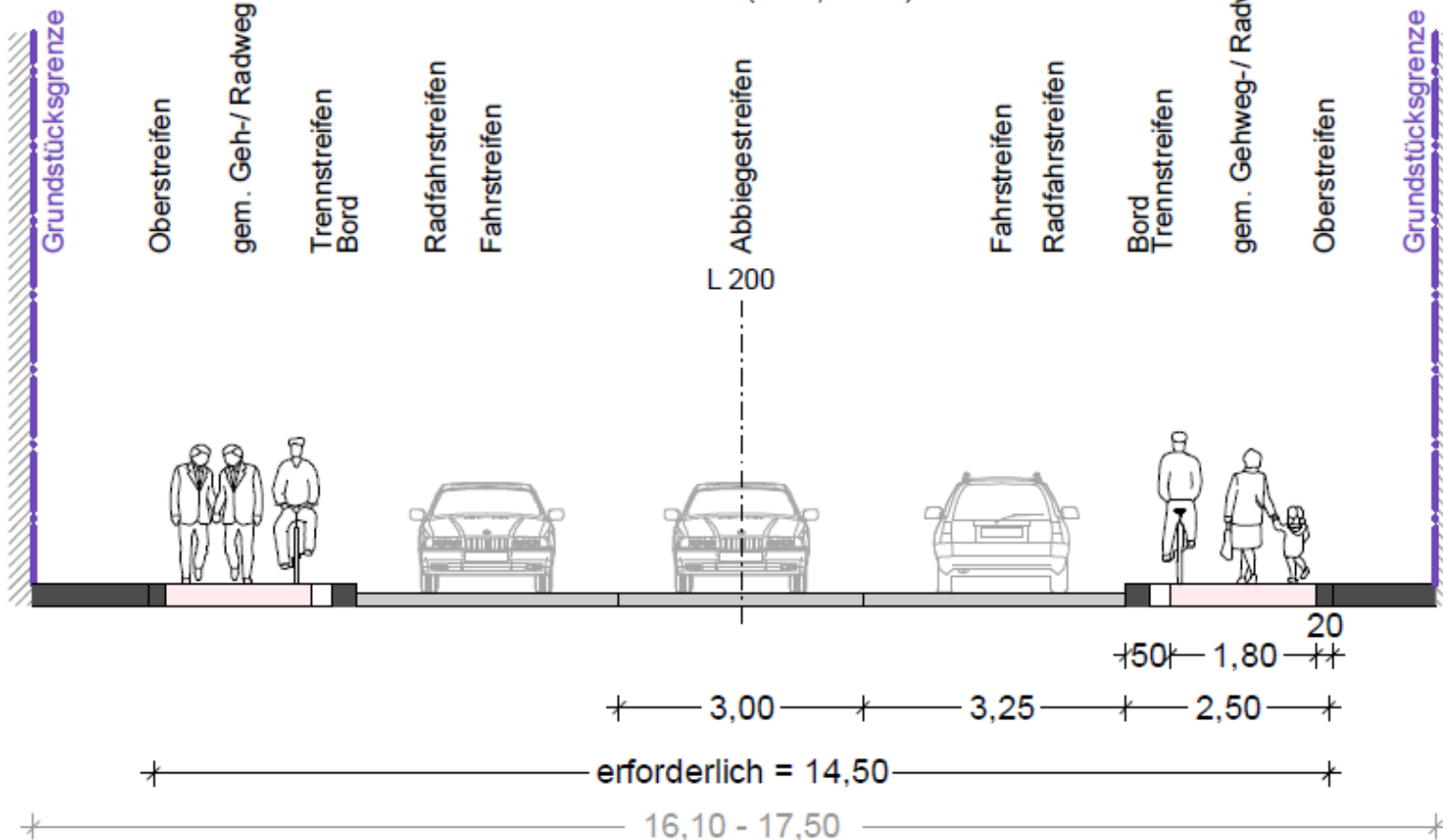
Fazit

- BA – ca. 0+500:
erf. Raumbedarf > vorh.
Raumbedarf:
- Umsetzung getr. G/R
beidseitig nicht machbar
(BA – ca. 0+500),

Ausschluss der Variante 2,
- 0+680 – BE:
erf. Raumbedarf (15,40 m) <
vorh. Raumbedarf (17,50 m):
- Getrennter Geh-/Radweg
umsetzbar,

Variante 3 – Führung Radfahrer beidseitig der Fahrbahn auf gemeinsame Geh- und Radwege

L 200, Abschnitt 190
BA bis 0+500 (Tankstelle, westlich)
BA bis 0+500 (KP 2, östlich)



Fazit

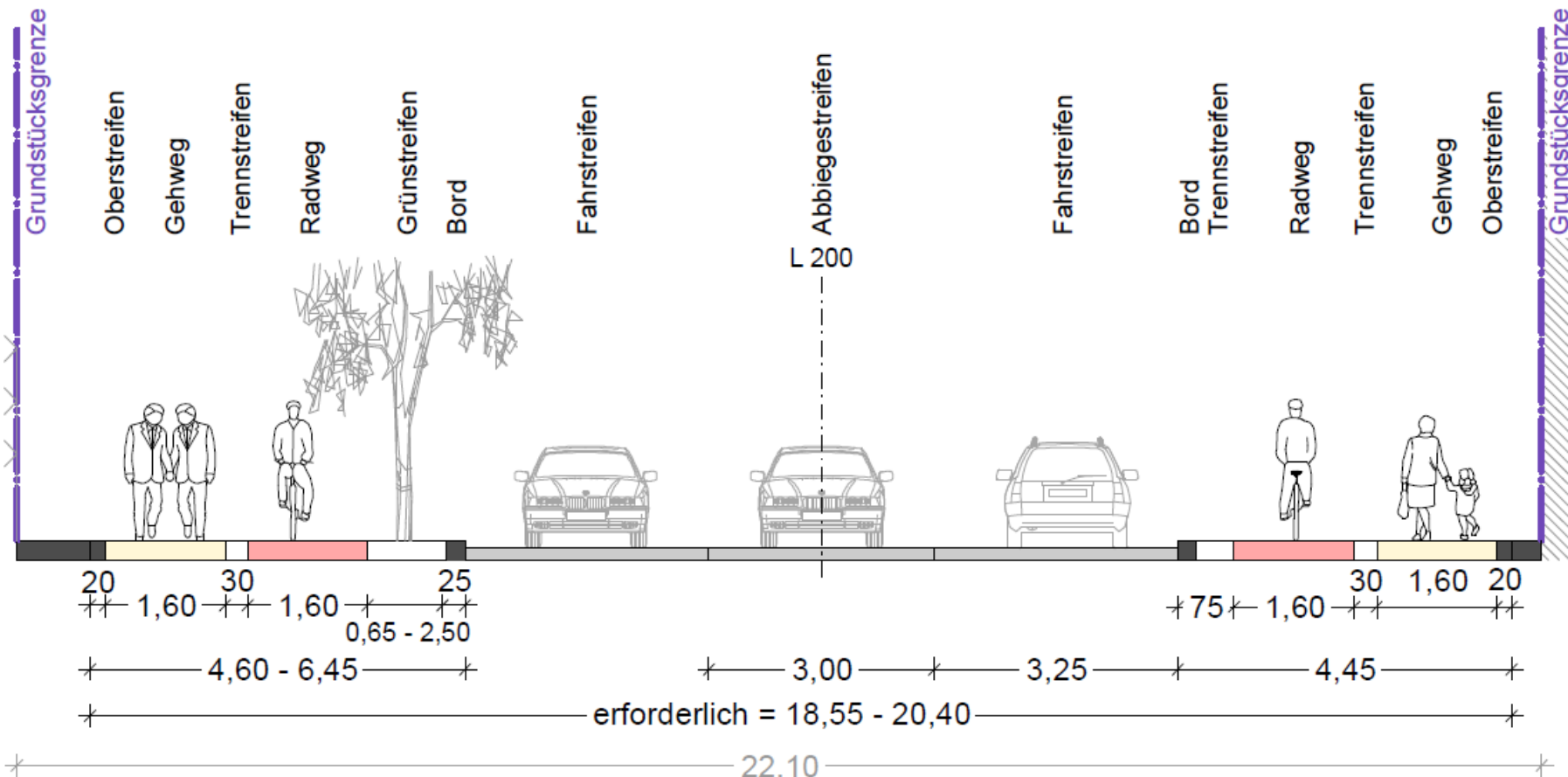
- BA bis ca. 0+500, erf. Raumbedarf < vorh. Raumbedarf
- Mit dem vorh. Querschnitt und den Anforderungen an die L 200 ist ein regelkonformer Querschnitt mit separaten Radverkehrsanlagen nicht machbar.

Die Führung des Radverkehrs auf dem Gehweg bis etwa Höhe Georgstraße ist unter den Zwangspunkten unausweichlich.

- BA – 0+350 (westlich) und BA – 0+500 (östlich):
Gemeinsamer Geh-Radweg,

Variante 2 (Bereich Grünstreifen) – Führung Radfahrer beidseitig der Fahrbahn auf getrennte Geh- und Radwege

L 200, Abschnitt 190
0+500 bis 0+550 (Alte Georgskapelle)

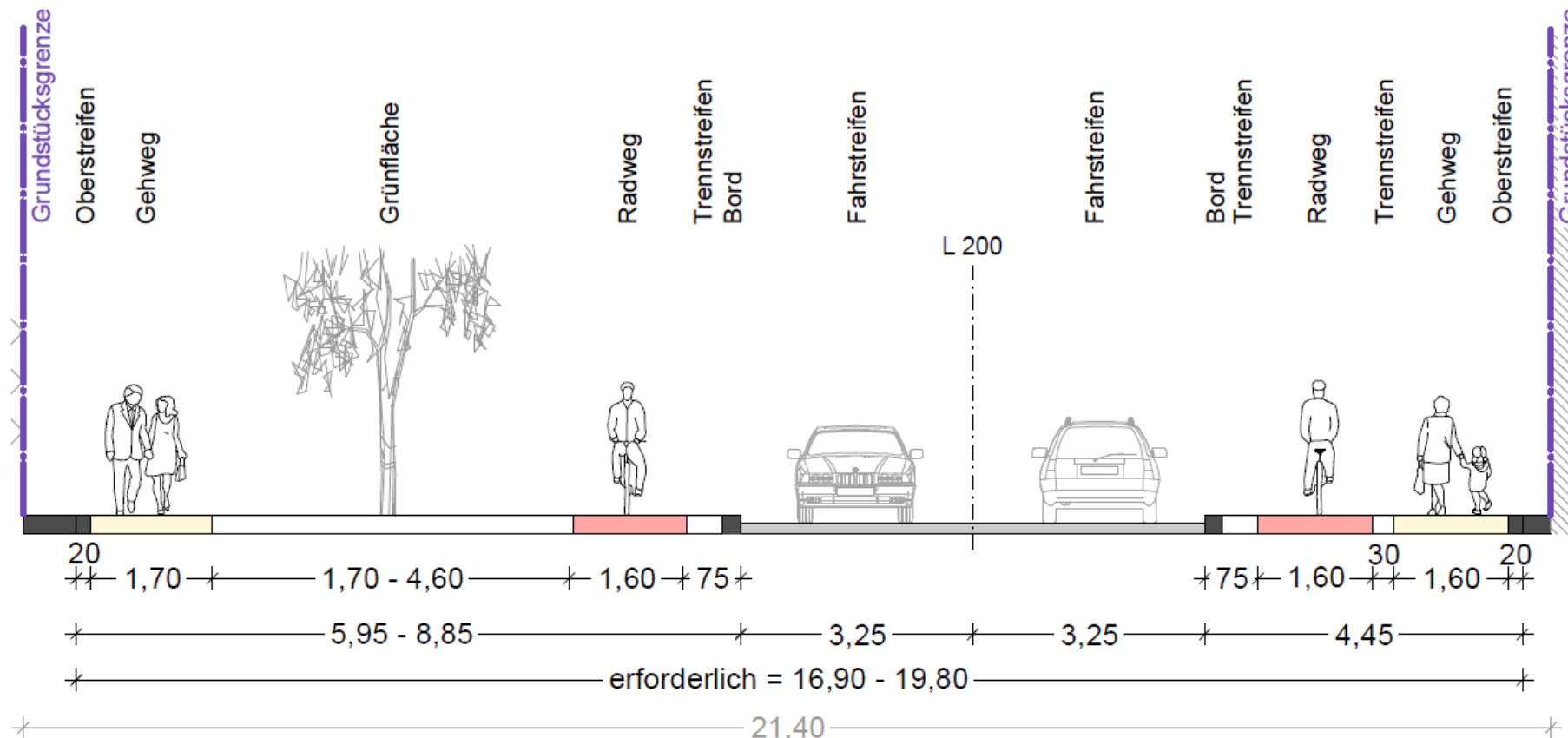


Fazit

- erf. Raumbedarf < vorh. Raumbedarf
- Umsetzung machbar

Variante 2 (Bereich Grünstreifen) – Führung Radfahrer beidseitig der Fahrbahn auf getrennte Geh- und Radwege

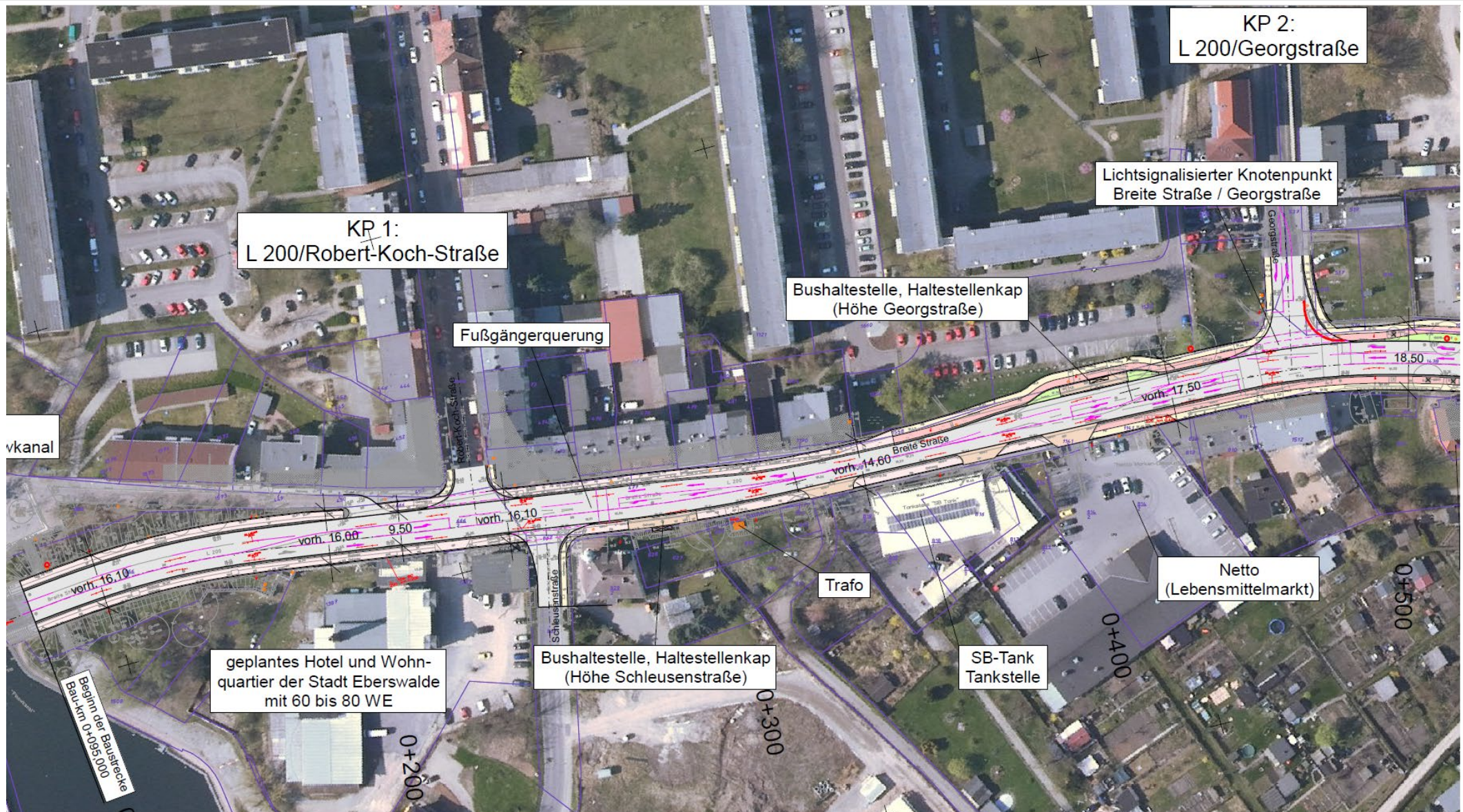
L 200, Abschnitt 190
0+550 bis 0+680



Fazit

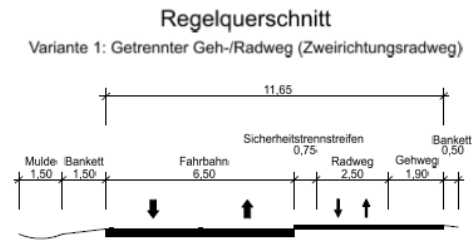
- Erf. Gesamtbreite < vorh. Gesamtbreite
- Umsetzung machbar

Übersichtslageplan, 1. PA Vorzugsvariante

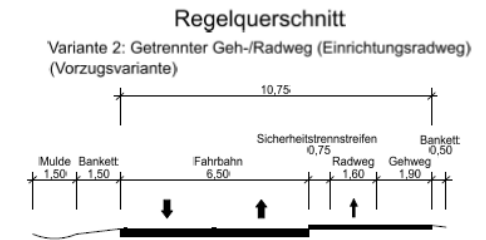




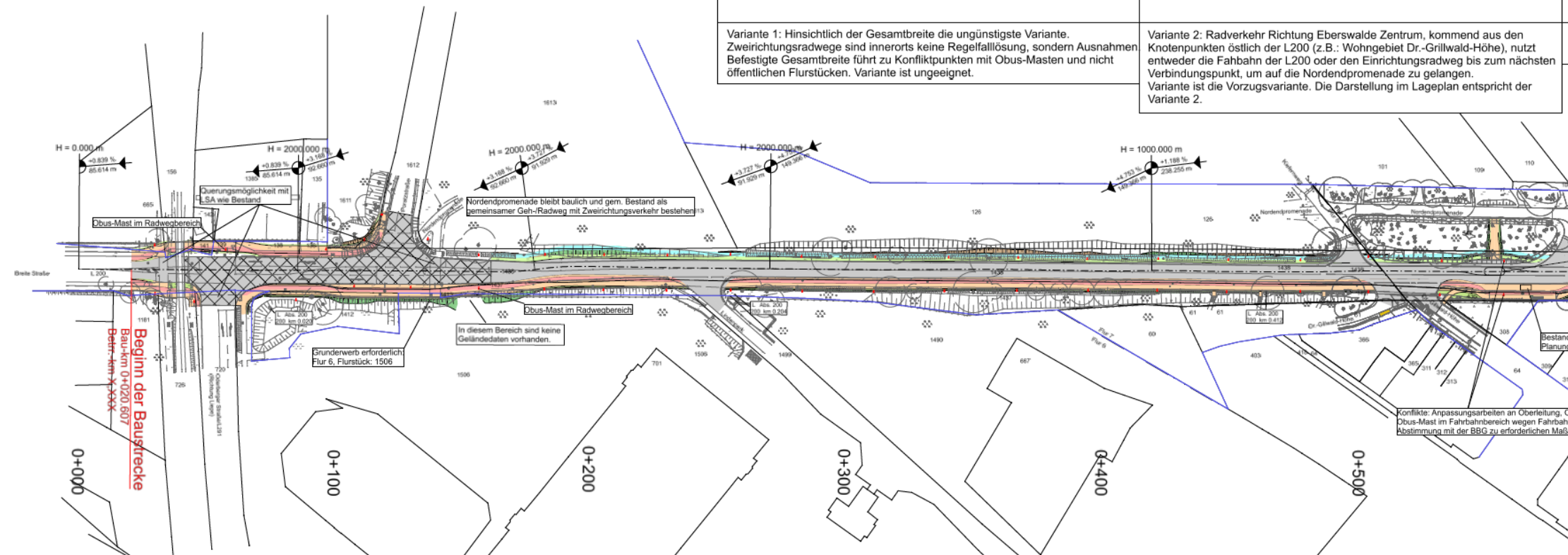
Übersichtslageplan, 2. PA Varianten, Vorzugsvariante



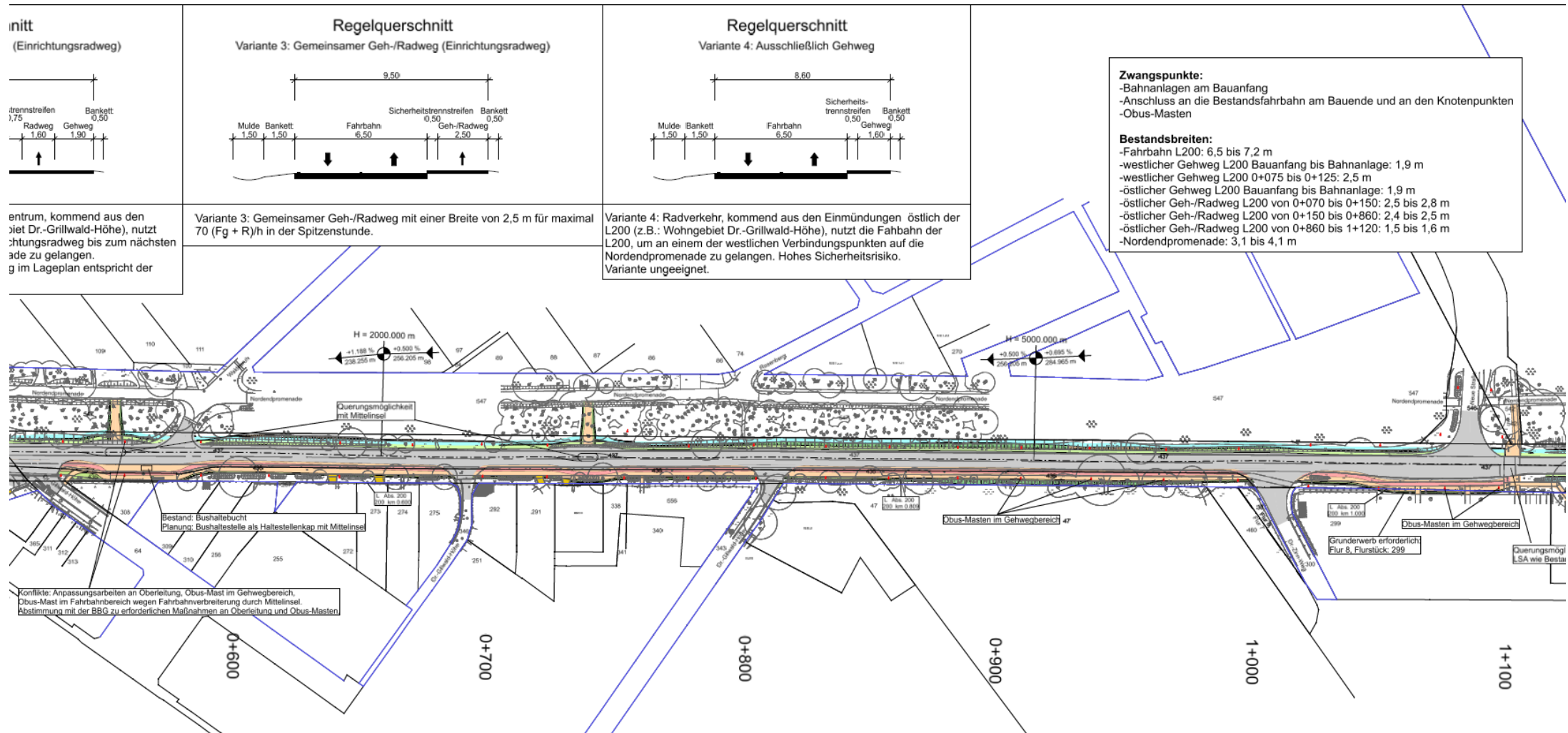
Variante 1: Hinsichtlich der Gesamtbreite die ungünstigste Variante. Zweirichtungsradwege sind innerorts keine Regelfalllösung, sondern Ausnahmen. Befestigte Gesamtbreite führt zu Konfliktpunkten mit Obus-Masten und nicht öffentlichen Flurstücken. Variante ist ungeeignet.



Variante 2: Radverkehr Richtung Eberswalde Zentrum, kommend aus den Knotenpunkten östlich der L200 (z.B.: Wohngebiet Dr.-Grillwald-Höhe), nutzt entweder die Fahrbahn der L200 oder den Einrichtungsradweg bis zum nächsten Verbindungspunkt, um auf die Nordendpromenade zu gelangen. Variante ist die Vorzugsvariante. Die Darstellung im Lageplan entspricht der Variante 2.



Übersichtslageplan, 2. PA Varianten, Vorzugsvariante



	<u>1. PA</u>	<u>2. PA</u>
➤ Fertigstellung der UL zur Voruntersuchung Vorabstimmung mit der BBG,	I. Quartal 2024	II. Quartal 2024
➤ Fertigstellung Vorentwurf einschl. Herstellung des Baurechts, Erforderliche Beauftragung von Fachleistungen: Baugrunduntersuchung/Geotechnische Berichte, Verkehrstechnische Untersuchung der KP, Verkehrskonzept während der Bauzeit,	IV. Quartal 2024	I. Quartal 2025

Nach Vorlage des Vorentwurfs sind weitere Terminangaben möglich für:

- Fertigstellung der Ausführungsplanung (AP) der Verkehrsanlage (VA)
- VA: Aufstellung Vergabeunterlagen, Vergabeverfahren (VV)/
Zuschlagserteilung
- FL: Erstellung der AP/Vergabeunterlagen/VV/Zuschlag

Woran scheitert die Ausweisung eines Radweges in der Breiten Straße ab KP Schleusenstr. bis KP Oderberger Str.?



- vor Ausbau der L 200 nicht möglich
- vorhandene Breiten nicht durchgängig ausreichend