

Anlage 2 zur BV/0341/2026

Bauprogramm zur Baumaßnahme Ausbau der Saarstraße zwischen der Freienwalder Straße und der Max-Lull-Straße

1. Vorbemerkung

Die Saarstraße ist als Sammelstraße im Ortsteil Ostend innerhalb einer Tempo-30-Zone eingestuft. Der auszubauende Streckenabschnitt erstreckt sich von der Freienwalder Straße (B 167) bis zur Max-Lull-Straße und weist eine Länge von ca. 775,00 m auf. Innerhalb dieses Abschnitts münden insgesamt acht Seitenstraßen in die Saarstraße ein. Der geplante Abschnitt der Saarstraße wird durch den Oberleitungsbusverkehr genutzt.

2. Technische Angaben

2.1 Straßenkategorie:	Sammelstraße
2.2 Geschwindigkeitsbegrenzung:	30 km/h
2.3 Begegnungsfall:	Bus/Bus bzw. Bus/LKW
2.4 Länge Baustrecke:	ca. 775,00 m
2.5 Ausbaubreite Fahrbahn:	6,50 m
Ausbaubreite Gehwege:	1,80 m
2.6 Ausbaufäche insgesamt:	7.000,00 m ²
2.7 Deckenaufbau	

Fahrbahn

Belastungsklasse 3,2 gemäß RStO 12, Tafel 1, Zeile 3

4,00 cm Asphaltdeckschicht AC 11 D S (bzw. MA 11 D S in Knotenpunkten)

6,00 cm Asphaltbinderschicht AC 32 B S

10,00 cm Asphalttragschicht AC 32 T S

15,00 cm Schottertragschicht 0/32 mit $E_{V2} \geq 150$ MPa

30,00 cm Frostschutzschicht 0/32 mit $E_{V2} \geq 120$ MPa

65,00 cm Gesamtaufbau auf dem Planum mit $E_{V2} \geq 45$ MPa

Zufahrten

Belastungsklasse 0,3, gemäß RStO 12, Tafel 3, Zeile 1

10,00 cm Betonsteinpflaster 20 x 10 x 10 cm³

4,00 cm Bettung Gesteinskörnung 0/5mm $E_{cs} > 35$

25,00 cm Schottertragschicht 0/32 mit $E_{V2} \geq 150$ MPa

26,00 cm Frostschutzschicht 0/32 mit $E_{V2} \geq 120$ MPa

65,00 cm Gesamtaufbau auf dem Planum mit $E_{V2} \geq 45$ MPa

Gehweg

Belastungsklasse 0,3 gemäß RStO 12, Tafel 6, Zeile 2

8,00 cm Betonsteinpflaster 20 x 10 x 8 cm³

4,00 cm Bettung Gesteinskörnung 0/5 $E_{cs} > 35$

25,00 cm Schottertragschicht 0/32 mit $E_{v2} \geq 80$ MPa

37,00 cm Gesamtaufbau auf dem Planum mit $E_{v2} \geq 45$ MPa

2.8 Ver- und Entsorgungsleitungen

Im Plangebiet befinden sich nach derzeitigem Kenntnisstand verschiedene Medien/Leitungen.

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

Die jeweiligen Versorgungsträger werden im Rahmen der Genehmigungsplanung beteiligt. Ihre Belange werden in den weiteren Planungsphasen berücksichtigt. Erforderliche Um- bzw. Neuverlegungen von Leitungen und Kabeln werden vor Herstellung der endgültigen Fahrbahndecke durchgeführt.

2.9 Öffentliche Beleuchtungsanlage

Die bestehende Beleuchtungsanlage umfasst 22 erdverkabelte Lichtpunkte mit LED-Leuchten, die einseitig auf der westlichen Straßenseite im Bereich des Unter- bzw. Sicherheitsstreifens angeordnet sind. Die vorhandenen Masten befinden sich in einem guten baulichen Zustand und sollen weiterhin genutzt werden.

Vorgesehen ist der Austausch der vorhandenen Leuchten gegen energieeffizientere Mastaufsatzleuchten des Typs ASL 2010/1 DA LED. Diese zeichnen sich durch einen geringeren Energieverbrauch, eine erhöhte Lichtleistung von 4.600 Lumen sowie eine warmweiße, insektenfreundliche Lichtfarbe (3.000 Kelvin) aus. Die geschlossene Bauweise der Leuchten reduziert zusätzlich mögliche Beeinträchtigungen für Insekten.

Zur Reduzierung des Energieverbrauchs ist vorgesehen, die Beleuchtungsstärke in den Nachtstunden von 22:00 Uhr bis 05:00 Uhr auf 60 % zu dimmen.

2.10 Grünanlagen, Bepflanzung

Der vorhandene Baumbestand entlang der Straße soll überwiegend erhalten bleiben. Nach aktuellem Planungsstand sind lediglich einzelne Baumfällungen unvermeidbar. Um die versiegelten Flä-

chen zu reduzieren und größere Grünbereiche zu schaffen, sollen beidseitig der Fahrbahn Grünbereiche mit Baumpflanzungen hergestellt werden. Damit werden verschattete Aufenthaltsräume zur Verbesserung des Stadtklimas und die Aufwertung der Straße und des Wohnumfeldes geschaffen.

Im Bereich des geplanten Regenrückhaltebeckens am Schellengrund ist voraussichtlich die Fällung von etwa 20 Bäumen erforderlich. Die erforderlichen Ersatzpflanzungen sollen möglichst in unmittelbarer räumlicher Nähe erfolgen und mit standortgerechten sowie heimischen Baumarten ausgeführt werden.

2.11 Oberflächenentwässerung

Unter Berücksichtigung der Klimaschutzrichtlinien soll die Entwässerung über das Quer- und Längsgefälle der Fahrbahn sowie der Nebenanlagen in neu zu errichtende Versickerungsanlagen erfolgen. Entlang der Straße sollen Entwässerungsmulden mit Breiten von ca. 0,55 m bis 1,05 m angeordnet und durch Sicherheitsstreifen von 0,20 m zum Gehwegbord sowie 0,50 m zum Fahrbahnbord ergänzt werden. Damit wird das Niederschlagswasser gesammelt, zurückgehalten und an Ort und Stelle versickert. Notüberläufe aus Betonfertigteilen werden gemäß DIN 4052 ausgeführt und in einen Regen- bzw. Sammelkanal mit Nennweiten DN 300 bis DN 600 sowie zugehöriger Schächte und Straßenabläufe in Richtung Regenrückhaltebecken abgeleitet. An der Einmündung Schellengrund ist die Errichtung eines Regenrückhaltebeckens mit anschließender Ableitung in den Regenkanal der Fahrradstraße „Am Schellengrund“ sowie in die dort vorhandenen Verdunstungs- und Versickerungsanlagen geplant. Das bestehende Versickerungsbecken am Knotenpunkt Saarstraße/Max-Lull-Straße soll im Zuge der Maßnahme ertüchtigt werden.

2.12 Barrierefreiheit

Die neu herzustellenden Verkehrsflächen werden entsprechend den Anforderungen der Barrierefreiheit gemäß DIN 18040-3 ausgeführt. Dies betrifft insbesondere die nutzbaren Breiten, die Ebenflächigkeit, die Neigungsverhältnisse, die Bordabsenkungen sowie die taktilen und visuellen Leitelemente.

Die Gehwege sollen mit einer Breite von 1,80 m zuzüglich der erforderlichen Sicherheitsstreifen hergestellt werden und ermöglichen damit uneingeschränkte Bewegungs-, Dreh- und Begegnungsflächen, auch für Personen mit Mobilitätshilfen.

Die Befestigung ist mit hellgrauem Betonsteinpflaster geplant, das als erschütterungsarm sowie gut begeh- und befahrbar gilt. Ergänzend ist ein anthrazitfarbener Kontraststreifen bzw. Sicherheitsstreifen zur Fahrbahn hin zur besseren visuellen Wahrnehmbarkeit vorgesehen.

Die Längsneigung der Gehwege soll grundsätzlich nicht 3 %, die Querneigung nicht 2,5 % überschreiten. An Querungsstellen sollen Bordabsenkungen sowie taktil eindeutig erfassbare Blindenleitplatten angeordnet werden. An den Bushaltestellen sind Kasseler Borde geplant, um ein ni-

veaugleiches Ein- und Aussteigen zu ermöglichen. Auch hier sind taktile Leitelemente vorgesehen.

2.13 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Das Plangebiet wird durch den Oberleitungsbusverkehr erschlossen. Am Knotenpunkt Saarstraße/Max-Lull-Straße befindet sich die Wendeschleife mit der Endhaltestelle der Linie 862. Auf der auszubauenden Strecke werden je Seite drei barrieregerechte Haltestellen vorgesehen.

Die Entwurfsplanung wurde in enger Abstimmung mit der Barnimer Busgesellschaft erarbeitet. Eventuell notwendige Umsetzungen von O-Busmasten werden mit der Busgesellschaft abgestimmt.

Für die Bauzeit ist die Einrichtung einer Umleitungsstrecke für den Busverkehr vorgesehen. Die hierzu erforderlichen Abstimmungen zwischen der Stadt Eberswalde und der Barnimer Busgesellschaft sind derzeit noch nicht abgeschlossen.

2.14 Darstellung der Berücksichtigung von Klimaschutzbelangen

Im Rahmen der Vorplanung wurde auf Grundlage der städtebaulichen Klimaschutzrichtlinien der Stadt eine ausführliche Prüfung der Klimaschutzbelange durchgeführt.

3. Realisierungszeitraum

Der Baubeginn ist im 4. Quartal 2026 vorgesehen. Die Bauzeit wird voraussichtlich 24 Monate betragen. Die Bauausführung soll in Bauabschnitten erfolgen.

4. Kosten

Baukosten	ca. 4.200.000,00 EUR
Nebenkosten	ca. 300.000,00 EUR
<u>Gesamtkosten</u>	<u>ca. 4.500.000,00 EUR</u>

5. Finanzierung

Die Finanzierung der Maßnahme soll durch Fördermittel des Landes, durch Eigenmittel der Stadt und durch Straßenbaubeiträge nach dem Kommunalabgabengesetz für das Land Brandenburg erfolgen.