

Inhaltsverzeichnis

1	ALLGEMEINE BESCHREIBUNG DER BAUMAßNAHME	2
1.1	WEGEBAULICHE BESCHREIBUNG	2
2	TECHNISCHE GESTALTUNG DER BAUMAßNAHME	4
2.1	TRASSIERUNG (HÖHENABWICKLUNG)	4
2.2	QUERSCHNITT	5
2.3	OBERBAU	5
2.4	RANDEINFASSUNGEN	5
2.5	ENTWÄSSERUNG	6
2.6	BAUMPFLANZUNGEN, AUSGLEICHSMAßNAHMEN	6
2.7	ALTLASTENERKUNDUNG	6
2.8	STRÄßENAUSSTATTUNGEN	6
3	AUSGEFÜHRTE VORARBEITEN	7
3.1	VERMESSUNG	7
3.2	BAUGRUNDGUTACHTEN	7
4	LEITUNGEN / ANALGEN ANDERER RECHTSTRÄGER	7
5.	SCHUTZ-, AUSGLEICHS- UND ERSATZMAßNAHMEN	7
5.1	LÄRMSCHUTZMAßNAHMEN	7
5.2	MAßNAHMEN IN WASSERGEWINNUNGSGEBIETEN	7
5.3	AUSGLEICHS- UND ERSATZMAßNAHMEN	8
5.4	MAßNAHMEN ZUR EINPASSUNG IN BEBAUTE GEBIETE	8
6.	ERLÄUTERUNGEN ZUR KOSTENERMITTLUNG	8
6.1	KOSTEN	8
6.2	KOSTENTRÄGER	8
6.3	BETEILIGUNG DRITTER	8
7.	VERFAHREN	9

1 ALLGEMEINE BESCHREIBUNG DER BAUMABNAHME

Die Stadt Werneuchen will im Jahr 2021 den Blumberger Weg Weg zwischen den Ortsteilen Krummensee und Blumberg (Gemeinde Ahrensfelde) in einer Länge von ca. 2.120 m ausbauen. Der Blumberger Weg soll zur Verbesserung der Wegebeziehungen, Förderung des Tourismus (hier insbesondere für den Fahrradtourismus) und partiell für die Nutzung von landwirtschaftlichen Geräten ausgebaut werden.

Ländliche Wege verbinden Gemeinden und Gemeindeteile und ermöglichen der ländlichen Bevölkerung eine gute Erreichbarkeit der Wohn- und Arbeitsorte sowie der Versorgungseinrichtungen, sie stellen auch zugleich ein großes Potenzial für die Naherholung und den ländlichen Tourismus dar. Damit soll auch hier das touristische Wegenetz für Radwanderer, Fahrradurlauber und Fußwanderer weiter ausgebaut und verbessert werden.

Der geplante Baubereich befindet sich in den Gemarkungen 121626 Krummensee in Flur 1, Flurstück 115 und 121648 Seefeld in Flur 3, Flurstück 90. Der Ortsteil Krummensee liegt rund 5 km südwestlich von der Stadt Werneuchen.

Die Stadt Werneuchen, vertreten durch den Bürgermeister, vertreten durch die Bauverwaltung hat das Bauplanungsbüro Hirsch GmbH mit der Planung des Weges beauftragt.

Die Gestaltung des Weges ist den als Anlage beigefügten Regelquerschnitten und den Lageplänen zu entnehmen.

1.1 WEGEBAULICHE BESCHREIBUNG

Der vorhandene Weg ist bis auf Höhe des Fließgrabens „Krummen Graben“ mit Kopfsteinpflaster befestigt. Über den „Krummen Graben“ sind mehrlagig Betonplatten als Überführungsbauwerk ohne seitliche Absturzsicherung verlegt. Der übrige Weg bis zur Verwaltungsgrenze ist nicht baulich befestigt und durch den Verkehr ist der Weg weitesten gehend verfestigt bzw. mit Recyclingmaterial regellos aufgeschüttet. Links und rechts ist Grün und Gehölz unterschiedlicher heimischer Baumarten mit teilweiser Heckenbepflanzung vorhanden. Das Gelände fällt relativ flach und fällt insgesamt nach Osten nach Krummensee hin ab.

Bis auf den Fließgraben „Krummen Graben“ sind bauliche Entwässerungsanlagen am Weg nicht vorhanden bzw. bekannt.

Die neu geplante Trasse entspricht weitestgehend dem vorhandenen Verlauf unter Berücksichtigung vorhandener und erhaltenswerter Bäume, vorhandener Zufahrten und Anschlusspunkte wie die Kreuzung im Bereich der Windkraftanlagen und die Überführung des Fließgrabens. Der Verlauf ist in den Unterlagen zeichnerisch dargestellt und ersichtlich.

Die Planung ist unterteilt in Ortslage Krummensee wo hier die Straße bis Ortsende grundhaft ausgebaut werden soll und der Weg nach der Ortslage Krummensee in Richtung Blumberg bis zur Verwaltungsgrenze Amtsfreie Stadt Werneuchen.

Als Grundlage für die Planung dienen die Festlegungen und Aufgabenstellung der Stadt Werneuchen vom 05. Juni 2019 (Anlage zum Förderantrag). Darin heißt, dass der Weg als Verbindungsweg gewidmet ist und der Wege in einer Breite von 3,00 m ausgebaut werden soll.

Nach den Richtlinien für den ländlichen Wegebau (RLW) Teil 1, Stand August 2016 wird damit der Weg als Wirtschaftsweg eingestuft. Darin heißt, die Fahrbahnbreite der Wirtschaftswege (gebundene Bauweise wie Asphalt) sollte deren Breite in der Regel von 3,00 m bei einer Kronenbreite von mindesten 4,00 m betragen. D.h., die befestigten befahrbaren Seitenstreifen (Bankette) betragen beidseitig mindestens 0,50 m. Weiterhin sind für Begegnungsfälle Ausweichstellen mit einer Verbreiterung von 3,00 m geplant. Die genauen Lagen der notwendigen Ausweichstellen sind in den Lageplänen ungefähr eingetragen. Es wird in der Ausführung die Standorte operativ konkretisiert. Es sind 8 Ausweichstellen geplant.

Der geplante Verbindungsweg wird als ein Weg mit größerer Verkehrsbedeutung eingeschätzt. Damit richtet sich der Oberbau des Weges gemäß RLW nach den Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen (RStO). Demnach erfolgt die Befestigung in einer Belastungsklasse 0,3 und ist frostsicher auszubauen.

Der geplante Verbindungsweg soll überwiegend auf einem Damm hergestellt werden und die Gradienten im Mittel 30 cm über dem vorhandene Gelände geplant. Einschnitte sollen aus entwässerungstechnischen und aus baugelogeischen Gesichtspunkten (Vermeidung tiefen Bodenaushub und damit verbunden Vermeidung starker Auflockerung des anstehenden Bodens des Weges) vermieden werden.

Wo es nicht anders möglich ist, wird der Weg einseitig in eine Entwässerungsmulde entwässert. Die geplanten Entwässerungsmulden haben einen Abstand von 0,50 m zur Wegekante, eine Breite von 1,5 m und eine Muldentiefe von 35 cm, gemessen von der Oberkante des Bankettes. Die ggf. notwendig geplanten Mulden werden teilweise durch die vorhandenen Bäume unterbrochen. Zu Sicherung des Wegekörpers ist eine Planumsentwässerung geplant.

Die Planung der Verkehrsanlage Ortslage Krummensee erfolgt nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), Stand 2006. Der Blumberger Weg Ortslage Krummensee ist eine öffentliche Straße und ist entsprechend seiner Nutzung (4 Anlieger) gemäß RASt als Wohnweg gewidmet. Die Breite des Wohnweges soll 4,25 m betragen und gewährt den Begegnungsfall Pkw/Pkw. Im Anschlussbereich an die Dorfstraße (L30) ist wegen dem einfahrenden Verkehr die Fahrbahn mit 5,50 m Breite geplant.

Die Straße wird einseitig hin offen entwässert. Die geplanten Entwässerungsmulden haben einen Abstand von 0,50m zur Fahrbahnkante, eine Breite von mind. 1,5 m und eine Tiefe von mindestens 35 cm, gemessen von der Oberkante des Tiefbordes.

Neben der Fahrbahn sind bei Tiefbordeinfassungen Bankette aus Schotterrasen geplant. Auf den restlichen Nebenflächen wird der vorhandene Boden höhengerecht profiliert, ggf. neuer Oberboden aufgetragen und neuer Rasen angesät.

Am Ende des Stichwohnweges ist eine Wendenanlage in Form eines einseitigen Wendehammers für Fahrzeuge bis 10,00 m Länge (3-achsiges Müllfahrzeug) nach RASt Bild 59 vorgesehen. Fahrzeuge der Entsorgungsunternehmen der Abfallwirtschaft können die Stichstraße zukünftig sicher einfahren und hier wenden.

Der Blumberger Weg Ortslage erfolgt ohnehin nach RStO und wird gemäß Tabelle 2 ebenfalls in die Belastungsklasse 0,3 (Wohnweg) eingestuft.

Wegen der Einstufung Wohnweg, wegen der notwendigen offenen Entwässerungsanlage und wegen der verfügbaren geringen Verkehrsraumbreite in der Ortslage ist die Unterbringung eines separaten Gehweges nicht geplant. Es wird eingeschätzt, dass anhand der Anzahl der Anlieger kein Gehweg in diesem Bereich notwendig ist und keine Gefahr für den sehr geringen Fußgängerverkehr bestehen (Mischverkehrsfläche).

Die Oberbaudicke des Wegekörpers beträgt in der Ortslage und außerhalb 65 cm. Die Befestigung des gesamten Weges ist in Asphaltbauweise geplant (siehe Punkt 2.3 Oberbau).

Alle fußläufigen Zuwegungen und Zufahrten innerorts am Blumberger Weg werden entsprechend ihrer vorhandenen Breite, Zufahrten 3,0 bis 5,0 m und Zugänge 1,0 bis 2,0 m, an die neue Wegekante herangeführt. Die Zufahrten und Zuwegungen zu den Grundstücken werden mit Betonsteinpflaster und außerhalb der Ortslage mit Asphalt ohne Einfassungen befestigt.

Der Fließgraben „Krummen Graben“ kreuzt den geplanten Weg mittels eines vorhandenen Durchlass DN 800 aus Stahl. Der Zustand des Bauwerkes ist zurzeit unbekannt.

Weiterhin verläuft der geplante Ausbau des Blumberger Weges hinter dem Ortsausgang durch einen Wald. Überall, wo Bäume neben Wege und Fahrbahnen gepflanzt werden bzw. vorhanden sind, gibt es das bekannte Problem, dass Baumwurzeln die Asphaltfläche durch ihr Wachstum beschädigen. Dieses Problem kann zu gefährlichen Situationen im Wegebereich führen. Daher ist für den Waldbereich und ggf. für die gesamte Strecke des Weges der Einbau mit einer Wurzelsperre oder einer Wurzelführung zu empfehlen. Neben dem asphaltierten Weg wird mit der Wurzelschutzfräse ein ca. 5 cm breiter Schlitz bis zu einer Tiefe von 80 cm gefräst. In dem Frässchlitz wird die maschinell verlegbare Wurzelschutzfolie (zum Beispiel RootBarrier 360) bis 75 cm tief zur Gewährleistung eines kontrollierten Wurzelwachstums eingebaut. Im gleichen Arbeitsgang wird der Einschnitt mit dem vorhandenen Boden wieder verfüllt.

Im Bereich der ggf. geplanten Ausgleichspflanzungen sind kurze Wurzelführungsbahnen zur Vermeidung von „Blumentopfeffekt“ zu empfehlen.

2 TECHNISCHE GESTALTUNG DER BAUMABNAHME

Für die Planung werden folgende Parameter angesetzt: Landwirtschaftliche Geräte, Unterhaltungsfahrzeuge für Windenergiepark, Rettungsdienste, Radfahrer gemäß RSTO Tabelle 2 entspricht das einer Wohnstraße Belastungsklasse Bk 0,3.

Für den Transport zukünftig neuer Windräder ist der geplante Weg nicht ausgelegt und muss bei Anfragen der Windkraftanlagenbetreiber deutlich hingewiesen werden.

2.1 TRASSIERUNG (HÖHENABWICKLUNG)

Die zwangsläufige Standortlage ergibt sich aus den örtlichen Gegebenheiten. Diese ergeben sich aus der Anbindung an die vorhandenen Fahrbahnkanten, der vorhandenen Grünfläche bzw. der vorhandenen Bäume entlang der geplanten Fahrbahn und den geplanten bzw. vorhandenen Grundstückszufahrten und Hauseingängen sowie verfügbaren Verkehrsraum der Flurstücke.

Ausschlaggebend für die Trassierung waren vor allem der Erhalt der Koppelzäune, die Einhaltung der Grundstücksgrenzen und der überwiegende Erhalt der vorhandenen Bäume.

Durch den Erhalt der jetzigen Trassenführung werden erhaltenswerte Bäume im Umfeld minimal beeinträchtigt oder sogar nicht gestört.

Anhand der vorhandenen und zukünftigen verfügbaren Verkehrsraumbreite sind keine Eingriffe in nicht öffentliche Flächen absehbar. Die notwendige Entwässerungsmulden (bzw. -gräben) und Planumsentwässerung zum Schutze des geplanten Wegekörpers (Schutz vor stauender Nässe im Straßenkörper, Abhängig von der Höhenabwicklung der angrenzenden Feldflächen u.a.) werden in der vorhandenen Verkehrsraumbreite untergebracht.

Die geplanten Längsneigungen werden an den genannten Höhenzwangspunkten ermittelt und angepasst.

Die Höhen werden so gewählt und berechnet, dass sie eine ausgewogene räumliche Linienführung ergeben und sich dem Gelände gut anpassen. Das anfallende Regenwasser wird über die Querneigung der Fahrbahn und Weges in die geplanten Mulden bzw. seitlich angrenzende Grün abgeführt.

Der Wegebau erfolgt in der Ortslage im Tiefeinbau und außerhalb überwiegend als Damm.

Besondere Entwässerungseinrichtungen sind nicht vorgesehen. Mit der geplanten Auskofferung des anstehenden Wegekörpers mit der Tiefe im Mittel von 30 cm wird die neue Oberfläche dann im Mittel 30 cm über der vorhandenen Umgebungsfläche liegen und das anfallende Regenwasser kann problemlos in die Seitenbereiche über die Bankette in die geplanten Mulden bzw. frei ins Grüne entwässern. Wo es erforderlich ist, werden Mulden operativ vor Ort angelegt.

2.2 QUERSCHNITT

Wegebau außerort	3,00 m breit
Wegebau innerort	4,25 m breit
Grundstückszufahrten	3,0 bis 5,0 m bis zur Fahrbahn heran einschließlich Trompetenaufweitung an der Fahrbahnkante von 1,0 m links/rechts
Bankette aus Schotterrasen	0,50 m breit
Angleichung (Rasen)	variabel, abhängig von der Verkehrsraumbreite
Böschung	nach örtlicher Gegebenheit und Höhenabwicklung

Die Querschnitte sind in den Unterlagen zeichnerisch dargestellt.

2.3 OBERBAU

Die Bemessung des Deckenaufbaus erfolgt nach RSTO 12 unter Berücksichtigung des anstehenden Baugrundes.

Gemäß Baugrundgutachten 2020/089 stehen tragfähige gewachsene F1/F3 Böden an. Das vorhandene Recycling wird als schwach bis mittel frostempfindlich eingestuft. Teilweise müssen die anstehenden aufgefüllten Böden wegen neuer Gradienten ausgehoben und abgefahren werden. Dadurch bedingt wird der anstehende Boden mit der Frostempfindlichkeit F3 doch angeschnitten. Daher ist für die Planung die Frostempfindlichkeit F3 maßgebend.

Abweichend zum Baugrundgutachten liegt das geplante Baufeld in der Frosteinwirkzone 3 gemäß RStO.

Weitere Aussagen sind dem Baugrundgutachten zu entnehmen.

Gemäß RStO beträgt der Oberbau des Wegekörpers 65 cm. Gemäß Tabelle 6: 50 cm. Hinzu kommen gemäß Tabelle 7: +15 cm (Frosteinwirkzone 3).

Planung Asphaltbefestigung:

Die Asphalttragschicht übernimmt die tragende Funktion während die Asphaltdeckschicht als Verschleißschicht fungiert. Weiterhin bietet diese gut befahrbare Oberfläche und als dichte Schicht schützt diese die unterliegende Tragschicht vor direkter Lasteinwirkung und vor Witterung: spricht hoher Befahrbarkeitskomfort (insbesondere für den Radverkehr, Skater) und hohe Witterungsbeständigkeit.

Aus diesem Grund ist ein Asphalt oberbau mit Asphalttragschicht und Asphaltdeckschicht AC 8 DL geplant. Die Langlebigkeit und dem Fahrkomfort soll primär an erster Stelle stehen.

Oberbau F3-Boden:

Konstruktionsaufbau Tafel 1, Zeile 1:

Asphalt	4 cm	Asphaltbeton AC8 DN50/70
Bk 0,3	10 cm	Asphalttragschicht AC32 TN70/100
F3-Boden	51 cm	Frostschutzschicht 0/45 nach TL SoB-StB und ZTV SoB-StB Ev2 mind. 100 MPa, mehrlagiger Einbau Gründungsplanum Ev2 mind. 45 MPa
	65 cm	Konstruktionsdicke

Hinweis: Außerorts soll die Gradienten im Mittel 30 cm über vorhandene Gelände als Damm geplant werden. Daher wird hier in diesem Abschnitt mit der Gesamtkonstruktionsdicke von 65 cm geplant, um den Dammbau technologisch Rechnung tragen zu können (Oberbodenabtrag, Ausgleichprofilierung).

2.4 RANDEINFASSUNGEN

Es sind Borde aus Beton für die Fahrbahn und für die Zufahrten innerorts geplant. Die geplanten Formteile werden auf einem Betonfundament mit Rückenstütze aus Beton \geq C20/25 geplant.

2.5 ENTWÄSSERUNG

Die Abführung des Oberflächenwassers erfolgt über die geplante Querneigung des Weges über die seitlichen Schotterbankette in geplante Versickerungsmulden bzw. frei ins Grüne. Gemäß Baugrundgutachten sind die anstehenden Böden zur Versickerung bedingt geeignet.

Auch das Oberflächenwasser von den geplanten Zufahrten und von den geplanten Zuwegungen wird in eine offene Entwässerungsmulde bzw. über die Böschung in angrenzende Grünflächen abgeleitet. Dort kann das Wasser versickern bzw. verdunsten.

Im Bereich der Ortslage soll es laut Aussage von mehreren Anwohnern nach starken Niederschlägen zur Überflutung des Weges kommen. Das Wasser würde dann über den Weg in Richtung des westlich liegenden Grabens oberflächlich abfließen. Diese Problematik kann insgesamt über die geplante Muldenentwässerung des Weges nicht gänzlich gelöst werden. An den tiefsten Punkten des Weges in der Ortslage sind sogenannte Pfuher-Querrinnen geplant, die das anfallende Regenwasser vom Feldhang zur Waldseite durchlässig machen.

Einige Anwohner haben in der Vergangenheit Drainagen von Süd nach Nord verlegt, um das Wasser unter dem Weg hindurchzuführen.

Auf den Wiesen bzw. den Wäldern, die sich östlich des Grabens befinden, soll es nach starken Regenfällen zu Überflutungen kommen. Aus diesem Grund ist zur Sicherheit im Bereich des Wendehammers Auffangbecken bzw. Auffanggraben geplant, die bei Überstauung über die geplanten Pfuher-Querinnen das Wasser zur Waldseite weiterleiten.

Für die Entwässerung des Weges sind die geplanten Mulden ausreichend, jedoch nicht für das gesamte Regenwasser aus der Feldwirtschaft. Hierzu sind besondere und separate Untersuchungen und separate Entwässerungsanlagen zur Abfangung notwendig. Eine davon ist die Herstellung eines Feldentwässerungsgrabens hinter den Grundstücken mit gezielter Ableitung. Dazu sind u.a. weitere Feldvermessungen zur Bestimmung des Geländeverlaufes notwendig sowie der Verlauf bestehender wasserführender Gräben.

Laut geologischer Karte stehen im westlichen Baufeld (westlich des Grabens) Grundmoränenbildungen (Geschiebemergel, -lehm) an. Im östlichen Baufeld sollen Ablagerungen aus See- und Altwasserläufen in Form von z.T. humosen Sanden anstehen.

Nahe des Krümmen Grabens sind nahe des Weges Moorbildungen ausgewiesen.

2.6 BAUMPFLANZUNGEN, AUSGLEICHSMAßNAHMEN

In Abhängigkeit vom Leitungsbestand sind im Rahmen der anstehenden Maßnahme zur Gewährleistung notwendiger Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wegebegleitende Baumgruppen, als Neupflanzungen vorgesehen. Weitere Aussagen siehe unten unter Punkt 5.3.

2.7 ALTLASTENERKUNDUNG

Die Mischprobe MP1/20 des Bodens wurde gemäß LAGA M20 Boden ausgewertet. Aufgrund der ermittelten PAK sowie Benzo(a)pyren Konzentration wurde der Zuordnungswert Z2 ermittelt. Das Ergebnis ist als Vorerkundung zu verstehen. Im Falle einer Entsorgung sind Haufwerke getrennt nach Erdstoff zu bilden und zu beproben.

Bei dem Asphalt wurde keine Überschreitung der Grenzwerte festgestellt. Es wurde die Verwertungsklasse A zugeordnet.

2.8 STRAßENAUSSTATTUNGEN

Für das geplante Baufeld sind neue Beschilderungen geplant. Dazu gehören auch die Radwegweiser nach HBR Richtlinie des Landes Brandenburg (Tabellenwegweiser, Zwischenwegweiser, ggf. auch Einschubplaketten mit den Maßen von 100x100x2 mm (Routenlogos, Knotenpunktnummern, etc.)). Die

Installierung der HBR Beschilderung trägt auch zur Ergänzung der bestehenden landkreisweiten Knotenpunktwegweisung bei.

Zur Unterbindung der Durchfahrung am geplanten Wendehammer sind Absperrungen wie Umlaufssperren und einschränkende Verkehrszeichen geplant. Eine Abstimmung mit dem Ordnungsamt ist in Bearbeitung.

3 AUSGEFÜHRTE VORARBEITEN

3.1 VERMESSUNG

Mit der Lagevermessung des Plangebietes wurde das Vermessungsbüro Riesebeck aus 16227 Eberswalde beauftragt. Es wurde ein Lageplan, basierend im Lagesystem ETRS 89 und im Höhensystem auf DHHN 2016 erstellt. Die Flurstückgrenzen wurden aus der amtlichen Flurkarte graphisch übertragen und entsprechen in ihrer Lagegenauigkeit im Sinne der Vermessungs- und Liegenschaftsgesetze keinen wiederhergestellten Grenzen (keine festgestellten Grenzen!).

3.2 BAUGRUNDGUTACHTEN

Mit der Erstellung eines Baugrundgutachtens zum Plangebiet wurde Baugrundlabor GEOTECS Inh. Christian Schubert aus 16816 Neuruppin beauftragt (Baugrundgutachten 2020/089).

4 LEITUNGEN / ANALGEN ANDERER RECHTSTRÄGER

Die in Frage kommenden Versorgungsunternehmen und Träger öffentlicher Belange wurden angeschrieben. Es wurde ihnen die geplante Baumaßnahme angezeigt.

Folgende Stellungnahmen werden gemacht:

E.DIS AG	Mittelspannungsanlagen vorhanden. Eine eigenveranlasste Mitverlegung wird gegenwärtig ausgeschlossen.
EWE Netz	Gasleitungen und Fernmeldeleitungen vorhanden.
Telekom	Auskunft steht aus.
Wasserversorgung und Abwasserbeseitigung der Stadt Werneuchen	Es ist eine Mitverlegung einer Schmutzwasserleitung geplant. Trinkwasserleitung vorhanden.
Kampfmittelbeseitigungsdienst	Keine Verdachtsfläche vorhanden oder ersichtlich.
Wasser- und Bodenverband "Stöbber-Erpe"	Es berühren Belange des Gewässerunterhaltungsverbandes: „Fließgraben Krummer Graben“. Durchlass DN800 Stahl. Unterlagen zum Durchlass sind nicht vorhanden.

5. SCHUTZ-, AUSGLEICHS- UND ERSATZMAßNAHMEN

5.1 LÄRMSCHUTZMAßNAHMEN

Aufgrund der Lage und des zu erwartenden geringen Verkehrs wird eingeschätzt, dass eine Anordnung von Maßnahmen zum Schutz vor Verkehrslärm nicht erforderlich ist.

5.2 MAßNAHMEN IN WASSERGEWINNUNGSGEBIETEN

Gemäß Auskunft des Kartendienstes des Landesamtes für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz befindet sich das geplante Bau Feld nicht in einem ausgewiesenen Wasserschutzgebiet des Landes Brandenburg.

(Quelle: http://luaplms01.brandenburg.de/wsg_www/viewer.htm).

Das nächstgelegene Wasserschutzgebiet befindet sich ca. 5 km nordöstlich von Krummensee: Wasserschutzgebiet Barnim Werneuchen Zone III.

Demnach sind keine besonderen bautechnischen Maßnahmen im Sinne von Einzugsgebiete in Wasserschutzgebieten des Landes Brandenburg erforderlich.

5.3 AUSGLEICHS- UND ERSATZMAßNAHMEN

Bedingt durch den geplanten Bau erfolgt ein Eingriff in die Landschaft. Dabei wird wirtschaftlich genutzter Boden, hier Grünfläche des öffentlichen Verkehrsraumes, versiegelt. Das Gebiet befindet sich außerhalb des Landschaftsschutzgebietes und es bedarf keiner besonderen Eingriffsregelung bzw. besonderen Ausgleichsmaßnahmen und besonderen Kompensationsausgleiches. Nordwestlich von Krummensee oberhalb von Bernau grenzt der Naturpark Barnim an.

In der Anlage sind Fotos vom geplanten Gebiet angehängt, die das Umfeld bildlich beschreiben.

Im Rahmen der Planung ist die Flächenbilanz berücksichtigt. Bedingt durch die Erschließungsmaßnahme werden rund 2.931 m² mehr Fläche versiegelt. Unter Berücksichtigung der notwendigen Baumfällung ergeben sich notwendige Ausgleichsmaßnahmen: Es werden insgesamt 64 Stück Baumpflanzungen als Ausgleichsmaßnahmen ermittelt und vorgeschlagen.

5.4 MAßNAHMEN ZUR EINPASSUNG IN BEBAUTE GEBIETE

Durch das weitest gehende Beibehalten der vorhandenen Linienführung im vorhandenen Straßenraum sind Konflikte mit der vorhandenen Bebauung zurzeit nicht erkennbar.

6. ERLÄUTERUNGEN ZUR KOSTENERMITTLUNG

6.1 KOSTEN

Die Baukosten sind in der Anlage als Leistungsverzeichnis mit Mengen und Einheitspreisen ermittelt.

Baukosten brutto Asphaltbauweise einschl. Baumpflanzungen	brutto	964.423,08 EUR
--	--------	----------------

6.2 KOSTENTRÄGER

Kostenträger für die Maßnahme ist die Stadt Werneuchen.

6.3 BETEILIGUNG DRITTER

Im Baubereich liegen unmittelbar im geplanten Baufeld Leitungen. Eventuell werden aufgrund der neuen Planung diese Leitungen überbaut. Eventuell müssen diese Leitungen im Zuge der Baumaßnahme um verlegt werden. Hierzu sind die u.a. betroffenen Träger zu konsultieren:

Wasserversorgung und Abwasserbeseitigung der Stadt Werneuchen	Mitverlegung Schmutzwasserkanal.
Rohrdurchlass	„Fließgraben Krummer Graben“. Durchlass DN800 Stahl. Unterlagen zum Durchlass sind nicht vorhanden. Baulicher Zustand noch unbekannt.
Feldentwässerung	Die Problematik der Feldentwässerung und die damit verbundene zeitweise Überflutung der Ortslage kann nicht durch die Straßenbaumaßnahme abgedeckt werden. Hier ist der Sachverhalt zu definieren und der Verursacher zur Pflicht heranzuziehen bzw. mit einzubeziehen.
Wendehammer Grunderwerb	Aufgrund fehlender öffentlicher Verkehrsfläche ist für den erforderlichen Wendehammer Grunderwerb notwendig. Der Grunderwerb ist bereits in Bearbeitung bzw. erbracht.

Weitere Aussagen sind aus den Stellungnahmen in der Anlage zu entnehmen.

7. VERFAHREN

Die vorliegende Planung ist im Bearbeitungsstand einer Genehmigungsplanung. Für die weitere Planung ist die Zustimmung und Stellungnahme des Landkreises Barnim erforderlich.