



Beschlussvorlage

öffentlich: Ja
Drucksachen-Nr.: 06/1558
Erfassungsdatum: 28.08.2018

Beschlussdatum:

Einbringer:
Dez. II, Amt 66

Beratungsgegenstand:
Bauvorhaben Schönwalde I: Umgestaltung des Knotenpunktes Lomonossowallee/Dubnaring/Einsteinstraße zur Kreisverkehrsanlage

Beratungsfolge Verhandelt - beschlossen	am	TOP	Abst.	ja	nein	enth.
Senat	04.09.2018	6.12				
Ortsteilvertretung Schönwalde I/Südstadt	20.09.2018	6.2		5	0	0
Ausschuss für Bauwesen, Umwelt, Infrastruktur und öffentliche Ordnung	25.09.2018	6.4		13	0	0

Beschlusskontrolle: Termin:

Haushalt	Haushaltsrechtliche Auswirkungen?		Haushaltsjahr
Ergebnishaushalt	Ja <input checked="" type="checkbox"/>	Nein:	2018
Finanzhaushalt	Ja <input checked="" type="checkbox"/>	Nein:	2018

Beschlussvorschlag

Der Ausschuss für Bauwesen, Infrastruktur, Umwelt und öffentliche Ordnung bestätigt die Planung für die Umgestaltung des Knotenpunktes Lomonossowallee/Dubnaring/Einsteinstraße zu einer einspurigen Kreisverkehrsanlage im Rahmen des Förderprogramms Stadtumbau Ost im Wohngebiet Schönwalde I.

Sachdarstellung/ Begründung

Die UHGW beabsichtigt, im Rahmen des Förderprogramms Stadtumbau Ost im Wohngebiet Schönwalde I den Knotenpunkt Lomonossowallee/Dubnaring/Einsteinstraße zu einer einspurigen Kreisverkehrsanlage umzugestalten.

Die Maßnahme ist Bestandteil des Rahmenplanes Schönwalde I, Fortschreibung 2004, der von der Greifswalder Bürgerschaft beschlossen wurde.

Die Umgestaltung des Knotenpunktes zur Kreisverkehrsanlage wird unterstützt durch die Festlegung der Verkehrsunfallkommission vom 15.07.2015. Untersuchungen belegen, dass es sich hier um einen konflikträchtigen Knotenpunkt handelt. Die Auswertung eines 3-Jahres-Zeitraumes ergab häufige Unfälle bei Einbiegen-Kreuzen-Vorgängen und durch Nichtbeachtung der Vorfahrt. Es kam insgesamt zu 7 Unfällen mit Personenschäden.

Die Lomonossowallee ist die Hauptachse des Wohngebietes Schönwalde I. Der Dubnaring und die Einsteinstraße übernehmen die Funktion von Sammelstraßen. Der unmittelbar angrenzende Bereich ist geprägt von Wohnbebauung sowie Versorgungs- und

Dienstleistungseinrichtungen. Im weiteren Wohnbereich befinden sich Schulen und Sportanlagen.

Der jetzige Knotenpunkt als überdimensionierte Verkehrsanlage ist für die motorisierten und nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer unübersichtlich, verkehrstechnisch problematisch und im Sinne der Sicherheit und der Leichtigkeit des Verkehrs nicht leistungsfähig genug. Die geplante Umgestaltung zielt darauf ab, die Verkehrsräume für jeden Verkehrsteilnehmer eindeutig zu ordnen und zu gestalten.

Das Bauvorhaben schließt an die vorhandenen Strukturen an. Der Verkehr wird einspurig an die Kreisverkehrsanlage herangeführt. Die Kreisinsel sowie die anschließenden Fahrbahnbereiche sind grundhaft auszubauen. Die Straßenentwässerung kann an die vorhandene Regenwasserkanalisation angeschlossen werden.

Der Radverkehr nutzt markierte Radfahrstreifen auf der Fahrbahn und wird im Kreisverkehr mitgeführt.

Alle Richtungen erhalten Fahrbahnteiler, in denen Querungsmöglichkeiten und Fußgängerüberwege angeordnet werden. Die Gehwege besonders im unmittelbaren Bereich der Kreisverkehrsanlage werden geometrisch angepasst und barrierefrei ausgebaut. Die in diesem Zusammenhang erforderlichen Gestaltungen und Anpassungen der Grünflächen sind Bestandteil des Vorhabens.

Die zwei Haltestellen des ÖPNV werden in Anlehnung an das Haltestellennetz der Stadt mit Buskapstein ausgebaut. Geplant sind hier gerade Aufstelllängen von mind. 18 m. Die Warteflächen werden mit Bodenindikatoren barrierefrei gestaltet.

Die Straßenbeleuchtung wird auf Grund technischer Erfordernisse und der neuen Geometrie der Kreisverkehrsanlage erneuert.

Die Herstellung von Beschilderung und Markierung vervollständigt die Gesamtleistungen.

Die bauliche Umsetzungsoll im Jahr 2019 erfolgen. Es wird mit einer Bauzeit von 5 Monaten gerechnet.

Die Finanzierung der Baumaßnahme soll mit Mitteln aus noch zu beantragenden Städtebaufördermitteln erfolgen.

Das Bauvorhaben befindet sich in der Phase der Entwurfsplanung.

Für die Maßnahme werden keine Straßenausbaubeiträge erhoben.

Anlagen:

Präsentation



Universitäts- und Hansestadt Greifswald
Kreisverkehrsanlage
Lomonossowallee / Dubnaring / Einsteinstraße
Stadtumbau Aufwertung Schönwalde I

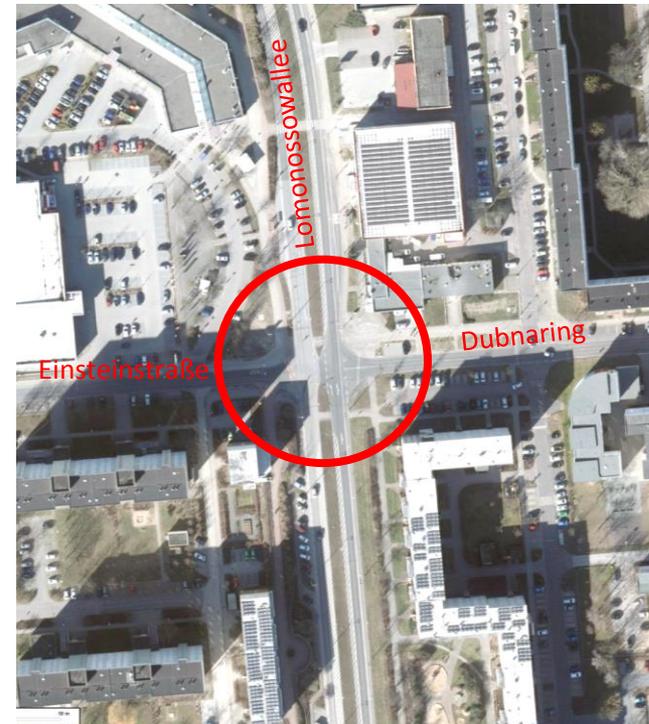
Ausgangssituation



Die Lomonossowallee bildet mit dem Dubnaring und der Einsteinstraße einen vierarmigen Knotenpunkt im Wohngebiet Schönwalde I in Greifswald. Der unmittelbar an den Verkehrsraum angrenzende Bereich ist geprägt von Wohnbebauung und verschiedenen Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen. Im weiteren Umfeld gibt es mehrere Schulen, Kindertagesstätten und Sportanlagen.

Problematik:

- Knotenpunkt ist überdimensioniert
- unübersichtliche und konfliktrichtige Verkehrsanlage
- Unfallschwerpunkt
- unzureichende Strukturierung der Nebenanlagen



Ausgangssituation



Bestand

- Fahrbahn bereits durch Sperrflächenmarkierungen auf zwei Fahrspuren auf der Lomonossowallee reduziert
- Führung des Radverkehrs auf markierten Schutzstreifen und abschnittsweise auf den Nebenanlagen
- wenig erkennbare Wegebeziehungen
- strukturbildender Grünstreifen im Verlauf der Lomonossowallee
- an den Knotenpunkt angrenzende Haltestellen des ÖPNV



Aufgabenstellung



Der Knotenpunkt Lomonossowallee / Dubnaring / Einsteinstraße ist als einspurige Kreisverkehrsanlage auszubauen. Die Umgestaltung zielt darauf ab, die Verkehrsräume für jeden Verkehrsteilnehmer eindeutig zu ordnen und zu gestalten.

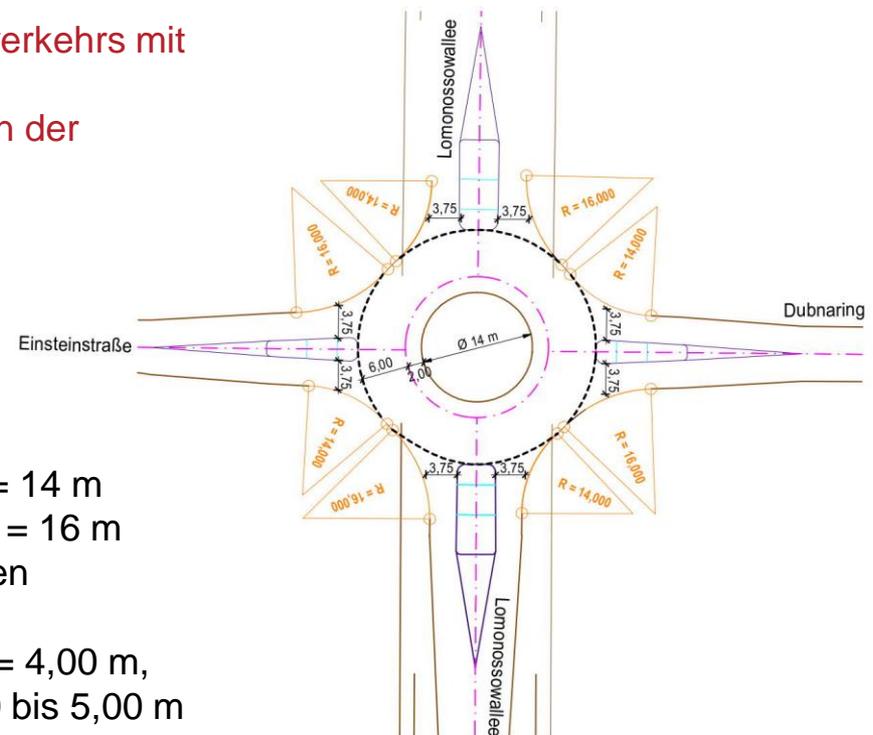
- Ausbau zum „Kleinen Kreisverkehr“
- Gewährleistung der Aufnahme der ermittelten Gesamtverkehrsstärke von mind. 12.000 Kfz/24 h
- Grundhafter Ausbau im unmittelbaren Bereich der KVA
- Mitführung des Radverkehrs auf der Kreisfahrbahn
- auf allen Knotenpunktarmen Anordnung von Fahrbahnteilern mit Fußgängerüberwegen als Querungshilfen einschließlich Bodenindikatoren für die Orientierung blinder und sehbehinderter Personen
- Erhalt der vorhandenen Busbuchten des ÖPNV und Umgestaltung für Niederflur- und Gelenkbusse unter Beachtung der Barrierefreiheit und dynamischer Fahrgastinformationssysteme
- Neuordnung der Wegebeziehungen mit Anpassung der Freiflächen
- Gestaltung von entstehenden Grünflächen unter Beachtung eines vertretbaren Unterhaltungsaufwandes

Geometrie der KVA



Die grundsätzliche Machbarkeit eines Kreisverkehrs mit einem Außendurchmesser von 30m (kleiner Kreisverkehr) wurde im Vorfeld geprüft und in der Planung verfolgt.

- Breite des Kreisrings $B_K = 8,0$ m
(einschließlich Innenring mit 2,0 m Breite)
- Durchmesser der Kreisinsel $D_1 = 14$ m
- Fahrstreifenbreite Zufahrt $B_Z = 3,75$ m
- Fahrstreifenbreite Ausfahrt $B_A = 3,75$ m
- Radien der Eckausrundungen Zufahrt $R_Z = 14$ m
- Radien der Eckausrundungen Ausfahrt $R_A = 16$ m
- Nachweis der Radien mit den erforderlichen Schleppkurven für Bus und Lastzug
- Fahrbahnteiler als Überquerungshilfen, $B = 4,00$ m, mit einem Abstand vom Kreisring von 4,00 bis 5,00 m für wartepflichtigen Verkehr

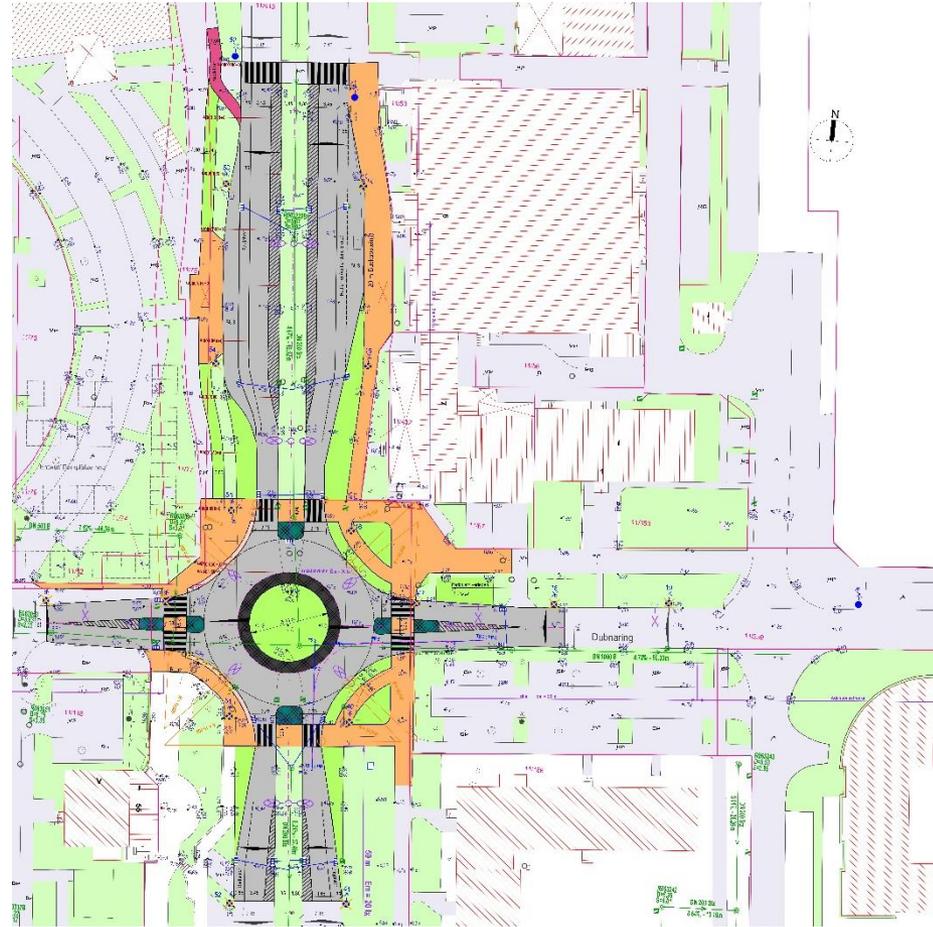


Lageplan

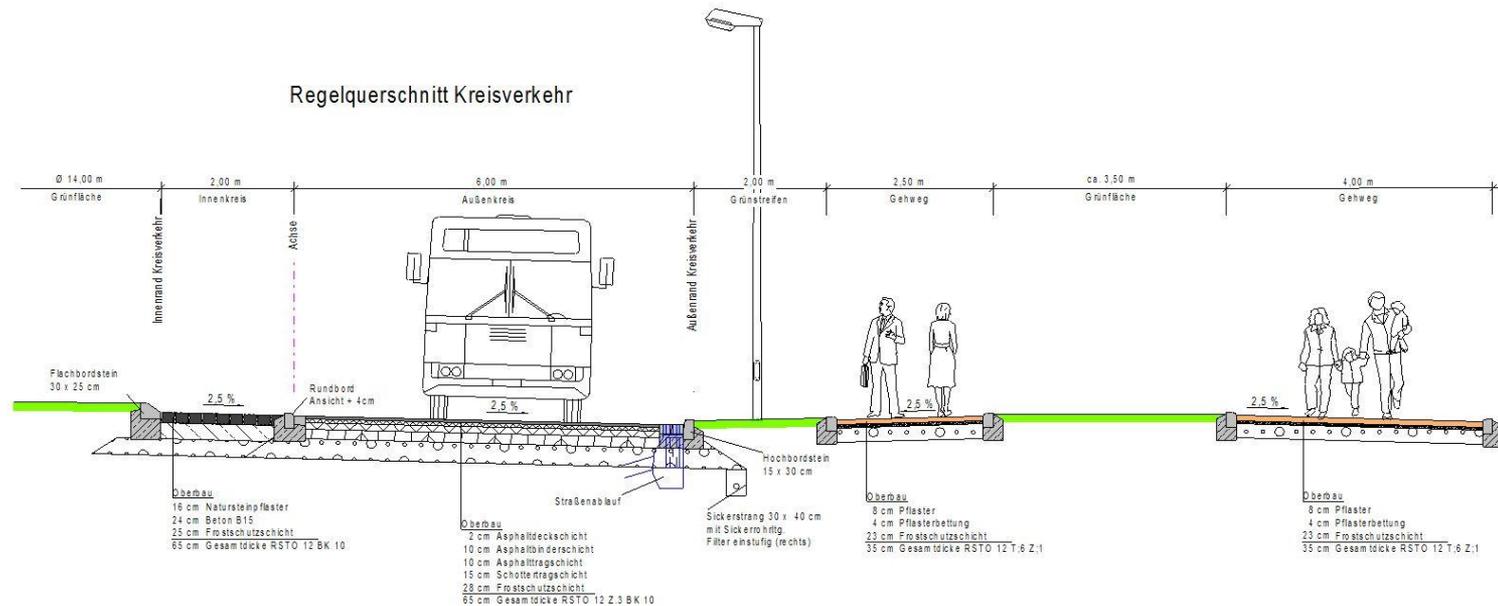


Legende

-  Flurstücksgrenze
-  Gebäude vorhanden
-  Straßen/ Wege/ Plätze befestigt vorhanden
-  Grünfläche vorhanden
-  Straßenbeleuchtung vorhanden
-  Straßenbeleuchtung vorhanden Abbruch
-  Straßenablauf vorhanden (Lt. Vermessung)
-  Regenwasserablauf vorhanden (nachrichtliche Übernahme Stadtwerke HGW)
-  Regenwasserleitung vorhanden
-  Regenwasserablauf neu
-  Höhen vorhanden
-  Abbruch vorhandener Poller
-  Fahrbahn neu
-  Quemeigung vorhanden
-  Quemeigung neu
-  Sperrflächen auf Fahrbahn neu
-  Fußgängerquerung
-  Natursteinpflaster neu
-  Betonkleinpflaster neu
-  Radweg neu
-  Gehweg neu
-  Sicherheitsstreifen neu
-  Grünfläche neu
-  Straßenbeleuchtung neu nach DIN 67523-1:2010-06
-  Zuwegung



Regelquerschnitt

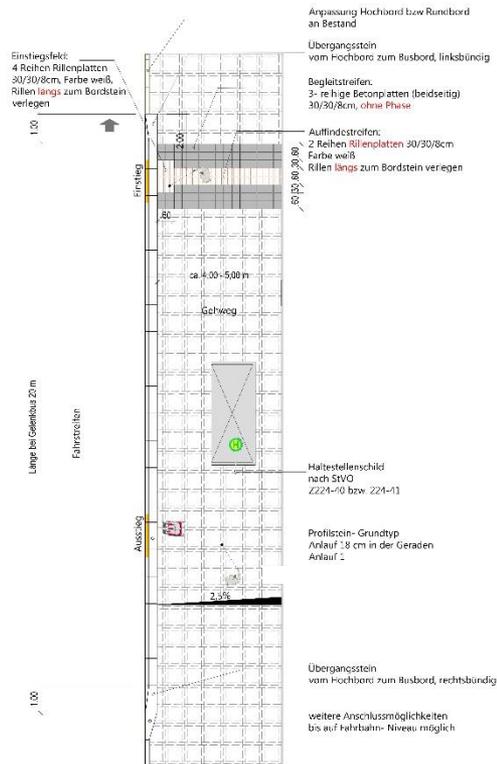


- Ausführung der Kreisfahrbahn sowie der Kreis Zu- und Ausfahrten in Asphalt
- Befestigung des Innenringes der Kreisfahrbahn mit Natursteinpflaster
- Herstellung der Gehwege in Anpassung an bereits vorhandene Erneuerungen mit Rechteckpflaster Format 20 x 10 cm in Grau
- Begrünung der unmittelbar an den Kreis grenzenden Flächen
- Bepflanzung der Kreisinsel sowie der zwischen den Wegen entstehenden Flächen mit pflegearmen, niedrigen Gehölzen bzw. Stauden und Gräsern



Bushaltestellen

Die Bushaltestellen erhalten entlang der Aufstelllänge einen Buskapstein und werden barrierefrei ausgestattet. Es werden Voraussetzungen für die Einrichtung dynamischer Fahrgastinformationssysteme geschaffen



Haltestelle Westseite



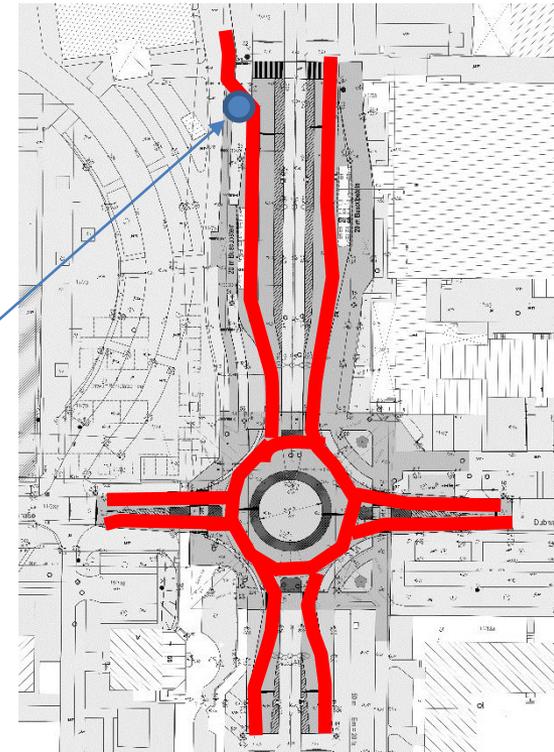
Haltestelle Ostseite

Radverkehr



Der Radverkehr soll im Kreisverkehr mitgeführt werden. Bis auf den von Norden kommenden Radweg sind bereits Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen auf der Fahrbahn markiert. Mit der Errichtung des Kreisverkehrs gehen folgende Änderungen in der Radwegeführung einher:

- Der zur Zeit noch auf der Nebenanlage vorhandene Radweg der Lomonossowallee wird hinter dem nördlich vorhandenen Fußgängerüberweg auf die Fahrbahn geführt und als Radfahrstreifen markiert.
- Von da an ist die Nebenanlage zurückzubauen und statt dessen ein Grünstreifen anzulegen. Der verbleibende Gehweg in einer Breite von 3,00 m wird für Radfahrer frei gegeben.



Beleuchtung



Die Straßenbeleuchtung ist mit der Erneuerung der Straßenabschnitte und den sich daraus ergebenden technischen Forderungen neu zu gestalten.

Im Baufeld ist die Beleuchtung unter Berücksichtigung der Anforderungen an Beleuchtung an Kreisverkehren mit Fußgängerüberwegen herzustellen.



Geplanter Leuchtentyp im Baubereich



Überkopfbeleuchtung für nördlichen FGÜ



Materialauswahl



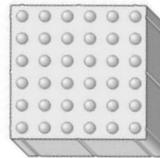
Betonflaster für
Inselkopf und Nebenanlagen



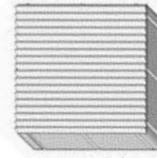
Granitgroßpflaster für
Kreisinnenring



Betonplatten 30x30
für Begleitstreifen



Noppenplatte



Rillenplatte

für Barrierefreiheit



Für eine ansprechend gestaltete Mittelinsel mit
Wiedererkennungswert sind Anregungen gefragt

Die Aussichten



Die Fertigstellung der Kreisverkehrsanlage gewährt allen Verkehrsteilnehmern eine höhere Sicherheit durch

- Niedrigere Geschwindigkeiten
- Minderung der Schadstoff- und Lärmemissionen
- gute Sichtbeziehungen und eindeutige Wegeführungen
- Senkung des Unfallrisikos
- Einsatz von Bodenindikatoren für die Sicherung der Barrierefreiheit

Die Gesamtanlage soll nach Fertigstellung zu einer wesentlichen Aufwertung des Stadtgebietes beitragen.

Das Vorhaben, dessen Ausführung voraussichtlich im Jahr 2019 erfolgen wird, befindet sich in der Phase der Entwurfsplanung.

Die Finanzierung erfolgt mit Mitteln aus dem Städtebauförderprogramm „Stadtumbau Ost im Wohngebiet Schönwalde I“.

Vielen Dank