

Anlage 2 zur BV/0319/2026

-Entwurf-

Bauprogramm zur Baumaßnahme Südroute im Abschnitt von der Schönholzer Straße bis zur Zoostraße in 16227 Eberswalde

1. Vorbemerkung

Die Stadt Eberswalde hat sich zum Ziel gesetzt, den Radverkehr maßgeblich zu stärken. Ein Teilziel ist die Realisierung der Südroute für Radfahrende, um die Stadtteile Finow und das Brandenburgische Viertel mit dem Bahnhof und dem Zentrum für diese Verkehrsteilnehmer zu verbinden. Planungsgrundlagen und erste Maßnahmenvorschläge sind bereits im „Mobilitätsplan 2030+“ und im Radnutzungskonzept der Stadt Eberswalde enthalten.

Zur Untersuchung von Varianten der Routenführung wurde von Januar 2023 bis Dezember 2023 eine Machbarkeitsstudie erstellt. Im Zuge der Erarbeitung hat sich eine Arbeitsgruppe aus beteiligten Ämtern der Stadtverwaltung, dem Landkreis Barnim, der Gemeinde Schorfheide, dem ADFC Eberswalde, KITAS und dem Zoo Eberswalde gebildet, in welcher die angedachten Maßnahmen diskutiert worden sind. Weiterhin fanden eine zweiteilige Online-Öffentlichkeitsbeteiligung sowie eine Öffentlichkeitsveranstaltung im Rahmen des Radverkehrsforums inklusive einer Planer und Planerinnen-Radtour statt.

Der Beschluss über die Machbarkeitsstudie Südroute Eberswalde und weiterführende Planungen zur Zielerreichung bzw. Umsetzung wurde am 31.05.2024 von der Stadtverordnetenversammlung gefasst. Als erster Umsetzungsabschnitt wurde der Abschnitt von der Schönholzer Straße bis zur Zoostraße festgelegt.

Daraufhin wurden auf Grundlage eines weiteren Beschlusses die Planungsleistungen für die Südroute im Abschnitt von der Schönholzer Straße bis zur Zoostraße öffentlich ausgeschrieben. Für die Planung der Verkehrsanlage (Los 1) wurde die ibe Ingenieurbüro für Bauplanung GmbH aus Eberswalde beauftragt und für die Planung der Technischen Ausrüstung (Los 2) wurde die Dr. Löber Ingenieurgesellschaft für Verkehrsbauwesen aus Hennigsdorf beauftragt.

Die Entwurfsplanung basiert auf der Machbarkeitsstudie und liegt mit Stand Januar 2026 vor. Das Plangebiet wurde in die vier nachfolgenden Teilabschnitte unterteilt.

- Abschnitt 1: Schönholzer Straße bis zur Ringstraße
- Abschnitt 2: Prignitzer Straße von der Ringstraße bis zur Potsdamer Allee
- Abschnitt 3: Potsdamer Allee von der Prignitzer Straße bis zur Lausitzer Straße
- Abschnitt 4: Lausitzer Straße von der Potsdamer Allee bis zur Zoostraße

Im Abschnitt 1 gibt es eine befestigte Zufahrt zu den Garagen, daran anschließend verläuft ein unbefestigter Waldweg zwischen dem Zaun der Waldsportanlage und dem alten Gleisbett. Das unbefestigte Teilstück entspricht aktuell nicht den Anforderungen an Radverkehrsanlagen sowie

der Barrierefreiheit und ist insbesondere bei Nässe schlecht befahrbar. Hier ist in der vorhandenen Trasse des Waldweges, der Neubau einer Fahrradstraße in Asphaltbauweise geplant, auf der Radfahrende Vorrang vor anderen Fahrzeugen haben. Die Befahrbarkeit für Kfz bis zu den Garagen sowie für Forstfahrzeuge bis 20 Tonnen muss jedoch gewährleistet werden.

Im Abschnitt 2 ist nördlich der Straße ein mit älterer Beton-Platten und Asphalt befestigter gemeinsamer Geh- und Radweg vorhanden. Breite und Zustand der Befestigung entsprechen nicht den heutigen Standards. Der alte Geh- und Radweg soll zurückgebaut werden. Stattdessen soll ein durch Markierungen getrennter Geh- und Radweg mit Asphaltbelag in Breiten von 2,00 m bis 2,50 m zzgl. Trenn-/Sicherheitsstreifen hergestellt werden. Auf der südlichen Seite soll ein Schutzstreifen für Radfahrer auf der Fahrbahn abmarkiert werden.

Im Abschnitt 3 in der Potsdamer Allee mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h werden Radfahrende auch künftig im Mischverkehr auf der Straße geführt. Die Anordnung und Markierung von beidseitigen Schutzstreifen für Radfahrende auf der Fahrbahn ist nicht möglich, weil die mindestens erforderliche verbleibende Kernfahrbahnbreite von 4,50 m unterschritten werden würde. Daher sind hier lediglich Markierungen von Sicherheitsstreifen zu Stellplätzen vorgesehen, um die Sicherheit für Radfahrende zu erhöhen.

Im Abschnitt 4 in der Lausitzer Straße mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h ist gegenwärtig einseitiges Parken am Fahrbahnrand zulässig. Die Radfahrenden werden auch künftig im Mischverkehr geführt. Das einseitige Parken soll nicht mehr zugelassen werden, um die verfügbare Fahrbahnbreite und somit die Sicherheit für Radfahrende zu erhöhen. Die Anordnung und Markierung von beidseitigen Schutzstreifen für Radfahrende auf der Fahrbahn ist nicht möglich, weil die mindestens erforderliche verbleibende Kernfahrbahnbreite von 4,50 m unterschritten werden würde. Daher sind hier lediglich Markierungen von Sicherheitsstreifen zu Stellplätzen vorgesehen, um die Sicherheit für Radfahrende zu erhöhen.

2. Technische Angaben

- 2.1 Typ der Verkehrsanlage: Radverkehrsanlage (Fahrradstraße, Radweg, Schutzstreifen für Radfahrer), Gehweg, Straße (im Bestand)
- 2.2 Straßenkategorie
(wenn Radverkehr im Mischverkehr): ESV-Anliegerstraße, Sammelstraße
- 2.3 Geschwindigkeitsbegrenzung: 30 km/h
- 2.4 Begegnungsfall: Radfahrende/Radfahrende bzw. Radfahrende/PKW
(wenn Radverkehr im Mischverkehr): PKW/LKW

2.5 Länge der Trasse insgesamt

(alle Abschnitte): ca. 2.890 m

Länge der Ausbaustrecke

(Abschnitt 1 und 2): ca. 1.470 m

2.6 Ausbaubreite Fahrradstraße: $\geq 4,50$ m (Station 0+040 bis 0+220 Bau-Km)

(Abschnitt 1) 4,00 m (Station 0+220 bis 0+673 Bau-Km)

Ausbaubreite Radweg (Abschnitt 2): 2,00 m zzgl. 0,25 m Trennstreifen bzw. 0,6 m Sicherheitsstreifen

Ausbaubreite Gehweg (Abschnitt 2): 2,50 m zzgl. 0,25 m Trennstreifen

Breite Schutzstreifen für Radfahrer

(Abschnitt 2): 1,50 m

2.7 überplante Fläche insgesamt: ca. 11.560 m²

2.8 Deckenaufbau/Oberbaukonstruktion

Abschnitt 1: Fahrradstraße von der Schönholzer Straße bis zur Ringstraße parallel zum Anschlussgleis

in Anlehnung an die Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen 2012, Tafel 1, Zeile 3, Belastungsklasse 1,0

4 cm Asphaltdeckschicht

10 cm Asphalttragschicht

15 cm Schottertragschicht 0/32mm mit $E_{V2} \geq 150\text{MPa}$

31 cm Frostschutzschicht 0/32mm mit $E_{V2} \geq 120\text{MPa}$

60 cm Gesamtaufbau auf dem Planum mit $E_{V2} \geq 45\text{MPa}$

Abschnitt 2: Geh-/Radweg entlang der Prignitzer Straße von der Ringstraße bis zur Potsdamer Allee

gemäß Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen 2012, Tafel 1, Zeile 3, Belastungsklasse 0,3

4 cm Asphaltdeckschicht

8 cm Asphalttragschicht

33 cm Schottertragschicht 0/32mm mit $E_{V2} \geq 150\text{MPa}$

45 cm Gesamtaufbau auf dem Planum mit $E_{V2} \geq 45\text{MPa}$

Abschnitt 3: Potsdamer Allee von der Prignitzer Straße bis zur Lausitzer Straße

Deckenaufbau entfällt, nur Markierungsarbeiten

Abschnitt 4: Lausitzer Straße von der Potsdamer Allee bis zur Zoostraße

Deckenaufbau entfällt, nur Markierungsarbeiten

2.9 Ver- und Entsorgungsleitungen

Im Plangebiet befinden sich nach derzeitigem Kenntnisstand diverse Medien/Leistungen.

- Gasleitungen
- Schmutzwasserleitungen
- Trinkwasserleitungen
- Stromleitungen
- Telekommunikationsleitungen
- Beleuchtungskabel

Nach derzeitigem Planungstand sind keine Um- bzw. Neuverlegungen von Medien erforderlich. Die Versorgungsträger werden im Rahmen der Genehmigungsplanung angeschrieben und ihre Belange in den folgenden Planungsphasen berücksichtigt.

2.10 Öffentliche Beleuchtungsanlage

Im Abschnitt von der Schönholzer Straße bis Ringstraße gibt es gegenwärtig keine Beleuchtung. Für die geplante Fahrradstraße in diesem Abschnitt ist eine einseitige Beleuchtungsanlage mit „intelligenter“ Infrarot-Sensorsteuerung vorgesehen (Clever Light System) d.h. die Beleuchtung wird nur im Bedarfsfall auf eine voreingestellte Lichtstärke aufgedimmt, wenn Radfahrende, Fußgänger oder Kfz die Verkehrsanlage benutzen. Das Signal wird an die nachfolgenden Leuchten weitergegeben, die ebenfalls hochfahren. Nach der eingestellten Haltezeit dimmen die Leuchten wieder zurück auf die programmierte sehr niedrige Grundhelligkeit. Es sollen Stahlrohrmasten und Aufsatzleuchten vom Leuchtentyp ASL 2010/1 LED mit effizienten und langlebigen LED-Leuchtmitteln (15 W Leistung) mit warm-weißer, insektenfreundlicher Lichtfarbe von 3000 K eingesetzt werden. Die bedarfsgerechte Lichtsteuerung ermöglicht eine maximale energie- und kosteneffiziente Beleuchtung.

Am Knotenpunkt Ringstraße/Prignitzer Straße sollen drei alte Lichtpunkte durch Stahlrohrmasten mit Aufsatzleuchten vom Leuchtentyp ASL 2010/1 LED, 15 W, erneuert werden. Zudem werden ein neuer Schaltschrank mit vier Abgängen zur Stromversorgung der Abschnitte 1 und 2 sowie die Verlegung einer Anschlussleitung zum vorhandenen Lichtpunkt in der Ringstraße nahe der Kita „Pustblume“ benötigt. Das Beleuchtungskabel soll im Bereich der Straße geschlossen unterquert werden (Durchörterung), um die Oberfläche nicht aufbrechen zu müssen.

Im Abschnitt entlang der Prignitzer Straße von der Ringstraße bis zur Potsdamer Allee ist ebenfalls die Erneuerung der Beleuchtung durch Stahlrohrmasten mit Aufsatzleuchten vom Leuchtentyp ASL 2010/1 LED vorgesehen. Die alten Lichtpunkte sollen demontiert und neue Lichtpunkte durchgehend einseitig, nördlich der geplanten Verkehrsanlagen in einem Abstand von mind. 0,50 m vom Bord bzw. vom Rand angeordnet werden. In diesem Abschnitt ist die Beleuchtung des gesamten öffentlichen Verkehrsraums erforderlich (nördlicher Gehweg, nördlicher Radweg, Straße mit Schutzstreifen für Radfahrende und gegenüberliegenden Gehweg), weshalb hier die Beleuchtungsklasse ME 5 festgelegt wird. Ein neuer Schaltschrank mit sechs Abgängen ist am EWE-Heizhaus (vor Einmündung der Neuruppiner Straße) geplant. Die Verlegung der neuen Beleuchtungskabel ist entlang der Verkehrsanlage in offener Bauweise und unter den Straßen in geschlossener Bauweise (Durchörterungen) vorgesehen.

2.11 Eingriffe in Natur und Landschaft

Mit der Umsetzung des Vorhabens werden Eingriffe in Natur und Landschaft sowie eine Waldumwandlung erforderlich. Diese werden in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde und dem Landesbetrieb Forst Brandenburg erarbeitet und ausgeführt. Die Kompensation soll u.a. durch die Anrechnung von Flächen aus dem Entsiegelungskataster der Stadt Eberswalde erfolgen.

2.12 Oberflächenentwässerung

Die Oberflächenentwässerung erfolgt über das Quergefälle der geplanten Verkehrsanlagen zu den vorhandenen dezentralen Entwässerungsanlagen bzw. neu herzustellenden Entwässerungsmulden entlang der Verkehrsanlagen. Das anfallende Niederschlagswasser wird somit vor Ort gesammelt, zurückgehalten, gefiltert und versickert. Dadurch wird eine nachhaltige Regenwasserbewirtschaftung zugelassen, welche das Wasser in den lokalen Wasserkreislauf einbindet und die Grundwasserneubildungsrate nicht beeinträchtigt.

2.13 Barrierefreiheit

Die Verkehrsanlagen sind bezüglich der nutzbaren Breiten, der Ebenföchigkeit (Asphaltbelag), des Gefölles, der Absenkungen und der taktilen und optischen Elemente entsprechend der Anforderungen der Barrierefreiheit (vgl. DIN 18040-3, RASt 2006, Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen Ausgabe 2002) geplant worden. Die Ausbaubreiten der Radverkehrsanlagen (Fahrradstraße 4,00 m bis \geq 4,50 m, Radweg 2,00 m) und des getrennten Gehwegs von 2,50 m ermöglichen Menschen mit Mobilitätseinschränkungen z.B. mit radgebundenen Hilfsmitteln oder Gehhilfen den erforderlichen Flächenbedarf für Drehungen und andere Bewegungen und gewährleisten die Sicherheitsräume zur Fahrbahn oder seitlichen Bauteilen. Die Längsneigung der Verkehrsanlagen beträgt nicht mehr als 3,0 % und die Querneigung bei ebenem Bodenbelag (Asphalt) nicht mehr als 2,5 %. Die vorgesehenen Markierungen auf den Verkehrsanlagen werden taktil wahrnehmbar und visuell kontrastreich gestaltet. Als Oberflächenbelag für die Verkehrsflächen ist durchgängig Asphalt vorgesehen.

2.14 ÖPNV

Im Plangebiet gibt es auf der Potsdamer Allee öffentlichen Personennahverkehr, welcher durch die Maßnahme nicht beeinträchtigt wird.

2.15 Darstellung der Berücksichtigung von Klimaschutzbelangen

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurde eine ausführliche Prüfung der Klimaschutzbelange und der Umweltverträglichkeit durchgeführt.

3. Realisierungszeitraum

Der Bau kann erfolgen, sobald die Finanzierung durch Fördermittel per Bescheid gesichert ist. Die Bauzeit wird voraussichtlich 18 Monate betragen. Im mittelfristigen Finanzplan ist die Realisierung für 2028/2029 geplant.

4. Kosten

Baukosten	ca. 2.143.950,00 EUR
<u>Baunebenkosten</u>	<u>ca. 256.050,00 EUR</u>
<u>Gesamtkosten</u>	<u>ca. 2.400.000,00 EUR</u>

5. Finanzierung

Die Finanzierung der Baumaßnahme soll zum Großteil durch Fördermittel erfolgen. Im Haushaltsplan befindet sich die Maßnahme unter der Maßnahmennummer 65060205.

Für die Beantragung von Fördermitteln ist der Beschluss über die Entwurfsplanung erforderlich.