



A 10, Neubau AS Freienbrink-Nord

Vorstellung der Voruntersuchung am 29.11.2022
den betroffenen Gemeinden, Städten und dem LK OS

Themen

1. Veranlassung / Projektablauf des Vorhabens
2. Verkehrsuntersuchung - Prinzip
3. Vorstellung der Verkehrsplanung (ARGE proVia/LAP)
4. Umweltfachliche Belange (ilf)
5. Diskussion

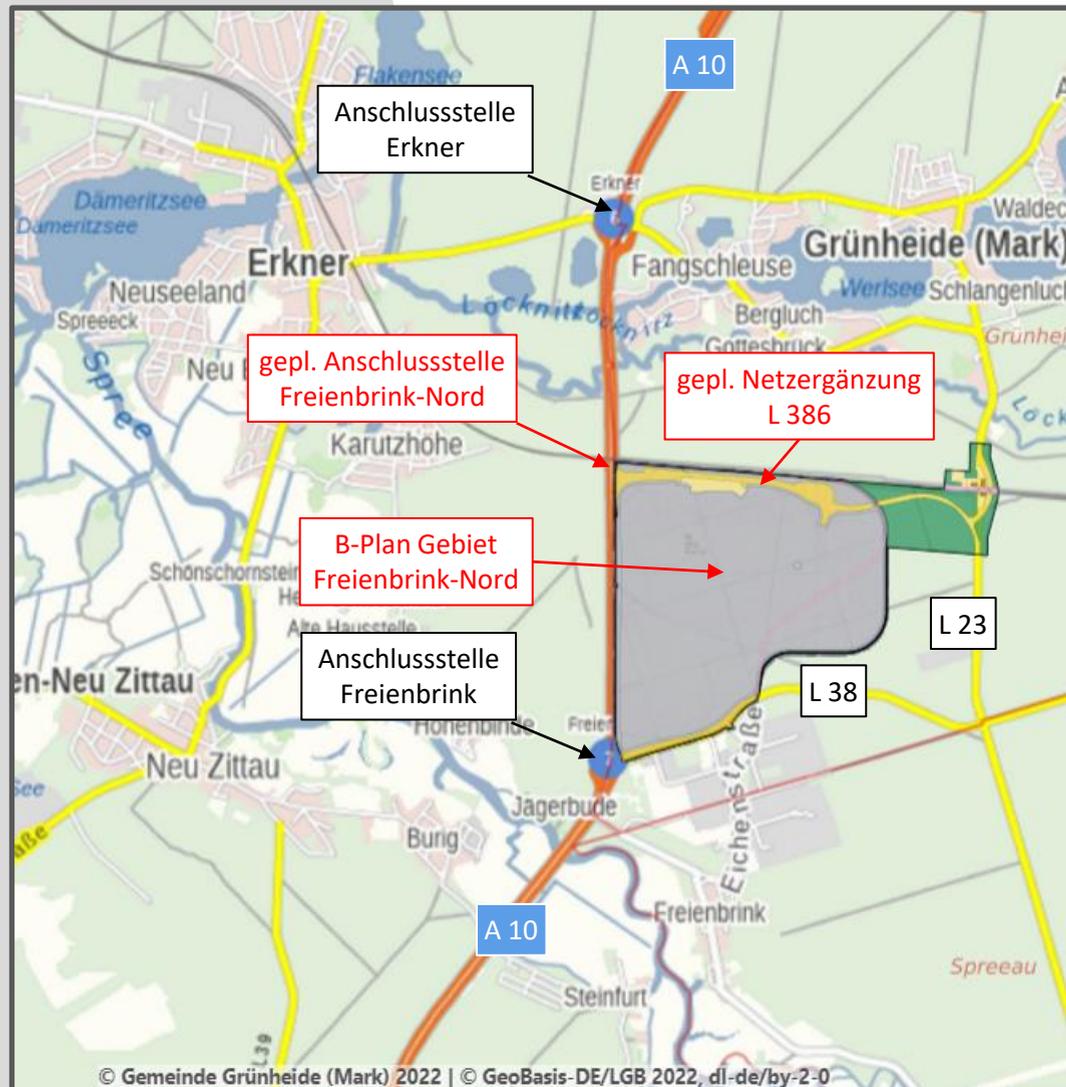


1. Veranlassung des Vorhabens

1. Veranlassung des Vorhabens

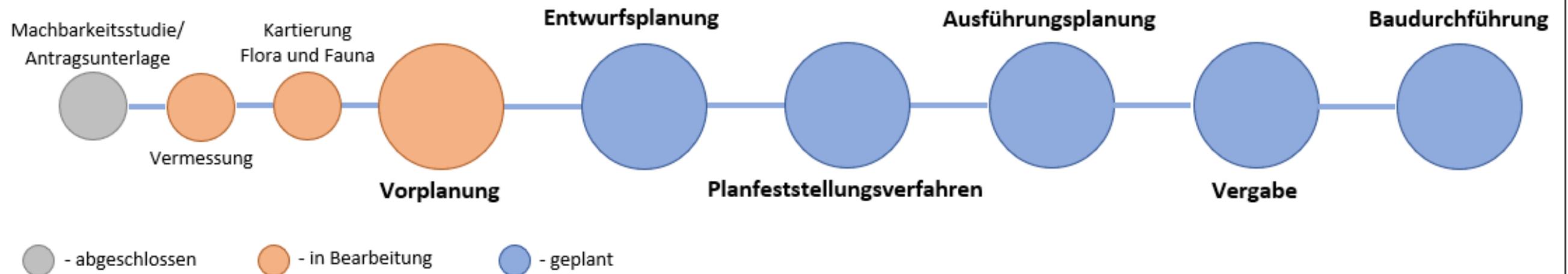
B-Plan Nr. 13 – Freienbrink-Nord

- Erstellung des Bebauungsplans „Freienbrink-Nord“ durch die Gemeinde Grünheide
 - Ansiedlung Automobilhersteller
 - Fachbeitrag Verkehr
 - Machbarkeitsstudie
- } - Umplanung der **L 38**
- Netzergänzung **L 386**
- neue Anschlussstelle an der **A10** die **AS Freienbrink-Nord**
→ Anpassung der Anschlussstelle **Freienbrink** der **A 10**



1. Veranlassung des Vorhabens

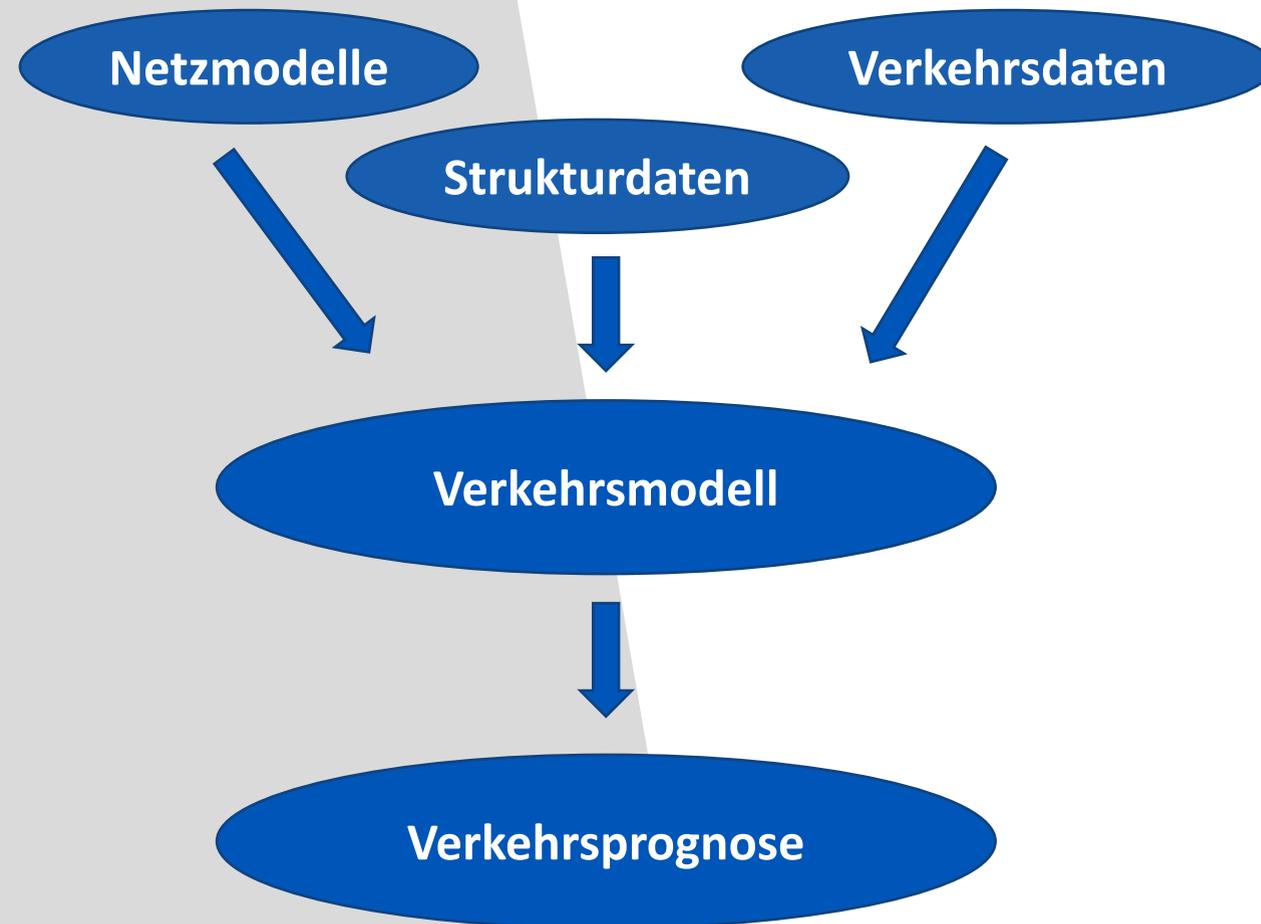
Projekttablauf





2. Verkehrsuntersuchung - Prinzip

2. Verkehrsuntersuchung - Prinzip



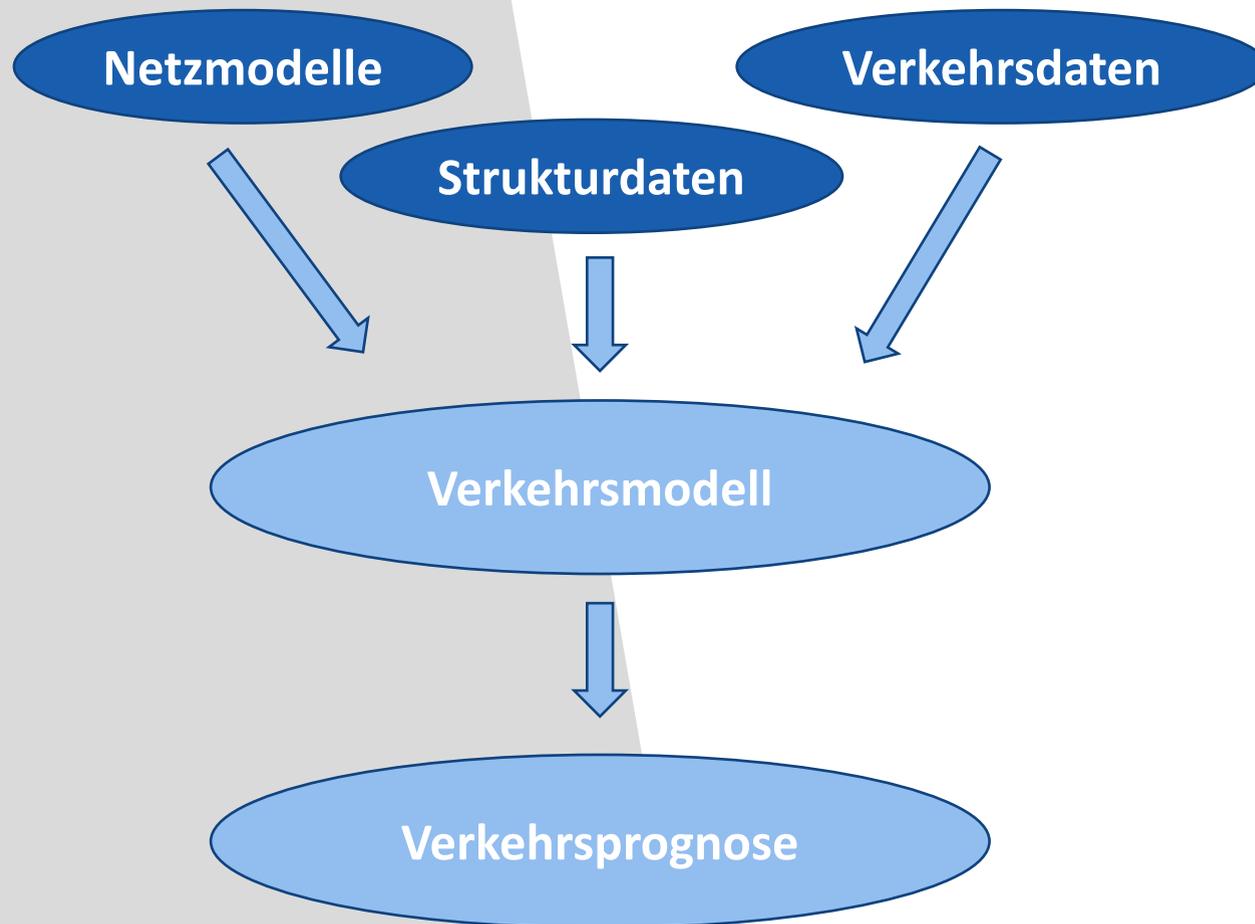
- Grundlage jeder Straßenplanung ist eine **Verkehrsuntersuchung**

Ziel: **Wirkung** der gepl. Maßnahme auf den Verkehr abzubilden

- **Ergebnisse** der Verkehrsuntersuchung fließen in die Planung u.a ein für:

- Gestaltung der Verkehrsanlage
- Artenschutzgutachten
- Lärmschutzgutachten

2. Verkehrsuntersuchung - Prinzip



Bestandsaufnahme

- Bestandsaufnahme der vorhandenen **Infrastruktur**

- **Straßennetz**
- andere **Verkehrsträger**
- Wohnen, Arbeiten, Einkaufen
- ...



- Auswertung vorhandener **Daten** z.B.:

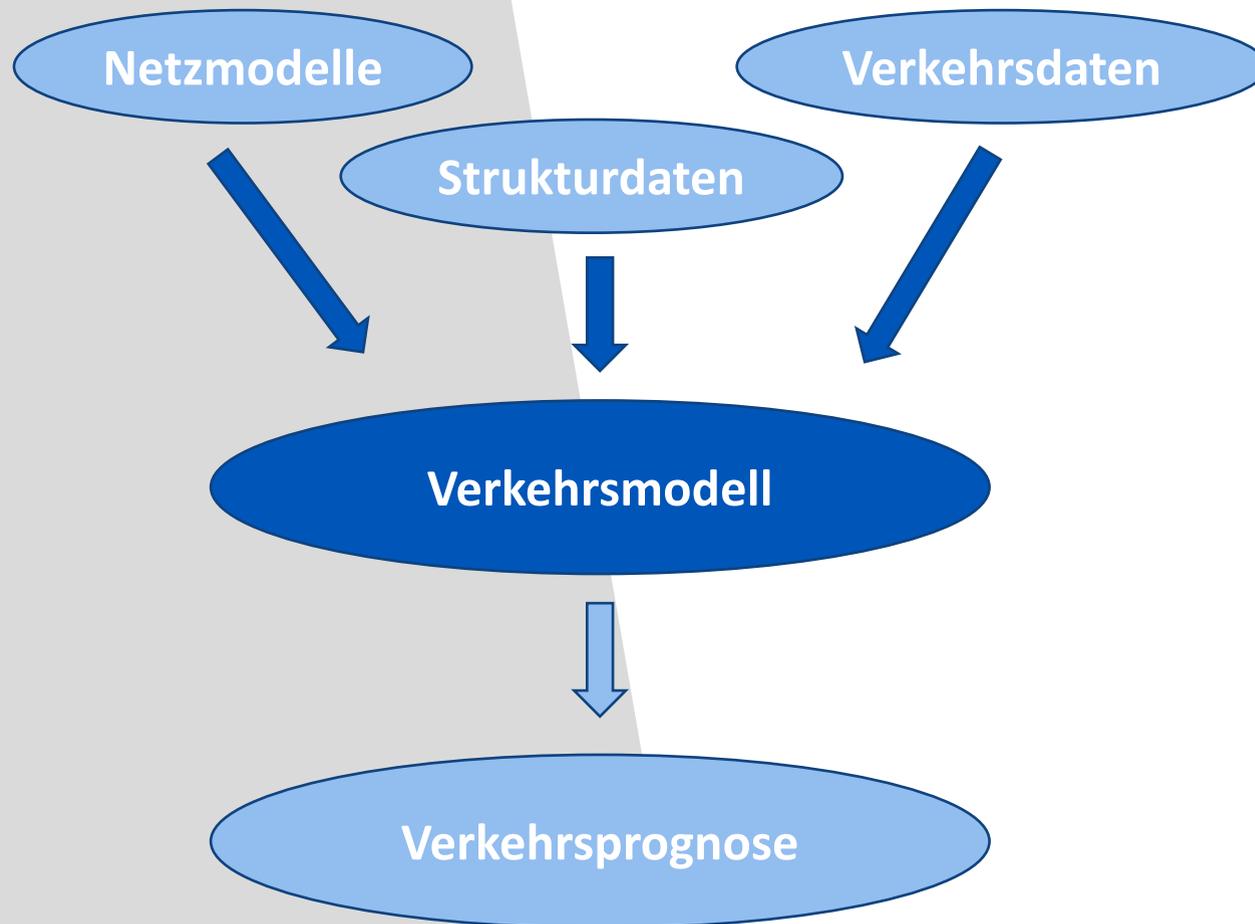
- aktuelle **Verkehrszählungen**
- Dauerzählstellen
- ...

- Auswertung vorhandener **Gutachten** z.B.:

- vorliegende **Verkehrsuntersuchungen**
- ...

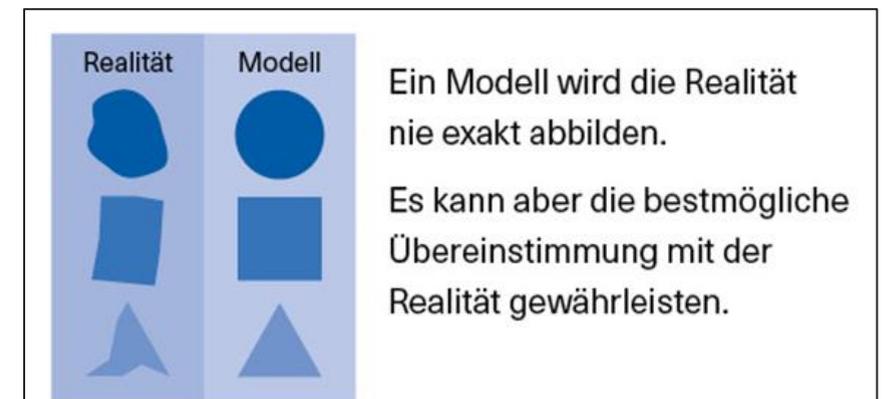
- bei Bedarf zusätzliche Verkehrszählungen

2. Verkehrsuntersuchung - Prinzip

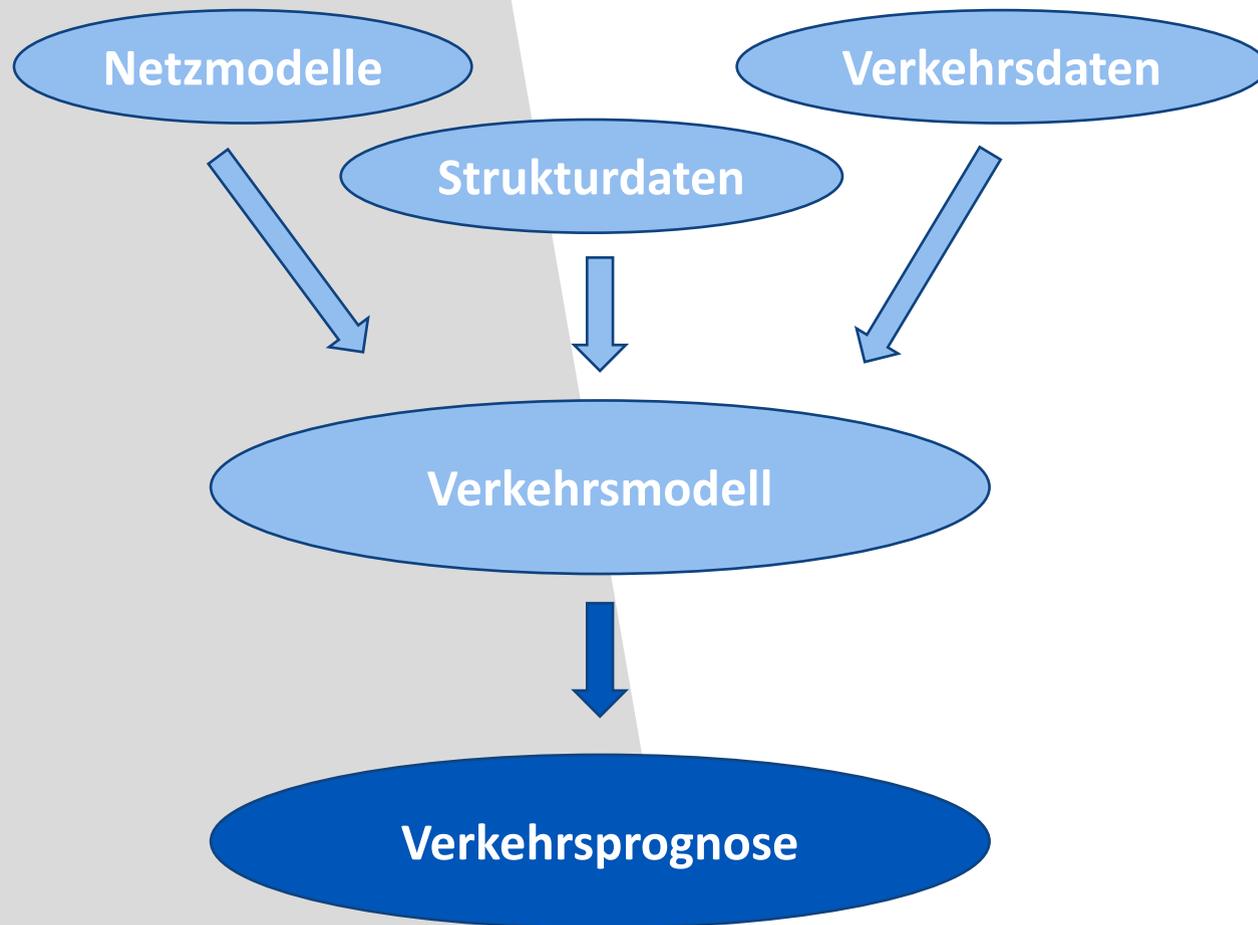


Verkehrsmodell (Analysemodell)

- aus den erhobenen Daten wird mit Hilfe von Computerprogrammen ein Verkehrsmodell erstellt
- das Verkehrsmodell bildet die **Verkehrssituation** so **realitätsnah** wie möglich ab
- Eine realitätsnahe Analyse ist die Basis für einen Blick in die Zukunft (Verkehrsprognose)



2. Verkehrsuntersuchung - Prinzip



Verkehrsprognose (Prognosemodell)

In die Prognose fließen erwartete **Entwicklungen** ein:

-Allg. **Verkehrsentwicklung**

- Nutzung **ÖPNV**,
- Radverkehr,
- Güterverkehr,
- ...

- **Strukturelle** Entwicklung

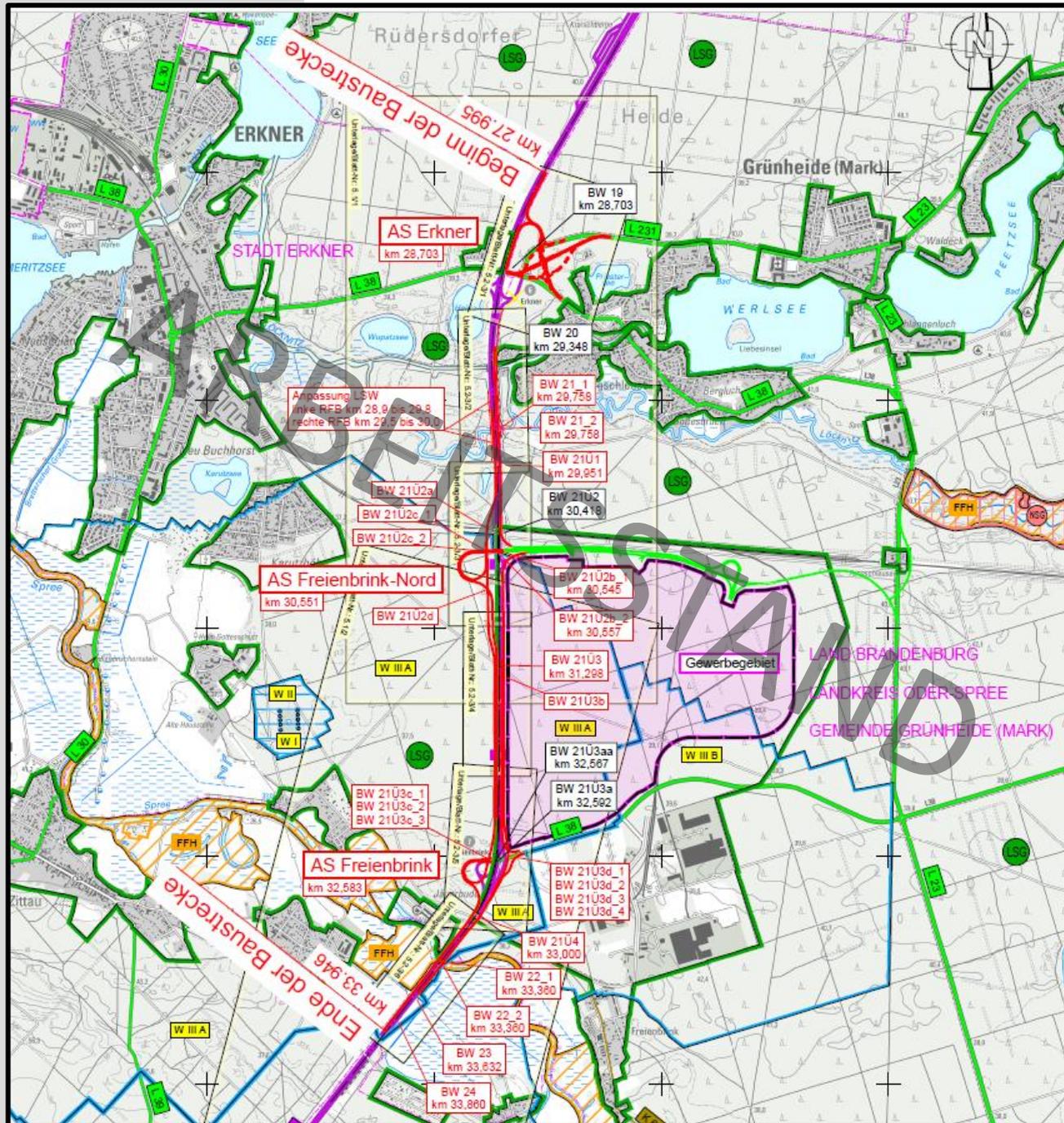
- **Demografie**,
- Wirtschaft,
- ...

- Änderungen im **Straßennetz**

- Bedarfspläne des Bundes und Landes,
- ...



3. Vorstellung der Verkehrsplanung



Planungsgebiet

- nördlich der AS Erkner bis südlich der Spree
- Länge rd. 6 km
- A 10 mit sechsstreifigem Querschnitt und 12 Brücken im Bestand

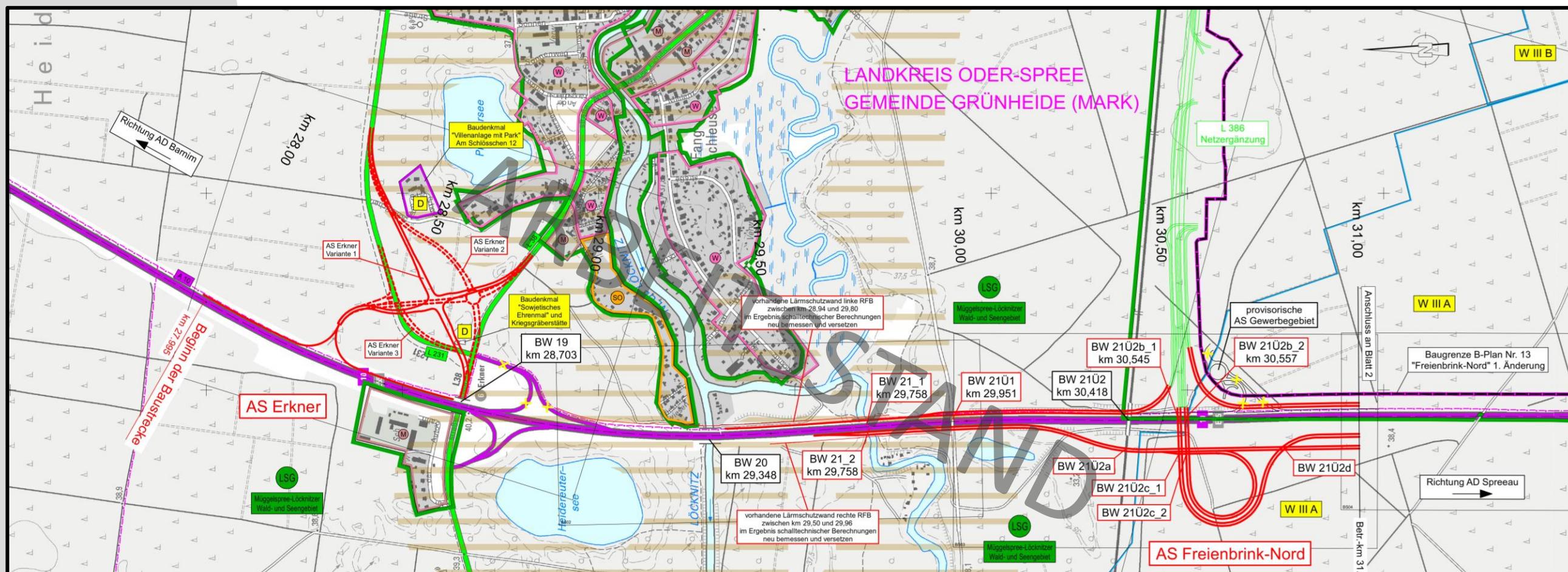
planerische Zwangspunkte

- Kapazität der AS Freienbrink für die alleinige Erschließung des Automobilwerkes nicht ausreichend
- bei Anordnung einer neuen AS Freienbrink-Nord ist der Abstand zwischen den AS für eine Regellösung zu klein
- Berücksichtigung des nicht motorisierten Verkehrs einschließlich Bahnanlagen
- südlich der Bahn TWZ III A
- angrenzende Bebauung - Lärmschutz
- Automobilwerk



Planungskonzept

- Verlegen der östlichen **AS Erkner** nach Norden –
Vergrößern des Abstandes zur Einfahrt der AS Freienbrink-Nord (L 368)
- Neubau der **AS Freienbrink-Nord (L 368)** einschließlich Verteilerfahrbahn zur AS Freienbrink (L 38) –
keine Überlagerung der Einfahrt von der AS Freienbrink-Nord (L 368) mit der Ausfahrt zur AS Freienbrink (L 38)
- Ausbau der **AS Freienbrink (L 38)** einschließlich Verteilerfahrbahn zur AS Freienbrink-Nord (L 386) –
keine Überlagerung der Einfahrt von der AS Freienbrink (L 38) mit der Ausfahrt zur AS Freienbrink-Nord (L 368)

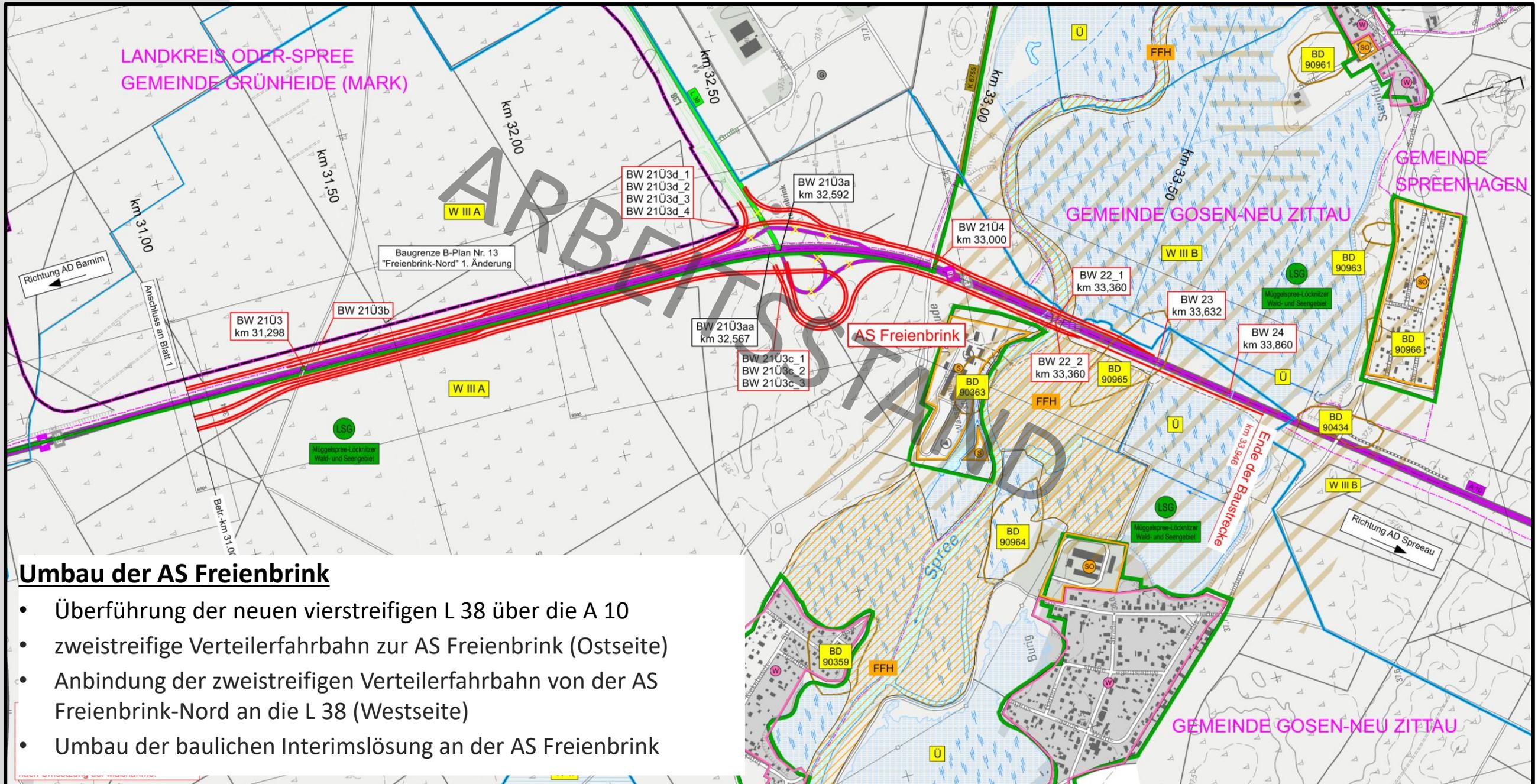


Umbau der AS Erkner

- Verlegen der östlichen Ein- und Ausfahrt nach Norden
- Rückbau der bestehenden östlichen AS
- Vorzugslösung: Anschluss der Rampe von der A 10 an die L 231 mit geringfügiger Verbesserung der Linienführung
- Erhalt der westlichen Rampen der AS

Neubau der AS Freienbrink- Nord

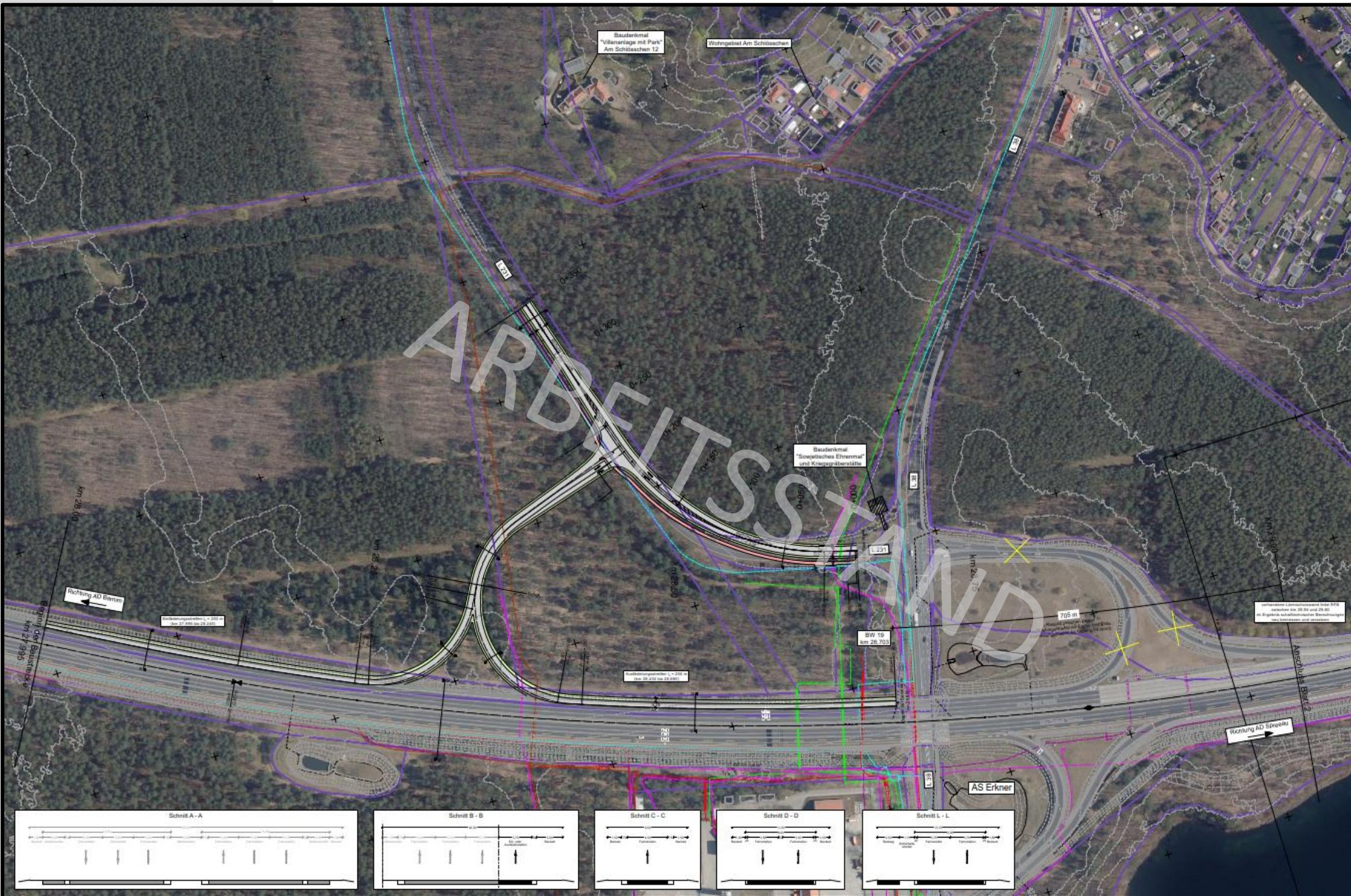
- Überführung der neuen vierstreifigen L 386 über die A 10
- zweistreifige Verteilerfahrbahn zur AS Freienbrink (Westseite)
- Anbindung der zweistreifigen Verteilerfahrbahn von der AS Freienbrink an die L 386 (Ostseite)
- Unterführung der Rampen von der L 386 zur A 10 unter den Bahngleisen (Ostseite)



Umbau der AS Freienbrink

- Überführung der neuen vierstreifigen L 38 über die A 10
- zweistreifige Verteilerfahrbahn zur AS Freienbrink (Ostseite)
- Anbindung der zweistreifigen Verteilerfahrbahn von der AS Freienbrink-Nord an die L 38 (Westseite)
- Umbau der baulichen Interimslösung an der AS Freienbrink

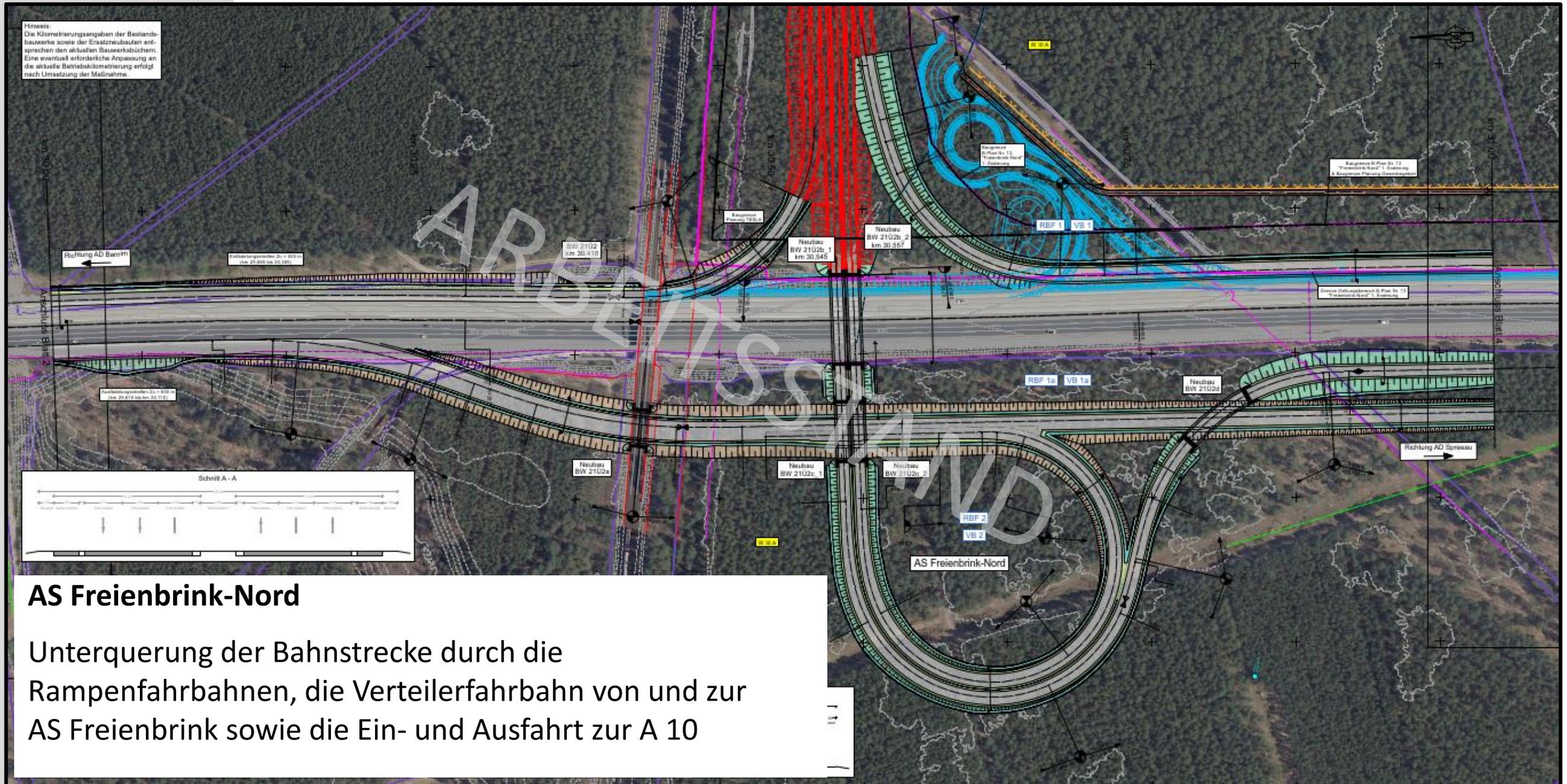
**umgebaute
AS Erkner
mit Anschluss
an die L 231**





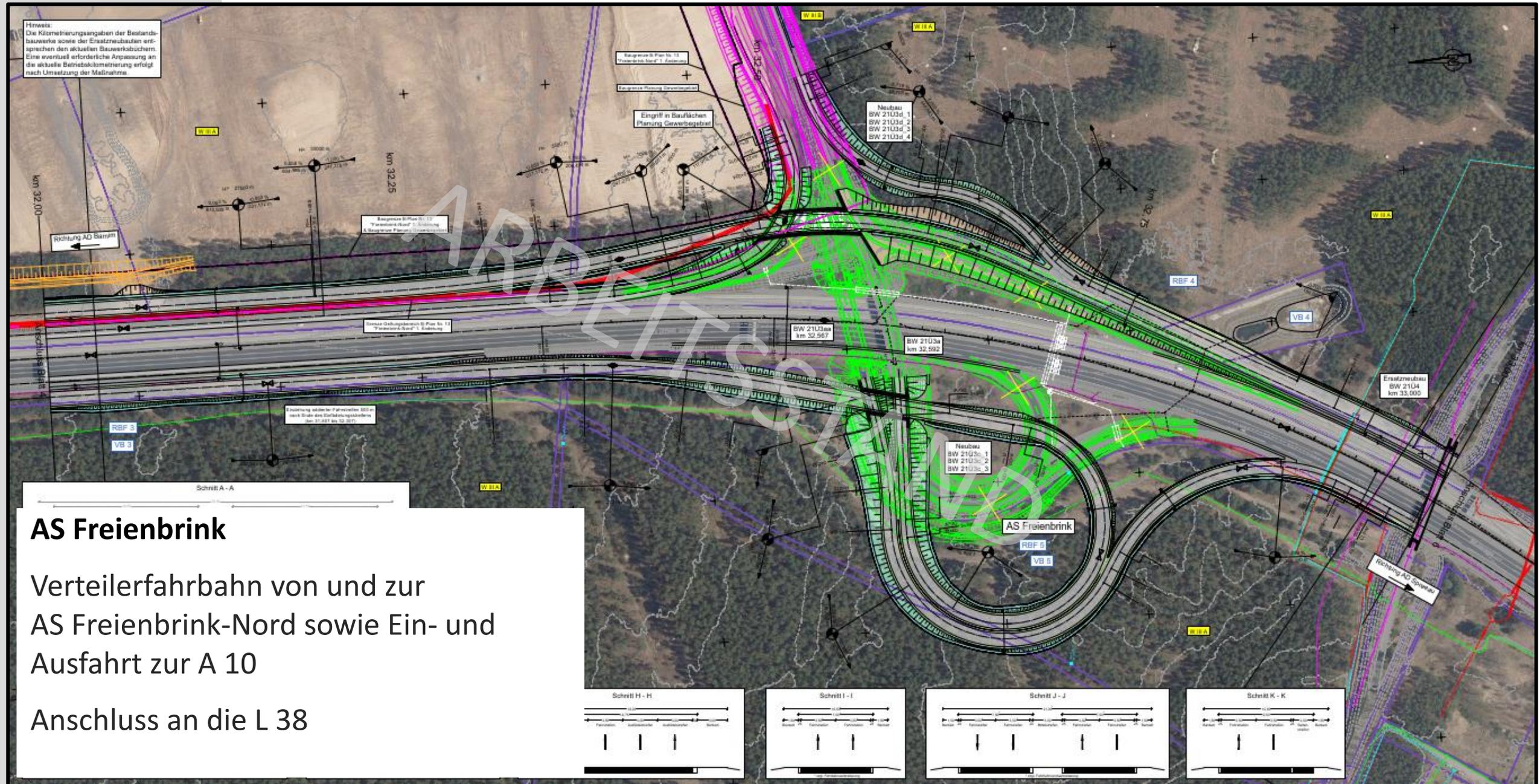
A 10 zwischen der AS Erkner und der AS Freienbrink-Nord

Beginn der Ausfahrt zur AS Freienbrink-Nord (Westseite) und Ende der Einfahrt in Richtung Norden (Ostseite)



AS Freienbrink-Nord

Unterquerung der Bahnstrecke durch die Rampenfahrbahnen, die Verteilerfahrbahn von und zur AS Freienbrink sowie die Ein- und Ausfahrt zur A 10



AS Freienbrink

Verteilerfahrbahn von und zur
AS Freienbrink-Nord sowie Ein- und
Ausfahrt zur A 10

Anschluss an die L 38



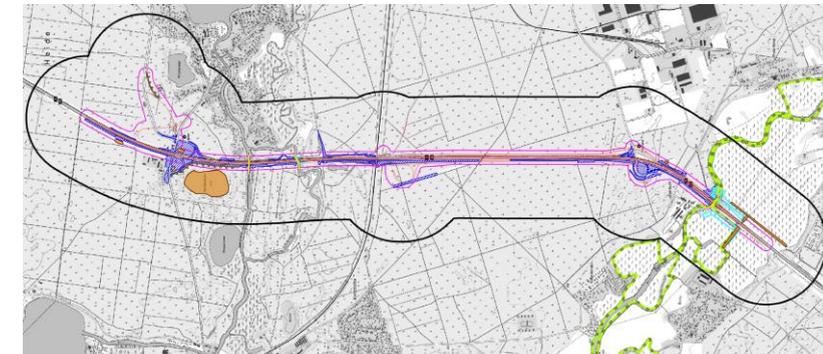
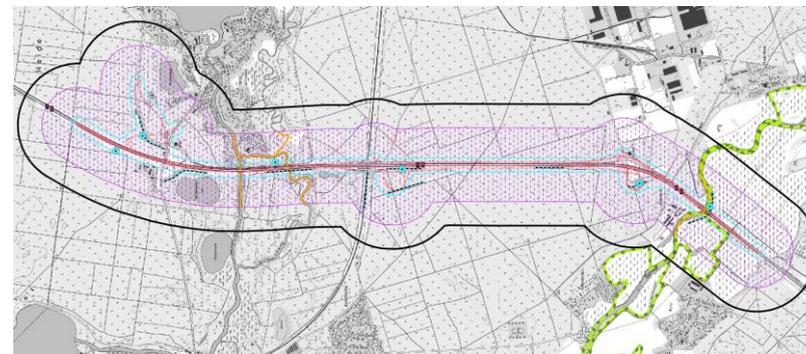
4. Umweltfachliche Belange

Fachbeiträge Umwelt

- | | |
|--|----------------|
| ▪ Planungsraumanalyse | abgeschlossen |
| ▪ Kartierung von Biotopen, Flora und Fauna | in Bearbeitung |
| ▪ Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) einschl. Waldbilanz | in Bearbeitung |
| ▪ Artenschutzfachbeitrag (ASB) | nicht begonnen |
| ▪ FFH-Verträglichkeitsprüfung (FFH-VP) | nicht begonnen |
| ▪ Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie (FB WRRL) | in Bearbeitung |
| ▪ Fachbeitrag Bodenschutz (FB Bodenschutz) | in Bearbeitung |
| ▪ Fachbeitrag Immissionsschutz – Schall | nicht begonnen |
| ▪ Fachbeitrag Immissionsschutz – Luftschadstoffe | nicht begonnen |
| ▪ UVP-Bericht (im Rahmen Planfeststellung) | nicht begonnen |

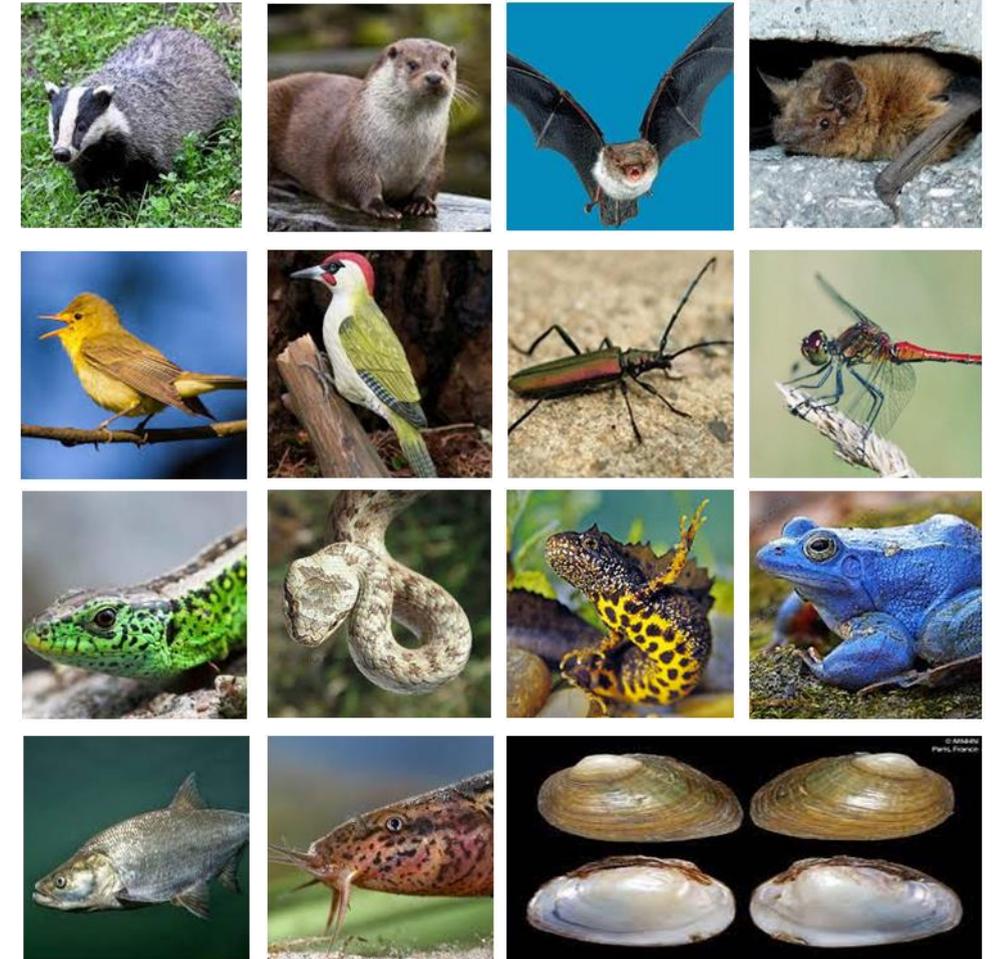
Planungsraumanalyse

- Erarbeitung Mitte 2021.
- Entwicklung von Leistungsbildern für die Kartierung Biotope, Flora und Fauna.
- Vorstellung der Planungsraumanalyse am 15.12.2021 im Rahmen einer frühzeitigen Beteiligung der TöB nach § 25 Verwaltungsverfahrensgesetz.
- Anpassung der Leistungsbilder Biotope, Flora und Fauna aufgrund von Hinweisen aus der frühzeitigen Beteiligung.

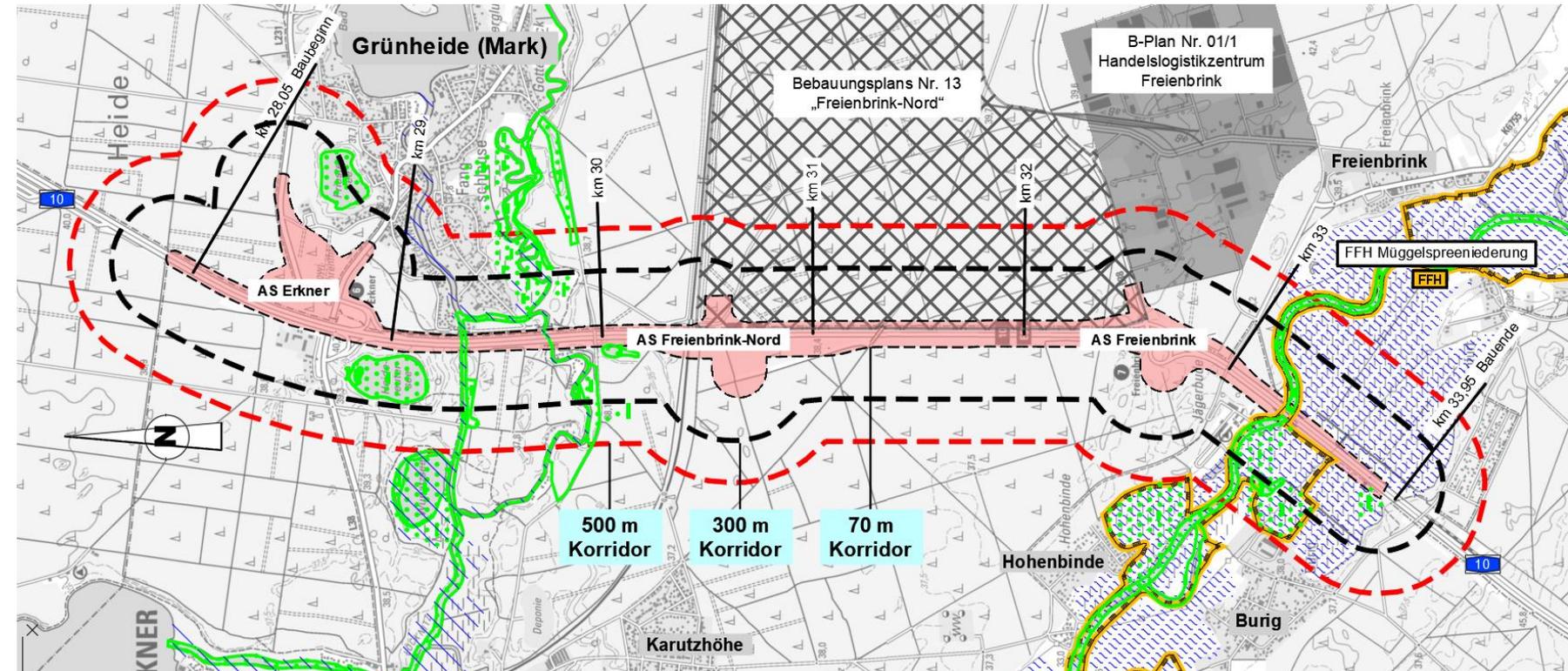


Fauna

- Avifauna (Brut-, Rast-, Zugvögel)
- Säugetiere (Fischotter, Biber, Dachs)
- Fledermäuse
- Amphibien
- Reptilien
- Insekten (Falter, Libellen, Heuschrecken
xylobionte Käfer)
- Fische und Rundmäuler
- Muscheln



Untersuchungsräume Biotope, Flora und Fauna



500 m Korridor: Vögel, Fledermäuse

300 m Korridor: Biotope, Flora, Biber, Fischotter, Dachs

70 m Korridor: Höhlenbaumkontrolle, Reptilien

Ohne Darstellung: Amphibien, Fische und Rundmäuler, Insekten (Kartierung auf ausgewählten Referenzflächen)

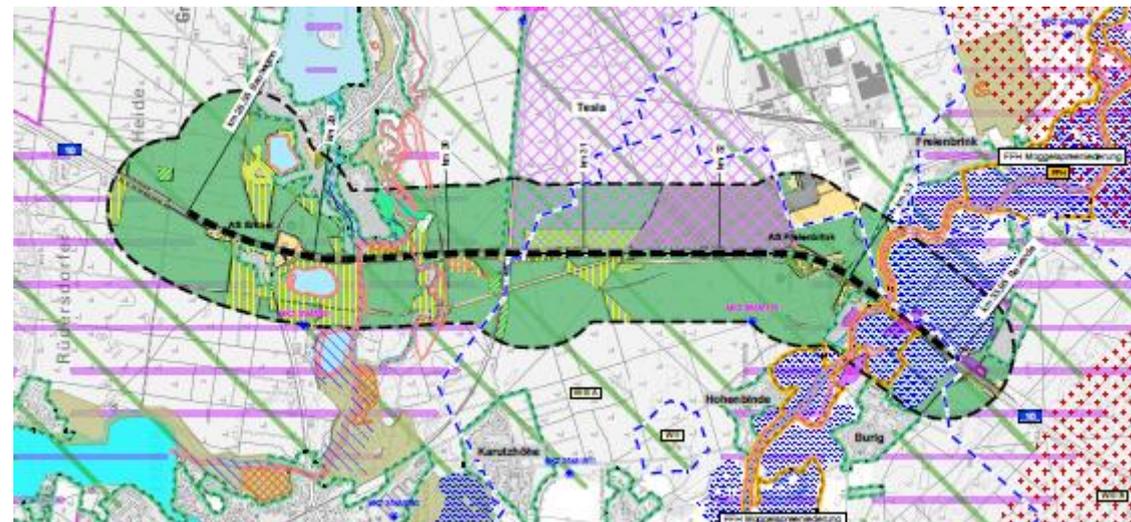
Fauna (Zwischenstand 20.06.2022)

- Kartierungen, Auf- und Abbau Amphibienzäune, Auslegung Reptilienmatten u. ä. an ca. 150 Tagen.
- 105 Vogelarten, 13 Fledermausarten.
- Biber und Dachs (kein Fischotternachweis).
- 2 Amphibienarten / 4 Reptilienarten (kein Nachweis Sumpfschildkröte).
- 19 Falter-, 12 Libellen-, 7 Heuschreckenarten und 11 xylobionte Käfer.
- Kartierergebnisse entsprechen dem erwarteten Artenspektrum der Planungsraumanalyse.
- Arten teilweise europäisch bzw. national geschützt oder gefährdet.
- Für sämtliche Arten sind bei Betroffenheit durch das Vorhaben grundsätzlich nachweislich wirksame Kompensationsmaßnahmen möglich.



LBP / FB WRRL / FB Bodenschutz

- Datenrecherche, Bestandsbeschreibung und Bewertung.
- Dokumentation in Texten und Karten.
- Hinweise an die Straßenplanung zu bedeutsamen Bereichen.
- Weitere Bearbeitung (Konfliktermittlung, Festlegung Kompensationsmaßnahmen) kann erst nach vorliegen des bestätigten Straßenentwurfs erfolgen.



ASB / FFH

- Bearbeitung kann erst nach Fertigstellung der Biotopkartierung und der faunistischen Erfassungen beginnen.

FB Immissionsschutz (Schall / Luftschadstoffe)

- Bearbeitung kann erst nach vorliegen des bestätigten Straßenentwurfs erfolgen.

Kompensation

- Bauvorbereitende und baubegleitende trassennahe Vermeidungsmaßnahmen abgeleitet aus den Beiträgen zum Artenschutz, zu NATURA 2000 Gebieten, zur Eingriffsregelung, zum Bodenschutz, zur Wasserrahmenrichtlinie.
- Baubedingt in Anspruch genommene Flächen werden vor Ort wieder hergestellt.
- Verbleibende Beeinträchtigungen müssen trassennah oder trassenfern kompensiert werden z. B. auf Flächen der BImA oder anderer Flächenanbieter.

Der Vorhabenträger bittet die betroffenen Städte, Ämter und Gemeinden mögliche Kompensationsmaßnahmen oder Flächen zu benennen.

[Bestand.pdf](#)



5. Diskussion



Vielen Dank für ihre Aufmerksamkeit