Stadt Genthin

Sitzungsperiode 2019 - 2024

Beschlussvorlage

2019-2024/Bau-051
Status: öffentlich

Fachbereich	FB Bau	Erstellungsdatum:	26.01.2021
Verfasser	Heike Maiwald	Aktenzeichen	65.11.05 - F_süd

Betreff:

Planung zum Ausbau der Friedenstraße in Genthin SÜD

Beratungsfolge:			**Abstimmung**			
Sitzungsdatum	Gremium	Zuständigkeit	Ja	Nein	Ent	Bef
22.02.2021	Bau- und Vergabeausschuss	Entscheidung				

Ergebnis der Abstimmung: ☐ **beschlossen** ☐ **abgelehnt**

Beschlussvorschlag: Der Bau – und Vergabeausschuss bestätigt die Variante ……..zur weiteren Beplanung.

(Dagmar Turian)
Fachbereichsleiterin

(Matthias Günther)
Bürgermeister

Sachverhalt: Die Friedenstraße soll nach Regelwerk und unter Berücksichtigung des Leitungsbestandes örtlicher Versorgungsunternehmen erneuert werden. Die Friedenstraße befindet sich im südlichen Stadtgebiet der Stadt Genthin und verläuft vom geschlossenen Bahnübergang Höhe Bebelstraße bis zur B 107.

Sie ist eine ehemalige Bundesstraße, die in die Baulast der Stadt Genthin übergegangen ist. Vom Charakter her ist sie eine örtliche Einfahrtsstraße und besitzt eine wichtige Sammelfunktion für die Verkehrsströme in die südlich gelegenen Wohn- und Gewerbegebiete.

Es liegt eine gemischte Nutzung durch Wohnen und Gewerbe vor, Geschäftsbesatz besteht in dem Ausbauabschnitt kaum. Im näheren Umfeld befinden sich Gewerbebetriebe, Tankstelle, der Betriebshof der PNV Genthin und ein ehemaliger Einkaufsmarkt.

Es ist eine durch halboffene Bauweise geprägte Baustruktur vorhanden.

Der Planungsbereich befindet sich zwischen der Anbindung der Straße Am Mühlengraben bis zum Knoten Heidewinkel.

Die voraussichtliche Baulänge beträgt ca. 1.450 m.

Die Straßenraumbreite schwankt zwischen 14,20 und 16,00 m.

Im Zuge der Vorplanung wurden drei Varianten der Verkehrsführung in der Friedenstraße untersucht. Zielsetzung bei der Ausarbeitung der verschiedenen Varianten zur Umstrukturierung des Straßenraums war eine möglichst optimale Linienführung und eine hohe Erschließungsqualität für die einzelnen Straßennutzer und Anlieger (PKW, Rad, Fußgänger) unter Berücksichtigung der Oberflächenentwässerung.

<u>Variante 1</u> – Mischverkehr

Die Fahrbahn erhält eine Breite von 6,50 m. Begegnungsverkehr LKW und Bus sind ungehindert möglich. Die Führung des Radverkehrs erfolgt auf der Fahrbahn.

Beidseits der Fahrbahn werden im Abstand von jeweils 2,50 m vom Fahrbahnrand 1,50m breite Gehwege im Straßenraum angeordnet. Der 1,50 m breite Gehweg wird bei der vorhandenen geringen Fußgängerverkehrsbelastung als ausreichend angesehen. (Regelwerk 1,80 m)

Die 2,50 m breiten Streifen zwischen Fahrbahn und Gehwegen werden zur Anlage von Versickerungsmulden einschließlich Banketten genutzt. Baumneupflanzungen erfolgen in Abhängigkeit vom vorhandenen Leitungsbestand. Zur Kostenreduzierung bleibt ein Teil des vorh. östlichen Gehwegs erhalten.

Die Variante ist möglich, bei wachsendem Verkehrsaufkommen jedoch nachteilig.

<u>Variante 2</u> – Schutzstreifen

Die Fahrbahn erhält eine Breite von 7,00 m. Zur Führung des Radverkehrs werden beidseits 1,25 m breite Schutzstreifen (Mindestmaß nach ERA 2010) markiert. Die verbleibende Fahrbahnbreite von 4,50 m entspricht den Forderungen der Empfehlungen für die Anlage von Radwegen. (ERA).

Beidseits der Fahrbahn werden im Abstand von jeweils 2,25 m vom Fahrbahnrand 1,50m breite Gehwege im Straßenraum angeordnet. Die 2,25 m breiten Streifen zwischen Fahrbahn und Gehwegen werden zur Anlage von Versickerungsmulden einschließlich Banketten genutzt.

Baumneupflanzungen erfolgen in Abhängigkeit vom vorhandenen Leitungsbestand.

Zur Kostenreduzierung bleibt ein Teil des vorh. östlichen Gehwegs erhalten.

Die Fahrbahnbreite von 7,00 m eröffnet die Möglichkeit, dem Radverkehr am Fahrbahnrand eine eigene Fläche zur Verfügung zu stellen, die von Pkw in der Regel nicht und von LKW und Bussen nur im Begegnungsfall benutzt wird. Dies verbessert die Verkehrssicherheit des Radverkehrs.
Der 1,50 m breite Gehweg wird bei der vorhandenen geringen Fußgängerverkehrsbelastung als

ausreichend angesehen.
Die Variante stellt die sicherheitstechnisch optimalste Lösung dar.

<u>Variante 3</u> – Mischverkehr + Gehweg, Radfahrer frei

Die Fahrbahn erhält eine Breite von 6,00 m und liegt an der Grenze des Zulässigen. Es besteht nur ein begrenzter Bewegungsspielraum für sich begegnende Linienbusse.
Beidseits der Fahrbahn werden im Abstand von jeweils 2,25 m vom Fahrbahnrand 2,00 m breite Gehwege angeordnet, die eine Mitbenutzung durch den Radverkehr erlauben, liegen aber unter der empfohlenen Breite für gemeinsame Geh-/Radwege von 2,50 m. Zwischen Fahrbahn und Gehweg werden Entwässerungsmulden zur Versickerung des anfallenden Regenwassers angeordnet. Baumneupflanzungen erfolgen in Abhängigkeit vom vorhandenen Leitungsbestand. In dieser Variante ist der teilweise Erhalt des östlichen Gehwegs nicht möglich, da dieser nur eine Breite von 1,50 m hat. Es erfolgt eine vollständige Neugestaltung des Straßenraums.

Diese Variante ist eher für geringe Verkehrsstärken geeignet und wäre keine optimale Lösung.

Der geplante Ausbau erfolgt innerhalb des vorhandenen Straßenraums auf ca. 14,50 m Breite. Die vorhandenen Bordanlagen und Oberflächenbefestigungen werden aufgenommen und ersetzt. Der vorhanden östliche Gehweg bleibt, wenn möglich erhalten.

Die Friedenstraße ist eine örtliche Sammelstraße mit Busverkehr und wird gemäß RStO 2012 in die Belastungsklasse 1,8 eingeordnet.
Es sind folgende Deckenaufbauten vorgesehen:

Oberbau Fahrbahn:

4 cm Asphaltdeckschicht
12 cm Asphalttragschicht
15 cm Schottertragschicht, EV2 ≥ 150 MPa
<u>24 cm Frostschutzschicht, EV2 ≥ 120 MPa</u>
55 cm Gesamtdicke, Planum EV2 ≥ 45 MPa

Oberbau Gehweg:

8 cm Betonsteinpflaster
4 cm Pflasterbettung
<u>18 cm Frostschutzschicht, EV2 ≥ 80 MPa</u>
30 cm Gesamtdicke, Planum EV2 ≥ 45 MPa

Oberbau Zufahrten:

8 cm Betonsteinpflaster
4 cm Pflasterbettung
<u>33 cm Schottertragschicht, EV2 ≥ 120 MPa</u>
45 cm Gesamtdicke, Planum EV2 ≥ 45 MPa

Die Grundstückszufahrten werden mit Tiefborden eingefasst, die Geh- und Radwege mit Kantensteinen.

Die Fahrbahn erhält im Querprofil eine Dachneigung von 2,5 %. Die Querneigung des Seitenbereichs ist mit einem Gefälle von 2,5 % zur Fahrbahn gerichtet.

Die Ableitung des Oberflächenwassers erfolgt über 2,5 % Gefälle in Entwässerungsmulden.

Im Ergebnis der Auswertung der in der Vorplanung erarbeiteten Lösungsvorschläge stellt sich aus Sicht des Planers die Variante 2 als die Variante dar, die am besten die Zielsetzungen zur Umgestaltung des Straßenraums erfüllt.

Die Baukosten bezogen auf die gesamte Straße, unabhängig von der Variante, werden im Zuge der Vorplanung mit rund 2,5 Millionen € brutto eingeschätzt, wobei davon der Rückbau mit rund 250.000 € und der Landschaftsbau mit rund 200.000 € beziffert werden.

Die bauliche Umsetzung muss in finanzierbaren Bauabschnitten erfolgen. Für die Fortführung der Planung steht eine Ermächtigung aus dem Vorjahr zur Verfügung. Für einen ersten Bauabschnitt wurden 650.000 € für den Haushalt 2021 angemeldet.

Die endgültige Entscheidung, welche der in der Vorplanung vorgestellten Varianten Grundlage der weiteren Planung sein soll, wird durch den BUV getroffen.

Anlagen:

Querschnittsaufteilung der 3 Varianten_Vorplanung Friedenstraße

Finanzielle Auswirkungen: 54.1.10 / 4042.785200