



Einreicher	Datum	Drucksache Nr.
Bürgermeister - Fachbereich III (Bauen und öffentliche Ordnung)	04.11.2024	150/2024

Beratungsfolge	Sitzung	Abstimmungsergebnis		
		Ja	Nein	Enthaltg.
Ortsbeirat Elstal	25.11.2024			
Ausschuss für Bauen und Wirtschaft	03.12.2024			
Haushalts- und Finanzausschuss	04.12.2024			
Gemeindevertretung	17.12.2024			

Betreff

Umgestaltung der Verkehrsanlagen am Knotenpunkt „B 5 - Elstal/Designer Outlet Center“ - Teilknoten „Elstal/Priort/Dyrotz“
- Varianten für die Anbindung des Geh-/Radwegs an das Brückenbauwerk für Fußgänger/Radfahrer in Höhe Gartenstraße -
Hier: Beratung und Beschlussfassung

Beschlussvorschlag

Die Gemeindevertretung der Gemeinde Wustermark beschließt unter Abwägung aller aufgezeigten Vor- und Nachteile hinsichtlich des Geh-/Radwegbaus

die Variante 2 - Süd -
(Abschnitt zwischen neuer Querung Geh- und Radweg
am Knotenpunkt B 5 „Gartenstraße“ an die K 6304)

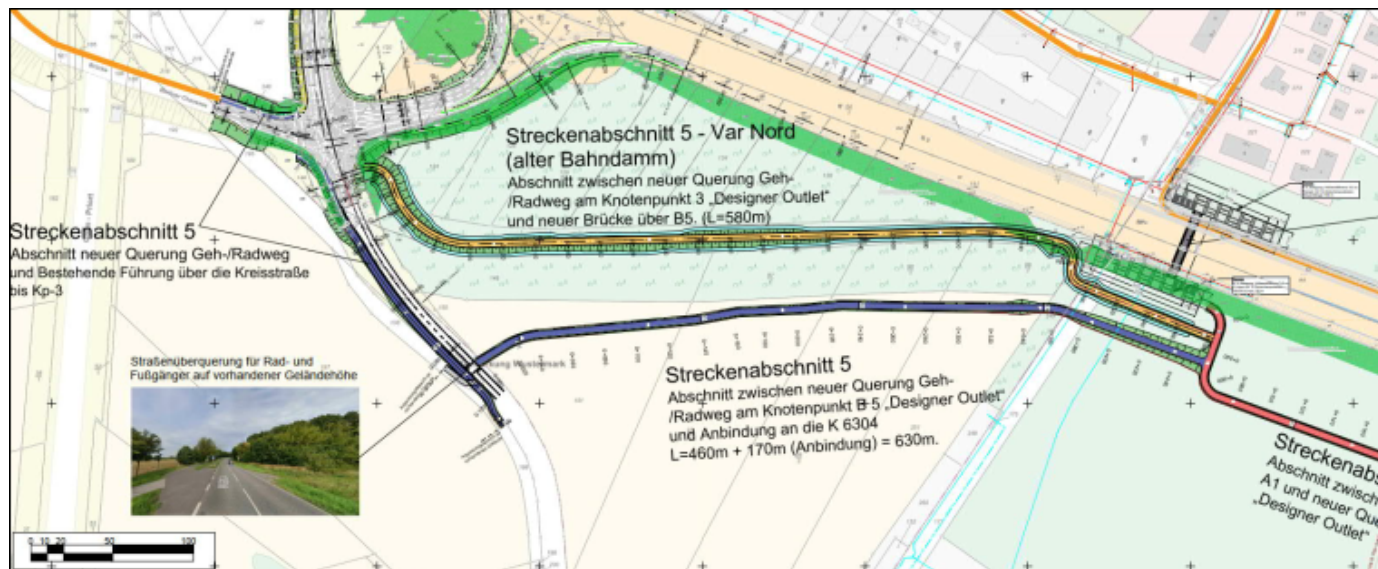
weiter planerisch zu verfolgen.

Als Untervariante zur Variante 2 - Süd - soll in der Entwurfsplanung ein zusätzlicher östlicher Geh- und Radweg mit Anschluss an den lichtsignalisierten Knotenpunkt B5 / Elstal / Priort / Dyrotz mit Darstellung von Vor- und Nachteilen geplant werden.

Drucksache: 150/2024

Beschlussbegründung:

Gemäß der Aufgabenstellung der Gemeindevertretung der Gemeinde Wustermark hinsichtlich einer Gegenüberstellung von zwei Varianten der Gehwegführung von der Geh- und Radwegbrücke an der verlängerten Gartenstraße zur K 6304 aus der Sitzung vom 17.09.2024 möchte die Verwaltung nunmehr vorstellen:



Variante 1 -Nord- (Abschnitt zwischen neuer Querung Geh- und Radweg am Knotenpunkt B 5 „Gartenstraße“ an den Knotenpunkt 3)

- Länge: 580 m
- Lage: Variante Nord beginnt am Knotenpunkt 3 und verläuft zunächst über einen stillgelegten Bahndamm. Im weiteren Verlauf führt die Route nach Osten und nähert sich der Bundesstraße B 5. Anschließend macht die Strecke eine Rechtskurve, um den Anschluss an den Streckenabschnitt 4 sicherzustellen. Zudem wird die geplante Brücke, die die B 5 überquert, durch ein Rampenbauwerk in die Route eingebunden. Die Führung der Variante 1 (Nord) erfolgt durch ein bewaldetes Gebiet und auf einem Gleisbett das die ehemalige Westgruppe der sowjetischen Streitkräfte für Transporte (z.B. Kohle) genutzt haben.

Variante 2 - Süd- (Abschnitt zwischen neuer Querung Geh- und Radweg am Knotenpunkt B 5 „Gartenstraße“ an die K 6304)

- Länge: 630 m
- Lage: Variante Süd beginnt ebenfalls am Knotenpunkt 3, verläuft jedoch zunächst in südlicher Richtung entlang der Kreisstraße 6304. Nach etwa 100 m quert die Route die K 6304 und verläuft dann weiter in östlicher Richtung zur B 5, jedoch mit einem größeren Abstand zur B 5 an der südlichen Kante des Bestandswaldes durch noch offene Wiesen-/Strauchflächen. Im östlichen Abschnitt schließt die Route ebenfalls an den Streckenabschnitt 4 sowie die Rampe des des Brückenbauwerks an.

Gegenüberstellung der Vor- und Nachteile beider Varianten

Kategorie	Variante 1 -Nord- (Abschnitt zwischen neuer Querung Geh- und Radweg am Knotenpunkt B 5 „Gartenstraße“ an den Knotenpunkt 3)	Variante 2 - Süd- (Abschnitt zwischen neuer Querung Geh- und Radweg am Knotenpunkt B 5 „Gartenstraße“ an die K 6304)
Führung	<p>Vorteile</p> <ul style="list-style-type: none"> - direkte Führung - attraktives Merkmal für die Radfahrer und Touristen, die historische oder landschaftlich interessante Routen bevorzugen - Nutzung bestehender Wege-/Grundstücksführung - Beschattung im Sommer - direkter Anschluss auf der Südwestseite an den Knoten 3 mit direkter Einbindung in die Lichtsignalanlage 	<p>Vorteile</p> <ul style="list-style-type: none"> - reduzierter Verkehrslärm (weiter entfernt von der B 5) - offenes und helles Lichtraumprofil, höhere subjektive Sicherheit - Potenzial für zusätzliche Infrastruktur. Möglichkeit für Ruhebereiche, Fahrradservice-Stationen oder Informationspunkte - einfache Gestaltung der Rettungswegausfahrt möglich
	<p>Nachteile</p> <ul style="list-style-type: none"> - erhöhter Verkehrslärm - Lichtraumprofil: Schlechtere Lichtverhältnisse durch Bewaldung, subjektive Sicherheit - höherer Betriebsaufwand (Laubentfernung) - Gestaltung der Rettungswegausfahrt im Knotenpunkt 3 	<p>Nachteile</p> <ul style="list-style-type: none"> - verlängerte Reisezeit (ca. 50 m) - weniger Beschattung im Sommer
Umwelt	<p>Vorteile</p> <ul style="list-style-type: none"> - geringerer Flächenbedarf zur Neuversiegelung 	<p>Vorteile</p> <ul style="list-style-type: none"> - wesentlich geringerer Eingriff in den Baumbestand
	<p>Nachteile</p> <ul style="list-style-type: none"> - verläuft durch ein Landschaftsschutzgebiet - potenzieller Eingriff in den Baumbestand (wesentlich mehr Baumfällungen erforderlich) - damit mehr Ausgleichsmaßnahmen 	<p>Nachteile</p> <ul style="list-style-type: none"> - verläuft ebenfalls durch ein Landschaftsschutzgebiet - Flächenumnutzung (Wiese/Radweg) - Ausgleichsmaßnahmen
Anbindung	<p>Vorteile</p> <ul style="list-style-type: none"> - direkte Anbindung am Knotenpunkt 3 (Berliner Chaussee und Auf-/Abfahrt B 5) - Sicherheit für Radverkehr wird 	<p>Vorteile</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anschluss an die K 6304 vor dem Knotenpunkt - Nutzung bestehender Infrastruktur (Straßenquerung für Rad- und Fußverkehr)

	durch LSA erhöht	
	<p>Nachteile</p> <ul style="list-style-type: none"> - erhöht die Komplexität des Knotenpunktes (Konfliktpotenzial) 	<p>Nachteile</p> <ul style="list-style-type: none"> - zusätzliche Querung außerhalb des Knotens 3, daher zusätzliche Insel oder zusätzliche LSA empfohlen
Kosten	<p>Vorteile</p> <ul style="list-style-type: none"> - keine 	<p>Vorteile</p> <ul style="list-style-type: none"> - keine
	<p>Nachteile</p> <ul style="list-style-type: none"> - potenziell zusätzliche Kosten für Bodengutachten - ggf. Schadstoffe im Material des vorhandenen Bahndamms <p>Da die sowjetischen Westtruppen diesen Bahndamm über Jahrzehnte für ihre Transporte genutzt haben (u.a. auch für Kohle) ist zwingend davon auszugehen, dass der Gleisschotter Sondermüll ist. Sobald der Gleisschotter „angefasst“ wird, ist dieser auch zwingend über die SBB zu entsorgen</p> <ul style="list-style-type: none"> - eventuell Errichtung einer Absturzsicherung für die Fußgänger und Radfahrer 	<p>Nachteile</p>
Planung und Bau	<p>Vorteile</p> <ul style="list-style-type: none"> - keine 	<p>Vorteile</p> <ul style="list-style-type: none"> - einfachere Planung und Umsetzung (geringere Höhenunterschiede) - weniger Engpunkte
	<p>Nachteile</p> <ul style="list-style-type: none"> - komplexere Planung und Bauprozesse aufgrund von Höhenunterschieden zwischen Gelände und dem Bahndamm - Bahndamm mit unbekannter Bodenzusammensetzung und Tragfähigkeit, - anpassen des Bahndamms an Belange des Radverkehrs müssen ggf. vorgenommen werden (Verbreiterung) 	<p>Nachteile</p> <ul style="list-style-type: none"> - keine

Fazit: 1. Im Rahmen einer Vorortbesichtigung auf dem ehemaligen Bahndamm für die Anlieferung von Material und Kohle für die sowjetischen Westtruppen wurde festgestellt, dass

- die Lärmbelastigung durch die B 5 deutlich höher ist;
- das Sicherheitsgefühl infolge des bestehenden Bewuchses im Bereich des Bahndamms bei der Variante 2 - Süd- (Abschnitt zwischen neuer Querung Geh- und Radweg am Knotenpunkt B 5 „Gartenstraße“ an die K 6304);
Bei dieser Variante wird eine gute Ausleuchtung vorgenommen werden, um die notwendige Sicherheit für die Fußgänger und Radfahrer in den Abend- und Nachstunden zu gewährleisten.
- die Eingriffe in den Baumbestand im Bereich des Bahndamms ungleich größer sind als auf der Südtrasse;
Damit wird auch der Kostenaufwand für die Ausgleichsmaßnahmen bei der Variante 1 -Nord- (Abschnitt zwischen neuer Querung Geh- und Radweg am Knotenpunkt B 5 „Gartenstraße“ an den Knotenpunkt 3) ungleich höher.
- über die gesamte Ausbaustrecke Sondermüll (Gleisschotter) über die SBB zwingend mit einem hohen finanziellen Aufwand zu entsorgen ist.

Finanzielle Auswirkungen Ja Nein

Welche HH-Jahre: 2024 für Planungsleistungen

wiederkehrender Aufwand

Ergebnishaushalt Finanzhaushalt

(automatisch mit Finanz-HH verknüpft)

	Nummer	Name
Kostenstelle:	541101	Gemeindestraße
Kostenträger:	54110000	Gemeindestraße
Konto:	09610202	Anlagen im Bau - Tiefbau
Investitions-Nr:	S 076	B 5 Knotenpunkte

Summe:

bereits im lfd. HH eingeplant

im lfd. HH noch nicht eingeplant

ÜPL/APL(über- o. außerplanmäßig)

Finanznotiz:

Kostenschätzungen zu beiden Varianten liegen nicht vor. Dies erfolgt gemäß Verfahrensablauf erst zu einem späteren Zeitpunkt.

Hinweis: Die Investitionsnummer erhält bei Beginn der Planung eine fortlaufende Nummerierung (S 076/xx) zur eindeutigen Erfassung der Einnahmen und Ausgaben.

Auswirkung auf Klima-, Natur- und Umweltschutz? negativ

Für beide Varianten müssen Bäume gefällt werden.

Für die Variante 1 -Nord- (Abschnitt zwischen neuer Querung Geh- und Radweg am Knotenpunkt B 5 „Gartenstraße“ an den Knotenpunkt 3) müssen mehr Bäume gefällt werden und damit mehr Ausgleichsmaßnahmen realisiert werden als bei der Variante 2 - Süd- (Abschnitt zwischen neuer Querung Geh- und Radweg am Knotenpunkt B 5 „Gartenstraße“ an die K 6304).

Begründung: Bei der Variante 1 erfolgt die Geh-/Radwegführung auf dem Gleisbett.

Ergänzender Hinweis: Da die sowjetischen Westtruppen diesen Bahndamm über Jahrzehnte für ihre Transporte genutzt haben (u.a. auch für Kohle) ist zwingend davon auszugehen, dass der Gleisschotter Sondermüll ist. Sobald der Gleisschotter "angefasst" wird, ist dieser auch zwingend über die SBB zu entsorgen

Bestehen alternative Handlungsoptionen? Nein

.....
gez. Herr H. Schreiber
Bürgermeister