

STADT EBERSWALDE
Der Bürgermeister



DB/Vorlage Nr. **BV/0986/2024**

Datum: 31.01.2024

zur Behandlung in Sitzung:
- öffentlich -

Einreicher/zuständige Dienststelle:
65 - Tiefbauamt

Betrifft: Vorplanung Neubau Gehweg in der Straße Ostender Höhen im Abschnitt zwischen der Freienwalder Straße (B167) und der Cöthener Straße in 16225 Eberswalde

Beratungsfolge:

| | | |
|---|------------|--------------------------|
| Ausschuss für Stadtentwicklung, Wohnen und Umwelt | 05.03.2024 | Einvernehmensherstellung |
|---|------------|--------------------------|

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Wohnen und Umwelt befürwortet für den Neubau eines Gehweges parallel zur Straße Ostender Höhen im Abschnitt zwischen der Freienwalder Straße und der Cöthener Straße in 16225 Eberswalde die Variante 1 (Gehweg) und die Variante 3 (Fahrbahnteiler/Mittelinsel) aus der Vorplanung mit Stand vom August 2023.

Die Verwaltung wird beauftragt, die Entwurfsplanung auf der Grundlage der vorgelegten Planung zu fertigen.

Götz Herrmann
Bürgermeister

Anlagen

- Anlage 1 - Übersichtslageplan
- Anlage 2 - Lageplan Gehweg (Vorzugsvariante)
- Anlage 3 - Lageplan Fahrbahnteiler (Vorzugsvariante)
- Anlage 4 - Zusammenfassung des Klimachecks Blatt 1-3

| Finanzielle Auswirkungen: | | | | | <input checked="" type="checkbox"/> ja | <input type="checkbox"/> nein |
|---|---------------------------|---------------------------|-----------|-----------------------------|--|--|
| a) Ergebnishaushalt: | | | | | | |
| Haushaltsjahr | Ertrag/Aufwand | Produktgruppe | Sachkonto | Planansatz gesamt in EUR | aktueller Ertrag bzw. Aufwand in EUR | |
| 2025 | Aufwand | 54.10 | 571100 | 2.222.826,00 | 0,00 | |
| 2025 | Aufwand | 54.10 | 571101 | 317.919,00 | 1.500,00 | |
| 2026 ff | Aufwand | 54.10 | 571100 | 2.171.267,00 | 0,00 | |
| 2026 ff | Aufwand | 54.10 | 571101 | 449.724,00 | 6.000,00 | |
| b) Finanzhaushalt: (für Investitionen Maßnahmenummer: 65060164) | | | | | | |
| Haushaltsjahr | Einzahlung/ Auszahlung | Produktgruppe | Sachkonto | Planansatz gesamt in EUR | aktuelle Ein- bzw. Auszahlung in EUR | |
| 2024 | Auszahlung | 54.10 | 785200 | 50.000,00 | 30.000,00 | |
| 2025 | Auszahlung | 54.10 | 785200 | 0,00 | 155.000,00 | |
| Wirtschaftlichkeitsberechnung liegt vor: | | | | | <input checked="" type="checkbox"/> ja | <input type="checkbox"/> nicht erforderlich |
| Erläuterung: Für die Finanzierung der Maßnahme wurde im Haushaltsjahr 2024 ein Antrag auf Ermächtigungsübertragung aus dem Vorjahr in Höhe von 185.684,90 EUR gestellt. Die Finanzierung der Maßnahme wurde bei der Haushaltsplanung 2024/2025 vom Tiefbauamt berücksichtigt und beplant. | | | | | | |
| Abstimmung mit dem Klimaschutzmanagement erfolgt: | | | | | <input checked="" type="checkbox"/> ja | <input type="checkbox"/> nicht erforderlich |
| Einschätzung der Auswirkung auf das Klima: | | | | | <input type="checkbox"/> positiv | <input checked="" type="checkbox"/> neutral <input type="checkbox"/> negativ |
| Abstimmung mit Behindertenbeauftragter erfolgt: | | | | | <input checked="" type="checkbox"/> ja | <input type="checkbox"/> nicht erforderlich |
| Mitzeichnung Amtsleiter/in: | | Mitzeichnung Kämmerer/in: | | Mitzeichnung Dezernent/in: | | |
| | | | | | | |

Sachverhaltsdarstellung:

1. Sachverhaltsdarstellung

Die Straße Ostender Höhen im Stadtbezirk Ostend ist eine Sammelstraße und verläuft von der Freienwalder Straße (B167) bis zum Recyclinghof Eberswalde Ostend der Kreiswerke Barnim. Im Abschnitt von der Freienwalder Straße (B167) bis zur Fußgängerquerung ca. 30,00 m vor Einmündung der Cöthener Straße gibt es gegenwärtig keinen Gehweg und keine Straßenbeleuchtung. Daher sind in diesem Abschnitt der Neubau eines Gehweges und einer Beleuchtungsanlage mit 5 Lichtpunkten geplant. Die Länge der Baustrecke beträgt ca. 185,00 m.

Im Einmündungsbereich der Straße Ostender Höhen in die Freienwalder Straße (B167) gibt es derzeit keine Mittelinsel. Die Fußgänger und Radfahrer werden über eine Radwegfurt (Markierung als unterbrochene Linie) über den Knotenpunkt geführt.

Variantenuntersuchung und Variantenvergleich

Zunächst wurde geprüft, auf welcher Straßenseite der Gehweg und die Beleuchtungsanlage angelegt werden können. Auf der westlichen Seite steht im öffentlichen Verkehrsraum nur eine Breite von 2,50 m zur Verfügung. Der Gehweg müsste auf dieser Seite direkt an die Fahrbahn angebaut werden. Die beabsichtigte Ausbaubreite des Gehweges gemäß RAS 06 von 1,80 m (zzgl. 0,50 m Sicherheitsstreifen zur Fahrbahn und 0,20 m zum Zaun der Privatgrundstücke) wäre zwar realisierbar, aber die Anlage von Entwässerungsmulden wäre nicht möglich. Die einfache Oberflächenentwässerung des Gehweges im öffentlichen Raum wäre somit nicht gesichert. Eine alternative Entwässerung über Gehwegabläufe auf der Grundstücksseite und Einleitung in eine neuzubauende Rigole wäre technisch sehr aufwendig und sehr kostenintensiv. Auf der östlichen Seite kann der Gehweg dagegen breitflächig über die angrenzenden städtischen Flächen entwässern.

Weiterhin sprechen die Höhenverhältnisse, technische und sicherheitstechnische Belange gegen die westliche Seite. Das an den öffentlichen Verkehrsraum angrenzende private Flurstück Nr. 1087, Flur 10, Gemarkung Eberswalde liegt wesentlich tiefer. Auf der Grundstücksseite müssten daher bei Anlage eines Gehweges Winkelstützelemente eingebaut werden. Eventuell wären abhängig vom Höhenunterschied, Sicherungsmaßnahmen (Geländer) erforderlich. Im Bereich der Zufahrten zum Gelände der KAFI Hartmut Fieleke GmbH sowie zur Tankstelle „Sprint“ besteht aufgrund der Befahrung mit Lkws und der Frequentierung für zu Fuß Gehende ein erhöhtes Sicherheitsrisiko. Zudem wären im Bereich dieser Zufahrten höhere Belastungsklassen (Bkl. 0,3 bis 1,8) erforderlich. Damit würde sich die Dicke der Schottertragschicht erhöhen und eine stärkere Pflasterdicke (mind. 10,00 cm stark) müsste eingesetzt werden.

Aus den vorgenannten Gründen ist die Anlage des Gehweges und der Beleuchtung auf der östlichen Seite vorzusehen.

Für die Trassierung des Gehweges auf der östlichen Seite wurden im Zuge der Vorplanung 2 Varianten untersucht.

Variante 1 Gehweg

- Breite Gehweg 1,80 m
- Abstand zum Fahrbahnrand ca. 2,50 m
- Höhenverlauf des Gehweges an Fahrbahn angepasst
- Befestigung mit Betonsteinpflaster/Asphalt
- Entwässerung breitflächig über östlich angrenzende städtische Flurstücke
- Lichtpunkte zwischen Fahrbahn und Gehweg angeordnet

Variante 2 Gehweg

- Breite Gehweg 1,80 m
- Abstand zum Fahrbahnrand ca. 4,50 m

- Höhenverlauf des Gehweges an vorhandene Böschung angepasst
- Befestigung mit Betonsteinpflaster/Asphalt
- Entwässerung über Mulden
- Lichtpunkte zwischen Fahrbahn und Gehweg angeordnet

Die Vorteile der Variante 1 sind ein Höhenverlauf mit geringem Gefälle (angepasst an die Fahrbahn), eine breitflächige Entwässerung über angrenzende Flächen, mögliche Bepflanzungen zwischen Gehweg und Privatflächen und eine optimale Ausleuchtung der Straße und des Gehweges, da die Lichtpunkte näher an der Fahrbahn stehen sowie geringfügig niedrigere Kosten als bei Variante 2.

Bei Variante 2 würde der Gehweg überwiegend höhenmäßig an die vorhandenen Höhenverhältnisse angepasst werden und es ergäbe sich ein starkes Längsgefälle bis maximal 6 %. Aufgrund des Abstandes zur Fahrbahn käme eine breitflächige Entwässerung nicht in Betracht (zu viel Grunderwerb), es müssten Entwässerungsmulden zwischen Gehweg und Fahrbahn angelegt werden. Der Bodenabtrag wäre bei Variante 2 geringer als bei Variante 1.

Bei beiden Varianten werden Baumfällungen erforderlich. Die Vitalität der zu fällenden Bäume ist überwiegend als mäßig bis teils unzureichend einzustufen. Die Bäume weisen Totholz, z.T. Druckwiesel, Stammwunden, keinen habitusgerechten Wuchs, Fäulnis im Stamm- und Zwieselbereich, Schädlinge oder Schrägstand auf.

Es sind entlang des Gehweges Neupflanzungen geplant, sofern keine anderen Belange (z.B. Leitungen) entgegenstehen.

Im Ergebnis des Variantenvergleichs wurde für die Anlage des barrierearmen Gehweges und der optimalen Ausleuchtung der Fahrbahn und des Gehweges die **Variante 1 als Vorzugsvariante** ausgewählt.

Querungsinself

Ein weiterer Planungsauftrag war es zu prüfen, welche Querungsmöglichkeit im Knotenpunktbereich der Straße Ostender Höhen und der Freienwalder Straße (B167) für Fußgänger und Radfahrende in Frage kommt. Die Höhen- und Eigentumsverhältnisse waren dabei zu beachten. Der fließende Verkehr auf der B 167 soll durch das Abbiegen von Fahrzeugen in die Straße Ostender Höhen wenig beeinträchtigt werden. Für die Bemessung der Fahrspurbreite neben dem Fahrbahnteiler wurde ein Lastzug gewählt. Die Bewegungsspielräume sind eng bemessen. Teilweise würde der Überhang des Lastzuges den Fahrbahnteiler außerhalb der Querungsfläche streifen. Die Breite der Mittelinsel soll das Mindestmaß für querende Räder von 2,50 m erhalten. Berücksichtigt werden müssen bei der Planung die Ein-/Ausfahrt der Tankstelle „Sprint“ und das Schmutzwasser-Pumpwerk. Zudem soll der Grunderwerb für die Stadt möglichst geringgehalten werden.

Variante 1 Fahrbahnteiler als Tropfen mit Furtmarkierung Querung nah zur übergeordneten Fahrbahn ($\leq 4,00\text{m}$)

- kleiner „Tropfen“
- Furtbreite 3,00 m
- Inselbreite auf der der übergeordneten Straße zugewandten Seite $< 2,50\text{ m}$ (2,39 m) jedoch mittlere Breite $> 2,50\text{ m}$ (2,63 m)
- Eckausrundung mit dreiteiligem Kreisbogen
- Querung nah zur übergeordneten Fahrbahn (Abstand 4,00 m) auf einer für den Radverkehr berechtigten Furt
- einsetzbar, wegen übersichtlichem Knotenpunkt und weil entgegenkommende Radfahrer von nach rechts abbiegenden Kraftfahrzeugen rechtzeitig erkannt werden
- Ausfahrt aus Tankstelle mit Transporter/Wohnmobil möglich, bei größeren Fahrzeugen Überfahung von Gehweg oder Tropfen, ggf. Änderung der Zufahrt oder Verbot der Ausfahrt
- Entwässerung über Straßenabläufe und Kastenrigolen
- Grunderwerb auf den Flurstücken 198, 270
- Fällung von 4 Bäumen erforderlich
- Verschiebung des Einmündungsbereiches in östlicher Richtung nur begrenzt möglich (Prüfung Schmutzwasserpumpwerk), damit Grunderwerb Flurstück 270 (Tankstelle) nicht zu umgehen

Vorteile Variante 1

- Bevorrechtigung für Radfahrende und zu Fuß Gehende durch Furtmarkierung
- Radfahrende und zu Fuß Gehende von abbiegenden Fahrzeugen rechtzeitig erkennbar
- sichere Variante für querende Radfahrende und zu Fuß Gehende
- Abstand zum Pumpwerk ausreichend, Höhenausgleich über Böschung realisierbar

Nachteile Variante 1

- Inselbreite einseitig $< 2,50\text{ m}$
- Entwässerung über Straßenabläufe/Rigolen
- Grunderwerb auch Tankstellengrundstück
- hohe Anzahl an Baumfällungen, insbesondere auf dem Grundstück der Tankstelle
- hohe Kosten von schätzungsweise 90.000,00 EUR brutto (ohne Grunderwerb)

Variante 2 Fahrbahnteiler als Tropfen ohne Furtmarkierung Querung abgesetzt von der übergeordneten Fahrbahn ($\geq 6,00\text{m}$)

- kleiner Tropfen
- begehbarer Breite 3,00 m
- Inselbreite $\geq 2,50\text{ m}$ - mittlere Breite (2,69 m)

- Eckausrundung mit dreiteiligem Kreisbogen
- Querung abgesetzt von der übergeordneten Fahrbahn (Abstand ca. 6,30 m) über den Tropfen, wartepflichtig, ohne Furtmarkierung
- keine Furtmarkierung, da Radfahrende und zu Fuß Gehende bei einem Abstand zur übergeordneten Fahrbahn von $\geq 6,00$ m von abbiegenden Kraftfahrzeugen nicht rechtzeitig erkannt werden
- Ausfahrt aus Tankstelle mit Transporter oder Wohnmobil grenzwertig möglich, bei größeren Fahrzeugen Überführung von Gehweg oder Tropfen, ggf. Änderung der Zufahrt oder Verbot der Ausfahrt nötig
- Entwässerung überwiegend durch Mulden (ggf. anteilig Rigolen als Überlauf aus den Mulden)
- Grunderwerb auf den Flurstücken 198, 270
- Fällung von 4 Bäumen erforderlich
- Verschiebung des Einmündungsbereiches in östlicher Richtung wegen dem Schmutzwasserpumpwerk nicht möglich, damit Grunderwerb Flurstück 270 (Tankstelle) nicht zu umgehen

Vorteile Variante 2

- Inselbreite $\geq 2,50$ m
- einfache Entwässerung

Nachteile Variante 2

- keine Bevorrechtigung für Radfahrende und zu Fuß Gehende, Wartepflicht gegenüber abbiegenden Fahrzeugen
- Abstand zum Pumpwerk gering, Stützmauer erforderlich
- Grunderwerb hoch, auch auf Flurstück 270 (Tankstelle)
- hohe Anzahl an Baumfällungen, insbesondere auf dem Grundstück der Tankstelle
- hohe Kosten von schätzungsweise 76.500,00 EUR brutto (ohne Grunderwerb)

Variante 3 Fahrbahnteiler als Mittelinsel Querung abgesetzt von der übergeordneten Fahrbahn nur für zu Fuß Gehende Radfahrerführung direkt an der übergeordneten Fahrbahn mit Furtmarkierung (wie Bestand)

- Mittelinsel
- begehbare Breite 3,00 m
- Inselbreite 2,50 m
- Eckausrundung mit dreiteiligem Kreisbogen
- Querungshilfe nur für zu Fuß Gehende über Mittelinsel, abgesetzt von der übergeordneten Fahrbahn (Abstand ca. 7,65 m), wartepflichtig
- Führung der Radfahrenden direkt an der übergeordneten Fahrbahn mit Furtmarkierung ohne Fahrbahnteilung wie im Bestand

- Ausfahrt aus Tankstelle mit Transporter oder Wohnmobil grenzwertig möglich, bei größeren Fahrzeugen Überfahung von Gehweg oder Insel, ggf. Änderung der Zufahrt oder Verbot der Ausfahrt
- Entwässerung überwiegend durch Mulden (ggf. anteilig Rigolen als Überlauf aus den Mulden)
- Grunderwerb auf den Flurstücken 198, 270
- Fällung von 2 Bäumen erforderlich
- geringe Verschiebung des Einmündungsbereiches in östlicher Richtung möglich, damit könnte Grunderwerb Flurstück 270 (Tankstelle) und Fällung eines Baumes bei breitenmäßiger Anpassung des Gehweges auf westlicher Seite im Bereich des Flurstückes 270 entfallen

Vorteile Variante 3

- Inselbreite 2,50 m
- einfache Entwässerung
- direkte und kurze Wege für Fußgänger und Radfahrer
- Bevorrechtigung für Radfahrende durch Furtmarkierung
- Radfahrende von abbiegenden Fahrzeugen rechtzeitig erkennbar
- Abstand zum Pumpwerk ausreichend, Höhenausgleich über Böschung realisierbar
- ggf. kein Grunderwerb Flurstück 270 (Tankstelle)
- Erhalt von 2 ggf. auch 3 Bäumen auf dem Tankstellengrundstück
- relativ geringe Kosten von schätzungsweise 57.000,00 EUR brutto (ohne Grunderwerb)

Nachteile Variante 3 Fahrbahnteiler als Mittelinsel

- keine Bevorrechtigung für zu Fuß Gehende, Wartepflicht gegenüber Fahrzeugen
- nach rechts von B167 abbiegende Fahrzeuge für zu Fuß Gehende schlecht erkennbar

Im Ergebnis des Variantenvergleichs wurde für den Bau eines Fahrbahnteilers die **Variante 3 als Vorzugsvariante** ausgewählt.

2. Technische Angaben

| | | |
|-----|--|---------------------------|
| 2.1 | Straßenkategorie (Straße Ostender Höhen): | ESV-Sammelstraße |
| 2.2 | Länge | ca. 185,00 m |
| 2.3 | Ausbaubreite: | 1,80 m |
| 2.4 | Ausbaufäche insgesamt: | ca. 700,00 m ² |
| 2.5 | Deckenaufbau | |

Gehweg

gemäß RStO, Tafel 6, Zeile 2

| | |
|--|----------------------------|
| 10,00 cm | Betonsteinpflaster/Asphalt |
| 4,00 cm | Bettungsschicht/Asphalt |
| 31,00 cm | Schottertragschicht |
| <u>Planum anstehender Erdstoff $E_{v2} \geq 45 \text{ MPa}$</u> | |
| <u>45,00 cm</u> | <u>Gesamtdicke</u> |

2.6 Ver- und Entsorgungsleitungen

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

2.7 Öffentliche Beleuchtungsanlage

Die neue Beleuchtungsanlage soll aus 5 Lichtpunkten bestehen, welche zwischen der Fahrbahn und dem Gehweg in einem Abstand von ca. 35,00 m angeordnet werden. Es sind effiziente LED-Leuchten geplant mit warm-weißer, insektenfreundlicher Lichttemperatur (3000 K). Hinsichtlich des Leuchten- und Mastentyps sowie der Farbe, wird sich an bestehende Beleuchtungsanlagen in Eberswalde und insbesondere in Ostend orientiert.

2.8 Grünanlagen

Die Ober- und Unterstreifen des Gehweges sollen mit Oberboden abgedeckt und mit Rasenansaat ausgeführt werden (unbefestigt). Baumpflanzungen entlang des Gehweges sind aufgrund einer nahegelegenen Gashochdruckleitung voraussichtlich nicht möglich. Aus diesem Grund sollen voraussichtlich Strauchpflanzungen erfolgen.

2.9 Oberflächenentwässerung

Die Oberflächenentwässerung soll über Quer- und Längsgefälle der Gehwegoberfläche in die östlich angrenzenden, städtischen Flurstücke erfolgen.

2.10 Barrierefreiheit

Der geplante Gehweg und der geplante Fahrbahnteiler soll bezüglich der Ebenflächigkeit, des Gefälles, den Absenkungen und den taktilen und optischen Elementen, den Anforderungen der Barrierefreiheit entsprechen.

2.11 ÖPNV

Im Plangebiet gibt es gegenwärtig keinen öffentlichen Personennahverkehr.

2.12 Darstellung der Berücksichtigung von Klimaschutzbelangen

Eine Zusammenfassung des Klimachecks auf Grundlage der städtebaulichen Klimaschutzrichtlinien der Stadt ist der Beschlussvorlage als Anlage 4 beigelegt.

Der vollständige Klimacheck zum Vorhaben ist im Bürgerinformationssystem einzusehen.

3. Realisierungszeitraum

Die Umsetzung der Baumaßnahme ist 2025 vorgesehen. Die Bauzeit wird voraussichtlich 4 Monate betragen.

4. Kosten

| | |
|----------------------------|----------------------------------|
| Baukosten | ca. 155.000,00 EUR |
| Planungskosten | ca. 20.000,00 EUR |
| <u>Nebenkosten</u> | <u>ca. 10.000,00 EUR</u> |
| <u>Gesamtkosten</u> | <u>ca. 185.000,00 EUR</u> |

5. Finanzierung

Die Finanzierung der Baumaßnahme erfolgt aus städtischen Mitteln. Diese sind unter der Maßnahmenummer 65060164 eingeplant.