

# Hoppegarten K6425 – Abschnitt Wiesenstraße - Genehmigungsplanung -

(767 / e\_gen\_wie)

## Erläuterungsbericht

### 1. Darstellung des Vorhabens

#### 1.1 Planerische Beschreibung

Inhalt der Planung ist der Ausbau der K6425 im Abschnitt Wiesenstraße zwischen Neuer Hönowener Weg (L339) und Lindenallee in Hoppegarten, Landkreis Märkisch-Oderland. Bauanfang ist im Abschnitt 15, km 0,028 und Bauende Abschnitt 15, km 0,295 Die Länge der Baustrecke beträgt 267,00 m. Vorhabenträger ist der Landkreis Märkisch-Oderland MOL.

Die Planung umfasst den Ausbau des gesamten Straßenraumes mit Fahrbahn, Neubau eines Gehweges, Regenwasserableitung sowie Profilierung der Randbereiche der Wiesenstraße und den erforderlichen Bereich der Lindenallee für die Aufweitung der Fahrbahn im Kurvenbereich.

Gleichzeitig mit dem Ausbau erfolgt die Erneuerung der Straßenbeleuchtung. Dies ist eine gesonderte Dokumentation. Zur Beachtung wurden die geplanten Straßenbeleuchtungsmasten im Lageplan dargestellt.

Zurzeit ist die Wiesenstraße mit einer Asphaltdecke befestigt, darunter ist eine Betonbefestigung vorhanden. Partiiell sind Verdrückungen des Mischgutes sowie Spurrinnen festzustellen. Oberflächenwasser fließt durch die Längsneigung in Richtung Lindenallee in vorhandene Straßenabläufe.

Die Wiesenstraße (K6425) ist eine wichtige Verbindungsstraße von Hoppegarten nach Berlin (zur B1/5) und hat durch die innerörtliche Verbindungsfunktion eine hohe Verkehrsbedeutung.

#### 1.2 Straßenbauliche Beschreibung

Nach der RIN – Richtlinie für integrierte Netzgestaltung – entspricht die K6425 der Straßenkategorie HS III, d.h. angebaute Hauptverkehrsstraße mit regionaler Verbindungsstufe. Die Entwurfsgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Die Linienführung der Wiesenstraße wird beibehalten. Der Ausbau der Fahrbahn ist mit 6,00 m Breite geplant.

Die Entwurfsplanung umfasst im Einzelnen:

1. Ausbau der K6425 auf einer Länge von 267,00 m
2. Anordnung einer Mittelinsel als Querungshilfe
3. Die einmündenden kommunalen Straßen werden entsprechend ihrer Verkehrsbedeutung verkehrssicher angebunden.
4. Entlang der K6425 auf der südlichen Seite wird der Gehweg erneuert und verlängert,
5. Aufweitung der Fahrbahn Lindenallee im Kurvenbereich Wiesenstr./Lindenallee auf 40,00 m
6. Erneuerung des Regenwasserkanals und Einordnung in die Fahrbahn
7. Erneuerung der Straßenbeleuchtung → siehe gesonderte Dokumentation

Die Verkehrscharakteristik wird durch den Ausbau nicht bzw. nur unwesentlich verändert. Allerdings wird durch eine gesondert geplante Umgestaltung der Anbindung Rudolf-Breitscheid-Straße zusätzlicher Verkehr in Richtung Neuer Hönower Weg geführt.

## **2. Begründung des Vorhabens**

Die K6425 ist Bestandteil der regionalen Straßenverbindung Berlin – Hoppegarten / Neuenhagen.

Die weiterführende Lindenallee wurde vor ca. 3 Jahren ausgebaut.

Der Ausbau der K6425 ist erforderlich, da der jetzige Fahrbahnzustand dem vorhandenen und dem zu erwartenden Verkehrsaufkommen nicht gewachsen ist. Aufgrund des stark ansteigenden Verkehrsaufkommens in den letzten Jahren und einer zukünftig geänderten Verkehrsführung ( Rudolf-Breitscheid-Str. ) ist der Ausbau dringend erforderlich.

Kraftfahrer sollen gezwungen werden nicht mehr durch den alten Ortskern von Hoppegarten zur B1/5 zu fahren, daher wurde die Abhängung der R.-Breitscheid-Straße und die neue Anbindung an die Wiesenstraße realisiert. Die R.-Breitscheid-Straße in Verlängerung der Lindenallee ist abgehängt. Diese Umgestaltung erfolgte im Zuge des Ausbaues der R.-Breitscheid-Straße im Auftrage der Gemeinde Hoppegarten.

Eine Überprüfung der Abbiegung (Wiesenstraße/Lindenallee) mittels Schleppekurven hat ergeben, dass der Begegnungsfall Sattelzug/Sattelzug nicht möglich ist. Da zukünftig die noch vorhandene Signalanlage aber für den Kraftfahrzeugverkehr entfallen soll ist eine Aufweitung der Fahrbahn entsprechend der Schleppekurven zu Lasten des Grünstreifens zwischen Fahrbahn und Gehweg erforderlich.

Durch die Erneuerung wird die Verkehrssituation verbessert.

Zurzeit sind Gehwege nur zwischen Höhenweg und Lindenallee vorhanden. Nördlich ist der Gehweg gepflastert und südlich mit Beton befestigt.

Durch die Anlage eines Gehweges bis zur Querungshilfe wird die Sicherheit für die Fußgänger erhöht.

Die Mittelinsel als Querungshilfe wird für den vorhandenen Fußgängerüberweg am Neubauernweg angeordnet.

### **3. Vergleich der Varianten**

#### **3.1 Trassenbeschreibung**

Da es sich bei der vorliegenden Dokumentation um die Erneuerung einer Verkehrsfläche handelt, ist die Linienführung den bestehenden Gegebenheiten angepasst worden, d. h. die Linienführung im Grund- und Aufriss ist im Wesentlichen festgelegt. Dadurch erübrigen sich Varianten zur Trassierung.

Ausschlaggebend ist die Gestaltung des Straßenraumes im Querschnitt, um den Belangen des durchgehenden Verkehrs gerecht zu werden.

- Fahrbahnbreite 6,00 m  
Begegnungsfall Lkw/Lkw bzw. Bus/Bus (geringer Linienbusverkehr)
- Gehweg 1,80 m breit
- Entwässerung der Fahrbahn in Abläufe mit geschlossener Ableitung

Zwangspunkte ergeben sich durch die vorhandenen Höhen an den Grundstückszufahrten, durch die vorhandenen Bäume und die erforderliche Gehwegeinordnung.

Die Rudolf-Breitscheid-Straße wurde an die Wiesenstraße neu angebunden. Die direkte Durchfahrt Lindenallee / Rudolf-Breitscheid-Straße ist nicht mehr möglich.

#### **3.2 Kurze Charakteristik von Natur und Landschaft**

Das Planungsgebiet befindet sich im Einzugsbereich der Hauptstadt. Diese Ortschaften tragen häufig Siedlungscharakter. Sie sind gekennzeichnet durch zumeist Eigenheimbebauung mit einem hohen Durchgrünungsgrad. Wegen der Nähe zur Autobahn haben sich in jüngster Zeit auch Gewerbebetriebe angesiedelt. Dörfliche Strukturen sind an der betreffenden Straße nicht vorhanden. Allerdings lassen einige Alt bäume darauf schließen, dass es die Straße schon seit etwa 100 Jahren gibt. Es könnte sich um Restbestände einer Allee handeln, die durch die Verbreiterung der Straße stark dezimiert wurde.

Durch die Anordnung von Gehwegen auf beiden Seiten wurden schon vor Jahren Borde gestellt, die eine Zwangsentwässerung zur Folge hatten. Dadurch ist schon jetzt die Beeinträchtigung des Wasserhaushalts wegen der Ableitung des Regenwassers gegeben.

Die Pflegeansprüche der Gemeinden führen dazu, dass die Randbereiche regelmäßig gemäht werden, so dass eine Artenvielfalt an Flora und Fauna nicht gegeben ist.

Durch die beabsichtigte Planung wird an dem zuvor beschriebenen Zustand nur wenig geändert.

## 4. Technische Gestaltung des Bauvorhabens

### 4.1 Linienführung

Die Entwurfsgeschwindigkeit für die Ortslage beträgt 50 km/h. Die Einordnung der Straße ist durch die Bebauung lage- und höhenmäßig vorgegeben. Die Trassierung erfolgt nach der RAST-06.

Baubeginn ist am Einmündungsbereich in die L339 (Abschnitt 50/55 Netzknoten 3447019) Neuer Hönower Weg und Bauende vor der Einmündung in die Lindenallee (K6425, Abschnitt 15 km 0,295). Mit dem Bau der Wiesenstraße wird gleichzeitig die Fahrbahn der Lindenallee in der Kurve Wiesenstraße/Lindenallee aufgeweitet um den Begegnungsfall größerer Fahrzeuge im Kurvenbereich ungehindert zu ermöglichen.

Als Querungshilfe ist ein Fahrbahnteiler geplant. Der vorhandene Fußgängerüberweg wird zurückgebaut bzw. abgeordnet..

Die Festlegungen der Höhen sind dem Höhenplan zu entnehmen. Der gesamte Bauabschnitt wird im Tiefeinbau hergestellt.

Bogen	Länge des Bogens	Bemerkungen
Krümme Stat. 0 + 166,256 - 0 + 216,217	R = 200,0 m - 49,961 m	einseitige Querneigung Fahrbahnverbreiterung $\max_1 = \frac{10,05^2}{2 \cdot 200} = 0,25 \text{ m} \times 2 = 0,50 \text{ m}$

Die Fahrbahnverbreiterung auf 6,50 m in der Krümme berücksichtigt den Begegnungsfall Linienbus/Linienbus. Die Verbreiterung erfolgt am Kurveninnenrand, d. h. am inneren Fahrstreifen.

Die Grenzwerte nach RAST-06, Tabelle 19, werden eingehalten.

Im Bereich des Neubauernweges wird eine Mittelinsel 3,00 m breit und 12,00 m lang angeordnet. Die Breite der Wartefläche beträgt 3,00 m.

Die Querung im Bereich der Mittelinsel wird behindertengerecht gestaltet. Im Bereich der Mittelinsel wird die Querung mit einer Bordhöhe auf 2 cm abgesenkt vorgesehen.

Mit der Mittelinsel wird eine inzwischen vielfach bewährte Lösung zur Verbesserung der Verkehrssicherheit geschaffen. Der querende Fußgänger muss sich nicht gleichzeitig auf beide Fahrtrichtungen konzentrieren und der Verkehr wird durch die Insel baulich auf den Konfliktbereich hingewiesen.

Gleichfalls wird entlang der Wiesenstraße im Bereich der Querungen der Einmündungen der Bord einheitlich auf 2 cm abgesenkt.

Zusätzlich werden für blinde und sehbehinderte Menschen Bodenindikatoren, als tastbare und visuelle Markierung vorgesehen. Siehe Zeichnungs-Nr. 4, Unterlage 7.2

## 4.2 Querschnittsgestaltung

Für Verkehrsflächen in der geschlossenen Ortslage kann die Bauklasse Straßenarten bzw. Nutzungsarten der Verkehrsflächen gemäß RStO, Tabelle 2 - 5 zugeordnet werden oder anhand der bemessungsrelevanten Beanspruchung B ermittelt werden. Zur Ermittlung der bemessungsrelevanten Beanspruchung ist eine Verkehrszählung erforderlich mit Aussagen zur täglichen Verkehrsstärke des Schwerverkehrs oder detaillierte Achslastdaten. Da dieses direkt für diesen Abschnitt nicht zur Verfügung steht, wird die Belastungsklasse der weiterführenden Lindenallee zugrunde gelegt. Für die Lindenallee wurde eine bemessungsrelevante Beanspruchung B von 2,637 Mio. ermittelt. Dies entspricht eine Belastungsklasse Bk3,2.

Aufgrund der Funktion als Hauptverkehrsstraße und den nach dem Ausbau deutlich verbesserten Fahrbahnverhältnissen und der damit möglichen Erhöhung der Verkehrsstärken sowie der möglichen Nutzung für eventuellen Umleitungsverkehr ist die Festlegung der Belastungsklasse Bk3,2 gerechtfertigt.

Die Auswahl der Belastungsklasse muss sich an der zu erwartenden Schwerverkehrsbelastung orientieren.

Nach Baugrundgutachten Nr. 2151589 ist der Boden einer Frostepfindlichkeitsklasse F 3 zuzuordnen.

Die Trasse liegt innerhalb der Frosteinwirkungszone II, es bestehen keine besonderen Klimaeinflüsse, es wurde kein Grund- und Schichtenwasser angetroffen, die Gradienten liegen in Geländehöhe und die Entwässerung der Fahrbahn und Randbereiche erfolgt über Abläufe in einen Regenkanal.

Das bedeutet, es ist ein frostsicherer Aufbau nach RStO-12, Tabelle 6 + 7 von  $60 \text{ cm} + 5 \text{ cm} + 0 + 0 + 0 - 5 \text{ cm} = 60 \text{ cm}$  vorzusehen.

Für die Straße wurde ein Regelquerschnitt mit einer Befestigungsbreite von 6,00 m analog zur weiterführenden Lindenallee vorgesehen.

Die Querneigung der Fahrbahn beträgt 2,5 %.

Auf der gesamten Strecke wird aufgrund der vorhandenen Situation eine einseitige Querneigung vorgesehen.

Von der Querungshilfe bis zur Lindenallee verläuft rechtsseitig direkt neben der Fahrbahn ein Gehweg von 2,3 m Breite einschließlich Sicherheitsstreifen von 0,50 m. Linksseitig wird der Gehweg zwischen Höhenweg und Lindenallee an den neuen Bord angeglichen bzw. wiederhergestellt.

Die Fahrbahnbefestigung wird in Asphaltbauweise vorgesehen. Der Gehweg wird mit Pflaster befestigt werden. Es soll das Pflaster (10 x 20, grau) verwendet werden.

Die Aufweitung der Fahrbahn Lindenallee erfolgt im grundhaften Ausbau. Auf die Einhaltung der Verdichtungswerte ist zu achten. Der Anbaubereich ist durch eine entsprechende Abtreppung des Fahrbahnaufbaues anzuschließen.

Zur Minderung von Rissbildungen aufgrund unterschiedlicher Setzungen Bestand/Aufweitung wird gleichzeitig noch eine Armierung (Gitter 40x40 mit Vlies durchwebt, 1,00 m breit) auf dem Binder über der Naht eingebaut.

Anschließend wird im Kurvenbereich bis Ende zusätzlichem seitlichem Anbaubereich die Asphaltdeckschicht komplett über die gesamte Fahrbahnbreite inklusive Aufweitung neu hergestellt. Der Deckenaufbau entspricht dem der Wiesenstraße.

### **Deckenaufbau**

Gewählt wurde nach Tafel 1, Zeile 1 folgender Deckenaufbau für die **Fahrbahn**:

- 4 cm Asphaltdeckschicht
- 6 cm Asphaltbinderschicht
- 12 cm Asphalttragschicht
- 38 cm Frostschuttschicht

Die Einfassung der Fahrbahn erfolgt mit Granit-Hochbordsteinen A5 (150/300) mit einem Auftritt von 12 cm, (siehe Regelquerschnitte).

Die Einfassung der Mittelinsel erfolgt durch helle Flachborde (F15). Die Fläche der Mittelinsel wird ausgepflastert.

Der **Gehweg** wird wie folgt befestigt

- 8 cm Pflaster
- 4 cm Bettung
- 18 cm Schottertragschicht

Da der geplante Gehweg direkt an der Fahrbahn verläuft wird ein 0,50 m breiter Sicherheitsstreifen zwischen der Fahrbahn und dem Gehweg befestigt. Die Befestigung erfolgt wie der Gehweg.

Der Gehweg wird mit einem höhengleichen Tiefbord T 8x25 eingefasst.

### **4.3 Kreuzungen und Einmündungen**

Bei der Einmündung Höhenweg handelt es sich um eine kommunale Anliegerstraße. Die Rudolf-Breitscheid-Straße ist eine kommunale Sammelstraße der Kategorie ES IV. Die Einmündungen werden an die vorhandene Befestigung angebunden.

Die Befestigung der vorhandenen Einmündung Alter Hönowe Weg, welcher jetzt schon durch Bügel abgesperrt ist, wird im Einmündungsbereich aufgebrochen und begrünt. Es wird nur der neue Gehweg aus dem Höhenweg mittig der alten Fahrbahn angebunden. Damit rückt der neue Gehweg von den vorhandenen Bäumen ab.

### **4.4 Besondere Anlagen**

Besondere Anlagen sind nicht vorhanden.  
Konkrete Planungsabsichten sind dem Planer nicht bekannt.

### **4.5 Ingenieurbauwerke**

Im Bearbeitungsbereich befinden sich keine Ingenieurbauwerke.

#### 4.6 Öffentliche Verkehrsanlagen

An der Wiesenstraße befinden sich keine öffentlichen Verkehrsanlagen, wie separate Parkflächen oder Bushaltestellen.

#### 4.7 Leitungen

Mit Planungsbeginn wurden die Träger öffentlicher Belange um Übermittlung des in ihrer Rechtsträgerschaft befindlichen Leitungsbestandes gebeten.

Zur Beachtung bei der Bauausführung wurde der Leitungsbestand in den Lageplänen dargestellt. Im Baubereich befinden sich Kabel und Leitungen folgender Rechtsträger:

EWE Schöneiche	- Gasleitung
E.dis AG, Rb Ost Brandenburg	- MS- und NS-Kabel
Deutsche Telekom AG	- Fm-Anlagen
Wasserverband Strausberg-Erkner (WSE)	- Trink- und Schmutzwasserleitung
Landkreis MOL	- Regenkanal DN200
Land Brandenburg	- Signalkabel der vorh. LSA
ALBAMETALL GmbH	- Regenkanal DN800 - DN 1000

Mit der Genehmigungsplanung werden alle Rechtsträger nochmals angeschrieben mit der Bitte um Prüfung, ob Neuverlegungen bzw. Umverlegungen im Rahmen der Baumaßnahme erfolgen.

Der Munitionsbergungsdienst wurde beteiligt. Eine Überprüfung hat ergeben, dass sich das Baugebiet nicht in einem kampfmittelbelasteten Gebiet befindet. Sollten dennoch Kampfmittel gefunden werden, ist die Fundstelle der nächsten örtlichen Ordnungsbehörde oder der Polizei anzuzeigen.

#### 4.8 Baugrund

Zur Beurteilung der Baugrundverhältnisse lag das Baugrundgutachten Nr. 2151589 vom 27.07.2015 der HPC AG Fredersdorf vor.

*„Mit den Sondierbohrungen wurden sandig-schluffige Auffüllungen mit Ziegel- und Kohleresten, Schlacke sowie Schotter angetroffen. Bei BS 2 wurde auch bindiger Boden eingebaut. Bei BS 5/13 stehen geringmächtige Decksande an.*

*Ab Tiefen von 0,8 – 1,2 m wurde ein stark sandiger Geschiebemergel erbohrt. Die Konsistenz ist mindestens als steifplastisch einzustufen, teilweise mit einer Tendenz zu einem halbfesten Zustand.*

Grundwasser wurde bis zu einer maximalen Sondiertiefe von 8,0 m nicht angetroffen. Schichtenwasserführungen oder ein Sickerwasserstau auf der bindigen Oberfläche waren nicht festzustellen.

#### Bankettbeprobung MP1 – nördlicher und MP2 – südlicher Fahrbahnrand

Bei Mischprobe MP1 wurden erhöhte Gehalte an TOC (Z1) und Kupfer (Z2), im Feststoff nachgewiesen. Zusammenfassend wird aufgrund des Kupfer-Gehaltes im Feststoff ein Zuordnungswert von Z2 festgestellt.

Bei der Mischprobe MP2 sind keine Auffälligkeiten aufgetreten. Das Bodenmaterial kann nach LAGA mit einem Zuordnungswert Z0 eingestuft werden, da der TOC-Parameter kein Schadstoffparameter ist und für die Festlegung eines Zuordnungswertes unberücksichtigt bleiben kann.

#### Asphaltuntersuchung

Weiterhin wurden die Asphaltkerne KP 1 und KP 3 auf ihren Gehalt an PAK (EPA) sowie Phenolindex bestimmt. Die Bewertung erfolgte nach BTR RC-StB 04.

Die Analyse der Asphaltproben KP 1 und KP 3 hat eine Zuordnung zum Wiederverwendungsbereich 1 gemäß BTR RC-StB (nicht gefährliche Abfälle) ergeben. Straßenausbaustoffe dieses Wiederverwendungsbereiches können gemäß BTR RC-StB als Zusatzmaterial bei der Heißmischgutherstellung verwendet werden.

Für die Wahl des Deckenaufbaus ist eine Frostklasse F3 anzusetzen. Die Auffüllungen werden bei der Planumsherstellung größtenteils abgetragen. Ein Wasserzutritt zum meist bindigen Planum ist zu vermeiden, da Aufweichungsgefahr besteht. Zur Planumsentwässerung ist ein Quergefälle anzulegen.

Ohne Aufweichungen ist die Erreichbarkeit eines Mindestverformungsmoduls von  $E_{v2} = 45 \text{ MN/m}^2$  einzuschätzen.“

## **4.9 Entwässerung**

Mit dem grundhaften Neubau der Wiesenstraße ist die Entwässerungssituation neu zu gestalten.

Vorhanden ist eine geschlossene Straßenentwässerung mit Abläufen in der Straße und einem Regenwasserkanal der unter dem Gehweg liegt und in den Regenwasserkanal (Vorflut) der Lindenallee mündet. Der Regenwasserkanal der Lindenallee entwässert in den Zochegraben als öffentliches Gewässer.

Zu entwässern sind die Straße, der Gehweg ein- bzw. beidseitig mit dem Sicherheitsstreifen und die Einmündungen entsprechend den Geländeverhältnissen.

Die Rohrtrasse soll unter der Straßenbefestigung liegen und in den Regenkanal der Lindenallee als Vorflut münden.

Der Neubau des Regenkanals erfolgt mit Betonrohr DN 300 und Inspektionsschächten aus Beton Durchmesser 1000.

Das hohe Längsgefälle der Straße muss bei der Rohrverlegung berücksichtigt werden. Die Länge der Haltungen richtet sich nach den örtlichen Gegebenheiten (dem Gefälle, der Straßenkrümmung und der Vorflut).

Der Durchmesser des neuen Kanals DN 300 ergibt sich aus den Planungsrichtlinien der ATV 118.

Die Entwässerung erfolgt einseitig mit dem Quergefälle der Straße zum rechten Straßenrand. Der maximale Abstand der Straßenabläufe wurde rechnerisch nach der RAS EW ermittelt und bei der Anordnung berücksichtigt.

Der vorhandene Regenkanal aus Kunststoff befindet sich unter dem Gehweg und wird wie die Inspektionsschächte zurückgebaut. Der Abschnitt des Kunststoffkanals zur Querung der Lindenallee und des Gehweges wird verpresst.

Im Aufweitungsbereich der Lindenallee muss die vorhandene Straßenentwässerung angepasst werden. Es wird ein Straßenablauf ausgebaut und 2 neue Straßenabläufe werden am neuen Fahrbahnrand gesetzt und an die vorhandene RW-Leitung angeschlossen.

#### **4.10 Straßenausstattung**

Die Beschilderung erfolgt entsprechend StVO und den "Hinweisen für das Anbringen von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen" (HAV).

Im Zuge der Ausführungsplanung wird ein Verkehrszeichen- und Markierungsplan angefertigt.

An den Einmündungen erfolgt eine Vorfahrtsbeschilderung. Die Straßenstationierung der K6425 ist lagemäßig zu sichern

Im Zusammenhang mit dem Ausbau der Wiesenstraße soll eine neue Beleuchtungsanlage errichtet werden (siehe gesonderte Dokumentation).

Die vorhandene Beleuchtungsanlage wird komplett demontiert. Mit der neuen Beleuchtungsanlage erfolgt eine normgerechte Ausleuchtung der Fahrbahn und der Gehwege.

Die Standorte der Leuchten sind im Lageplan zur Beachtung dargestellt.

Im Bereich der Querung der Wiesenstraße aus Richtung Birkenstein kommend wird die vorhandene Umlaufsperrung (Geländer) aus Sicherheitsgründen wiederaufgestellt.

Auf der anderen Seite wird ein Geländer hinter dem Gehweg zur Führung der Fußgänger zum Neubauernweg aufgestellt.

Mit der Änderung der Einmündung R.-Breitscheid-Straße ist die vorhandene LSA am Knoten Wiesenstraße/Lindenallee umzubauen, d.h. es wird nur noch eine Fußgängerquerung, die über die Wiesenstraße führt, signalisiert. Die Umprojektierung der LSA erfolgt gesondert.

### **5. Angaben zu den Umweltauswirkungen**

#### **5.1 Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten**

Der Planungsbereich befindet sich nicht in einem Trinkwasserschutzgebiet.

### **6. Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich**

#### **6.1 Lärmschutz**

Durch die Planung wird die Lage der Straße nicht verändert. Der größte Teil der Strecke ist nicht angebaut.

Die Baumaßnahme stellt keine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV, § 1 vom 12.06.1990 dar, da kein erheblicher baulicher Eingriff erfolgt. Es wird kein zusätzlicher Fahrstreifen angelegt. Durch den Ersatz der unebenen alten Asphaltbefestigung durch eine neue Asphaltdecke ist von einer Minderung des Beurteilungspegels auszugehen. Lärmschutzvorsorgemaßnahmen sind demzufolge nicht erforderlich.

## **6.2 Landschaftspflegerische Maßnahmen**

Für Versiegelungen von Flächen sind Ausgleichsmaßnahmen erforderlich. Da die Flächen (Fahrbahn und Gehweg) aber schon versiegelt sind, Fahrbahn mit Beton/Asphalt, Gehweg teilweise mit Betonbefestigung, sind laut Bilanzierung keine Ausgleichsmaßnahmen wie Baumpflanzungen erforderlich.

Der Schutz der vorhandenen Bäume ist durch mehrere Maßnahmen in der Bauphase zu sichern, um den Eingriff durch die Bautätigkeit selbst aber auch in Zukunft in Grenzen zu halten.

## **7. Erläuterungen zu Kosten**

Zur vorliegenden Baumaßnahme wurde im Rahmen des Vorentwurfes eine Kostenberechnung erarbeitet. Den Kosten liegen Mittelpreise aus vergleichbaren Ausschreibungen zugrunde, welche durch ständige Auswertungen aktualisiert werden.

Die Kostenberechnung erfolgt auf der Grundlage der ermittelten Leistungen. Es erfolgt eine Kostensplittung gemäß der Anteile die vom Landkreis MOL bzw. von der Gemeinde Hoppegarten übernommen werden.

K6425 → Kostentragung Landkreis

Fahrbahn, Entwässerung, Grünflächen

Befestigte Bereiche (Gehweg, Zufahrten), welche aufgrund der Verdrängung angeglichen werden müssen.

Nebenanlagen → Kostentragung Gemeinde Dahlwitz-Hoppegarten

Gehweg, Grünflächen

## 8. Durchführung der Baumaßnahme

Die Baumaßnahme wird unter Vollsperrung durchgeführt.

Für den Verkehr ist eine Umleitung zu beschildern. (siehe auch Anlage Verkehrsführung während der Bauzeit)

Als Umleitungsstrecke sind folgende Straßenzüge vorgesehen:

- Führung des Verkehrs der Rudolf-Breitscheid-Straße aus Richtung Nord (Neuenhagen) über die Rennbahnallee ab dem Kreisverkehr Lindenallee/Thälmann-Straße/Rennbahnallee in Richtung Frankfurter Chaussee (B1/5).
- Ab dem Knotenpunkt Frankfurter Chaussee (B1/5) aus Richtung Berlin kommend wird der Verkehr bis zum Knotenpunkt Rennbahnallee geführt und von dort über die Rennbahnallee in Richtung Neuenhagen.
- Aus Richtung Autobahn (Vogelsdorf) kommend kann der Verkehr in Richtung Neuenhagen schon über den Knotenpunkt Frankfurter Chaussee (B1/5)/Neuenhagener Chaussee (L338) abgeleitet werden.
- Aus Richtung Birkenstein kommend wird der Verkehr weiter zur B1/5 geführt und von dort zum Knotenpunkt Rennbahnallee.

Die Einmündung Höhenweg in die Wiesenstraße wird gesperrt. Die Anwohner können über die Bergstraße zu- bzw. abfahren.

Die Erreichbarkeit für Anwohner in der Wiesenstraße ist sicherzustellen. Sie sind rechtzeitig zu informieren.

Die Verkehrsführung muss mit dem Straßenverkehrsamt abgestimmt werden.

Für eine mögliche Nachrüstung der Querungshilfe (Mittelinsel) mit einem FGÜ werden unter der Fahrbahn Wiesenstraße Leerrohre verlegt, welche einen späteren Kabelzug erleichtern.

Boese / Härtel  
Bearbeiter