

Allgemeine Projektangaben

| | | |
|------------------------|--|---|
| Projektbezeichnung: | Stadt Eberswalde Grundhafter Ausbau der Saarstraße | |
| Aufsteller: | Stadt Eberswalde | |
| Entwurfsbearbeitung: | Ingenieurbüro für Bauplanung GmbH Eberswalde | |
| Auditphase: | Entwurfsplanung | |
| Aufstelldatum: | 26.02.2024 | |
| Auditierte Unterlagen: | - U 1: | Erläuterungsbericht (Stand: 05/2024) |
| | - U 2: | Übersichtskarte, ohne Maßstab (1 Blatt, Stand: 07/2023) |
| | - U 3: | Übersichtslageplan, ohne Maßstab (1 Blatt, Stand: 07/2023) |
| | - U 15.1: | Lageplan, Maßstab 1:250 (5 Blätter, Stand: 26.02.2024) |
| | - U 15.4: | Übersichtshöhenplan, Maßstab 1:1.000/100 (1 Blatt, Stand: 19.07.2023) |
| | - U 6: | Straßenquerschnitte, Maßstab 1:50 (1 Blatt, Stand: 19.07.2023) |
| | - Teil D U 23: | Nachweis der Verkehrssicherheit |
| Fehlende Unterlagen: | - | |
| Ortsbesichtigung: | 21.08.2024 | |
| Besonderheiten: | - | |

Auditoren

Auditor: i.V. Dipl.-Ing. Ralf Baumann
Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH Berlin



Datum: 22.08.2024

Detaillierte Projektangaben

- Bezeichnung: - Stadt Eberswalde Grundhafter Ausbau der Saarstraße
- Art der Baumaßnahme: - Ausbau
- Länge: - ca. 680 m
- Querschnitt:

| | |
|----------|--------|
| Gehweg | 1,50 m |
| Fahrbahn | 6,00 m |
| Gehweg | 1,50 m |
| Gesamt | 9,00 m |
- Verkehrsstärken: - nicht bekannt
- Straßenkategorie: - Straßenkategorie nach RIN: ES IV
- Entwurfssituation nach RASSt : Sammelstraße
- Planungsgeschwindigkeit: - 30 km/h
- Entwurfsrichtlinien: - Die Auditierung wurde auf der Grundlage von RASSt 2006, RIN 2008, EFA 2002, HBVA 2011 und RSAS 2019 durchgeführt.
- Baukosten: - nicht bekannt

Abbildungsverzeichnis

| | |
|---|----|
| Abbildung 1 Einmündung Paul-Trenn-Straße Beispiel Anfahrsicht | 6 |
| Abbildung 2 Entwässerung Teilsystem 2 Vorflut Talweg..... | 8 |
| Abbildung 3 KP Oststraße Beispiel Entwässerung Aufpflasterungen | 10 |

Fotoverzeichnis

| | |
|--|---|
| Foto 1 Knotenpunkt Grenzweg/Ostender Höhen | 5 |
| Foto 2 Heckenweg Anfahrsicht Richtung Westen | 7 |
| Foto 3 Heckenweg Anfahrsicht Richtung Osten..... | 7 |
| Foto 4 Talweg Entwässerung im Bestand..... | 8 |
| Foto 5 Talweg Entwässerung im Bestand..... | 8 |

Foto 6 Talweg Entwässerung im Bestand.....9

Auditergebnis

Bei der Auditierung des oben genannten Projektes wurde Folgendes festgestellt:

Allgemeines

- (1) Der Unfallatlas Deutschland (<https://unfallatlas.statistikportal.de/>) weist für die Jahre 2016 bis 2023 im Abschnitt Saarstraße zwischen Oststraße und Ostender Höhen keine Unfälle mit Personenschaden aus.

Querschnittsgestaltung

- (2) Für Erschließungsstraßen mit Linienbusverkehr sieht die RASt Tabelle eine Regelbreite von 6,50 m vor. Für geringen Linienbusverkehr mit geringem Nutzungsanspruch kann die Breite der Fahrbahn auf 6,00 m reduziert werden. Es ist nachzuweisen, dass der verminderte Querschnitt den verkehrlichen Anforderungen entspricht.
- (3) Die EFA Ziffer 3.2.1 sehen eine Regelbreite von 2,50 m für Gehwege vor. Auf Grund der vorhandenen Straßenraumbreite können diese Regelbreiten nicht realisiert werden. Die vorgesehenen Gehwegbreiten von 1,50 m inklusive Sicherheitsstreifen lassen die Nutzung durch alle Mobilitätsbehinderten gemäß RASt Tabelle 4 zu, wenn der Sicherheitsstreifen mitbenutzt werden kann. Ein Überholen oder Begegnen ist allerdings nur unter Nutzung der Fahrbahn möglich. Um für diese Fälle das Unfallrisiko für Fußgänger zu verringern, sollten geeignete Maßnahmen, z.B. die Aufrechterhaltung der Geschwindigkeitsbeschränkung im Zuge der Saarstraße, geprüft werden.
- (4) Der lichte Raum für den Begegnungsfall Bus/Bus muss gemäß RASt Bild 16 0,50 m zu den Nebenanlagen betragen. Damit sind gemäß RASt Ziffer 4.2.2 0,50 m Sicherheitsstreifen hinter den Borden von festen Hindernissen freizuhalten. Gleichzeitig ist der lichte Raum von 0,25 m neben den Gehwegen ebenfalls von festen Hindernissen freizuhalten. Unter Berücksichtigung dieser Anforderungen ist der Querschnitt zu überprüfen. Ziel der Überprüfung ist die Sicherstellung der durchgängigen Nutzbarkeit für die o.g. Mobilitätsbehinderten (siehe Ziffer (3)).
- (5) Die Gradienten wurden bei km 0+032, km 0+195, km 0+278 und km 0+415 mit Tangentenschnittpunkten ohne Ausrundung geplant. Die RASt Tabelle 19 sieht grundsätzlich Ausrundungen für angebaute Stadtstraßen vor. Die Trassierung sollte überprüft werden.

Linienführung

- (6) Im Zuge der Saarstraße werden Verwindungen vorgesehen, die z.T. geringe Abstände -z.B. zwischen km 0+410 und km 0+425- aufweisen. Die Verwindungen führen zu entwässerungsschwachen Bereichen, in denen es zur Bildung von Wasseransammlungen und damit zu Glättegefahr und Spritzwasserbildung kommen kann. Gemäß RASt Ziffer 6.1.4 ist „[a]n Erschließungsstraßen und angebauten Hauptverkehrsstraßen ... die fahrdynamische Herleitung von Lage- und Höhenplanelementen unnötig, weil die Fahrgeschwindigkeiten in der Regel nach dem straßenräumlichen Eindruck gewählt werden und straßenverkehrsrechtlich auf 50 km/h und weniger begrenzt sind oder unmöglich,

weil die damit erforderlichen Eingriffe in Umfeld oder Baustruktur nicht zu rechtfertigen wären.“ Die Notwendigkeit der Verwindungen ist zu überprüfen.

Knotenpunktgestaltung

- (7) Der Knotenpunkt Saarstraße/Grenzweg/Ostender Höhen ist großzügig dimensioniert und ermöglicht schnelles Fahren im Knotenpunktbereich. Die Knotenpunktgeometrie sollte unter Berücksichtigung der Schleppkurven des Bemessungsfahrzeugs überprüft werden.



Foto 1 Knotenpunkt Grenzweg/Ostender Höhen

Markierung

-

Beschilderung

-

Lichtsignalanlagen

-

Beleuchtung

- (8) Durch eine Beleuchtungsberechnung ist nachzuweisen, dass die Ausleuchtung der Fahrbahn und der Nebenanlagen den technischen Anforderungen der DIN 13201 genügt.
- (9) Die Anordnung der Beleuchtungsmaste und/oder das Aufstellen der Obusleitungen schränkt den Querschnitt der Nebenanlagen ein (siehe Ziffern (3) und (4)). Die in den genannten Ziffern beschriebenen Risiken sind zu vermeiden.

Anlagen des ÖPNV

- (10) An den Bushaltestellen bei km 0+300 und km 0+660 sind gemäß U 15.1 Lageplan als taktile Elemente Auffindestreifen vorgesehen. Das HBVA Bild 61 sieht für Haltestellen weitere taktile Elemente vor. Es sollte geprüft werden, ob die Haltestellen in Übereinstimmung mit vergleichbaren Anlagen der Stadt Eberswalde um weitere Elemente der Barrierefreiheit ergänzt werden.



Foto 2 Heckenweg Anfahrsicht Richtung Westen



Foto 3 Heckenweg Anfahrsicht Richtung Osten

Entwässerung

(12) Das Teilsystem 2 der Entwässerung soll bei km 0+453 an die Vorflut RW-Kanal Talweg anschließen. Dieser Anschluss ist in der Planung nicht dargestellt. Es ist sicherzustellen, dass die Vorflut funktionsfähig und für die zusätzlich anfallenden Oberflächenwässer ausreichend dimensioniert ist, um Rückstau und Gefährdung der neu zu errichtenden Verkehrsanlagen in der Saarstraße zu vermeiden.

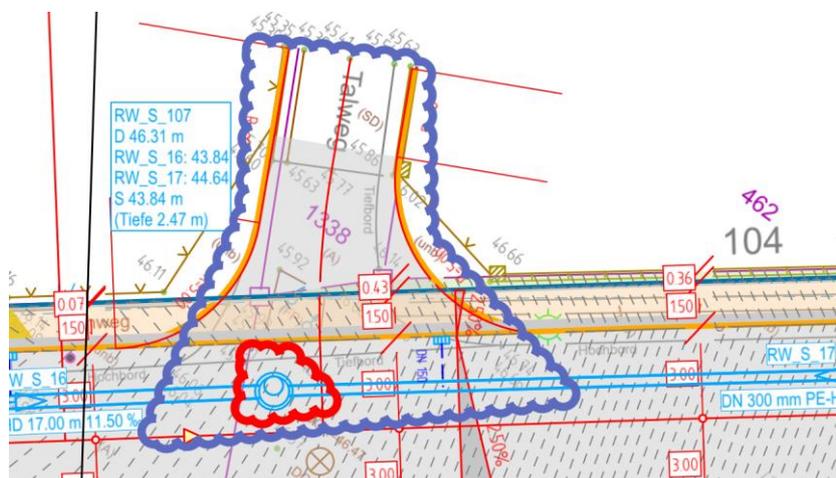


Abbildung 2 Entwässerung Teilsystem 2 Vorflut Talweg



Foto 4 Talweg Entwässerung im Bestand



Foto 5 Talweg Entwässerung im Bestand



Foto 6 Talweg Entwässerung im Bestand

- (13) Im Bereich der Bushaltestelle bei km 0+300 weisen die Höhenlinien im Lageplan in Folge der Verwindung für die nördliche Fahrbahnseite und den Gehweg einen entwässerungsschwachen Bereich aus. Gleichzeitig werden in diesem Bereich keine Straßenabläufe vorgesehen. Dadurch kann es zur Bildung von Wasseransammlungen und damit zu Glättegefahr und Spritzwasserbildung kommen. Die Entwässerung ist zu überprüfen.
- (14) In den Bereichen der Verwindungen bei km 0+410 und bei km 0+425 entstehen entwässerungsschwache Bereiche. Gleichzeitig werden in diesen Bereich keine Straßenabläufe vorgesehen. Dadurch kann es zur Bildung von Wasseransammlungen und damit zu Glättegefahr und Spritzwasserbildung kommen. Die Entwässerung ist zu überprüfen.
- (15) Die Knotenpunktbereiche sollen laut U 01 Erläuterungsbericht um 8 cm angehoben werden. Dadurch entstehen Tiefpunkte, an denen sich Wasser sammelt und zu Glätte und Spritzwasser führen können. In diesen Tiefpunkten sind zusätzliche Abläufe anzuordnen.

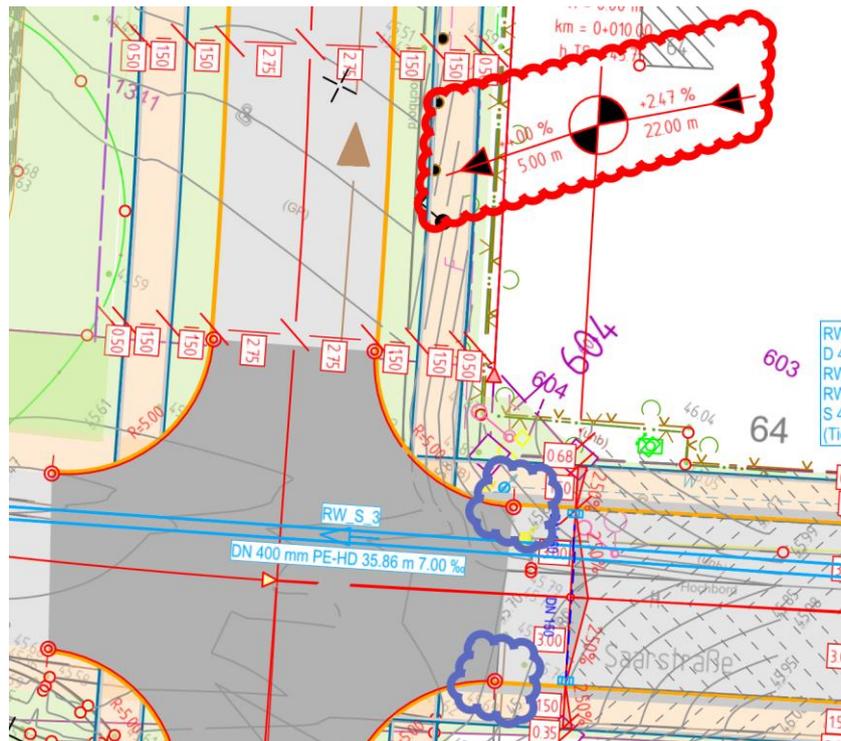


Abbildung 3 KP Oststraße Beispiel Entwässerung Aufpflasterungen

Geschwindigkeitsdämpfung

-

Park- und Ladeflächen im Straßenraum

-

Barrierefreiheit

-

Befahrbarkeit

(16) Die Befahrbarkeit der Einmündungen und der Wendestelle Ostender Höhen ist für das jeweilige Bemessungsfahrzeug mittels Schleppkurven nachzuweisen.

Hinweise

- Aus den Unterlagen geht nicht hervor, ob der Bereich westlich des Knotenpunkts Saarstraße/Oststraße zum Planungsbereich gehört. Die Unterlagen sind entsprechend zu konkretisieren.