



Universitäts- und Hansestadt Greifswald
Erschließung B-Plan 114
Verlängerte Scharnhorststraße

Universitäts- und Hansestadt Greifswald
Tiefbau und Grünflächenamt

Mecklenburgisches Ingenieurbüro für Verkehrsbau
GmbH

Zweigniederlassung Stralsund



**Ausbau
Verlängerte Scharnhorststraße
als infrastrukturelles Teilobjekt
im Rahmen der
Erschließung des B-Plans 114
„Inklusives Schulzentrum am
Ellernholzteich“**

Bestandssituation



Quelle: Geoportal-MV

zu überplanender Abschnitt Verlängerte Scharnhorststraße

- Zufahrt von der Osnabrücker Straße
- Begrenzung 3- seitig durch Verbandsgräben 25/1 und 25/005 (WBV „Ryck/Ziese“) sowie den im Süden zu erhaltenden Weg innerhalb der Kleingartenanlage „Fortschritt“

bisheriger Ablauf:



- | | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|
| - verkehrstechnische Untersuchung (IPO) mit dem Ergebnis, dass eine Erschließung ausschließlich über die Osnabrücker Straße erfolgen soll | 2019 |
| - Beräumung der Kleintieranlage nördlich der Verlängerten Scharnhorststraße auf dem Gelände des künftigen Schulstandortes | Ende 2020 |
| - Vorplanung zum Ausbau der Verlängerten Scharnhorststraße <ul style="list-style-type: none">- <i>Variantenuntersuchung mit 4 Lageplanvarianten</i> | Januar 2021 |
| - Entwicklung der Vorzugslösung aus der Variante 4 | Ende März 2021 |
| - Erneute Variantenuntersuchung mit separater Führung der Fußgänger / Radfahrer südlich der Einmündung zur Osnabrücker Straße <ul style="list-style-type: none">- <i>Varianten mit Brücke über den Graben 25/1</i> | September 2021 |
| - Weiterentwicklung der Vorzugsvariante mit Brückenbauwerk | Anfang 2022 |

geplanter Ablauf:

- | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|
| - Beräumung der äußeren Reihe der Kleingartenanlage | Februar – April 2022 |
| - Öffentliche Ausschreibung (Durchlass 2 und 3)
sowie des Brückenbauwerkes | Juni 2022 |
| - Öffentliche Ausschreibung (Verlängerte Scharnhorststraße)
- Straßenbau, Durchlass 1, LSA | August 2022 |
| - Baubeginn (Durchlass 2 und 3) | August 2022 (bis Okt 2022) |
| - Baubeginn (Verlängerte Scharnhorststraße) | Oktober 2022 (bis März 23) |
| - Pflanzarbeiten (Bäume, Hecke) | April-Mai 2023 |



Ausgangssituation



Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse

- Mischverkehrsfläche ohne räumliche Abgrenzung für Fußgänger/Radfahrer/Kfz
- zu geringe Breite des öffentlichen Verkehrsraums, um Fahrbahn und Gehwege anzuordnen
- verschiedene, zum Teil schadhafte Fahrbahnbelege (alter u. neuerer Asphalt/Beton)
- Verkehrsraumeinschränkungen durch ungeordnet parkende Fahrzeuge und hineinragenden Heckenbewuchs
- zu erneuernde Durchlässe im Bereich der künftigen Zufahrten zum B-Plangebiet
- veraltete nur sporadisch vorhandene Straßenbeleuchtung

Die verschiedenen Nutzungsansprüche der Verkehrsteilnehmer prallen im betrachteten Abschnitt aufeinander und führen immer wieder zu Konfliktsituationen.

Durch die künftige Nutzung als Zufahrt zum geplanten Schulzentrum ist eine eindeutige Strukturierung des öffentlichen Verkehrsraums zwingend erforderlich.

Aufgabenstellung / Grundlagen

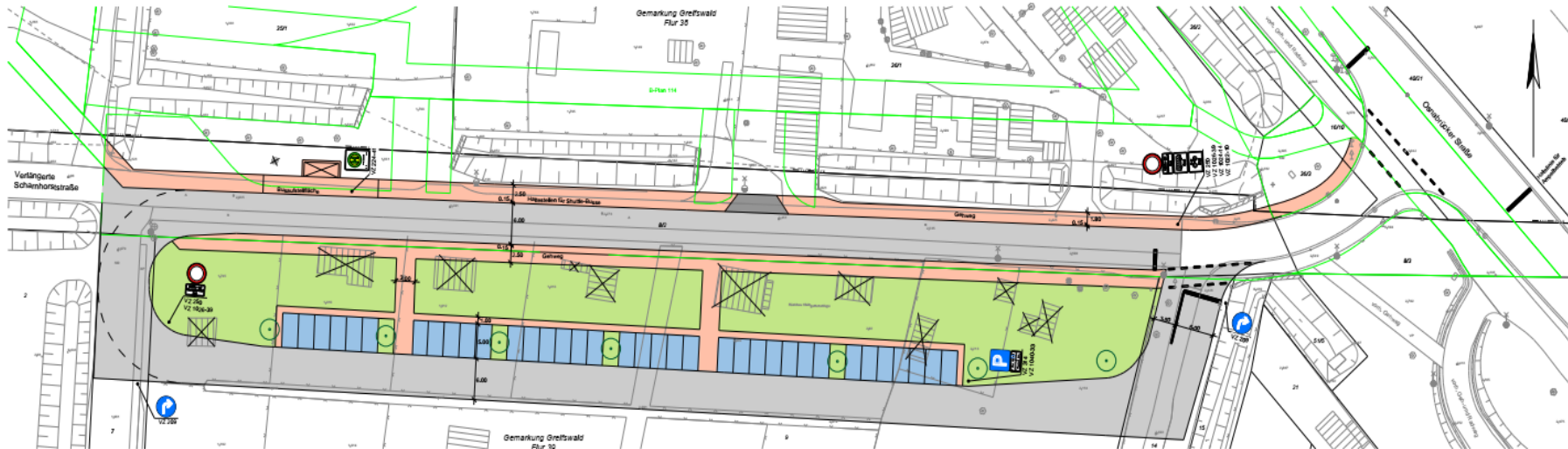


Im Zuge der Umgestaltung soll der Straßenabschnitt aufgewertet und verschiedenste Nutzungsansprüche der Verkehrsteilnehmer (Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr, Busverkehr) verbessert werden.

Planungsgrundsätze

- Ausbau der vorhandenen Straße als Zufahrt zum geplanten B-Plan Nr. 114 für den künftigen Bus-, Personal-, Versorgungs und Rettungsverkehr sowie Anliegerverkehr (Gartensparte)
- Schaffung einer Wendemöglichkeit für den Linienbusverkehr
- Aufrechterhaltung bzw. Ertüchtigung der Funktion als Fahrradstraße mit größerer innerstädtischer Bedeutung
- Eindeutige und sichere Führung des Fußgängerverkehrs aus Richtung Osnabrücker Straße sowie Weiterführung in westlicher und südlicher Richtung
- Schaffung von ausreichendem Parkraum in Form von öffentlichen Parkplätzen für die Nutzer des Schulzentrums (u.a. Elternstellplätze) und der Gartensparte
- Planung innerhalb der vorgegebenen räumlichen Grenzen (begrenzte Beanspruchung von Flächen der bisher als Gartenland genutzten Flächen)
- Abstimmung mit den Verkehrsbetrieben (VBG) bezüglich der Gestaltung
- Abstimmung mit den Stadtwerken, der Unteren Wasserbehörde sowie dem Wasser- und Bodenverband im Hinblick auf die Ableitung des Oberflächenwassers von den geplanten öffentlichen Verkehrsflächen sowie die Verlegung der Erschließungsmedien im Bereich der Zufahrten (Durchlässe)

Vorplanung Lageplan Variante 1



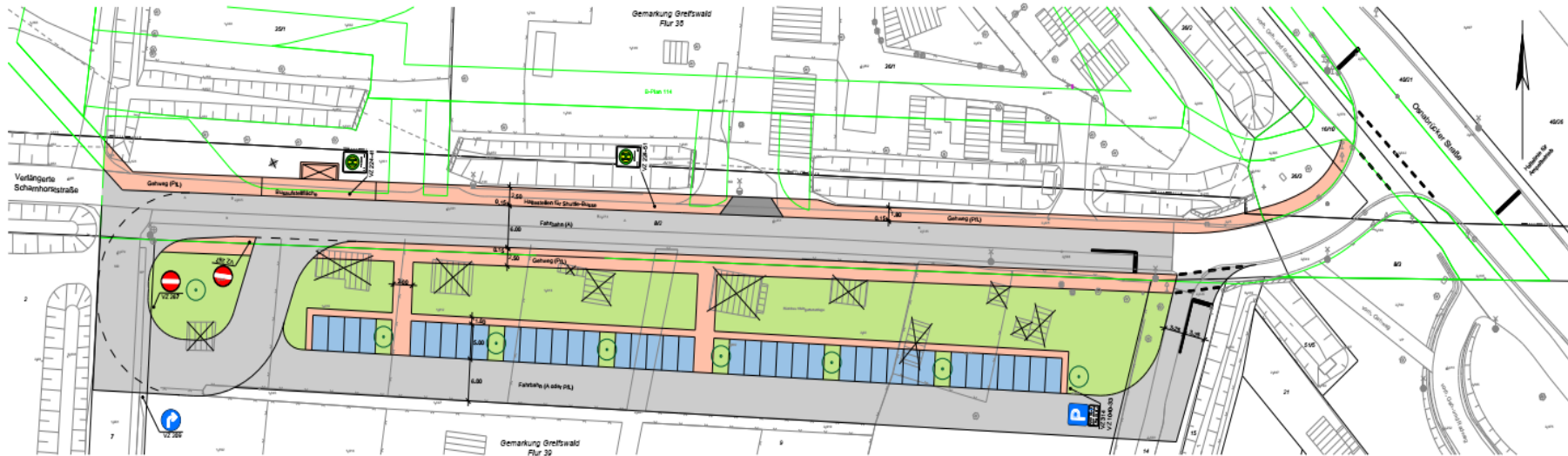
Vorteile:

- Höhere Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer durch die Nutzungseinschränkungen in der nördlichen Fahrgasse
- kein Ausbau der Einmündung zur Osnabrücker Straße (= Kostenminimierung)

Nachteile:

- erheblicher Platzbedarf für den Begegnungsfall Bus/Pkw an der Einmündung der südlichen Fahrgasse zur nördlichen Hauptzufahrt
- kein Begegnungsfall Bus/Bus und damit keine Aufstellung eines ausfahrenden Busses in der Einmündung zur Osnabrücker Straße möglich
- keine optimale Führung der Fußgänger und Radfahrer

Vorplanung Lageplan Variante 3



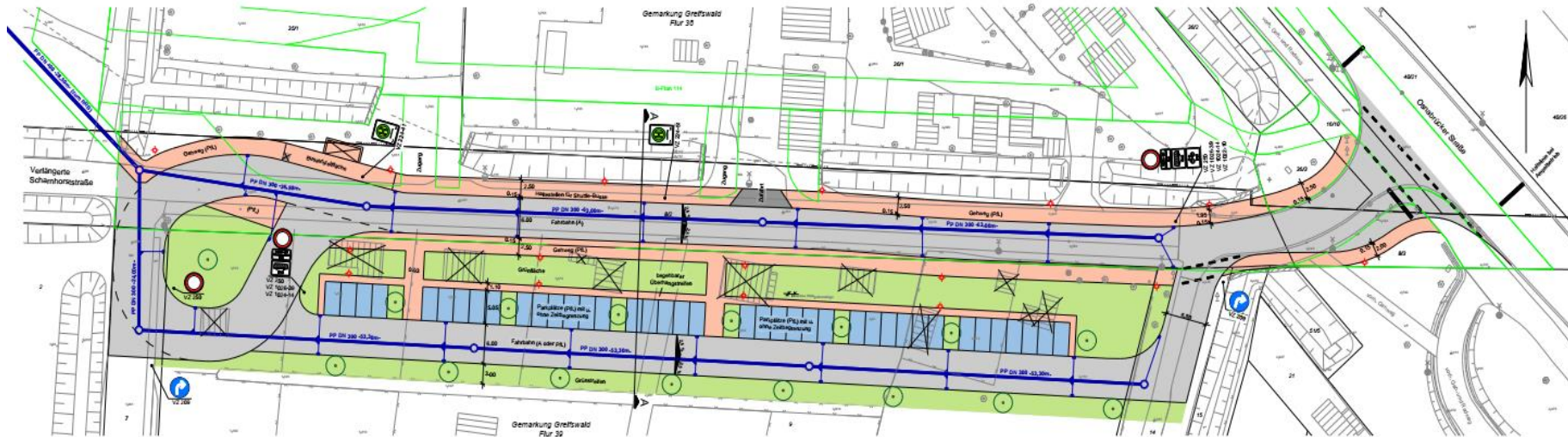
Vorteile:

- geringerer Platzbedarf (6,50 m) für den Begegnungsfall Bus/Pkw an der Einmündung der südlichen Fahrgasse zur nördlichen Hauptzufahrt
- Größere Anzahl von Parkstellplätzen an der südlichen Fahrgasse
- kein Ausbau der Einmündung zur Osnabrücker Straße (= Kostenminimierung)

Nachteile:

- Konfliktpotential infolge der Nutzung der Hauptzufahrt durch sämtliche Anlieger
- Mehrversiegelung durch die Bus-Wendeanlage
- kein Begegnungsfall Bus/Bus und damit keine Aufstellung eines ausfahrenden Busses in der Einmündung zur Osnabrücker Straße möglich

Vorplanung Lageplan Variante 4



Vorteile:

- Höhere Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer durch die Nutzungseinschränkungen
- geringerer Platzbedarf (6,50 m) für den Begegnungsfall Bus/Pkw an der Einmündung der südlichen Fahrgasse zur nördlichen Hauptzufahrt
- Aufstellung eines ausfahrenden Busse in der Einmündung zur Osnabrücker Straße möglich
- größere Anzahl von Parkstellplätzen an der südlichen Fahrgasse
- Anlage eines zusätzliche Grünstreifens als Abschluss zur Kleingartenanlage

Nachteile:

- Höhere Aufwendungen durch die Verbreiterung der Einmündung zur Osnabrücker Straße
- Mehrversiegelung durch die Bus-Wendeanlage und die Aufweitung der Einmündung

Weiterentwicklung der Variante 4



weitere Vorteile zur urspr. Variante 4:

- Mehr Parkraum durch die beidseitige Anordnung von Stellplätzen an der südlichen Fahrgasse
- Anordnung von E-Ladeplätzen vorgesehen

grundlegender Nachteil auch dieser Variante:

- Die Engstelle im Bereich des Durchlasses des Grabens 25/1 lässt auch weiterhin keinen Begegnungsfall Bus/Bus zu.

Variante 5a – separate Fußgängerbrücke an der Einmündung zur Osnabrücker Straße



Vorteil:

- sichere Fußgängerführung im Bereich der Einmündung
- Trennung von Fußgänger- und Radfahrverkehr
- Begegnungsfall Bus/Bus im Bereich des Durchlasses möglich (unter Berücksichtigung des Radverkehrs)

Nachteile:

- Einfädelung des Radfahrverkehrs unmittelbar vor der Osnabrücker Straße
- erhöhte Kosten durch das Brückenbauwerk

Variante 5b – Vorzugsvariante gemeinsame Brücke für Fußgänger und Radfahrer südlich der Einmündung



Vorteile:

- Fernhalten des Fußgänger- und Radfahrerverkehrs aus dem unmittelbaren Fahrbahnbereich in der Einmündung
- Begegnungsfall Bus/Bus im Bereich des Durchlasses möglich (ohne Radverkehr)

Nachteil:

- u.U. Konfliktpotential zwischen Fußgängern und Radfahrern



**Wasser- und Bodenverband
"Ryck-Ziese"**

Ausschnitt Gewässer

Greifswald

B-Plangebiet Nr. 114



zu erneuernde Durchlässe 1 und 2



links Durchlass 1: Betonrohr DN 1200

rechts Durchlass 2: Betonrohr DN 1000

zu erneuernder Durchlass 3



Erneuerung analog dem vorhandenen Durchlass 4 (rechts)

Bestand: Betonrohr DN 1000
Planung: Rahmenprofile aus kastenförmigen Betonfertigteilen
Querschnitt: B x H: 2,00 m x 1,20 m



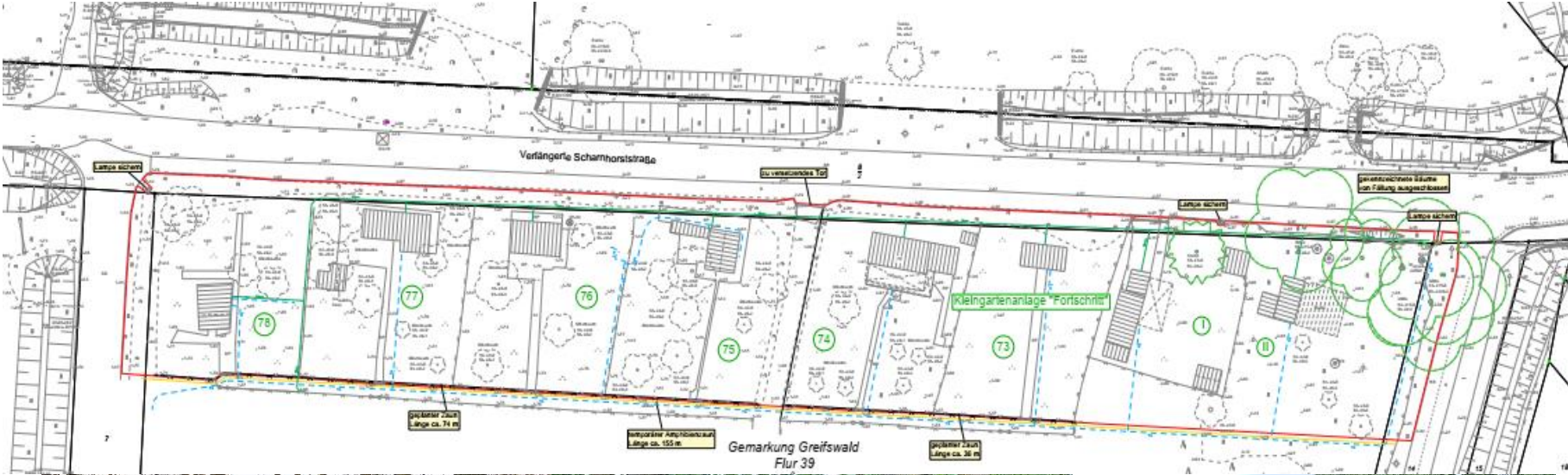
mögliche Gestaltung der Fußgängerbrücke



Grundlegende Daten:

Art:	Balkenbrücke / Mittelträger / Trapezplatte
Konstruktion:	Stahllängsträger mit Holzbohlenbelag
stat. System L:	einfeldrig freiauflegend
stat. System Q:	balken- und plattenartige Tragwerke, Rahmen und Bogen
Gesamtlänge:	ca. 16 m
Gesamtbreite:	ca. 6,50 m (nutzbar 5,50 m)
Baukosten:	ca. 210.000 € netto

bereits ausgeführte Fällarbeiten

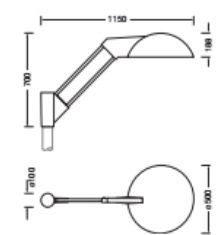


Straßenbeleuchtung

Typ: Siteco DL 50 mini (LED)
Lichtpunkthöhe 6 m

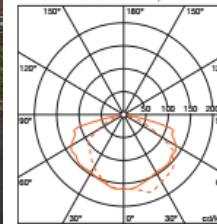


Universitäts- und Hansestadt
Greifswald



$A_g = 0.20 \text{ m}^2$

4039806316431
5NA247E1MT0TS08
1 x HST +MF 50W/220 LL ϕ 4200 lm



C 0/180 C 90/270

Lichtstärkeklasse nach
EN13201-2: G4

DL° 500 MIDI-T
für Mastaufsatzmontage | mit Tragwerk | mit Radialfacetten-Optik |
mit Abdeckscheibe | mit VVG

Mastleuchte mit Tragwerk für Aufsatzmontage
 - mit Radialfacetten-Optik, asymmetrisch breit strahlend; mit planer Abdeckung
 - mit VVG, kompensiert, je nach Ausführung mit Leistungsreduzierung durch 230V-Steuerspannung
 - Gehäuse und Mastanbindung aus Aluminiumdruckguss, Siteco® Eisenglimmer (DB 702S); Tragwerk-Elemente aus V4A;

Abdeckung aus Einscheiben-Sicherheitsglas (ESG)
 - Schutzart: IP65
 - Schutzklasse: SK II
 - Mastzopf: $d_a = 76 \times 100 \text{ mm}$
 - empfohlene Lichtpunkthöhe: $L_{PH} = 4 \dots 6 \text{ m}$
 - Mastanbindung für 2-fach-Anordnung auf Anfrage



Bestückung		W _{max}	EVG- VVG	Bestell-Nr. OSRAM	Bestell-Nr. Siteco
1x HIE-CE 35 W	E27	14,7	WVG	4039806908025	5NA247E1HT0TS08
1x HST I HSE 50 W*	E27	15,0	WVG	4039806316431	5NA247E1MT0TS08
1x HST I HSE 70 W	E27	X 14,9	WVG	4039806316653	5NA247E1MT1TS08

1) Vorschaltgerät mit 2 Leistungsanzapfungen 50/70W

Baukosten (Schätzung)



Beräumung Bäume und Hecken (in der Ausführung)	35.365 €
Beräumung Kleingärten	125.000 €
Regenentwässerung	210.000 €
Straßenbau	745.000 €
Ausstattung	105.000 €
Straßenbeleuchtung	75.000 €
Landschaftsbau	30.000 €
Erneuerung Durchlässe	330.000 €
<u>Errichtung Radfahrer- und Fußgängerbrücke</u>	<u>265.000 €</u>
Baukosten brutto gesamt ca.	1.920.365 €



Danke für ihre Aufmerksamkeit