



# Erläuterungsbericht

## zum Bauvorhaben: Neubau eines Radweges in Tangermünde Mozartstraße bis Am Hohlen Weg

### Inhaltsverzeichnis

<b>1. Darstellung der Baumaßnahme</b> .....	<b>4</b>
<b>1.1. Planerische Beschreibung</b> .....	<b>4</b>
<b>1.2. Straßenbauliche Beschreibung</b> .....	<b>4</b>
<b>1.3. Streckengestaltung</b> .....	<b>4</b>
<b>2. Begründung des Vorhabens</b> .....	<b>5</b>
<b>2.1. Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren</b> .....	<b>5</b>
<b>2.2. Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung</b> .....	<b>5</b>
<b>2.3. Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan)</b> .....	<b>5</b>
<b>2.4. Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens</b> .....	<b>5</b>
<b>2.4.1. Ziele der Raumordnung/ Landesplanung und Bauleitplanung</b> .....	<b>5</b>
<b>2.4.2. Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse</b> .....	<b>5</b>
<b>2.4.3. Verbesserung der Verkehrssicherheit</b> .....	<b>5</b>
<b>2.5. Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen</b> .....	<b>6</b>
<b>2.6. Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses</b> .....	<b>6</b>
<b>3. Vergleich der Varianten und Wahl der Linie</b> .....	<b>6</b>
<b>3.1. Beschreibung des Untersuchungsgebietes</b> .....	<b>6</b>
<b>3.2. Beschreibung der untersuchten Varianten</b> .....	<b>6</b>
<b>3.2.1. Variantenübersicht</b> .....	<b>6</b>
<b>3.3. Variantenvergleich</b> .....	<b>6</b>
<b>3.3.1. Raumstrukturelle Wirkungen</b> .....	<b>6</b>
<b>3.3.2. Verkehrliche Beurteilung</b> .....	<b>7</b>
<b>3.3.3. Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung</b> .....	<b>7</b>
<b>3.3.4. Umweltverträglichkeit</b> .....	<b>7</b>
<b>3.3.5. Wirtschaftlichkeit</b> .....	<b>7</b>
<b>3.6. Gewählte Linie</b> .....	<b>8</b>
<b>4. Technische Gestaltung der Baumaßnahme</b> .....	<b>8</b>
<b>4.1. Ausbaustandard</b> .....	<b>8</b>
<b>4.1.1. Entwurfs- und Betriebsmerkmale</b> .....	<b>8</b>
<b>4.1.2. Vorgesehene Verkehrsqualität</b> .....	<b>8</b>
<b>4.1.3. Gewährleistung der Verkehrssicherheit</b> .....	<b>8</b>



<b>4.2. Bisherige/ Zukünftige Straßennetzgestaltung</b> .....	<b>9</b>
<b>4.3. Linienführung</b> .....	<b>9</b>
<b>4.3.1. Beschreibung des Trassenverlaufs</b> .....	<b>9</b>
<b>4.3.2. Zwangspunkte</b> .....	<b>9</b>
<b>4.3.3. Linienführung im Lageplan</b> .....	<b>10</b>
<b>Forderung</b> .....	<b>10</b>
<b>max./min. – trassiert</b> .....	<b>10</b>
<b>4.3.4. Linienführung im Höhenplan</b> .....	<b>10</b>
<b>4.3.5. Räumliche Linienführung und Sichtweiten</b> .....	<b>10</b>
<b>4.4. Querschnittsgestaltung</b> .....	<b>10</b>
<b>4.4.1. Querschnittelemente und Querschnittsbemessung</b> .....	<b>10</b>
<b>4.4.2. Fahrbahnbefestigung</b> .....	<b>12</b>
<b>4.4.3. Böschungsgestaltung</b> .....	<b>14</b>
<b>4.4.4. Hindernisse in Seitenräumen</b> .....	<b>14</b>
<b>4.5. Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten</b> .....	<b>14</b>
<b>4.5.1. Anordnung von Knotenpunkten</b> .....	<b>14</b>
<b>4.5.2. Gestaltung und Bemessung der Knotenpunkte</b> .....	<b>14</b>
<b>4.5.1. Führung von Wegeverbindungen in Knotenpunkten und Querungsstellen, Zufahrten</b> .....	<b>14</b>
<b>4.6. Besondere Anlagen</b> .....	<b>15</b>
<b>4.7. Ingenieurbauwerke</b> .....	<b>15</b>
<b>4.8. Lärmschutzanlagen</b> .....	<b>15</b>
<b>4.9. Öffentliche Verkehrsanlagen</b> .....	<b>15</b>
<b>4.10. Leitungen</b> .....	<b>15</b>
<b>4.11. Baugrund/ Erdarbeiten</b> .....	<b>16</b>
<b>4.12. Entwässerung</b> .....	<b>21</b>
<b>4.13. Straßenausstattung</b> .....	<b>21</b>
<b>5. Angaben zu den Umweltauswirkungen</b> .....	<b>21</b>
<b>5.1. Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit</b> .....	<b>21</b>
<b>5.1.1. Bestand</b> .....	<b>21</b>
<b>5.1.2. Umweltauswirkungen</b> .....	<b>21</b>
<b>5.2. Naturhaushalt</b> .....	<b>22</b>
<b>5.3. Landschaftsbild</b> .....	<b>22</b>
<b>5.4. Kulturgüter und sonstige Sachgüter</b> .....	<b>22</b>
<b>5.5. Artenschutz</b> .....	<b>22</b>
<b>5.6. Natura 2000 – Gebiete</b> .....	<b>22</b>
<b>5.7. Weitere Schutzgebiete</b> .....	<b>22</b>
<b>6. Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich erheblicher Umweltauswirkungen nach den Fachgesetzen</b> .....	<b>22</b>



---

<b>6.1. Lärmschutzmaßnahmen .....</b>	<b>22</b>
<b>6.2. Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen.....</b>	<b>23</b>
<b>6.3. Maßnahmen zum Gewässerschutz .....</b>	<b>23</b>
<b>6.4. Landschaftspflegerische Maßnahmen.....</b>	<b>23</b>
<b>6.5. Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete .....</b>	<b>23</b>
<b>6.6. Sonstige Maßnahmen nach Fachrecht .....</b>	<b>23</b>
<i>7. Kosten .....</i>	<i>23</i>
<i>8. Verfahren.....</i>	<i>24</i>
<i>9. Durchführung der Baumaßnahme .....</i>	<i>24</i>



## **Erläuterungsbericht**

### **1. Darstellung der Baumaßnahme**

#### **1.1. Planerische Beschreibung**

Die Planung umfasst den Neubau eines Radweges zwischen Tangermünde Einfahrt „Mozartstraße“ und dem Einmündungsbereich der Straße „Am Hohlen Weg“ entlang der Kreisstraße 1037. Der Radweg ist straßenbegleitend auf der südlichen Seite der K1037 vorgesehen.

Im Zuge der Radwegplanung wird eine Beleuchtung entlang des Radweges mit geplant.

Vorhabensträger ist die Stadt Tangermünde.

Die Kreisstraße stellt die Verbindung zwischen der Stadt Tangermünde und dem Ort Herren her.

Es ist vorgesehen, den Radweg so zu bauen, dass das anfallende Regenwasser innerörtlich zu sammeln und in den vorhandenen Regenwasserkanal einzuleiten ist. Außerhalb des Ortes Tangermünde soll das Regenwasser über die Bankette versickern.

Mit der Herstellung eines straßenbegleitenden Radweges wird die Sicherheit der Radfahrer und Fußgänger verbessert.

Die Baulänge beträgt 1.047,247 m.

#### **1.2. Straßenbauliche Beschreibung**

Der geplante Bauabschnitt hat eine Länge von 1.047,247 m.

Er beginnt in Tangermünde Einfahrt „Mozartstraße“ und endet ca. 50 m nach dem Einmündungsbereich der Straße „Am Hohlen Weg“.

Zurzeit endet der Bestandsradweg aus Tangermünde kommend an der Einfahrt zur „Mozartstraße“.

#### **1.3. Streckengestaltung**

entfällt



## **2. Begründung des Vorhabens**

### **2.1. Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren**

Die Planung wurde nach der Beauftragung im September 2021 begonnen. Durch das Ingenieurbüro Lehmann aus Stendal OT Uenglingen wurde im September 2021 eine Baugrunduntersuchung durchgeführt.

### **2.2. Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung**

Die Planung beinhaltet den Neubau eines Radweges in den Mindestbreiten nach ERA 2010. Die Auswirkungen auf die Umwelt wurden nach dem Bewertungsmodell Sachsen-Anhalt bewertet und werden durch die Anpflanzung von Bäumen entlang der Fahrbahn ausgeglichen. Die Naturschutzrechtliche Genehmigung ist vorabgestimmt und beantragt.

### **2.3. Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan)**

entfällt

### **2.4. Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens**

#### **2.4.1. Ziele der Raumordnung/ Landesplanung und Bauleitplanung**

Die K1037 stellt die Verbindung zwischen der Stadt Tangermünde und der Gemeinde Heeren her.

Durch den Neubau eines straßenbegleitenden Radweges entlang der K1037 wird der Radverkehr aus dem Wohngebiet „Lorenzsche Feld“ direkt mit der Innenstadt verbunden. Mit dem Neubau des Radweges werden die einzelnen Verkehrsarten voneinander getrennt und damit die Verkehrssicherheit erhöht.

#### **2.4.2. Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse**

Durch das wachsende Wohngebiet „Lorenzsche Feld“ wird mit einem steigenden Radverkehrsaufkommen gerechnet.

#### **2.4.3. Verbesserung der Verkehrssicherheit**

Die Kreisstraße 1037 verfügt im Bestand über eine Breite von 5,50 – 6,50. Durch den Bau eines straßenbegleitenden Radweges werden die Verkehrsarten voneinander getrennt und somit die Verkehrssicherheit erhöht.



## **2.5. Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen**

entfällt

## **2.6. Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses**

Der Bau eines Radweges vergrößert die Verkehrssicherheit der einzelnen Verkehrsarten. Der neue Radweg verbindet das außerhalb der Stadt Tangermünde liegende Wohngebiet „Lorenzsche Feld“ mit dem Zentrum der Stadt.

## **3. Vergleich der Varianten und Wahl der Linie**

### **3.1. Beschreibung des Untersuchungsgebietes**

Die Untersuchungen umfassen den Bereich südlich der Ortslage Tangermünde in Richtung Heeren.

Es ging vorrangig um eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse bei gleichzeitiger Herstellung einer den Richtlinien konformen Verkehrsanlage und um die Herstellung der Verkehrssicherheit.

### **3.2. Beschreibung der untersuchten Varianten**

#### **3.2.1. Variantenübersicht**

Im Zuge der Planungen wurden keine Varianten untersucht. Die Trasse des Radweges war vom Auftraggeber vorgegeben.

Ziel der Planungen ist, für alle Verkehrsteilnehmer eine geordnete Verkehrsführung in den vorgeschriebenen Breiten zu errichten, um eine ausreichende Sicherheit zu gewährleisten.

### **3.3. Variantenvergleich**

entfällt

#### **3.3.1. Raumstrukturelle Wirkungen**

Entfällt



### 3.3.2. Verkehrliche Beurteilung

Es werden die in den Richtlinien (ERA 2010) enthaltenen verkehrlichen Parameter eingehalten. Durch die Trennung der Verkehrsarten wird die Sicherheit und Durchgängigkeit des Verkehrs und der Radfahrer erhöht.

### 3.3.3. Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung

Mit der umgesetzten Lösung ist zu erwarten, dass der Radverkehr nach dem Neubau des geplanten Abschnittes sicherer geführt werden kann.

### 3.3.4. Umweltverträglichkeit

Durch den Neubau des Radweges ergibt sich eine Versiegelung parallel zur Kreisstraße 1037. Im Zuge der Planungen wird eine Eingriffsbewertung nach dem Bewertungsmodell Sachsen-Anhalt erstellt. Aus dieser leiten sich die Kompensationsmaßnahmen ab. Diese werden im Punkt 6.4. Landschaftspflegerische Maßnahmen erläutert.

### 3.3.5. Wirtschaftlichkeit

#### 3.3.5.1. Investitionskosten

Die Kosten wurden in einer Kostenberechnung auf der Basis eines Leistungsverzeichnisses ermittelt und liegen dem Entwurf bei.

Die Kostenermittlung dient als Grundlage für die Beantragung von Fördermitteln durch die Stadt.

Aus der Kostenberechnung ergeben sich folgende Kosten:

Los 1	Verkehrssicherung, Umleitung, Archäologie, Beweissicherung	30.010,00 €
Los 2	Straßenbauarbeiten	340.106,70 €
Los 3	Regenwasserleitung	19.991,61 €
Los 4	Straßenbeleuchtung	56.071,50 €
Los 5	<u>Ausgleich und Ersatz</u>	<u>72.065,00 €</u>
	Gesamtkosten	518.244,81 €

In diesen Kosten sind keine Grunderwerbskosten sowie keine Kosten für Ingenieurleistungen (Vermessung, Planung, Baugrund) enthalten. Für die Maßnahme ist Grunderwerb erforderlich. Die Regenentwässerung liegt dem Entwurf bei.



### **3.3.5.2. Wirtschaftlichkeitsbetrachtung**

Der Neubau des Radweges ist nach der ERA 2010 in den geforderten Mindestbreiten geplant. Die Befestigung außerhalb der Stadt Tangermünde ist in einer Asphaltbefestigung vorgesehen. Das 200 m lange Stück in der Stadt Tangermünde wird mit einem wirtschaftlich günstigeren Betonsteinpflaster befestigt. Damit wird die Planung den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit gerecht.

### **3.6. Gewählte Linie**

entfällt

## **4. Technische Gestaltung der Baumaßnahme**

### **4.1. Ausbaustandard**

#### **4.1.1. Entwurfs- und Betriebsmerkmale**

Der Neubau eines Radweges zwischen Tangermünde Einfahrt „Mozartstraße“ und dem Einmündungsbereich der Straße „Am Hohlen Weg“ entlang der Kreisstraße 1037 fällt in den Geltungsbereich der ERA 2010.

#### **4.1.2. Vorgesehene Verkehrsqualität**

Durch den Neubau soll eine Erhöhung der Verkehrsqualität besonders durch die Schaffung von ausreichenden Breiten erreicht werden. Zudem ist die Sicherung der Wohnbereiche durch die Anordnung von Hochborden Ziel der Gestaltung des Verkehrsraumes. Durch die Absicherung der Schaffung von Mindestbreiten für alle Verkehrsarten und die Berücksichtigung der Erschließungsfunktion des Wohngebietes „Lorenzsche Feld“ ist eine wesentliche Erhöhung der Verkehrsqualität gegeben.

#### **4.1.3. Gewährleistung der Verkehrssicherheit**

siehe Punkt 4.1.2.



## 4.2. Bisherige/ Zukünftige Straßennetzgestaltung

### Einmündende Wege und Straßen

Straße/ Weg	Station	Kategorie	Querschnitt		Belastungs- klasse	Art der vorgese- henen Kreuzung
			vorhanden	geplant		
Mozartstraße links	-0+003,000	ES V	5,50		0,3	Knotenpunkt
Thomas- Müntzer- Straße links	0+094,482	ES V	6,35		0,3	Knotenpunkt
Platanen- straße links	0+709,856	ES V	5,20		0,3	Knotenpunkt
Am Hohlen Weg links	0+107,000	ES V	3,35		0,3	Knotenpunkt

Die Einmündungen bleiben erhalten. Der Radweg wird mit einer Markierung über die vorhandene Fahrbahn geführt.

## 4.3. Linienführung

### 4.3.1. Beschreibung des Trassenverlaufs

Die Trasse richtet sich in Grund- und Aufriss nach der vorhandenen Bebauung und den durch die Verkehrsarten bedingten Erfordernissen. Sie wird durchgängig so angelegt, dass die im Bestand vorhandenen einmündenden Straßen und Wege erhalten bleiben.

### 4.3.2. Zwangspunkte

Im Bereich der Baustrecke sind an einigen Häusern Eingänge mit stark unterschiedlichen Höhen vorhanden, bei den Einfahrten bestehen ähnliche Probleme. Die Höhenunterschiede werden durch eine Anpflasterung mit dem jeweils verlegten Pflaster ausgeglichen.



### 4.3.3. Linienführung im Lageplan

Parameter der Trassierung	Forderung	max./min. – trassiert
Kurvenmindestradius	10 m	5 m
Höchstlängsneigung	3-10 %	1,437 %
Kuppenmindesthalbmesser	40 m	200 m
Wannenmindesthalbmesser	25 m	500 m
Höchstquerneigung in Kurven	2,50 %	2,50 %
Mindesthaltesichtweite	15 m	entfällt

#### Unter- bzw. Überschreitung von Trassierungsgrenzwerten

Die Trassierungsgrenzwerte werden in einem Bereich unterschritten. Um die Umfahrung der Bestandsbirke ( $\varnothing$  0,5 m) zu gewährleisten, ist an Station 0+655,000 eine Engstelle geplant. Für die Umfahrung wird der Kurvenmindestradius unterschritten. Die Engstelle wird mit Verkehrszeichen gesichert.

### 4.3.4. Linienführung im Höhenplan

Die Gradienten richten sich in ihrem Verlauf nach den Erfordernissen der seitlich vorhandenen Bebauung und den Forderungen aus der ERA.

### 4.3.5. Räumliche Linienführung und Sichtweiten

Die Linienführung ist durch die seitliche Bebauung und der vorhandenen Fahrbahn stark gebunden. Da jedoch die Fahrbahn nur geringe Richtungswechsel in Lage und Höhe aufweist und die Seitenräume durchgängig einsehbar sind, bestehen in der räumlichen Linienführung keine Defizite.

## 4.4. Querschnittsgestaltung

### 4.4.1. Querschnittselemente und Querschnittsbemessung

Der zu planende Querschnitt wird in zwei Bereiche unterschieden. In den Bereich innerörtlich und in den Bereich der außerhalb der Stadt Tangermünde liegt.

Der Ausbau innerörtlich erfolgt grundhaft in Betonsteinpflaster. Der Bereich außerhalb von Tangermünde erfolgt im vollgebundenen Oberbau in einer Asphaltbefestigung. In beiden Bereichen wird der Radweg im Pultprofil geplant.





Mulde / Bankett	Radweg	Sicherheitsstreifen	Gosse	Rückschnitt der Fahrbahn
1,25 m	3,00 m	0,50 m	0,35 m	0,85

Die Entwässerung erfolgt im Ort über seitlich angeordnete Straßenabläufe in eine Regenwasserleitung. Die Leitung wird an den vorhandenen Schacht R.T 1.044 in der Heerener Straße angeschlossen.

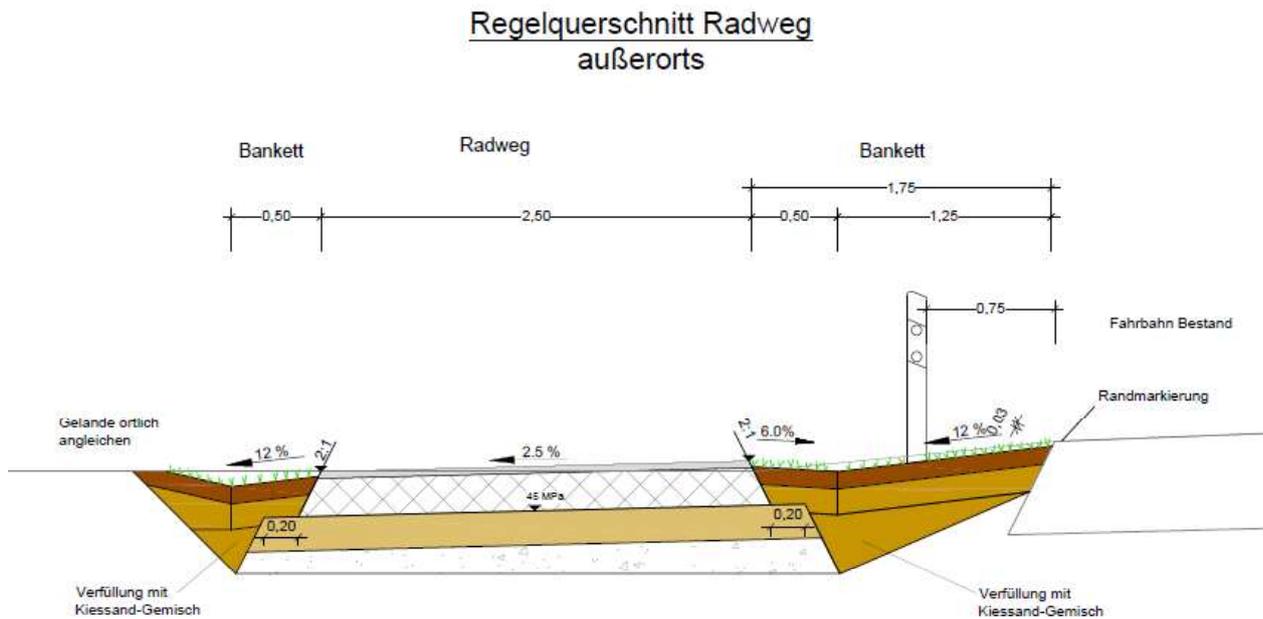


Abbildung 3: Regelquerschnitt 3 – Station: 0+200,000 - 1+047,000

Bankett	Radweg	Bankett	Bankett FB
0,50 m	2,50	0,50 m	1,25 m

Die Entwässerung außerhalb der Stadt Tangermünde erfolgt über die Versickerung in den Banketten.

#### 4.4.2. Fahrbahnbefestigung

Ein Baugrundgutachten wurde im September 2021 erstellt. Laut Baugrundgutachten ist für die Bemessung von der Frostempfindlichkeitsklasse F3 auszugehen.



Der Richtwert für die Dicke des frostsicheren Aufbaues beträgt unter Zugrundelegung der Frostklasse F3, 40 cm.

Frostempfindlichkeitsklasse nach ZTVE-STB	F3
Belastungsklasse	Bauweise für Rad- und Gehwege
Planumtragfähigkeit	45 MPa

Da der Aufbau entsprechend Tafel 6, Zeile 2 der RStO12 ausgeführt werden soll, ergibt sich folgende Befestigung für den Radweg von Station 0+000,000 bis 0+200,000

- 8 cm Betonsteinpflaster 10 / 20 / 8 cm  
DIN EN 1338
- 4 cm Pflasterbettung 0/8 mm
- 28 cm Frostschutzschicht aus gebrochenen Mineralstoffen B2  
ZTV-StB LSBB ST17, ZTV E-StB 09 und ZTV SoB – StB 04/07

#### **40 cm Gesamtbefestigung**

Die Frostschutzschicht wird in gebrochenem Material ausgeführt, um die Tragfähigkeit von 80 MN/m<sup>2</sup> zu sichern.

Um die Planumtragfähigkeit von 45 MN/m<sup>2</sup> zu erreichen, muss ein Bodenaustausch von 20 – 40 cm erfolgen.

In den Zufahrten erfolgt eine Verstärkung der Frostschutzschicht je nach Belastung um 10 cm.

Da der Aufbau entsprechend Tafel 4, Zeile 1 Bk 0,3 der RStO12 ausgeführt werden soll, ergibt sich folgende Befestigung für den Radweg von Station 0+200,000 bis 1+047,247

- 4 cm Deckschicht aus Asphaltbeton AC 5 DL  
ZTV-Asphalt 07/13
- 22 cm Asphalttragschicht AC 32 TN  
ZTV-Asphalt 07/13

#### **26 cm Gesamtbefestigung**

Um die Planumtragfähigkeit von 45 MN/m<sup>2</sup> zu erreichen, muss eine Verfüllung mit einem Mineralgemisch B0/32 in einer Stärke von 20 cm erfolgen.

Die Ackerzufahrten werden aus einer 10 cm starken Asphalttragdeckschicht und einer 30 cm starken Asphalttragschicht hergestellt.



### 4.4.3. Böschungsgestaltung

entfällt

### 4.4.4. Hindernisse in Seitenräumen

Im Zuge des Ausbaus der Nebenanlagen werden die Hindernisse in den Seitenräumen entfernt.

Der Radweg wird wegen der Eiche an Station 0+655,576 eingeeengt.

Die Beschilderung wird im Zuge der Maßnahme aufgenommen und neu versetzt.

## 4.5. Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten

### 4.5.1. Anordnung von Knotenpunkten

Einmündende Wege und Straßen

Straße/ Weg	Station	Kategorie	Querschnitt		Belastungs- klasse	Art der vorgese- henen Kreuzung
			vorhanden	geplant		
Mozartstraße links	-0+003,000	ES V	5,50		0,3	Knotenpunkt
Thomas- Müntzer- Straße links	0+094,482	ES V	6,35		0,3	Knotenpunkt
Platanen- straße links	0+709,856	ES V	5,20		0,3	Knotenpunkt
Am Hohlen Weg links	0+107,000	ES V	3,35		0,3	Knotenpunkt

Die Einmündungen bleiben erhalten. Der Radweg wird mit einer Markierung über die vorhandene Fahrbahn geführt.

### 4.5.2. Gestaltung und Bemessung der Knotenpunkte

entfällt.

### 4.5.1. Führung von Wegeverbindungen in Knotenpunkten und Querungsstellen, Zufahrten

Der Radweg wird so angelegt, dass er durchgängig befahrbar ist.

Die Zufahrten werden in den jetzt vorhandenen Breiten an den neuen Radweg angeschlossen.

Die Zufahrten werden in Betonsteinpflaster hergestellt. Die Ackerzufahrten außerhalb von Tängermünde werden in Asphalt an den Radweg angeschlossen.



Die Entwässerung der Zufahrten der Häuser 27 a und 27 b muss die Stadt Tangermünde mit den Eigentümern noch klären. Zurzeit leiten die Eigentümer ihr Oberflächenwasser widerrechtlich auf die Grundstücke des Landkreis Stendals. Die Kosten für den Umbau der Zufahrten sind in der beiliegenden Kostenberechnung aufgenommen worden.

#### 4.6. Besondere Anlagen

entfällt

#### 4.7. Ingenieurbauwerke

entfällt

#### 4.8. Lärmschutzanlagen

Die Lärmschutzwälle entlang der K1037 werden von der Baumaßnahme nicht tangiert.

#### 4.9. Öffentliche Verkehrsanlagen

entfällt

#### 4.10. Leitungen

Die Genehmigungsplanung wurde begonnen. Die vorhandenen Versorgungsleitungen oder -anlagen werden nach Auswertung der Genehmigungsplanung zu Übersichtszwecken in die Entwurfsplanung aufgenommen. Die für den Ausbau erforderlichen Genehmigungen (Ausgleich und Ersatz, Wasserrechtliche Genehmigung) sind vorabgestimmt und beantragt. Die Vorabstimmungen liegen den Unterlagen bei.

Nr.	Name	Zusatz	Antwort	Auflagen
1	ALS Dienstleistungsgesellschaft mbH	Frau Tanne		
2	Avacon AG		15.07.2021	<b>Leitungen vorhanden / Planung per Mail vergesandt</b>
3	Deutsche Telekom Technik GmbH	TI NL Mitte-Ost PTI 24 z.Hd.Herrn Weber	16.08.2021	<b>Leitungen vorhanden</b>
4	Gasunie Deutschland Services GmbH	GLP- Anfragen Dritter	15.07.2021	Keine Leitungen vorhanden
5	Engie	E&P Deutschland GmbH	15.07.2021	Keine Leitungen vorhanden
6	GDMcom mbH	FB Genehmigungsweisen	15.07.2021	Keine Leitungen vorhanden



7	Vodafone Kabel Deutschland GmbH	Planauskunft	09.08.2021	Leitungen vorhanden
8	Landesamt für Denkmalpflege und Archäologie			keine Antwort
9	Landesamt für Geologie und Bergwesen Sachsen-Anhalt	Dezernat Geodatenservice		
10	Landkreis Stendal Regionalplanung			<b>denkmalrechtliche Genehmigung gemäß § 14 (1) - archäologische Dokumentation baubegleit ; naturschutzrechtliche Eingriffsgenehmigung erforderlich; Ausgleich und Ersatz erforderlich</b>
11	Landkreis Stendal Umweltamt SG Wasserwirtschaft und Düngung	Herr Loter	30.11.2021	<b>Vorabstimmung zum Versickerungsantrag</b>
12	Polizeirevier Stendal		29.07.2021	keine Einwände
13	PrimaCom AG Region Magdeburg GmbH & Co KG		27.07.2021	keine Leitungen vorhanden
14	Stadt Tangermünde	Bauamt		
15	Wasserverband Stendal-Osterburg		11.08.2021	<b>liegt nicht im Zuständigkeitsbereich</b>
16	Stendalbus (RVW GmbH)	Herr Schroeter		
17	<del>Unterhaltungsverband "Uchte"</del>	<del></del>	<del></del>	<del></del>
18	Zweckverband Breitband Altmark	Andreas Kluge	02.08.2021	Leitungen vorhanden
19	Elektro Rüdiger	Lutz Rüdiger		keine Antwort
20	Stadtwerke Tangermünde	Frau Richter	09.08.2021	Leitungen vorhanden
21	Avacon Connect GmbH	Herr Birkholz oder Herr Beneking		keine Antwort

#### 4.11. Baugrund/ Erdarbeiten

Für die Straßenplanung wurde ein Baugrundgutachten in Auftrag gegeben, das im September 2021 erstellt wurde.

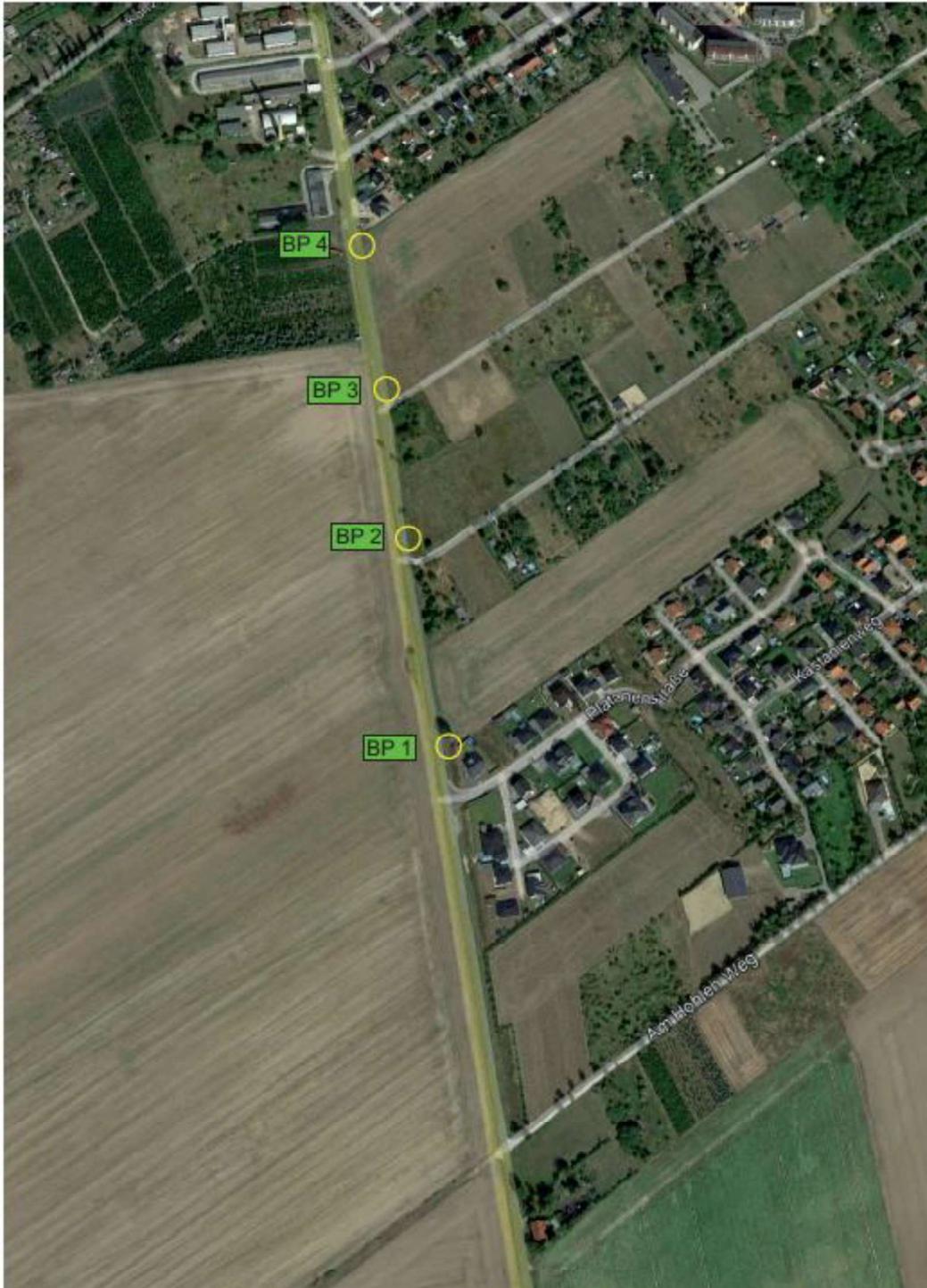


Abbildung5: Baugrunduntersuchung Ingenieurbüro Lehmann Stendal OT Uenglingen, Neubau Radweg K 1037, Anlage 2 Übersichtslageplan

Tangermünde liegt auf einer ausgedehnten Geschiebemergelplatte, die sich von der Elbe in westlicher Richtung erstreckt. Es handelt sich dabei um pleistozäne Grundmoränengeschiebe der Saale- Eiszeit, die meistens von einer Sanddeckschicht überzogen sind.

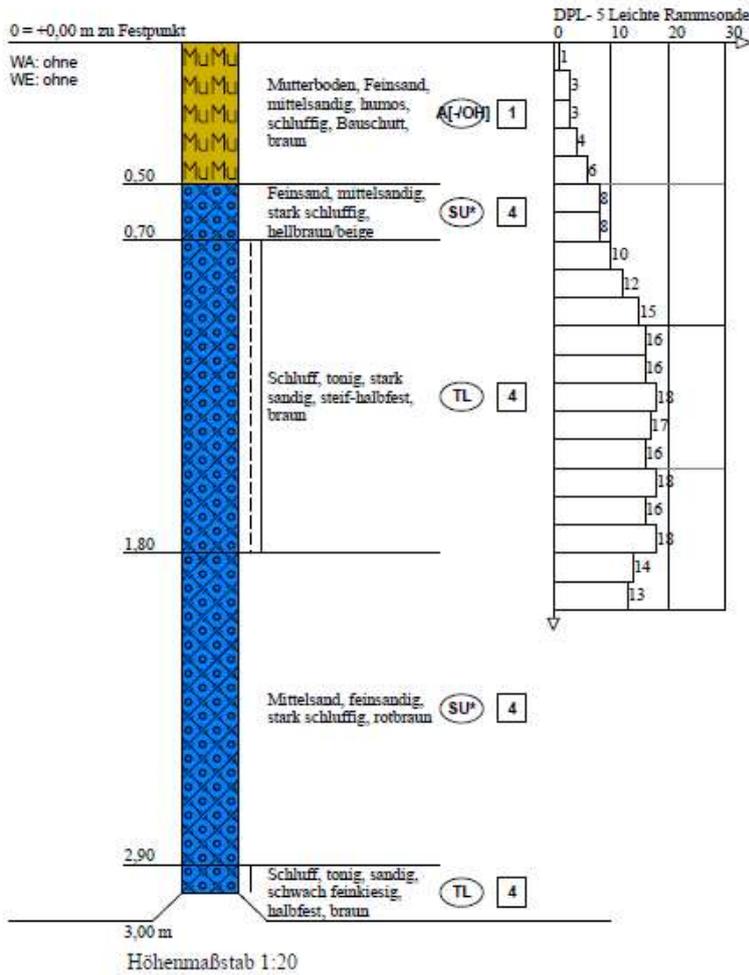
Im Untersuchungsgebiet ist Geschiebemergel ab etwa 0,60 m unter GOK nachgewiesen.

Darunter lagern pleistozäne Sande glazifluviatilen und fluviatilen Ursprungs.



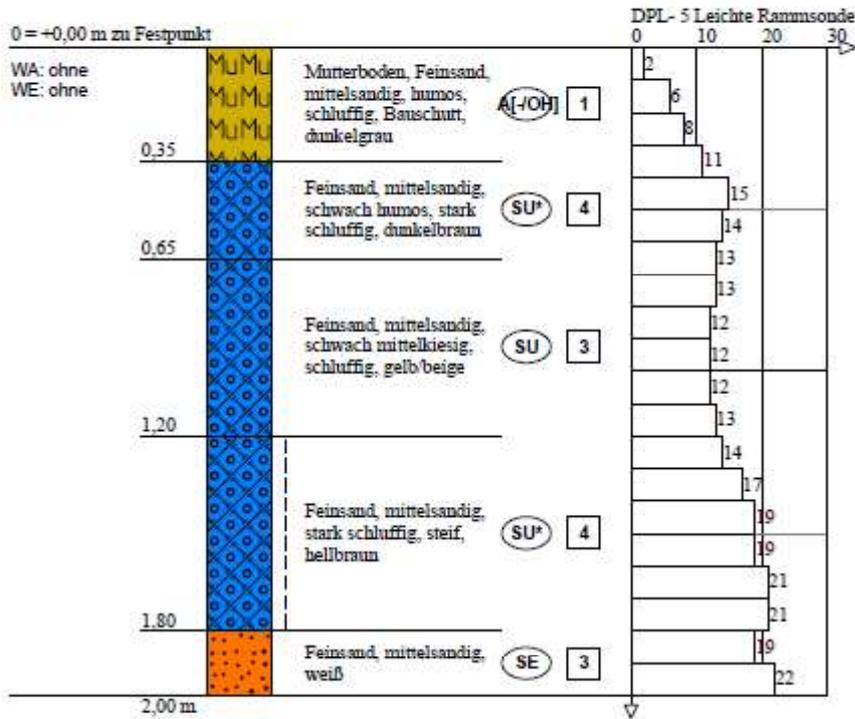
Zur Erkundung der Baugrundverhältnisse wurden 4 Rammkernsondierungen bis in eine Tiefe von 2,0 m bis 3,0 m durchgeführt.

BP 1 Ansatz Geländeoberkante;  
 Lage siehe Anlage 2



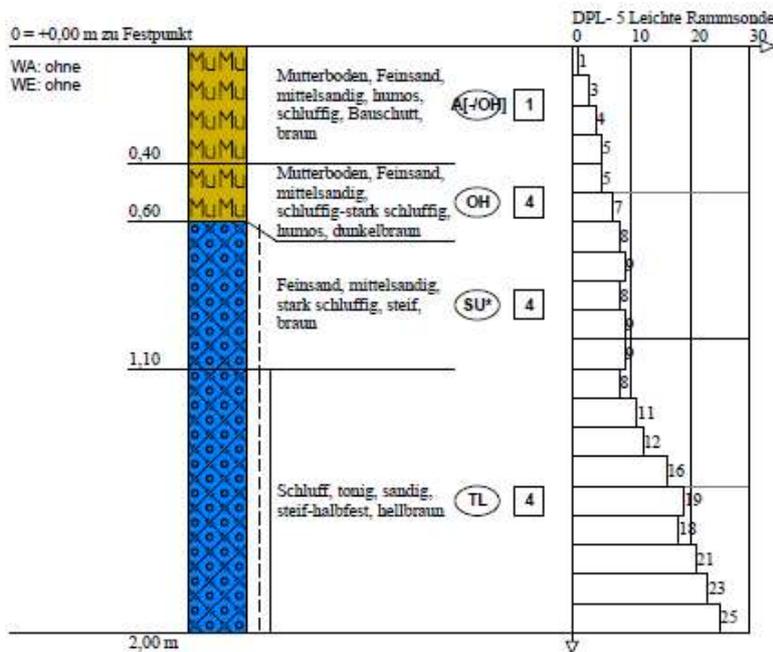


**BP 3 Ansatz Geländeoberkante;  
Lage siehe Anlage 2**



Höhenmaßstab 1:20

**BP 2 Ansatz Geländeoberkante;  
Lage siehe Anlage 2**



Höhenmaßstab 1:20



BP 4 Ansatz Geländeoberkante;  
 Lage siehe Anlage 2

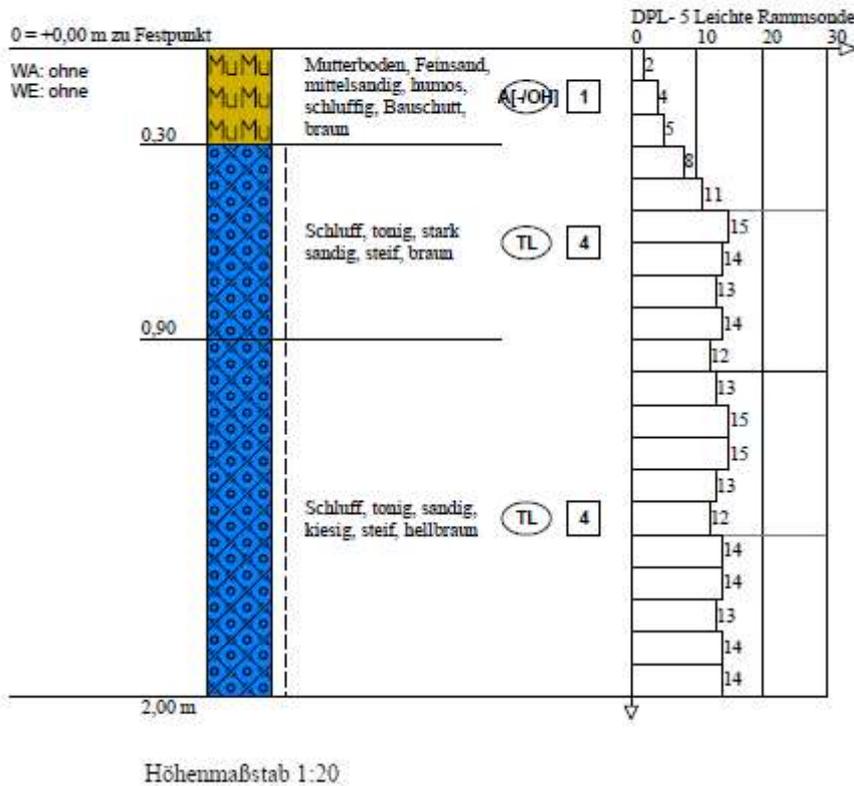


Abbildung6: Baugrunduntersuchung Ingenieurbüro Lehmann Stendal OT Uenglingen, Neubau Radweg K 1037, Anlage 4, Bohrpunkte

Der Mutterboden, der bis in eine Tiefe von ca. 0,60 m reicht, ist zur Abtragung von Verkehrslasten nicht geeignet. Daher muss eine zusätzliche Maßnahme zur Verbesserung durch Austauschboden erfolgen.

Es ergibt sich laut Baugrunduntersuchung für den Straßenbau die Zuordnung in die Frostklasse F 3.

Der Oberboden ist nach den Regelungen der Bundesbodenschutzverordnung (BBodSchV) untersucht worden. Der Mutterboden wurde zu einer Mischprobe zusammengefasst und nach dem o. g. Regelwerk untersucht.

BP	Tiefe [m]	Bericht- Nr./ Probennr.	Ergebnis	auffällige Werte	Bemerkung
1 - 4	0,0 – 0,60	AR-21-JE-027395-01 / 121126288	Vorsorgewerte überschritten	Benzoapyren Summe 16 EPA-PAK	-

Der Aushubboden ist nach den Regelungen für die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen (RsVminA) untersucht worden (ehem. LAGA TR Boden). Der Boden wurde zu einer Mischprobe zusammengefasst und nach dem o. g. Regelwerk untersucht. Die baustoffcharakterisierende Probennahme erfolgte in Anlehnung an die PN 98.



BP	Tiefe [m]	Bericht- Nr./ Probennr.	Ergebnis	auffällige Werte	Bemerkung
1 - 4	0,30 – 1,00	AR-21-JE-027487-01 / 121126289	Z 0	keine	-

Das Untersuchungsgebiet ist durch Schichtenwasser beeinflusst. Am Tag der Baugrunderkundung wurden nachfolgend aufgeführte Wasserkontakte festgestellt.

#### 4.12. Entwässerung

Die Entwässerung erfolgt im Ort über seitlich angeordnete Straßenabläufe in eine Regenwasserleitung DN 200 PP. Die Leitung wird an den vorhandenen Schacht R.T 1.044 in der Heerener Straße angeschlossen.

Die Entwässerung außerhalb der Stadt Tangermünde erfolgt über eine Versickerung in die Bankette.

#### 4.13. Straßenausstattung

Im Zuge der Planungen wird ein Markierungs- und Beschilderungsplan aufgestellt, der mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde abgestimmt wird. Lichtsignalanlagen sind nicht geplant.

### 5. Angaben zu den Umweltauswirkungen

#### 5.1. Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit

##### 5.1.1. Bestand

Bei der Verkehrsanlage handelt es sich um eine schwach befahrene Hauptverkehrsstraße, die im Ort beidseitig bebaut ist.

##### 5.1.2. Umweltauswirkungen

Die vorhandene Eiche soll erhalten werden. Durch den Neubau des Radweges ergibt sich eine Versiegelung des Seitenraumes der K1037. Im Zuge der Planung wird eine Eingriffsbewertung nach Bewertungsmodell Sachsen-Anhalt erstellt. Aus dieser leiten sich die Kompensationsmaßnahmen ab.



## **5.2. Naturhaushalt**

entfällt

## **5.3. Landschaftsbild**

entfällt

## **5.4. Kulturgüter und sonstige Sachgüter**

Durch das Vorhaben werden Belange der archäologischen Denkmalpflege berührt. Eine denkmalrechtliche Genehmigung wird im weiteren Planungsverlauf gestellt.

## **5.5. Artenschutz**

Die erforderliche Fällung der drei Obstbäume, wird in den vom BNatSchG vorgesehenen Fällzeiten erfolgen.

## **5.6. Natura 2000 – Gebiete**

entfällt

## **5.7. Weitere Schutzgebiete**

entfällt

# **6. Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich erheblicher Umweltauswirkungen nach den Fachgesetzen**

## **6.1. Lärmschutzmaßnahmen**

Gesetzliche Grundlage für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder wesentlichen Veränderungen öffentlicher Straßen sind die §§ 41 und 42 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) vom 25.05.1990 in Verbindung mit der gemäß § 43 BImSchG erlassenen „16. Rechtsordnung zur Durchführung des BImSchG“ (Verkehrslärmverordnung) vom 12.06.1990.

Lärmschutzmaßnahmen (aktiv oder passiv) sind nicht vorgesehen, da es sich beim Neubau des Radweges nicht um eine wesentliche Änderung im Sinne der o. g. Verordnung handelt und kein erheblicher baulicher Eingriff vorliegt.



## 6.2. Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen

entfällt

## 6.3. Maßnahmen zum Gewässerschutz

entfällt

## 6.4. Landschaftspflegerische Maßnahmen

Eine Eingriffsbewertung nach dem Bewertungsmodell Sachsen-Anhalt wurde durchgeführt. Für die Versiegelung ergibt sich eine verbleibende Differenz von 17.600 Wertpunkten. Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sollen über eine Pflanzung einer Obstbaumallee von 200 Bäumen erfolgen.

Für das Fällen der 3 Obstbäume werden drei neue Bäume gepflanzt.

## 6.5. Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete

Für die Maßnahme liegen keine Gestaltungskonzepte vor. Die Einpassung in die Örtlichkeit wird im Wesentlichen durch die Anpassung der Achse und der Gradienten erreicht.

## 6.6. Sonstige Maßnahmen nach Fachrecht

Eine Stellungnahme des archäologischen Landesamtes liegt vor. Eine denkmalrechtliche Genehmigung wird gestellt. Eine Begleitung durch das Archäologische Landesamt ist in der Kostenermittlung enthalten.

## 7. Kosten

Die Kosten werden im Zuge der Planung in Form einer Kostenberechnung ermittelt. Die Kostenermittlung liegt unter Punkt 13 der Planung bei.

Los 1	Verkehrssicherung, Umleitung, Archäologie, Beweissicherung	30.010,00 €
Los 2	Straßenbauarbeiten	340.106,70 €
Los 3	Regenwasserleitung	19.991,61 €
Los 4	Straßenbeleuchtung	56.071,50 €
Los 5	Ausgleich und Ersatz	72.065,00 €
	<b>Gesamtkosten</b>	<b>518.244,81 €</b>



In diesen Kosten sind keine Grunderwerbskosten enthalten. Für die Maßnahme ist Grunderwerb erforderlich.

## **8. Verfahren**

Für die Baumaßnahme sollen gemäß § 37 (3) StrG LSA Plangenehmigung oder Planfeststellung entfallen. Voraussetzung ist, dass eventuell erforderlicher Grunderwerb über Bauerlaubnisverträge sichergestellt wird oder mit den Betroffenen entsprechende Vereinbarungen getroffen werden sowie das Einvernehmen mit allen von der Baumaßnahme berührten Trägern öffentlicher Belange hergestellt ist.

## **9. Durchführung der Baumaßnahme**

Die Planung der Maßnahme erfolgt im Jahr 2021/2022. Der Baubeginn ist für 2022 geplant. Das Vorhaben wird unterhalbseitiger Sperrung durchgeführt. Die Verkehrsführung wird mit der Straßenverkehrsbehörde abgestimmt.

aufgestellt:

Ingenieurbüro Peter Pickler

---