

Begründungen zur Prioritätenliste 2020 bis 2023 Investitionen Straßenbau

Lfd.Nr	Beschreibung der Maßnahme	Begründung der Maßnahme
61-13	K6714-10 Straßenbau OD Reudnitz Mit dem Ausbau der Ortsdurchfahrt Reudnitz werden vorhandene Schäden an der Fahrbahn und an der Regenentwässerungsanlage langfristig beseitigt. Die Länge des auszubauenden Abschnitts beträgt ca. 530 m. Für die Maßnahme werden Fördermittel beantragt. Beginn der Planung: 2019 geplante Bauausführung: 2022	Die K6714 wurde im Jahr 1995 in das Kreisstraßennetz übernommen. Die Fahrbahn in der Ortslage Reudnitz ist bituminös befestigt. Das Oberflächenwasser wird über eine in einem Teilbereich vorhandene geschlossene Regenentwässerungsanlage in einen Entwässerungsgraben abgeführt. Die Fahrbahnbreite beträgt zwischen 5,50 m und 6,00 m. Die Fahrbahn und die vorhandene Regenentwässerungsanlage weisen auf Grund ihrer langjährigen Nutzung sichtbare Schäden auf. Darüber hinaus ist in der Ortsdurchfahrt Reudnitz eine Erweiterung der Regenentwässerungsanlage zur ordnungsgemäßen Ableitung des Oberflächenwassers der Kreisstraße erforderlich.
61-10	K 6726 Straßenbau OD Werder- Kreisgrenze Der Streckenabschnitt von Station 0.000 bis 0.735 (einschl. Ortslage Werder) ist in den Jahren 1988/89 im Auftrag der Gemeinde Werder bituminös hergestellt worden. Seit der Übernahme dieser Straße in die Straßengruppe der Kreisstraßen im Jahr 1995 wurden in der Ortslage lediglich Unterhaltungsarbeiten ausgeführt. Die Länge des zu erneuernden Abschnitts beträgt ca. 735 m. Für die Maßnahme wurden am 27.03.2018 Fördermittel beantragt. Beginn der Planung: 2018 geplante Bauausführung: 2020	Die Mängel am Belag der Fahrbahn (Risse, Schlaglöcher, Tragfähigkeitschäden, Kantenabbrüche), die regelmäßig im Rahmen von Straßenunterhaltungsmaßnahmen behoben werden, sowie das Fehlen einer geschlossenen Regenentwässerungsanlage in der Ortslage Werder erfordern die grundhafte Erneuerung. In der Ortslage Werder befindet sich keine geschlossene Regenentwässerung, in der die Straßenflächen entwässern. Das Wasser wird gegenwärtig an den Straßenborden entlang geführt und fließt über die Bankette in die Randbereiche der Straße ab. Bei längeren Regenfällen können die Randbereiche das Niederschlagswasser nicht mehr aufnehmen, dadurch bedingt treten Wasserstaus auf der Fahrbahn auf. Die Tragfähigkeitsschäden und Kantenabbrüche resultieren aus einem nicht regelgerechten Ausbau der Fahrbahn. Risse und Schlaglöcher zeugen vom Verschleiß der Asphaltschicht. Darüber hinaus ist eine Verbreiterung der Fahrbahn von 5,7 m auf 6,0 m erforderlich, um den allgemeinen Verkehrsbedürfnissen gerecht zu werden und insbesondere den Begegnungsverkehr LKW/Bus auf der Fahrbahn zu gewährleisten.

Lfd.Nr	Beschreibung der Maßnahme	Begründung der Maßnahme
61-12	K6737 Straßenbau OD Arensdorf Bei der K 6737 in der Ortslage Arensdorf handelt es sich um eine Straße, die etwa um das Jahr 1980 im Auftrag der Gemeinde Arensdorf ausgebaut wurde. Seit der Übernahme dieser Straße in die Straßengruppe der Kreisstraßen im Jahr 1995 wurden in der Ortslage lediglich Unterhaltungsarbeiten ausgeführt sowie eine provisorische Entwässerungsanlage errichtet. Aufgrund des Fehlens einer genehmigungsfähigen Straßenentwässerungsanlage wird ein grundlegender Ausbau der OD Arensdorf erforderlich. Die Länge der zu erneuernden Ortslage beträgt ca. 760 m. Für die Maßnahme werden Fördermittel beantragt. Beginn der Planung: 2018 geplante Bauausführung: 2021	Die festgestellten Mängel am Fahrbahnbelag in Arensdorf (Risse, Tragfähigkeitsschäden), die regelmäßig im Rahmen der Straßenunterhaltung behoben werden müssen, und die nur provisorisch hergestellte Regenentwässerungsanlage (Rigolen), erfordern eine grundlegende Erneuerung der OD Arensdorf. Darüber hinaus ist eine Verbreiterung der Fahrbahn von 6,0 m auf 6,5 m erforderlich, um den allgemeinen Verkehrsbedürfnissen gerecht zu werden und insbesondere den Begegnungsverkehr LKW/Bus auf der Fahrbahn zu gewährleisten. In der Ortslage Arensdorf befindet sich nur bereichsweise eine geschlossene Regenentwässerungsanlage, in der das Oberflächenwasser der Straße abgeleitet wird. Diese nimmt jedoch nur einen Teil der Niederschlagsmengen auf. Überschwemmungen der Fahrbahn waren somit in den vergangenen Jahren immer wieder zu verzeichnen.
61-11	K6744-20 (alt K6750) Straßenbau OD Reichenwalde/ OD Kolpin Die Ortslage Reichenwalde wurde um das Jahr 1980 im Auftrag der Gemeinde Reichenwalde ausgebaut. Im gleichen Jahr wurde die Ortslage Kolpin durch die Gemeinde Kolpin ausgebaut. Seit der Übernahme der Straßen in die Straßengruppe der Kreisstraßen im Jahr 1995 wurden in den Ortslagen lediglich Unterhaltungsarbeiten am Straßenkörper ausgeführt. Aufgrund des geringen Fahrbahnaufbaus und der bei Instandsetzungsarbeiten festgestellten Mängel am Straßenentwässerungssystem wird ein grundlegender Ausbau der OD Reichenwalde erforderlich. Die Länge des zu erneuernden Abschnitts in der Ortslage Reichenwalde beträgt ca. 760 m; die Länge	Die festgestellten Mängel am Belag der Fahrbahnen in Reichenwalde und Kolpin (Risse, Tragfähigkeitsschäden) und insbesondere am Entwässerungssystem (marode Schächte, Setzungen von Abläufen, spröde Leitungen), die regelmäßig im Rahmen der Straßenunterhaltung behoben werden, erfordern eine grundlegende Erneuerung der beiden Ortslagen. In den Ortslagen befinden sich geschlossene Regenentwässerungen, die das Niederschlagswasser der Straßenflächen ableiten. Bei Reparaturarbeiten an den Abläufen und den Schächten sind enorme Mängel am Regenentwässerungssystem festgestellt worden. Darüber hinaus ist eine Verbreiterung der Fahrbahn von 5,50 m bzw. 6,0 auf 6,5 m erforderlich, um den allgemeinen Verkehrsbedürfnissen gerecht zu werden und insbesondere den Begegnungsverkehr LKW/Bus auf der Fahrbahn zu gewährleisten.

Lfd.Nr	Beschreibung der Maßnahme	Begründung der Maßnahme
	der zu erneuernden Ortslage Kolpin ca. 445m. Für die Maßnahmen wurden am 27.03.2018 Fördermittel beantragt. Beginn der Planung: 2018 geplante Bauausführung: in den Jahren 2020 ff.	
61-8	K6744-30 (alt K6751) Straßenbau OA Briesenluch-Aufweitung Kummerallee Die Straße war vormals nur als Zuwegung mit 20-30 cm Kalksteinschotter und einer Tränkmakadamschicht für den Ortsteil Briesenluch konzipiert und wurde 1991 im Zuge des Ausbaus zur Ortsverbindungsstraße nach Kolpin mit einer Ausgleichsschicht, Binder und Decke überzogen. Die Straße weist von Station 2+713 bis 3+326 auf 613 m erhebliche Verformungen durch eingewachsene Wurzeln der ca. 35 Jahre alten Pappelbaumreihe auf. Die Pappeln müssen gefällt werden, um eine dauerhafte Lösung zu erhalten. Für die erforderliche Ersatzpflanzung an diesem Straßenabschnitt sind Grunderwerbsverhandlungen mit 55 Flurstückseigentümern erforderlich. Problematisch dabei ist, dass dafür Ackerfläche in Anspruch genommen und somit ihrer ursprünglichen Nutzung entzogen werden muss, da sich zwischen Baumreihe und derzeitiger Bewirtschaftungsgrenze Versorgungsleitungen befinden. Die Straße wird nicht vom Linienverkehr des BOS genutzt. Aus der Sicht des Fachamtes ist der grundhafte Ausbau des Straßenbereiches gegenüber einer Deckenerneuerung die Vorzugslösung. Die Länge des zu sanierenden Abschnittes beträgt ca. 613 m. Beginn der Planung: 2018 geplante Bauausführung: 2021	Die Schäden auf dieser Teilstrecke werden sich durch weiteres Dickenwachstum der Wurzeln im Straßenkörper und dem Altersverschleiß der Deckschicht in den nächsten Jahren deutlich erhöhen. Darüber hinaus ist mit zunehmenden Totholzschnittarbeiten an den Pappeln zu rechnen. Um den allgemeinen Verkehrsbedürfnissen gerecht zu werden und insbesondere den Begegnungsverkehr LKW/LKW auf der Fahrbahn zu gewährleisten, ist eine Verbreiterung der Fahrbahn von 5,50 m auf 6,0 m erforderlich.

Lfd.Nr	Beschreibung der Maßnahme	Begründung der Maßnahme
neu 61-19	K6704-20 Straßenbau freie Strecke Abzweig Bomsdorf-Schwerzko Die in den Jahren 1992/93 grundhaft ausgebaute K6704 ist im Jahr 1995 zur Kreisstraße aufgestuft worden. Die 4,75 m breite bituminöse Fahrbahn ist beidseitig mit einem dreizeiligen Natursteinpflaster eingefasst. Nach der Richtlinie für Anlage von Landstraßen (RAL - Stand 2013) ist für den Begegnungsverkehr Lkw-Lkw und Lkw-Bus eine Mindestfahrbahnbreite von 6,0 m zu gewährleisten. Die Länge des Abschnittes beträgt 518 m. Beginn der Planung: 2020 geplante Bauausführung: 2022	Die Straße ist nach dem Kreisstraßenbedarfsplan dem vordringlichen Ausbaubedarf zuzurechnen. Mit einer Erneuerung der K 6704 (020) von km 0,000 bis km 0,518 sollen vorhandene Schäden an der Fahrbahn (u.a. Risse, Absackungen der Randstreifen etc.) nachhaltig beseitigt und die Verkehrsverhältnisse weiter verbessert werden.
neu 61-20	K6715-30 Straßenbau OD Beeskow Die in den Jahren 1976/1977 grundhaft ausgebaute K6715 ist im Jahr 1995 zur Kreisstraße aufgestuft worden. Die Fahrbahn ist in der Ortslage Beeskow bituminös befestigt. Die Fahrbahndecke wurde im Jahr 2004 erneuert. In der 1.030 m langen Ortsdurchfahrt ist eine geschlossene Straßenentwässerung lediglich auf einer Länge von 511 m vorhanden. Niederschläge haben regelmäßig zur Folge, dass sich das Oberflächenwasser auf der Fahrbahn in den Bereichen ohne geschlossene Regenentwässerungsanlage staut. Zur ordnungsgemäßen Ableitung des Oberflächenwassers vor der Straße ist die Straßenentwässerungsanlage auf einer Länge von 519 m zu erweitern. Für die Maßnahme werden Fördermittel beantragt. Beginn der Planung: 2019 geplante Bauausführung: 2022	Die Straße ist dem vordringlichen Ausbaubedarf zuzurechnen. Die Erweiterung der geschlossenen Oberflächenentwässerungsanlage ist zur ordnungsgemäßen Beseitigung des Oberflächenwassers erforderlich. Mit der Erweiterung der Straßenentwässerungsanlage in der Ortsdurchfahrt Beeskow sollen gleichzeitig vorhandene Schäden an der Fahrbahndecke (Risse etc.) in der gesamten Ortsdurchfahrt beseitigt werden.

Lfd.Nr	Beschreibung der Maßnahme	Begründung der Maßnahme
neu 61-21	K6744-15 Straßenbau freie Strecke Dahmsdorf-Reichenwalde Die in den Jahren 2002/2003 grundhaft ausgebaut K6744 ist nach ihrem Ausbau zur Kreisstraße aufgestuft worden. Die bituminöse Fahrbahn ist im Mittel 5,50 m breit. Begegnungsfälle zwischen Lkw/Lkw bzw. Lkw/Bus sind nur durch Überfahren der Randbereiche mit reduzierter Geschwindigkeit möglich und bergen insbesondere in den Kurvenbereichen ein erhöhtes Unfallrisiko. Nach der Richtlinie für Anlage von Landstraßen (RAL - Stand 2013) ist für den Begegnungsverkehr Lkw- Lkw und Lkw-Bus eine Mindestfahrbahnbreite von 6,0 m zu gewährleisten. Die Kurvenbereiche sind unübersichtlich, die Sichtweiten entsprechen nicht dem Erfordernis, eine Trassenkorrektur ist erforderlich. Die Länge des Abschnittes beträgt 3.018 m. Für die Maßnahme werden Fördermittel beantragt. Beginn der Planung: 2020 geplante Bauausführung: 2023	Die Straße ist nach dem Kreisstraßenbedarfsplan dem vordringlichen Ausbaubedarf zuzurechnen. Mit einer Erneuerung der K 6744 (015) von km 3,491 bis km 6,509 sollen vorhandene Schäden am Straßenkörper (u.a. Risse in der Fahrbahn, ausgefahrene Bankette in den Kurvenbereichen etc.) nachhaltig beseitigt, die Oberflächenentwässerungsanlagen (Mulden) ergänzt und die Verkehrsverhältnisse insgesamt verbessert werden.
neu 61-22	Modernisierung des Fernradweges Tour Brandenburg	Der Fernradweg Tour Brandenburg ist mit einer Gesamtlänge von 1.088 km (Teilabschnitt im Land Brandenburg 1.040 km) der längste Fernradweg Deutschlands. Er führt auf einer Länge von ca. 50 km auch durch den Landkreis Oder-Spree. Die vom Radweg tangierten Ämter, Städte und Gemeinden haben bei der Kreisverwaltung einen Modernisierungsbedarf ihrer kommunalen Radwegstrecken von ca. 28 km angemeldet. Dieser begründet sich aus dem aktuellen Zustand des Radweges, insbesondere Aufbrüche in der bituminösen Fahrbahn durch Wurzeln des angrenzenden Baumbestandes sowie Kantenabbrüche durch das Befahren von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen (Nutzung von vorhandenen Feld- und Waldwegen für die Radwegführung). Der angemeldete Modernisierungsbedarf deckt sich mit der Bestandsanalyse des Landkreises. Auf Grund des Schadensbildes soll die Modernisierung des Fernradweges auf ca. 28 Kilometer Länge vorwiegend grundhaft erfolgen.

Lfd.Nr	Beschreibung der Maßnahme	Begründung der Maßnahme
neu 61-23	Modernisierung des regionalen Radweges Oder-Spree-Tour	Der regionale Radweg Oder-Spree-Tour mit einer Gesamtlänge von ca. 250 km erschließt als Rundkurs den gesamten Landkreis Oder-Spree. Er verbindet u.a. die Städte Fürstenwalde (Spree), Eisenhüttenstadt, Erkner, Storkow (Mark) und Beeskow, führt am Scharmützelsee und den Flüssen Spree und Oder vorbei, streift den Kurort Bad Saarow und das Barockwunder Neuzelle und durchquert das Schlaubetal. Die vom Radweg tangierten Ämter, Städte und Gemeinden haben bei der Kreisverwaltung einen Modernisierungsbedarf ihrer kommunalen Radwegstrecken von ca. 67 km angemeldet. Dieser begründet sich aus dem aktuellen Zustand des Radweges, insbesondere Aufbrüche in der bituminösen Fahrbahn durch Wurzeln des angrenzenden Baumbestandes sowie Kantenabbrüche durch das Befahren von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen (Nutzung von vorhandenen Feld- und Waldwegen für die Radwegführung).
	Förderung der Radwege Tour Brandenburg und Oder-Spree-Tour	Der angemeldete Modernisierungsbedarf deckt sich mit der Bestandsanalyse des Landkreises. Auf Grund des Schadensbildes soll die Modernisierung des Fernradweges auf ca. 67 km Länge vorwiegend grundhaft erfolgen. Auf Basis der Richtlinie des Ministeriums für Wirtschaft und Energie zur Förderung der wirtschaftsnahen kommunalen Infrastruktur im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe "Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur" vom 8. Januar 2018 wird den Landkreisen und kreisfreien Städten eine Förderung des Ausbaus kommunaler Radwege zur Unterstützung und Weiterentwicklung des Radtourismus in Aussicht stellt, soweit diese Bestandteile der Landeskonzeption für Radwege sind. Prioritär sollen Fernradwege, aber auch regional bedeutende Radwege, an denen das Land Brandenburg aufgrund ihrer infrastrukturellen Bedeutung für den Tourismus ein besonderes strategisches Interesse hat, von der Förderung profitieren. Die Radwege „Tour Brandenburg“ und „Oder-Spree-Tour“ erfüllen durch ihre Bedeutung die Zuwendungsvoraussetzungen der vorgenannten Richtlinie. Die maximale Zuwendungshöhe beträgt 90 % der zuwendungsfähigen Kosten unter der Bedingung, dass die geförderten Infrastrukturmaßnahmen im Rahmen einer interkommunalen Kooperation durch die Landkreise und kreisfreien Städte durchgeführt wird.