



## Änderungsantrag

AN/BV0038/2016/01

Für die öffentliche Sitzung

Beratungsfolge	Abstimmungsergebnis	Datum
Stadtverordnetenversammlung		18.05.2016

Einreicher: Fraktion BürgerBündnis freier Wähler

**Betreff:** Änderungsantrag zum Projektbeschluss über die grundhafte Erneuerung des Heideweges zwischen Waidmannsweg und Waldstraße in Hennigsdorf

### Änderungsantrag:

Die Stadtverordnetenversammlung beschließt:

Die Fahrbahn des Heidewegs wird in der gesamten Breite von 5,55 m mit einem Asphalt-Oberbau (Trag- und Deckschicht) erneuert.

In der Begründung zum Projektbeschluss, Anlage 1 zur BV 0038/2016, ergeben sich folgende Änderungen:

Seite 1, letzter Satz:

Diese Fahrbahn wird zur Unterstützung des Tempo 30-Zonen-Charakters so gegliedert, dass sich beidseitig ein je 1,00 m breiter Streifen durch andere Farbgebung vom mittleren (3,55 m breiten) Fahrstreifen unterscheidet.

Seite 2, Punkt 2.2, 2. Absatz

Die Befestigung der Fahrbahn erfolgt in einer Breite von 5,55 m mit einer 10 cm dicken Asphalttragschicht und einer 4 cm dicken Splittmastix-Asphaltdecke. Die Zufahrten und Zugänge der Grundstücke werden in Betonsteinpflaster 20/10 cm, Farbe Grau ausgeführt.

### Begründung:

Durch die Asphaltierung des Heidewegs in ganzer Breite ergeben sich folgende Vorteile:

#### 1. Kostenminderung

Der Ersatz der seitlichen Pflasterstreifen durch Asphalt bewirkt nach Angaben von acht konsultierten Straßenbauunternehmen eine Reduzierung der Material- und Einbaukosten um 20 – 30 % (bezogen auf die zu pflasternde Fläche). Die Kosteneinsparung kann auch deutlich höher sein, wenn als Seitenbegrenzung auf die Hochborde verzichtet wird, die bei Wegfall der Pflasterung nicht erforderlich sind. Beispielsweise haben die Asphaltbefestigungen der Liebknechtstraße, der Clara-Schabbel-Straße, der Brandenburgischen Straße und viele Anliegerstraßen im westlichen Siedlungsgebiet Hennigsdorfs keine seitlichen Hochborde.

## 2. Verbesserter Baumschutz

Ohne seitliche Pflasterstreifen und ohne Hochborde kann bei der Straßenerneuerung die Aushubtiefe deutlich vermindert werden. Dadurch wird die Wahrscheinlichkeit von Wurzelbeschädigungen der geschützten Straßenbäume verringert bzw. der Aufwand zur Vermeidung solcher Schäden reduziert. Insbesondere die Hochborde mit Betonbettung und Rückenstütze erfordern eine große Aushubtiefe von mindestens 35 cm (Breite 30-35 cm), wodurch außerdem Kosten für den Abtransport, die chemische Untersuchung und ggf. fachgerechte Entsorgung der Ausbaustoffe anfallen.

## 3. Vermeidung zusätzlicher Lärmquellen

Infolge der Breite von nur 3,55 m des asphaltierten Fahrbahnstreifens müssen bei jeglichem Begegnungsverkehr die seitlichen Pflasterstreifen befahren werden. Dabei entsteht durch die Fugen im Pflaster eine unnötige Belästigung der Anwohner mit zusätzlichem Verkehrslärm. Die ganzflächige Asphaltierung des Heidewegs erhält das derzeitige Niveau des Lärmschutzes, die teilweise Pflasterung verschlechtert dieses.

## 4. Behindertengerechte Straßenoberfläche

Gehbehinderte Bürger mit Rollstühlen werden kaum die seitlichen Pflasterstreifen nutzen sondern die fugenfreie mittlere Asphaltfahrbahn bevorzugen. Somit machen sich bei Begegnungen mit dem Autoverkehr Ausweichmanöver erforderlich. Die Asphaltierung des Heidewegs in ganzer Breite hingegen ermöglicht Rollstuhlfahrern, sich erschütterungsfrei überwiegend am rechten Fahrbahnrand mit verbesserter Verkehrssicherheit zu bewegen.

## 5. Einheitliche Haltbarkeitsdauer

Bei Asphaltierung der ganzen Straßenbreite besteht auch ein einheitlicher Unterbau über den Querschnitt. Dadurch sind gleiche Eigenschaften und eine einheitliche Lebensdauer des gesamten Straßenkörpers gewährleistet. Durch die seitlichen Pflasterstreifen macht sich ein separates Verlegebett (aus Brechsand und Splitt) erforderlich, welches ein anderes dynamisches Verhalten und geringere Haltbarkeitsdauer als Asphalt aufweist.

## 6. Kürzere Bauzeit

Der Einbau eines neuen Asphalt-Oberbaus mit 5,55 m Breite vom Waidmannsweg bis zur Waldstraße kann in der Zeit von ca. 1 Woche erfolgen. Für das Verlegen der Betonstein-Pflasterstreifen sind jedoch mindestens 3 Wochen Bauzeit erforderlich, in der erhebliche Verkehrseinschränkungen bestehen.

Hennigsdorf, 12.05.2016

gez. Dr. Hans-Hermann  
Rönnecke

---

Vorsitzender  
der Fraktion BürgerBündnis  
freier Wähler