

**Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme**

Mobilität - Umwelt - Verkehr



in Zusammenarbeit mit
REHWALDT
LANDSCHAFTSARCHITEKTEN

Variantenuntersuchung Seestraße

**Ausschüsse Wirtschaft, Bau, Verkehr und Umwelt
11.02.2015**

Inhalt

1. Planungsaufgabe gemäß Aufgabenbeschreibung
2. Herangehensweise
3. Auftretende Fragestellungen
4. Lösungsansätze und Ergebnisse
5. Diskussion/ Festlegungen



Planungsaufgabe gemäß Aufgabenstellung

Allgemein:

Weiterentwicklung der Seestraße als wichtigste Verbindungsachse zwischen dem Ostsee und der Innenstadt (auf der Grundlage vorgegebener Rahmenbedingungen zur Anbindung und Funktion der Straße)

Konkret:

- AP I+III+IV: Straßenplanung vom Knotenpunkt mit der Dissenchener Straße bis zum Knotenpunkt mit der Merzdorfer Bahnhofstraße (Querschnitte, Lagepläne in Varianten, grundsätzliche Einordnung Parkeisenbahn, Längsschnitte, Lärmemissionen, Kostenschätzung)
- AP II: Umweltverträglichkeitsuntersuchung (Bestandsbeschreibung auf der Grundlage vorhandener Unterlagen, Beschreibung und Bewertung der Umweltwirkungen in einem Umweltbericht)
- AP V: gestalterischer Fachbeitrag zur Materialität/ visuellen Darstellung wesentlicher Bereiche

Herangehensweise – Herleitung Varianten

Was hat bei der Herausarbeitung und Bewertung der Varianten eine Rolle gespielt?

- Überlegungen/ Vorgaben aus vorliegenden Planungen (Masterplan für den Ostsee, Verkehrsentwicklungsplan)
- Erarbeitung eines durchgehenden Querschnitts – Erarbeitung in Varianten
- Erschließung bestehender und zukünftiger Nutzungen an der Seestraße durch „limitierte“ Kreuzungen
- Ausbildung/ Gestaltung des Knotenpunktes/ Knotenpunktsystems mit Dissenchener Straße – Erarbeitung in Varianten (10)
- Berücksichtigung Teilstück bis B168, Gestaltung des Knotenpunkts mit der Merzdorfer Bahnhofstraße – Erarbeitung in Varianten (3)
- Sicherung einer separaten Trasse der Parkeisenbahn im Querschnitt und tlw. auch an den Knoten

Lösungsansätze – Grundlegende Parameter

Grundsätzliche Rahmenbedingungen:

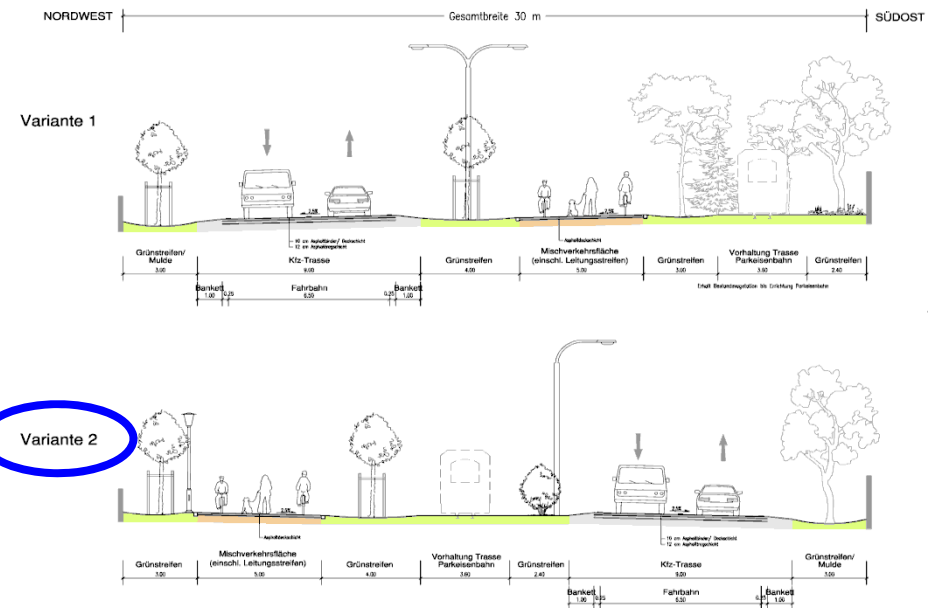
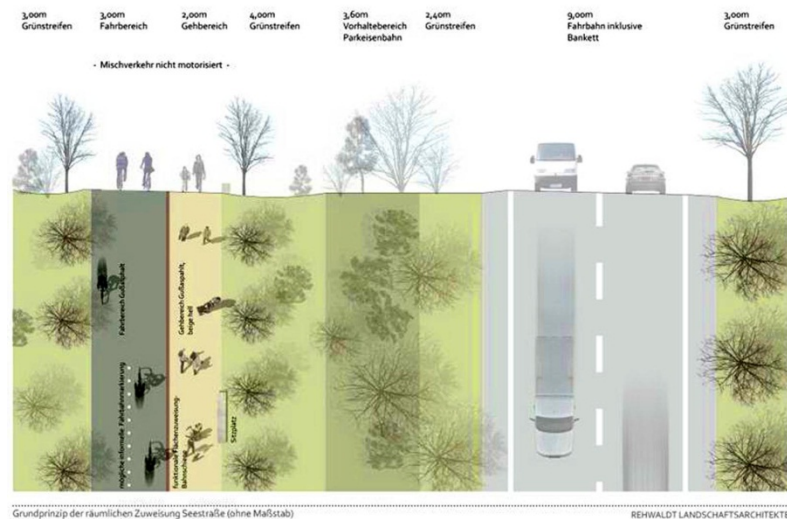
- Streckenlänge etwa 1.800 m + 600 m
- 3 maßgebliche Knotenpunkte entlang der Strecke
- Funktion der Straße nach RIN – „nahräumige Erschließungsstraße ES IV“ (Sammelstraße, 2-streifige Fahrbahn)
- Verkehrsprognose: geringe Belastung < 5.000 Kfz/ 24h
- getrennte Führung von Kfz-Verkehr und nicht-motorisierten Nutzergruppen



Lösungsansätze – Regelquerschnitt der Straße

Festlegung einer Vorzugsvariante des Regelquerschnitts:

- gewählte Regelbreiten: Fahrbahn 6,50 m, Freizeitachse 5,00 m
- Im Rahmen der Untersuchung wurden 5 Querschnittsvarianten betrachtet



Lösungsansätze – Regelquerschnitt der Straße

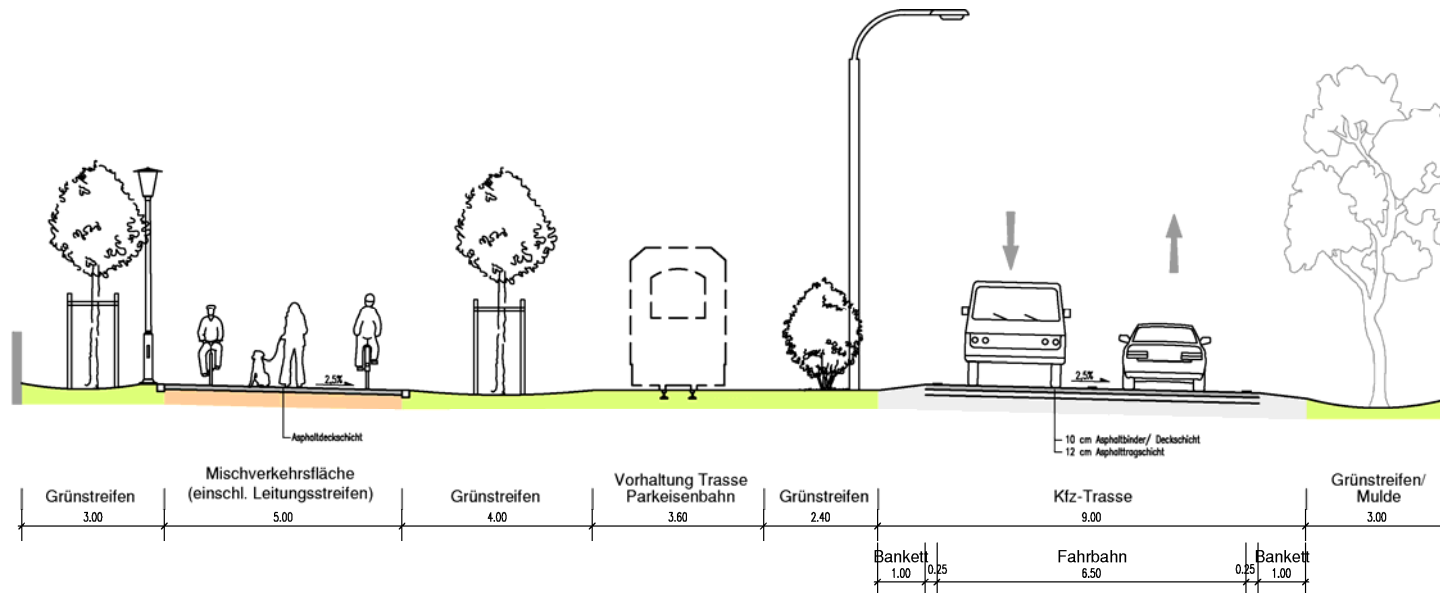
Festlegung einer Vorzugsvariante des Regelquerschnitts:

Im Ergebnis wurde **Variante 2** als Vorzugslösung ausgewählt, Gründe dafür:

- abgesetzte Führung der Freizeitachse auf stadtwärtiger, attraktiver Seite
- keine Querung der Kfz-Fahrbahn für Freizeitachse erforderlich
- Vorhaltung Trasse Parkeisenbahn
- Parkeisenbahn über KP 3 möglich

NW

SO



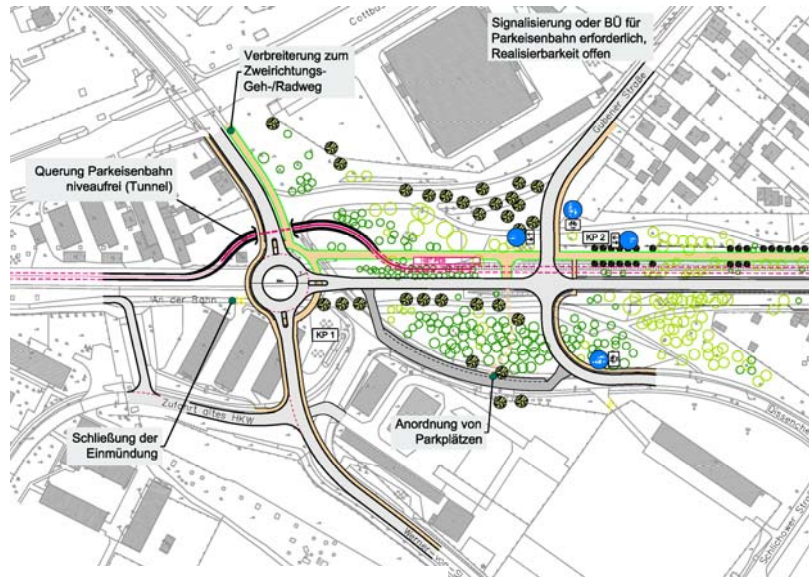
Lösungsansätze – Knotenpunkte 1 und 2

- Intensive Untersuchung und Diskussion von insgesamt 10 Varianten
- Engere Betrachtung von je 2 Varianten für Querschnittsvariante 1 und 2
- Bewertung nach folgenden Kriterien:
 - verkehrlichen: Verkehrsfluss, Linienführung der Straßen, Querungen Parkeisenbahn, Auswirkungen Nachbarknoten,
 - städtebaulich: Gestaltungspotentiale Strecke und Knotenpunkte
 - sonstige: Umbaubedarf, Erhaltung Baumbestand

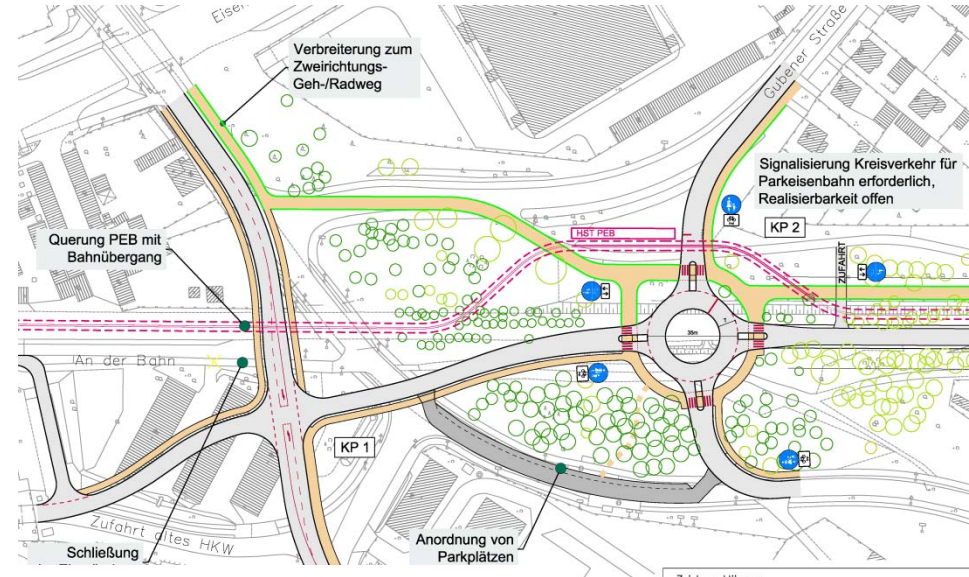


Lösungsansätze – Knotenpunkte 1 und 2

- Ergebnis: KP 1 = Kreisverkehr sowie KP 2 = 4-armige Kreuzung
- Auftakterlebnis für die Seestraße am KP 1 (Landmarke)
- Begradigung der Linienführung W.-v.-Siemens-Straße/ Dissenchener Straße mit direkter Anbindung der Seestraße an die Dissenchener Straße
- Verbindung der Gubener Straße mit der Dissenchener Straße möglich
- geringe Umwege Freizeitachse
- geradlinige Führung Seestraße



Vorzugslösung KP1 und KP2



Variante mit KP2 als Kreisverkehr

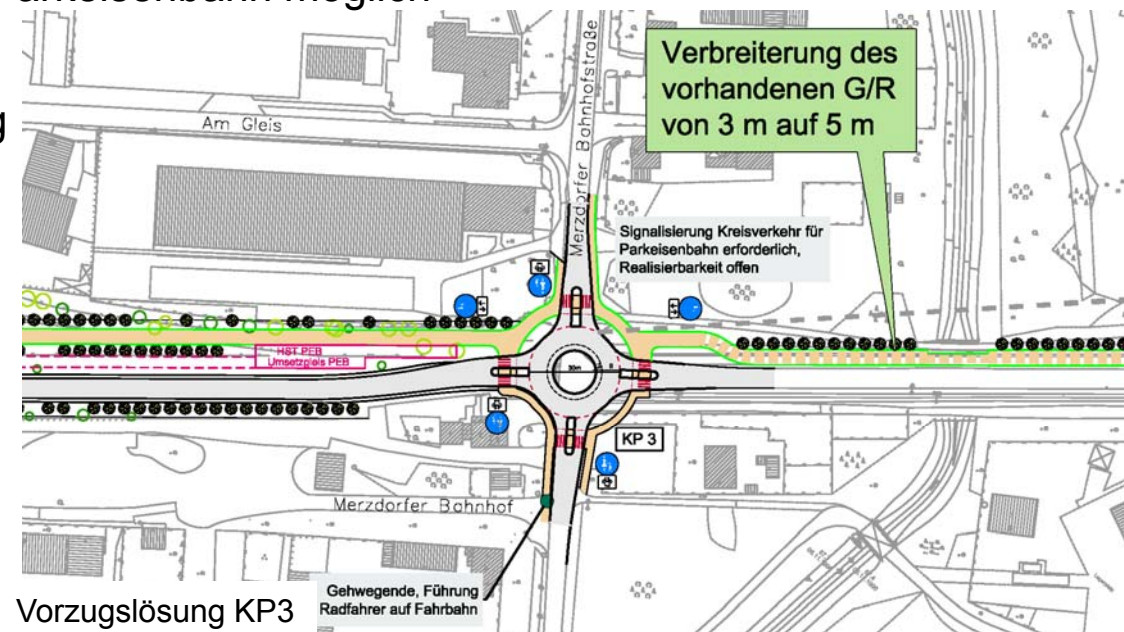
Lösungsansätze – Knotenpunkte 1 und 2

- Visualisierung Vorzugslösung KP 1 und KP 2



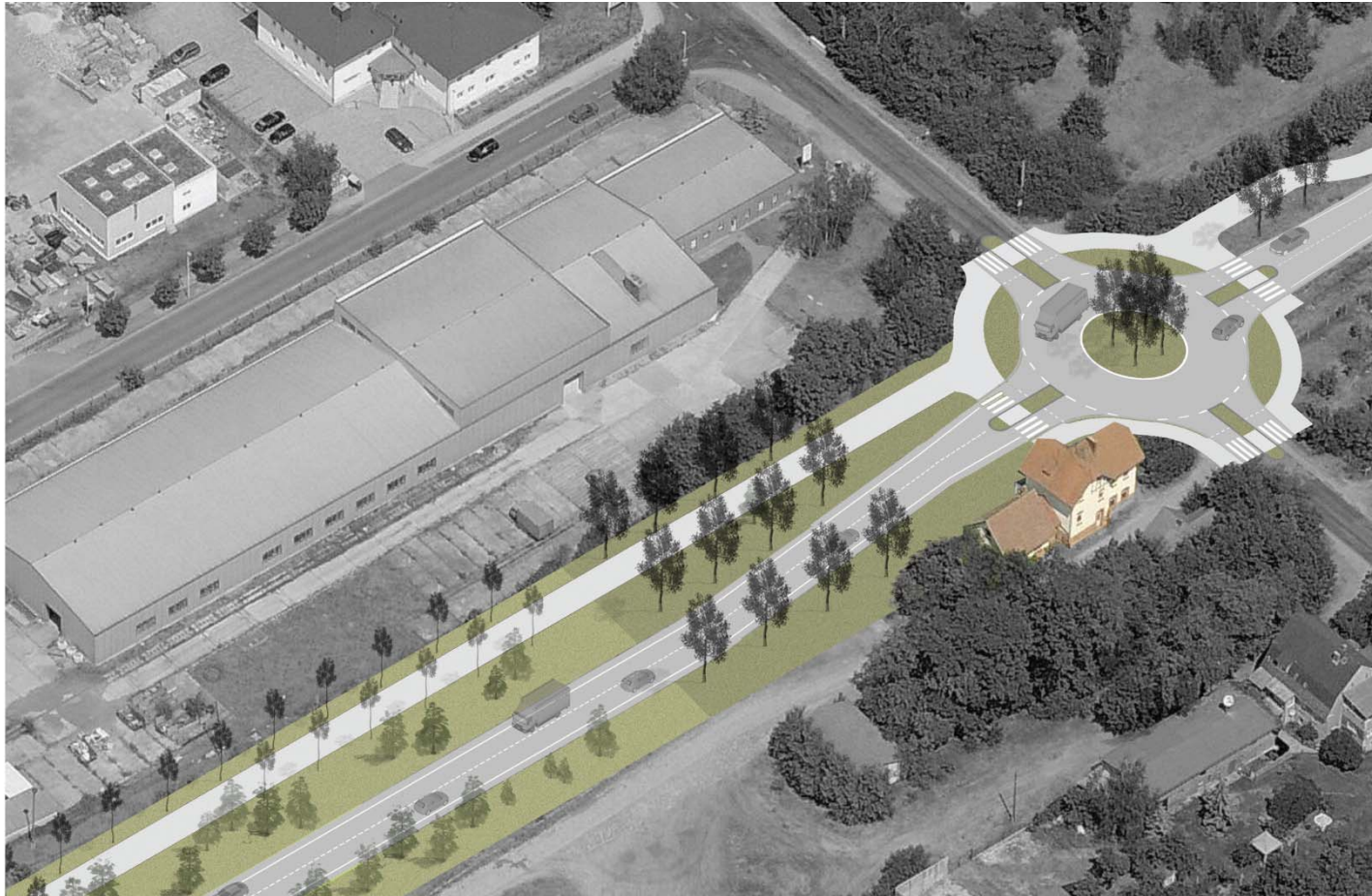
Lösungsansätze – Knotenpunkt 3

- Untersuchung von insgesamt 3 Varianten (Kreisverkehr sowie 4- armige Kreuzung)
- Vorzugslösung: KP 3 = Kreisverkehr
- Gründe:
 - direkte Führung der Freizeitachse, Bevorrechtigung möglich
 - geradlinige Führung Seestraße, hohes Gestaltungspotential des Knotens
 - geringeres Risiko von Geschwindigkeitsübertretungen
 - Einordnung einer Haltestelle Parkeisenbahn möglich
- Nachteile:
 - Bahnübergang PEB schwierig
 - hoher Umbaubedarf



Lösungsansätze – Knotenpunkt 3

- Visualisierung Vorzugslösung KP 3

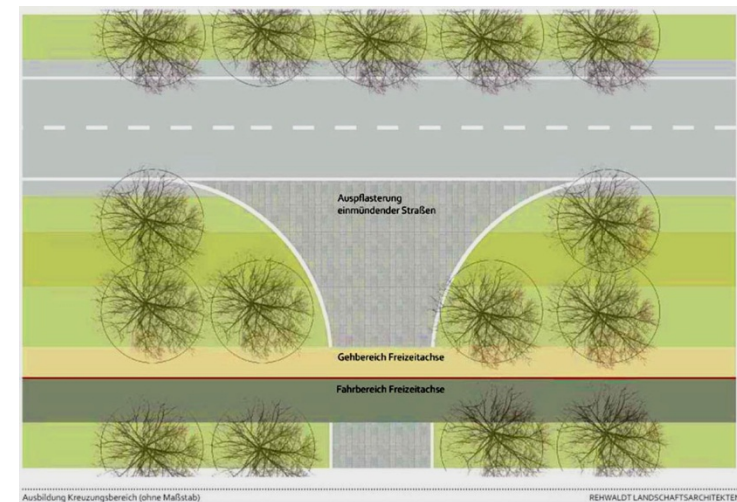
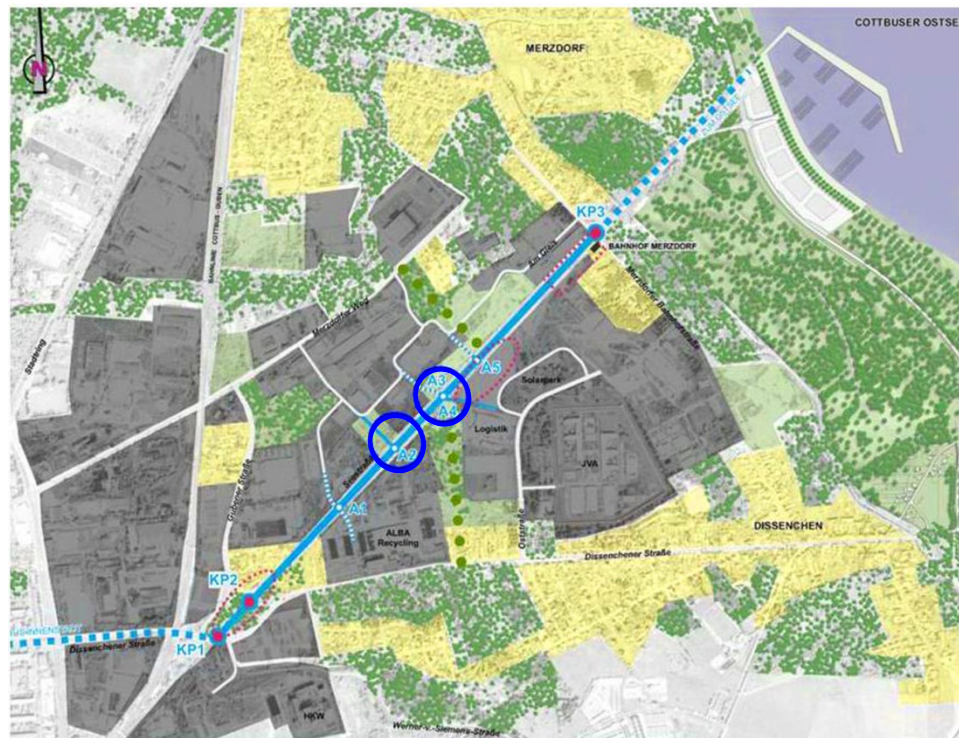


KP 3 Vorzugsvariante Kreisverkehr
Vorschlag räumliche Ausprägung Bahnhofsvorplatz Alter Merzdorfer Bahnhof

REHWALDT LANDSCHAFTSARCHITEKTEN

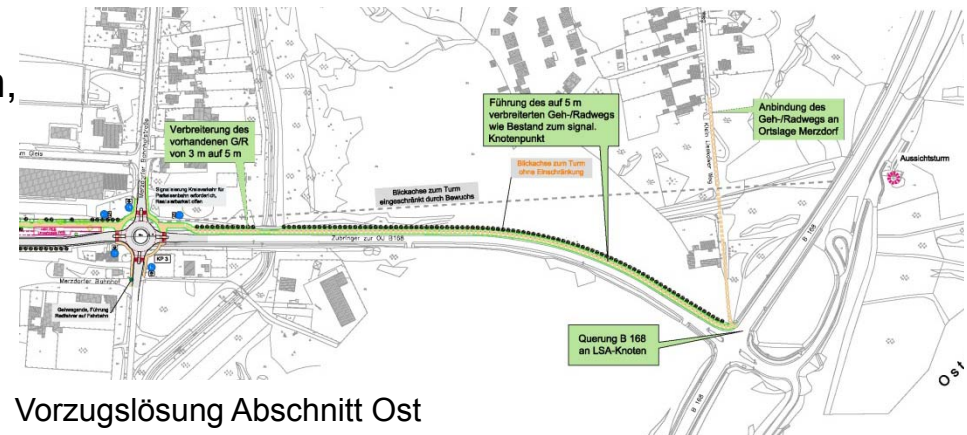
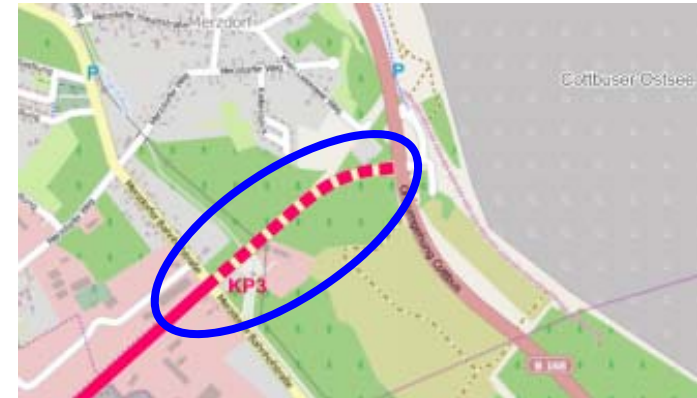
Lösungsansätze – Gestaltung von weiteren Knotenpunkten

- Definition von insgesamt 5 weiteren Anbindungspunkten
- Realisierung von 2 Anbindungen mit Priorität
- Knotenpunkte mit Vorfahrtsregelung, keine Abbiegestreifen erforderlich,
- Bepflanzung mit Baumgruppen zur besseren Unterscheidbarkeit



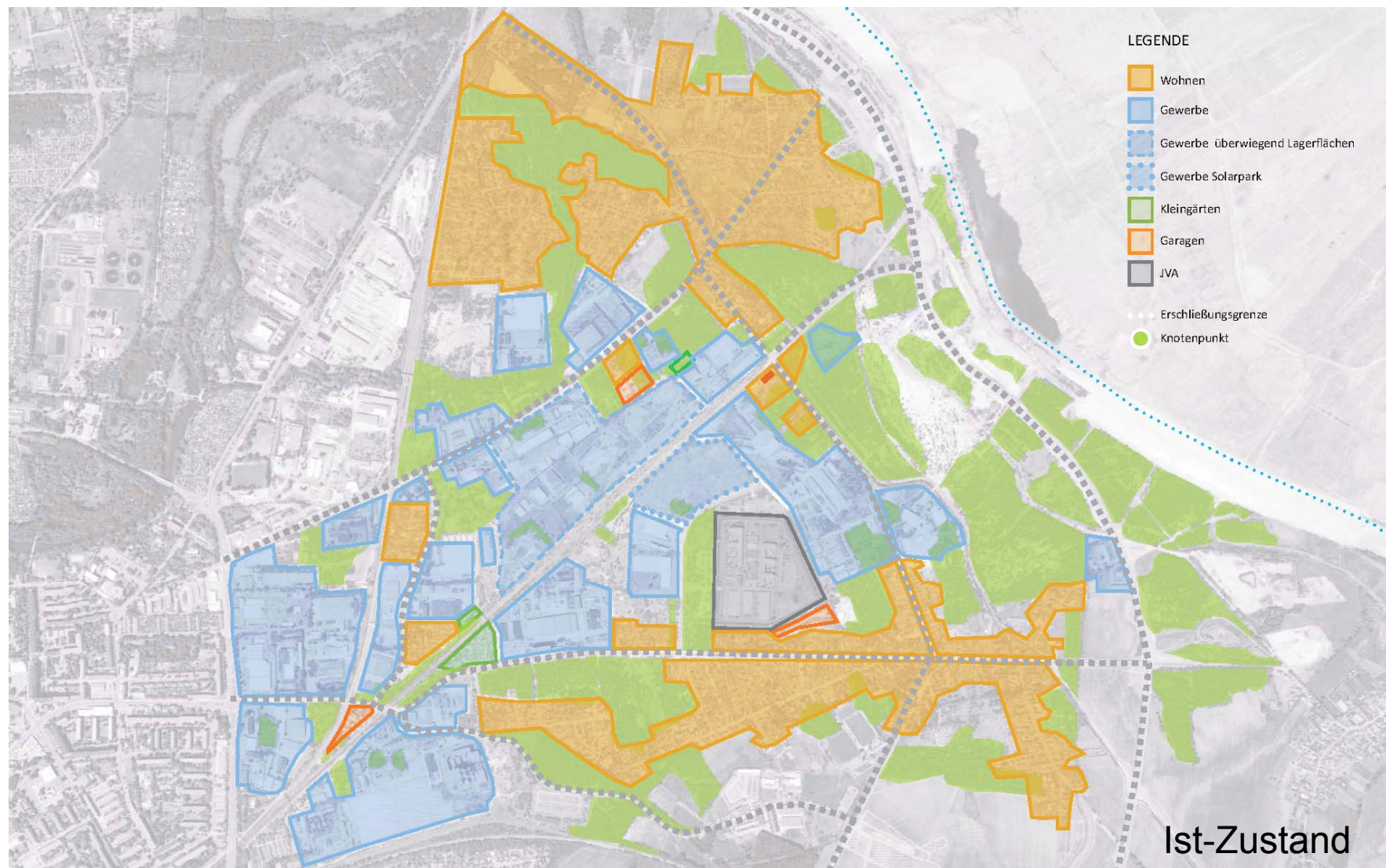
Lösungsansätze – Geh-/Radweg im Abschnitt bis B 168

- Untersuchung von insgesamt 3 Varianten
- Kernpunkte der Vorzugslösung:
 - Lage wie im Bestand straßenbegleitend,
 - Verbreiterung auf 5,0 m,
 - Querung der B 168 an bestehender Kreuzung,
 - Einordnung Baumstreifen hinter Geh-/Radweg,
- Vorteile:
 - Weiternutzung des bestehenden Wegs möglich,
 - Verbesserung der Qualität des nichtmotorisierten Verkehrs,
 - keine Brücke über B 168 erforderlich,
 - keine Brücke über die Trinitz erforderlich,
 - geringerer baulicher Aufwand,
- Nachteile:
 - Führung direkt neben der Fahrbahn



Vorzugslösung Abschnitt Ost

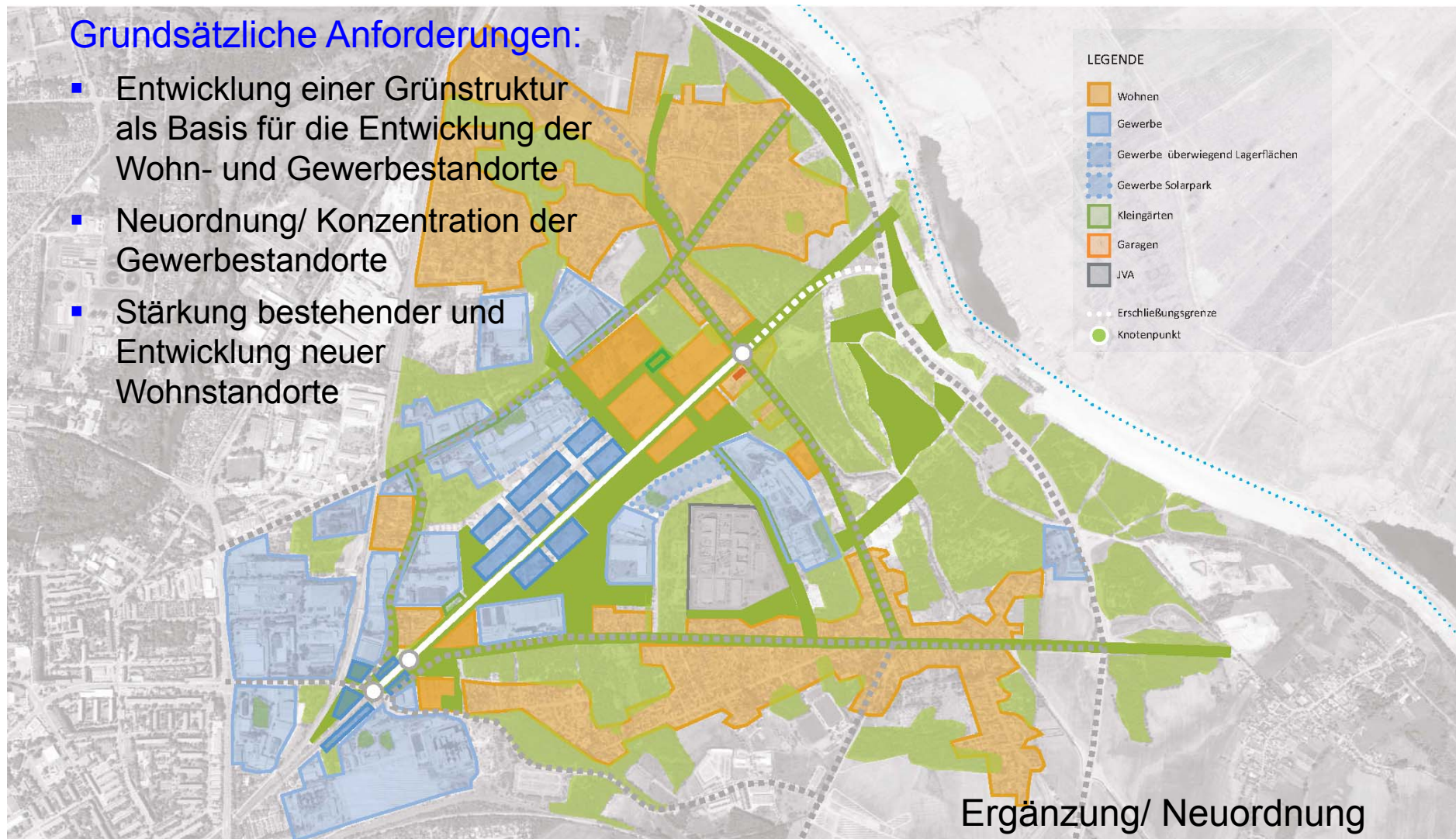
Lösungsansätze – städtebauliche Neuordnung



Lösungsansätze – städtebauliche Neuordnung

Grundsätzliche Anforderungen:

- Entwicklung einer Grünstruktur als Basis für die Entwicklung der Wohn- und Gewerbestandorte
- Neuordnung/ Konzentration der Gewerbestandorte
- Stärkung bestehender und Entwicklung neuer Wohnstandorte



Lösungsansätze – Knotenpunktsystem Dissenchener Straße/ Siemensstraße



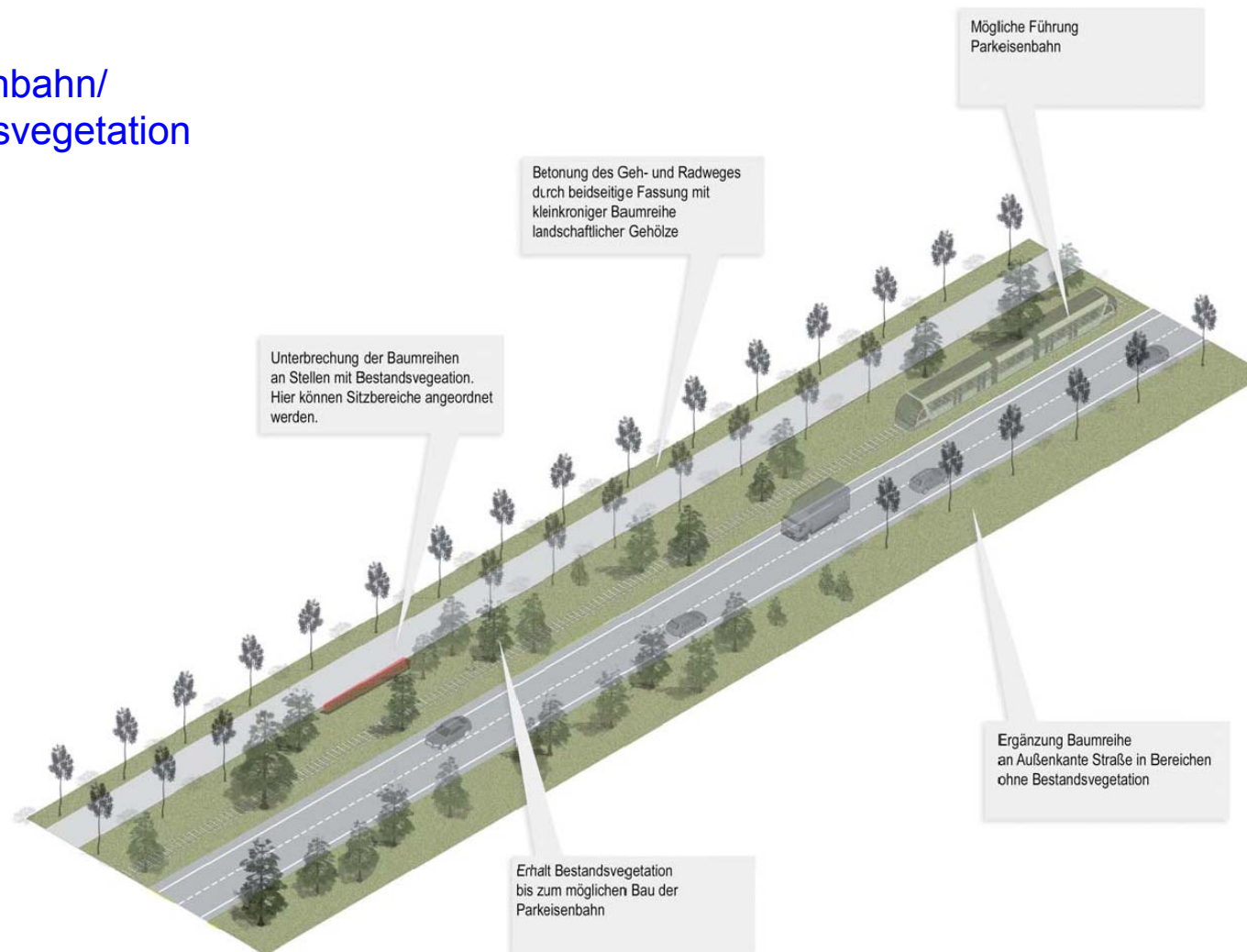
Lösungsansätze – besondere Gestaltung

Grundsätzliche Anforderungen:

- Sinnvolle Integration der Bestandsvegetation in den Straßenzug
→ Kartierung und Bestandserfassung der Bestandsvegetation erforderlich
- Integration von kleinkronigen, landschaftlichen Gehölzen in die bestehende Vegetation entlang des Weges
→ landschaftliche allee-artige Prägung des Geh-/ Radweges
- Herausstellung von Platzbereichen und Kreuzungen durch besondere Bepflanzung und Gestaltung
→ Erhöhung der Verkehrssicherheit/ Geschwindigkeitsminimierung
- Integration von Erkennungsmerkmalen (Landmarken etc.) zur Verdeutlichung von Sichtachsen
- Einordnung von Elementen der Stadtmöblierung als Gestaltungselemente

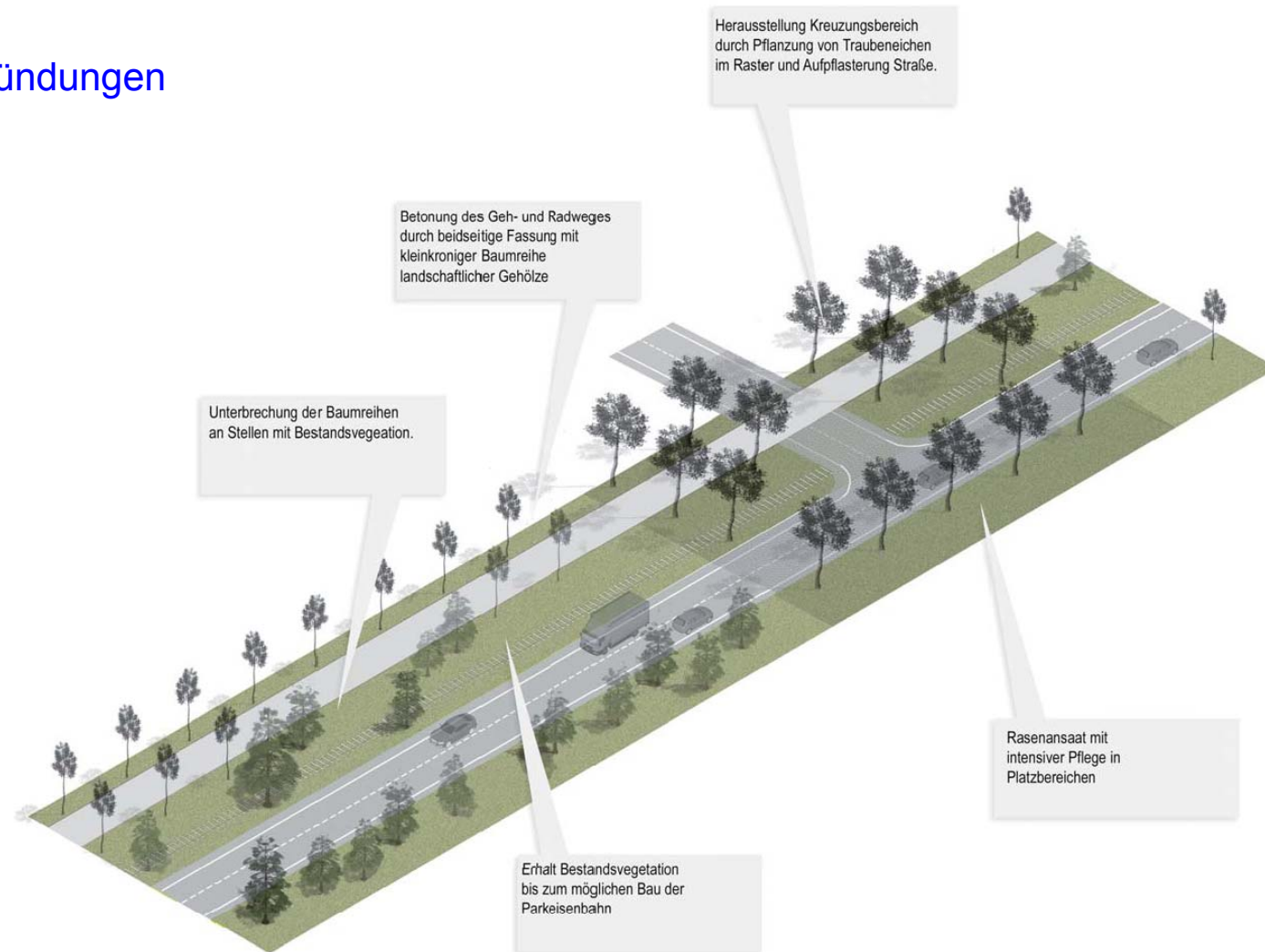
Lösungsansätze – besondere Gestaltung

Einordnung Parkeisenbahn/ Umgang mit Bestandsvegetation



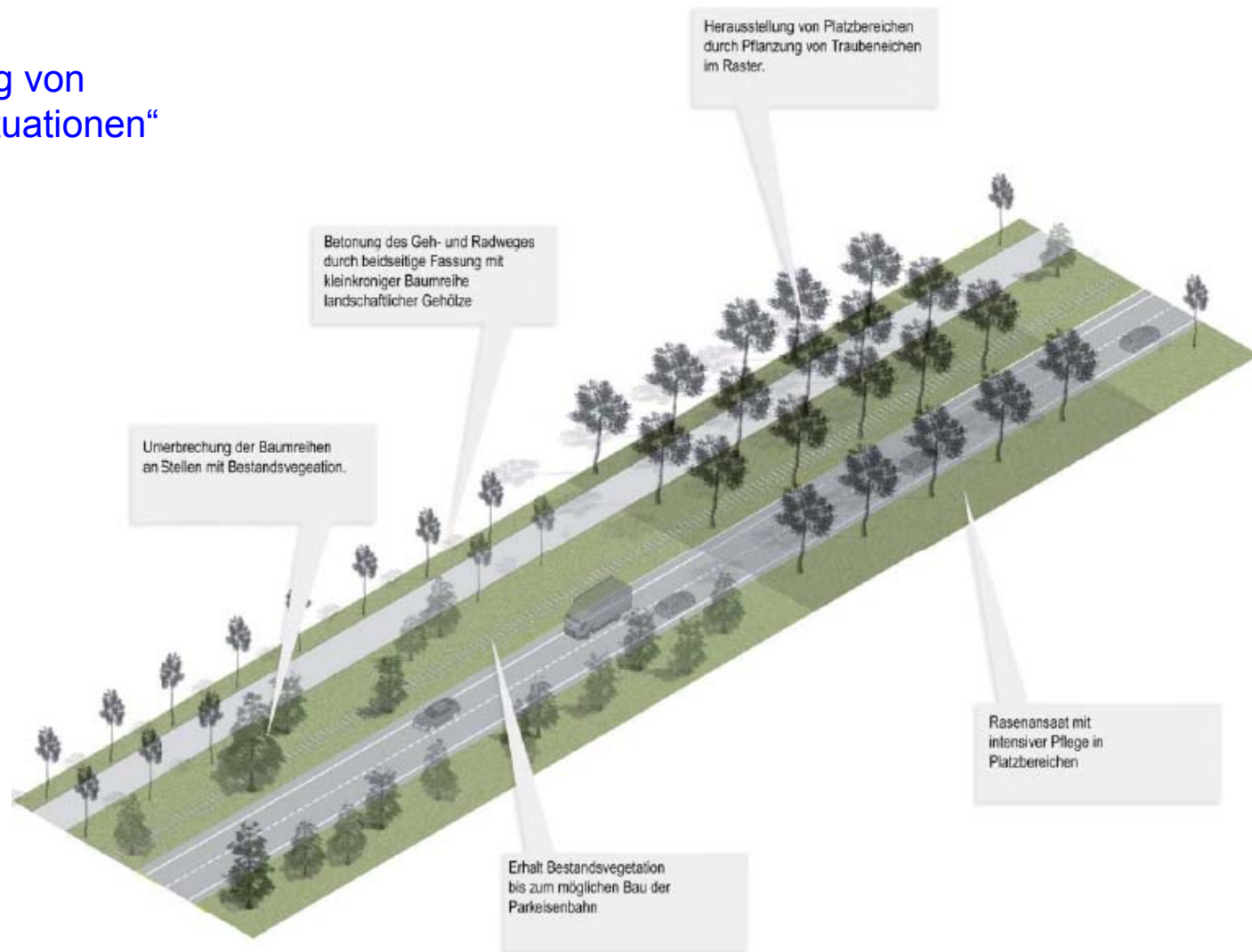
Lösungsansätze – besondere Gestaltung

Gestaltung der Einmündungen

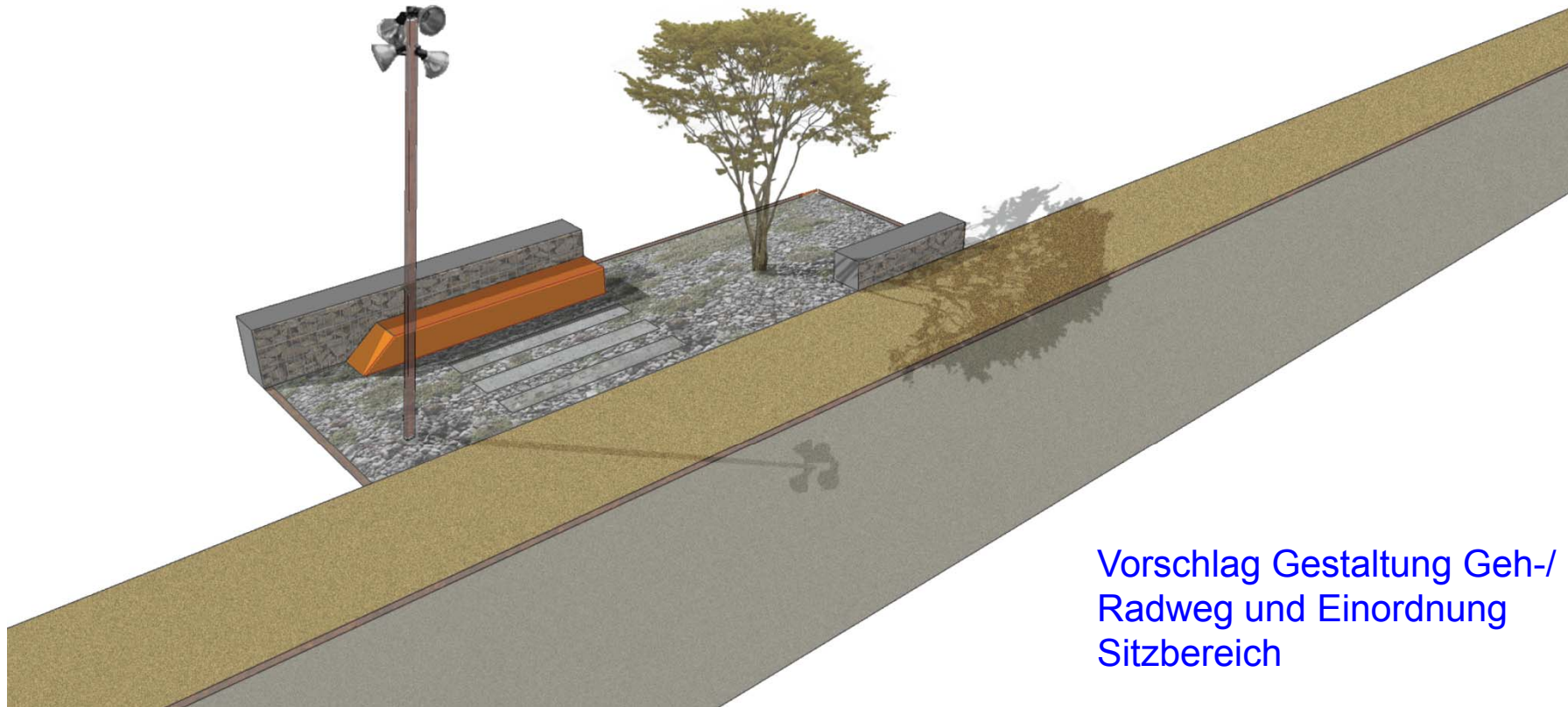


Lösungsansätze – besondere Gestaltung

Herausarbeitung von „besonderen Situationen“



Lösungsansätze – besondere Gestaltung



AP II - Umweltbericht

Zusammenfassung:

Auswirkungen auf die Schutzgüter im Wesentlichen gering und vor Ort ausgleichbar. Ausnahme bildet Schutzgut Tiere und Pflanzen sowie biologische Vielfalt, hier im Besonderen die Fauna wegen dem anzunehmenden Vorkommen der Zauneidechse (streng geschützt BNatSchG).

Herausforderung:

- §44 BNatSchG (Tötungsverbot, Störungsverbot, Schädigungsverbot streng geschützter Arten) → Bestand ? Lebensraum ? Trassenwahl, Bauzeiten !
- In der Regel durch vorgezogene Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) kompensierbar → Bestand ? Lebensraum ? Flächenbedarf !
- Kontrolle der CEF- Maßnahmen durch Überwachung und Monitoring
- Möglicherweise kann der Verbotstatbestand nach §44 BNatSchG nicht ausgeschlossen werden → Beantragung einer Ausnahmegenehmigung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG erforderlich

Meilensteinplan Seestraße

Schaffung Baurecht

Potenzialanalyse	Kosten (im HH angemeldet)	2015	50.000 €
		2016	30.000 €

B-Plan

Zeitlicher Rahmen:

Aufstellungsbeschluss	Mai 2015
UVP	2016 - 2017
Entwurf	2016 - 2017
Auslegung	2017
Beschluss	Ende 2017
Rechtskraft	2018

Kosten (im HH angemeldet)	2015	10.000 €
	2016	40.000 €
	2017	40.000 €

Meilensteinplan Seestraße

Grunderwerb

Bahngrundstück Kosten (im HH angemeldet)	2015	
Freistellung Bahngrundstück	2015	~ 2.000 €

weitere Grundstücke

Kosten (noch nicht im HH angemeldet)

Meilensteinplan Seestraße

Straßenplanung und -bau (im HH angemeldet) 6,36 Mio €

Vorplanung (Studie)

Fertigstellung	November 2014
WBVA / UA / HFA	Februar 2015
OBR / BV	März 2015

Fachplanung Straße

VOF-Verfahren	08-11/2016
Entwurfsplanung	2017
Ausführungsplanung und Ausschreibung	2018

Straßenbau davon 5,50 Mio €

Bau (1. BA $\triangleq$ KP 1 bis KP 2) 2018 – 2019

Bau (2. BA $\triangleq$ ab KP 2 bis KP 3) 2020

Abhängigkeiten

Abhängigkeit Cottbuser Ostsee

<i>Flutung</i>	<i>ab 2019</i>
<i>Realisierung Kaimauer</i>	<i>2018</i>
<i>kritischer Wasserstand</i>	<i>2020</i>
<i>Fertigstellung Seestraße</i>	<i>2020</i>
<i>Ende der Flutung</i>	<i>ca. 2024</i>

Warum soll die Seestraße bereits vor Ende der Flutung fertig gestellt sein ?

- Erlebbarkeit des Prozesses der Flutung als touristische Attraktion (Entstehung des größten künstlichen Sees in Deutschland)
- Erreichbarkeit Kaimauer und bereits im Entstehen befindlicher Nutzungen
- Anschub für Ansiedlungen sowohl im Bereich des Cottbuser Ostsees als auch der Seestraße
- verkehrliche Erschließung für Baumaßnahmen usw.

Abhängigkeiten

Werner-von-Siemens-Straße

(im HH angemeldet)

1,87 Mio €

Planung

Leistungsphase 1-4

2015

Planfeststellung

2016 – 2017

Ausführungsplanung und

Ausschreibung

2017

Bau

2018

Verbindung zwischen Stadtring und Ortsumgehung Cottbus / Autobahn A 15 zur Aufnahme des Schwer- und Güterverkehrs, muss vor Seestraße fertig gestellt sein um Seestraße nicht durch Verkehrsgewohnheiten zu belasten

Zur Zeit nur in Liste 2 des HH enthalten !

Abhängigkeit Ortsumgehung Cottbus, 2.VA

Planfeststellung 2015 – 2016

Bau unbekannt

Stand: Ortsumgehung Cottbus, 2. BA

Gem. Schreiben des MIL vom 21.11.2014 wurde der überarbeitete Entwurf durch das Landesministerium geprüft und an den Bund zur Erteilung des Gesehenvermerks eingereicht.



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!