

Machbarkeitsstudie
Radweg Mädewitz - Altreez
Gemeinde Oderaue

Erläuterungsbericht



Auftraggeber:
Gemeinde Oderaue
c/o Amt Barnim-Oderbruch
Freienwalder Straße 48

16269 Wriezen

Inhaltsverzeichnis

1.	Veranlassung und Zielsetzung.....	4
1.1.	Veranlassung	4
1.2.	Zielsetzung / Vorgaben.....	4
2.	Variantenuntersuchung.....	4
2.1.	Variante 1	5
2.2.	Variante 2	5
2.3.	Variante 3	5
3.	Notwendiger Grunderwerb	7
3.1.	Variante 1	7
3.2.	Variante 2	7
3.3.	Variante 3	7
3.4.	Ergebnis der Befragung zum Flächenerwerb	7
4.	Untersuchung der naturschutzfachlichen Auswirkungen.....	7
4.1.	Variante 1	7
4.2.	Variante 2	7
4.3.	Resümee und Empfehlung	8
5.	Vorläufige Kostenannahme der Herstellungskosten der Varianten.....	8
5.1.	Variante 1	8
5.2.	Variante 2	8
5.3.	Variante 3	8
6.	Radfahrzeiten der Varianten	9
6.1.	Variante 1	9
6.2.	Variante 2	9
7.	Variantenvergleich / Empfehlung	9
7.1.	Artenschutzrechtliche Belange	9
7.2.	Kosten / Finanzierung.....	9
7.3.	Unterhaltung / Annahme des Radweges bei den Nutzern.....	10
7.3.1.	Unterhaltung.....	10
7.3.2.	Annahme des Radweges bei den Nutzern	10
7.4.	Umsetzungszeit	10
7.5.	Fahrzeit	10

7.6. Empfehlung 10

Zeichungsverzeichnis

Übersichtskarte Variante 1	M 1: 10.000	U 2-1
Übersichtskarte Variante 2	M 1: 10.000	U 2-2
Übersichtskarte Variante 3	M 1: 10.000	U 2-3
Regelquerschnitt	M 1: 50	U 14-1

Anlagenverzeichnis

Variantenbeurteilung der naturschutzfachlichen Auswirkungen	U 9
Fotodokumentation	U 21

1. Veranlassung und Zielsetzung

1.1. Veranlassung

Die Gemeinde Oderaue beabsichtigt die Errichtung eines Radweges zwischen Neukietz im OT Mädewitz und dem Ortskern von Altreetz. Der Radweg soll dem Schülerverkehr, dem innerörtlichen sowie dem touristischen Radverkehr dienen. Für die Trassenfindung ist eine Machbarkeitsstudie zu erstellen.

1.2. Zielsetzung / Vorgaben

Der zu errichtende Radweg soll am vorhandenen Radweg (von Altwriezen) auf dem Deich der Alten Oder bei Neukietz-Ausbau beginnen und in den Ortskern von Altreetz führen. Die Breite soll 2,50 m betragen. Er ist in Asphaltbauweise herzustellen.

Die Studie soll Varianten zur Trasse aufzeigen, deren Machbarkeit untersuchen und überschlägige Kosten ermitteln.

Eine von der Gemeindevertretung bereits vorgeschlagene Variante (im Folgenden Variante 1) verläuft östlich der Landesstraße L 28.

Diese Variante weist eine Länge von ca. 4.850 m auf. Bei dieser Variante 1 besteht aus Sicht der Gemeinde das Hauptproblem in der mangelnden Flächenverfügbarkeit, da nahezu keine gemeindeeigenen Flurstücke vorhanden sind. Für die Verfolgung dieser Variante ist zu prüfen, ob das Flurstück bzw. die Flurstücke der L 28 Raum für einen zusätzlichen Radweg bietet bzw. in welchem Umfang Grunderwerb notwendig ist.

Weiterhin wurde die Untersuchung von Varianten unter Nutzung des Radweges „Oderbruchbahn“, der vorhandenen Wege rund um die Ortsteile Mädewitz und Altreetz sowie auf dem Alte Oder Deich angeregt.

Die Machbarkeitsstudie soll Aussagen beinhalten zu:

1. Trassenführung, Untersuchung von Varianten
2. Notwendiger Grunderwerb, Ermittlung der Fläche sowie Befragung der Eigentümer zur Verkaufsbereitschaft (mit Unterstützung der Amtsverwaltung)
3. Untersuchung der naturschutzfachlichen Auswirkungen
4. Schätzung der Herstellungskosten der Varianten

2. Variantenuntersuchung

Es wurden 3 Varianten untersucht: Variante 1 Landesstraße L 28
Variante 2 Oderbruchbahnradweg
Variante 3 Kombination aus 1 und 2

2.1. Variante 1

Die Variante 1 sieht die weitgehend parallele Wegeführung auf etwa 4,8 km Länge entlang der Landesstraße L 28 vor. Es wurde die östliche als auch die westliche Seite untersucht, wobei die westliche Seite wegen der sehr dichten Bebauung in den Ortsteilen verworfen wurde.

An der im gesamten Untersuchungsbereich asphaltierten L 28 stehen in verschiedenen Abschnitten Bäume.

Die vorhandenen Altbäume stehen dabei sehr dicht neben der Straßenkante. Außerhalb der Ortsteile herrscht als Landnutzung Ackerbau vor.

Nördlich von Mädewitz wird der Altmädewitzer Hauptgraben gequert. Aufgrund angrenzender Bebauung im Westen ist eine Querung entweder nur über die vorhandene Straße oder östlich der L 28 möglich.

Innerhalb der Ortsteile reicht die Siedlungsbebauung zumeist bis an die Straße heran, so dass hier eine getrennte Wegeführung von Straße und Radweg nicht möglich ist.

2.2. Variante 2

In der Variante 2 soll als Verbindung zwischen den Ortsteilen Neukietz, Neumädewitz, Altmädewitz und Altreetz der Gemeinde Oderaue der vorhandene, asphaltierte Radweg „Oderbruchbahn“ genutzt werden. Dieser Radweg auf dem ehemaligen Bahndamm der Oderbruchbahn, verläuft zwischen Wriezen im Südwesten und Bienenwerder an der Oder im Nordosten weitgehend geradlinig. Durch die Nutzung vorhandener Anbindungen bzw. durch den Ausbau vorhandener Wege ließe sich ebenfalls eine Radwegeverbindung zwischen Neukietz und Altreetz realisieren. Es wäre die Anbindung 2.1 zwischen dem vorhandenen Radweg aus Altwriezen bis zum Oderbruchbahnradweg auf dem Schlafdeich der Alten Oder zu errichten. Neukietz ist über die Anbindung 2.2 an 2.1 angebunden. Neumädewitz hat eine Anbindung an den Oderbruchbahnradweg über 2.3 (bereits ausgebaut) und Altmädewitz über 2.4 (bereits ausgebaut). Mädewitz liegt direkt am Oderbruchbahnradweg. Die Anbindung 2.5 ist dann die Verbindung vom Oderbruchbahnradweg in den Ortskern von Altreetz (von Hausnr. 12, Schulgartenstraße bis Ortskern Altreetz bereits ausgebaut).

2.3. Variante 3

Die Variante 3 ist eine Kombination aus Variante 1 und Variante 2, welche aus artenschutzrechtlicher Sicht (siehe Pkt. 4.3) die Vorzugsvariante darstellt.

Bei dieser Variante 3 wird bis Neumädewitz an der L 28 straßenbegleitend der Radweg errichtet und dann an die Trassenführung der 2 Variante über die Anbindung 2.3 angeschlossen.

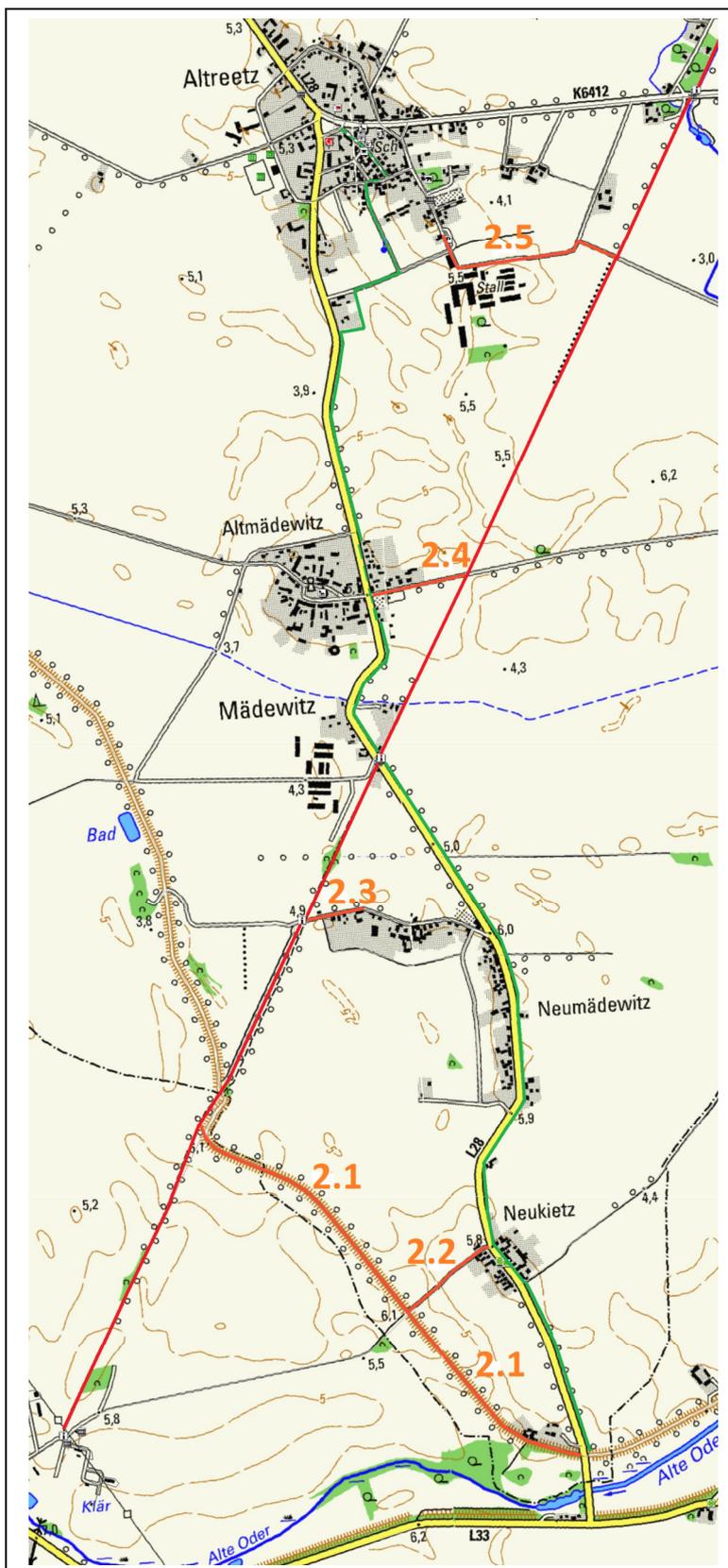


Abb. 1 Übersicht Trassenführung
grün Variante 1, rot und orange Variante 2

3. Notwendiger Grunderwerb

3.1. Variante 1

Bei Variante 1 wird Grunderwerb notwendig, da der Landesbetrieb Straßenwesen per e-mail vom 09.04.2020 mitteilte, dass seitens des Straßenbaulasträgers keine Grundstücksflächen zur Verfügung gestellt werden können, die Gewährleistung der offenen Regenentwässerung der Landesstraße sowie der vorhandene Baumbestand zu berücksichtigen sind. Weiterhin wurde mitgeteilt, dass der unmittelbare Anbau eines Radweges an die Landesstraße nicht gestattet wird.

Es wird Grunderwerb von ca. 57 Flurstücken bzw. Teilen erforderlich. Der Flächenerwerb wird eine Größenordnung von ca. 17.000 m² haben. Bei einem mittleren Preis je m² von 1,50 € (Bodenrichtwertkarte Ackerwertzahl 40 – 60) würden, die Verfügbarkeit vorausgesetzt, ca. 25.500 € Grunderwerbskosten anfallen.

3.2. Variante 2

Da Variante 2 ausschließlich auf vorhandenen, öffentlichen Wege (vorausgesetzt der Weg auf der Krone des Schlafdeiches ist, wenn auch eingeschränkt, öffentlich nutzbar) liegt ist hier kein Grunderwerb erforderlich.

3.3. Variante 3

Bei Variante 3 wird wie bei Variante 1 Grunderwerb notwendig, da der Landesbetrieb Straßenwesen per e-mail vom 09.04.2020 mitteilte, dass seitens des Straßenbaulasträgers keine Grundstücksflächen zur Verfügung gestellt werden können.

Es wird Grunderwerb von ca. 28 Flurstücken erforderlich. Der Flächenerwerb wird eine Größenordnung von ca. 7.800 m² haben. Bei einem mittleren Preis je m² von 1,50 € (Bodenrichtwertkarte Ackerwertzahl 40 – 60) würden, die Verfügbarkeit vorausgesetzt, ca. 11.700 € Grunderwerbskosten anfallen.

3.4. Ergebnis der Befragung zum Flächenerwerb

Es erfolgte die Befragung zur Möglichkeit des Grunderwerbs in dessen Ergebnis ... % der erforderlichen Fläche für Variante 1 und ... % der erforderlichen Flächen für Variante 2 nicht ohne Planfeststellungsverfahren verfügbar sind, das heißt die Eigentümer nicht verkaufen wollen.

4. Untersuchung der naturschutzfachlichen Auswirkungen

Die Untersuchung der naturschutzfachlichen Auswirkungen der Dr. Marx Ingenieure GmbH vom 14.04.2020 ist in der Anlage beigefügt.

4.1. Variante 1

Größter Nachteil der Variante 1, der Streckenführung parallel zur L28, ist der Flächenverbrauch, da für den Radweg bislang unbefestigte, weitgehend als Ackerland genutzte Flächen versiegelt werden würden. Unter der Voraussetzung der Flächenverfügbarkeit ist jedoch das Platzangebot so groß, dass Eingriffe in den Altbaum- und Alleenbestand vermieden werden könnten.

4.2. Variante 2

Die Variante 2, Nutzung des Oderbruchbahnradweges mit Anbindung der einzelnen Ortsteile der Gemeinde Oderaue über separate Zuwegungen, beschränkt die Flächennutzung auf vorhandene Wege und ist somit für das Schutzgut Boden verträglicher. Baubedingte Eingriffe

in Bäume sind ebenfalls vermeidbar bzw. nicht zu erwarten. Lediglich die Anbindung 2.1 (Bereich zwischen Radwegeanfang am Alte-Oder-Deich und Anbindung Oderbruchbahnradweg) birgt Konflikte. So lässt der schlechte Zustand der Bäume auf der Deichkrone im Zuge der Verkehrssicherungspflicht umfangreiche Fällungen oder Pflegemaßnahmen an den Altbäumen erwarten. Neben dem Eintreten des Verbotstatbestandes der Schädigung und/oder erheblichen Beeinträchtigung der gesetzlich geschützten Allee auf der Deichkrone sind nachteilige Wirkungen auf die Arten und Lebensstätten besonders und streng geschützter Arten, wie Vögel, Fledermäuse und Totholzkäfer, zu erwarten.

4.3. Resümee und Empfehlung

Aus den Aussagen zu Variante 1 (Pkt. 4.1) und Variante 2 (Pkt. 4.2), ergibt sich aus naturschutzfachlicher Sicht eine Variante 3. Dabei werden die Varianten 1 und 2 kombiniert. Ausgehend von der Anbindung an den vorhandenen Radweg auf dem Alte-Oder-Deich bei Neukietz-Ausbau wird der Radweg parallel zur L 28 bis Neumädewitz hergestellt. Die Anbindung von Alt- und Neumädewitz erfolgt über diesen Radweg und die Anbindungen 2.4 und 2.3. Vom Oderbruchbahnradweg wird die Anbindung 2.5 nach Altreetz ausgebaut. Die Seite des Radwegebaus ist dabei unerheblich. Diese Streckenführung lässt die geringsten Eingriffswirkungen erwarten.

5. Vorläufige Kostenannahme der Herstellungskosten der Varianten

Der vorläufigen Kostenannahme der Herstellungskosten der Varianten wurde ein Bruttowert einschließlich Baunebenkosten von 316,00 €/m (126,40 €/m²) zugrunde gelegt. Hier nicht enthalten sind die Kosten für Grunderwerb.

5.1. Variante 1

1.467.000 € brutto (16 % MwSt.) Bau- und Baunebenkosten
25.755 € Grunderwerbskosten (bei 1,50 €/m²)
1.492.755 € brutto gesamt

Nicht enthalten sind Kosten für ein eventuelles Planfeststellungsverfahren, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für Versiegelungen und falls für Kommunen zutreffend, die Grunderwerbssteuer.

5.2. Variante 2

1.423.000 € brutto (16 % MwSt.) Bau- und Baunebenkosten
0 € Grunderwerbskosten

Da es sich um den Ausbau der Anbindungen an den Oderbruchradweg auf vorhandenen Wegen handelt, sollte, wenn sich diese auf Flurstücken im Eigentum der Gemeinde oder des Landes (Schlafdeich) befinden, kein Grunderwerb und damit kein Planfeststellungsverfahren erforderlich sein.

5.3. Variante 3

915.000 € brutto (16 % MwSt.) Bau- und Baunebenkosten
11.715 € Grunderwerbskosten (bei 1,50 €/m²)
926.715 € brutto gesamt

Nicht enthalten sind Kosten für ein eventuelles Planfeststellungsverfahren, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für Versiegelungen und falls für Kommunen zutreffend, die Grunderwerbssteuer.

6. Radfahrzeiten der Varianten

Variante 1



Abb. 2 Fahrzeit Variante 1

Variante 2

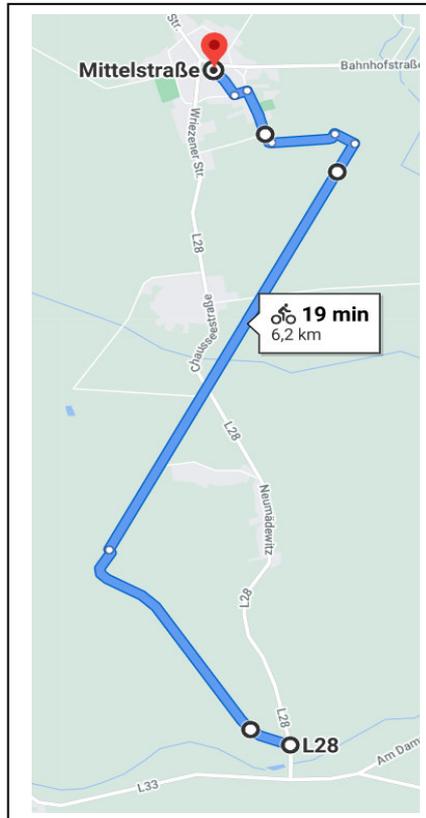


Abb. 3 Fahrzeit Variante 2

Variante 3

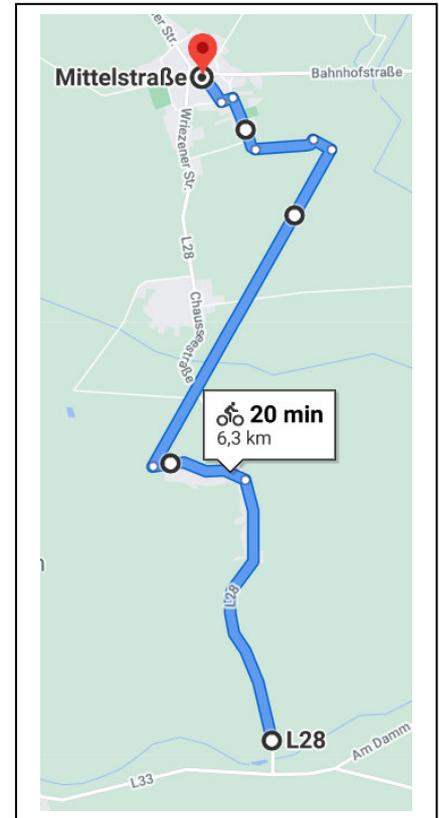


Abb. 4 Fahrzeit Variante 3

7. Variantenvergleich / Empfehlung

7.1. Artenschutzrechtliche Belange

Aus artenschutzrechtlicher Sicht ist, wie im Fachbeitrag erörtert, Variante 3 die Vorzugsvariante.

7.2. Kosten / Finanzierung

In der Stellungnahme des Landesbetriebes Straßen Brandenburg vom 09.04.2020 wird unter anderem ausgeführt:

„In der aktuelle Bedarfsliste für Radwege außerorts an Landesstraßen(s. Link: <https://www.ls.brandenburg.de/cms/detail.php/bb1.c.594443.de>) ist kein Bedarf für einen Radweg an der L 28 zwischen der L 33 und Altreetz, festgestellt worden. Es werden daher keine Fördermittel zur Finanzierung durch das Land in Aussicht gestellt. Die geringen Verkehrszählraten von 1.106 Kfz/24 h und davon 34 LKW im Jahr 2015 sowie die Prognosebelastung für das Jahr 2030 von 1.000 Kfz/24 h unterstreichen dies.“

Auch vor diesem Hintergrund zeichnet sich die Variante 3 als Vorzugsvariante ab.

7.3. Unterhaltung / Annahme des Radweges bei den Nutzern

7.3.1. Unterhaltung

Die Gemeinde hat für die Bereiche außerhalb des Oderbruchbahnradweges als Baulastträger die Unterhaltungspflicht.

Besonders die Anbindung 2.1 (Schlafdeich) der Variante 2 birgt Konflikte. So lässt der schlechte Zustand der Bäume auf der Deichkrone im Zuge der Verkehrssicherungspflicht umfangreiche Fällungen oder Pflegemaßnahmen an den Altbäumen erwarten.

7.3.2. Annahme des Radweges bei den Nutzern

Aus touristischer Sicht ist Variante 2 die landschaftlich reizvollste.

Aus Sicherheitsaspekten, insbesondere für die Schulkinder, wäre die Variante 1 landesstraßenbegleitend zu bevorzugen. Variante 3 sollte hier als Kompromiss möglich sein.

7.4. Umsetzungszeit

Variante 2 wäre die wohl am schnellsten umsetzbare Variante, da nicht von einem zeitintensiven Planfeststellungsverfahren auszugehen ist. Da die Zubringer zum Oderbruchbahnradweg in der Regel Mischverkehrsflächen mit landwirtschaftlicher Nutzung sind, wäre hier auch u. U. eine andere Fördermöglichkeit gegeben.

Die Varianten 1 und 3 kommen nicht ohne Grunderwerb aus, sodass hier die Umsetzungszeit erheblich höher sein wird als bei Variante 2.

Der Landesbetrieb Straßenwesen führt in einer Darstellung des Ablaufs einer Radwegebaumaßnahme folgendes zu aktuellen Planungsanforderungen aus:

- *Die Praxis zeigt, dass die Planungsprozesse von Radwegebaumaßnahmen ähnlich komplex wie Neu- oder Ausbaumaßnahmen von Straßen sind.*
- *Die Durchführung von Entwurfs-, Genehmigungs- und Ausführungsplanung führt durchschnittlich zu Planungszeiträumen von 5 Jahren.*
- *Während des Planungsprozesses sind fortwährende Abstimmungen mit allen Beteiligten erforderlich.*
- *Trotz Abstimmungen gestalten sich die Grunderwerbsverhandlungen zur Erlangung des Baurechts schwierig.*
- *Bei zwei von drei Radwegebaumaßnahmen ist ein Planfeststellungs- bzw. Plangenehmigungsverfahren erforderlich.*

7.5. Fahrzeit

Für die Schulkinder wäre hier Variante 1 die günstigste, da mit 15 min Fahrzeit die zeitlich günstigste Variante. Variante 2 wäre die nächstgünstigere mit 19 min und Variante 3 die zeitlich längste Variante mit 20 min Fahrzeit. Die Fahrzeit wurde dabei über die gesamte Strecke ermittelt.

7.6. Empfehlung

Wir empfehlen der Gemeinde Oderaue die Umsetzung der Variante 3.

Für eine Weiterführung der Planung wären folgende Schritte erforderlich:

1. Entscheidung zu einer Variante
2. Ausschreibung der Planung mit stufenweiser Beauftragung
Leistungsphasen 1 – 2 mit der Option auf die folgenden Leistungsphasen, Entwurfsvermessung, und Baugrunderkundung für die auszubauenden Bereiche sowie Erstellung des Grunderwerbsplans

3. Klärung Grunderwerb (Entscheidung, ob Planfeststellung oder Plangenehmigung erforderlich ist).