



Einreicher	Datum	Drucksache Nr.
Bürgermeister - Fachbereich III (Bauen und öffentliche Ordnung)	23.01.2025	24/2025

Beratungsfolge	Sitzung	Abstimmungsergebnis		
		Ja	Nein	Enthaltg.
Ortsbeirat Elstal	10.02.2025	2	0	2
Ausschuss für Bauen und Wirtschaft	18.02.2025	4	1	0
Haushalts- und Finanzausschuss	19.02.2025	3	1	2
Gemeindevertretung	04.03.2025			zurückverwiesen
Ausschuss für Gemeindeentwicklung und Umwelt	08.05.2025			
Gemeindevertretung	27.05.2025			

Betreff

Umgestaltung der Verkehrsanlagen am Knotenpunkt B 5 - Elstal/Designer Outlet Center, Teilknoten „Elstal/Priort/Dyrotz“
Vorstellung des Prüfergebnisses für die Variante für die Anbindung des Geh-/Radweges vom Brückenbauwerk für Fußgänger und Radfahrer in Höhe der Gartenstraße zur K 6304, ergänzt um den zusätzlichen Geh-/Radwegabschnitt an den lichtsignalisierten Knotenpunkt B 5 -Elstal/Priort/Dyrotz-hier: Beratung und Beschlussfassung

Beschlussvorschlag

Die Gemeindevertretung der Gemeinde Wustermark beschließt, dass

1. die Variante 2 Süd entlang der südlichen Waldkante (Abschnitt zwischen der Querung Geh-/Radweg am Knotenpunkt B 5 „Gartenstraße“ an die Kreisstraße 6304 **gemäß Beschlussvorlage B-150/2024 vom 17.12.2024 weiter beplant und ausgeführt werden soll** und
- 2. die Untervariante 3 Süd** planungs- und bauseitig **nicht zur Ausführung kommen soll**.

Drucksache: 24/2025

Beschlussbegründung:

Mit **Beschluss Nr.: 150/2024 vom 17.12.2024** hat die Gemeindevorstand der Gemeinde Wustermark unter Abwägung aller aufgezeigten Vor- und Nachteile beschlossen

die Variante 2 - Süd -

(Abschnitt zwischen der neuen Querung Geh- und Radweg am Knotenpunkt B 5 „Gartenstraße“ an die K 6304) weiter planerisch zu verfolgen.

Als **Untervariante 3 Süd** zur Variante 2 - Süd - soll gemäß der **Beschlussvorlage B-150/2024** in der Entwurfsplanung ein zusätzlicher östlicher Geh- und Radweg mit Anschluss an den lichtsignalisierten Knotenpunkt B 5 / Elstal/ Priort / Dyrotz mit Darstellung von Vor- und Nachteilen geplant (**untersucht**) werden.

Bei der **Untervariante 3 Süd** sollte geprüft werden, welchen

- Vor- und Nachteile entstehen wenn der betreffenden Geh-/Radwegabschnitt an den lichtsignalisierten Knotenpunkt B 5 - „Elstal/Priort/Dyrotz- heranführt wird und
- welche Mehrkosten für die Gemeinde Wustermark entstehen

Hinsichtlich dieser Aufgabenstellungen wird die Gemeindevorstand wie folgt informiert.:

1. Grundsätzliche Beschreibung der Varianten gemäß **Beschlussvorlage B-150/2024 vom 17.12.2024** sowie der ergänzenden **Beschlussvorlage B-024/2025**

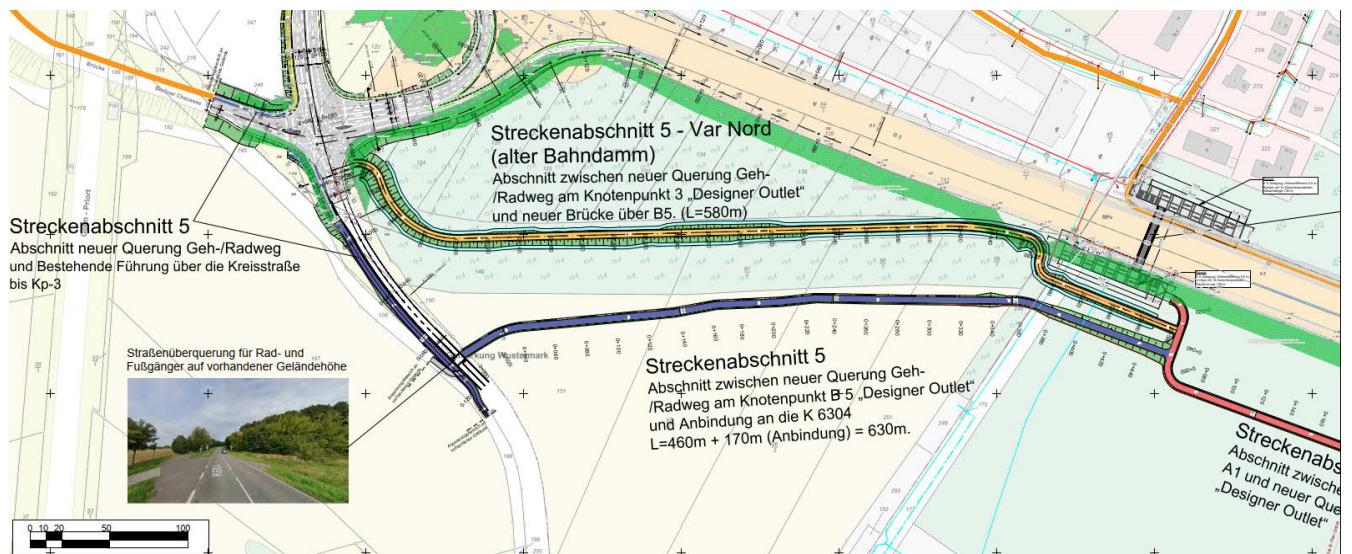


Abbildung 1: Ausschnitt Übersichtsplan Radverkehrsführungen Variante Nord, Variante Süd 1 und Variante 2

Variante 1 Nord beginnt am Knotenpunkt 03 und verläuft zunächst über einen stillgelegten Bahndamm. Im weiteren Verlauf führt die Route nach Osten und nähert sich der Bundesstraße B5. Anschließend macht die Strecke eine Rechtskurve, um den Anschluss an den Streckenabschnitt 4 sicherzustellen. Zudem wird die geplante Brücke, die die B5 überquert, durch ein Rampenbauwerk in die Route eingebunden. Die Führung der Variante Nord erfolgt durch ein bewaldetes Gebiet.

Variante 2 Süd beginnt ebenfalls am Knotenpunkt 03, verläuft jedoch zunächst in südlicher Richtung entlang der Kreisstraße K 6304. Nach etwa 100 Metern quert die Route die K 6304 und verläuft dann weiter in östlicher Richtung zur B5, jedoch mit einem größeren Abstand zur B5 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 Brückenbauwerks an.

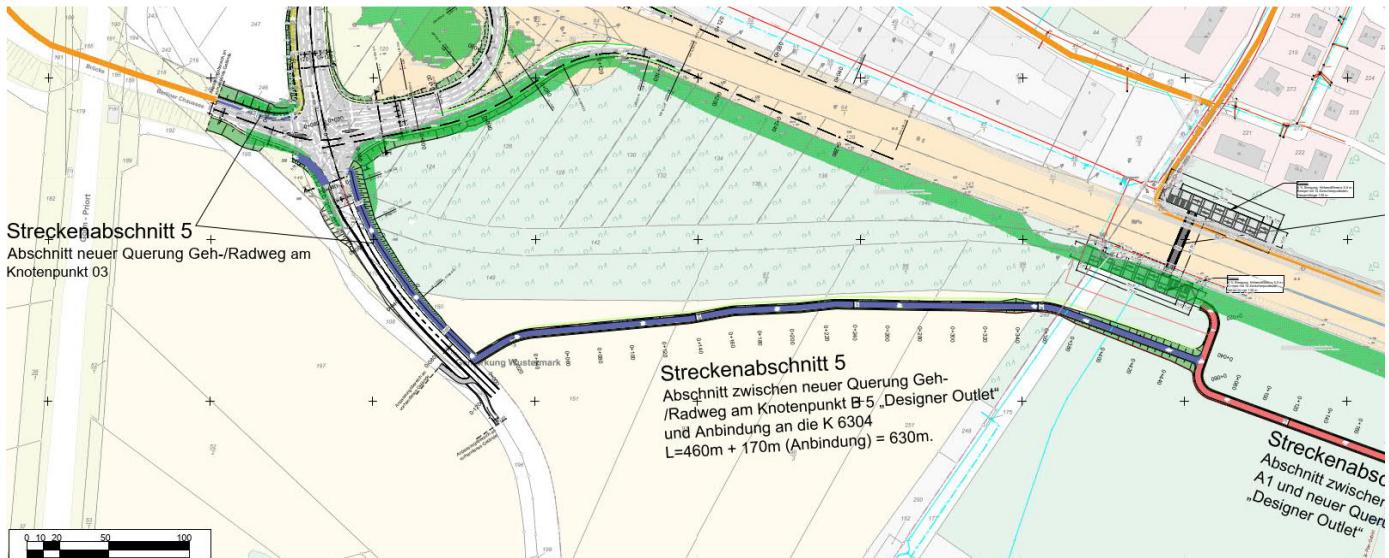


Abbildung 2: Ausschnitt Übersichtsplan Radverkehrsführungen Untervariante 3 Süd

Untervariante 3 Süd ähnelt Variante 2 Süd. Sie startet ebenfalls am Knotenpunkt 03 und verläuft zunächst in südlicher Richtung entlang der Kreisstraße K 6304.

Im Unterschied zur Variante 2 Süd liegt der Radweg jedoch auf der östlichen Seite der Kreisstraße. Anschließend führt die Trasse weiter nach Osten. Eine ausgebauten Querung an der Kreisstraße, wie in Variante 2 Süd nötig, ist in dieser Variante nicht vorgesehen. Im weiteren Verlauf ist die Trasse identisch zu Variante 2 Süd.

Beide Varianten sollen für das Sicherheitsgefühl eine Beleuchtung erhalten.

Beide Varianten sollen grundsätzlich als zweite Rettungszufahrt zum Karls-Gelände im Ausnahmefall genutzt werden können

2. Gegenüberstellung

Im Rahmen der Gegenüberstellung der Variante 2 Süd zur Untervariante 3 Süd sind folgende Punkte gegenüber gestellt worden:

1. Vor- und Nachteile der beiden Varianten
2. Lichtsignalanlage und Querung
3. Mehrkosten für die Verlängerung des Geh- und Radweges
4. Hinweis zu den Gesamtkosten und zu einer möglichen Kostenverteilung mit dem Landesbetrieb Straßenwesen

Zu 1. Vor- und Nachteile der beiden Varianten

Kategorie	Variante 2 Süd – entlang der südlichen Waldkante	Untervariante 3 Süd – entlang der südlichen Waldkante
Führung	<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 - Querung der K 6304 mit Querungsinsel oder 	<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 - Anschluss auf der Südwestseite an den Knoten 3 mit direkter

	<p>Lichtsignalanlage mit Anforderung möglich, abgesetzt (unabhängig) vom Knoten 3</p> <ul style="list-style-type: none"> - Einfache Gestaltung der Rettungswegausfahrt möglich 	<p>Einbindung in die Lichtsignalanlage</p> <ul style="list-style-type: none"> - sichere Querung durch die Integration in die Lichtsignalanlage - direkte gesicherte Führung für Radfahrende nach Dyrotz
Umwelt	<p>Vorteile</p> <ul style="list-style-type: none"> - wesentlich geringere Eingriffe in den Baumbestand - Radführung westlich der K 6304 bereits vorhanden <p>Nachteile</p> <ul style="list-style-type: none"> - verläuft ebenfalls durch ein Landschaftsschutzgebiet - Flächenumnutzung (Wiese/Radweg), Ausgleichsmaßnahmen 	<p>Vorteile</p> <ul style="list-style-type: none"> - keine <p>Nachteile</p> <ul style="list-style-type: none"> - verläuft ebenfalls durch ein Landschaftsschutzgebiet - Flächenumnutzung (Wiese/Radweg), Ausgleichsmaßnahmen - potentieller Eingriff in den Baumbestand (wesentlich mehr Baumfällungen östlich der K 6304 erforderlich), Ausgleichsmaßnahmen - zusätzlicher Flächenbedarf östlich der K 6304
Anbindung	<p>Vorteile</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anschluss an die K 6304 vor dem Knotenpunkt - Nutzung der bestehenden Infrastruktur <p>Nachteile</p> <ul style="list-style-type: none"> - zusätzliche Querung außerhalb des Knotens 3, daher zusätzliche Insel 	<p>Vorteile</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung am Knotenpunkt 3 (erliner Chaussee und Auf-/Abfahrt B 5) - Sicherheit für Radverkehr wird durch Lichtsignalanlage erhöht <p>Nachteile</p> <ul style="list-style-type: none"> - erhöht die Komplexität am Knotenpunkt 3 (Konfliktpotential)

	<p>oder zusätzliche Lichtsignalanlage empfohlen</p>	<ul style="list-style-type: none"> - erhöht Komplexität der Schaltung für Lichtsignalanlage (Sonderzeiten für Radverkehr) - Anbindung Priort mit potentiellen Umweg behaftet (Ca. 340 m)
Kosten	Vorteile	Vorteile
	<ul style="list-style-type: none"> - keine 	<ul style="list-style-type: none"> - keine
	Nachteile	Nachteile
	<ul style="list-style-type: none"> - potentiell zusätzliche Kosten für Bodengutachten 	<ul style="list-style-type: none"> - Mehrkosten von schätzungsweise 178.500 EUR brutto im Vergleich zur Variante 2 Süd <p>zuzüglich Mehrkosten für</p> <ul style="list-style-type: none"> = Schutz der Bestandsbäume = Baugelände räumen = Kompensationskosten Baumfällung = Dammerweiterung
Planung und Bau	Vorteile	Vorteile
	<ul style="list-style-type: none"> - Einfache Planung und Umsetzung (geringere Höhenunterschiede) - wenige Engpunkte 	<ul style="list-style-type: none"> - keine
	Nachteile	Nachteile
	<ul style="list-style-type: none"> - keine 	<ul style="list-style-type: none"> - erheblicher Höhenunterschied zwischen der bestehenden Straße und dem geplanten Geh-/Radweg östlich der K 6304 - höherer Planungs-, Bau-, und Materialaufwand, um die bestehende Höhendifferenz auszugleichen

Zu 2. Lichtsignalanlage / Querungshilfe



Die Regelwerke besagen Folgendes:

- (1) Die „Empfehlungen für Fußgägerverkehrsanlagen“ sagen aus, dass für das planmäßige Queren von **Außenortsstraßen** besondere Maßnahmen in der Regel nur bei ausgeprägten Fußwegebeziehungen zweckmäßig sind:
 - Vorrangig tritt gebündelter Bedarf für eine Querung im Bereich von Knotenpunkten auf. An lichtsignalgeregelten Stellen ist dies gut möglich. **Ohne Lichtsignalanlage** ist die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs dann **auf 70 km/h zu beschränken**.
 - **Auf der freien Strecke** kommen Querungsanlagen = Fußgängerüberweg / Zebrastreifen **nur an Stellen mit Lichtsignalsteuerung infrage oder die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h muss eingehalten** bzw. deren Einhaltung durch Überwachung erreicht werden.
 - Fußgängerüberwege = Zebrastreifen sind nicht zulässig; andere **Querungsanlagen als Inseln sind außerorts allenfalls in Ortseingangsbereichen einzusetzen; dann sind aber besondere Anlagen zur wirksamen Geschwindigkeitsbeschränkung erforderlich.** (Vgl. EFA 2002, S. 34)
- (2) **Gemäß der Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA) werden Fußgänger-Lichtsignalanlagen in der Regel als Anforderungssignalanlagen betrieben, bei denen die Fußgänger ihre Freigabezeit anfordern. Die Wartezeit bis zur Freigabe des Fußgägerverkehrs sollte möglichst kurz sein. Durch ein Informationssignal (z. B. Text: „Signal kommt“) kann den Fußgängern angezeigt werden, dass ihre Anforderung registriert ist.** (vgl. RiLSA 2015, S.15)
- (3) Die Empfehlungen für Fußgägerverkehrsanlagen beschreiben, dass Fußgänger-Lichtsignalanlagen verschiedene Signalprogramme vorweisen sollen, die auf die unterschiedlichen täglichen Verkehrszustände angepasst werden (vgl. EFA 2002, S. 23)
- (4) Bei bedarfsgesteuerten Fußgänger-Lichtsignalanlagen sollte möglichst umgehend (nach 7 Sekunden), bei Schaltung in „Grüner Welle“ (Kraftfahrzeugverkehr) längstens nach 30 Sekunden, für den Fußgänger eine Freigabezeit eingerichtet werden. Da nach mehr als 40 Sekunden der Anteil der Fußgänger, die die Sperrzeit missachten, deutlich zunimmt und damit auch die Unfallgefahr ansteigt, sollten längere Wartezeiten möglichst vermieden werden. (vgl. EFA 2002, S. 23)

- (5) Eine gesonderte Fußgängerfurt in der Umgebung eines Knotenpunktes kommt nur infrage, wenn - der Abstand der Furt zum nächsten Knotenpunkt mindestens 200 m beträgt und andere Querungsanlagen als nicht ausreichend erachtet werden. Bei kürzeren Abständen, z. B. wegen einer Haltestelle der Straßenbahn in Mittellage, kommt ein koordinierter Phasenablauf mit der Signalanlage am Knoten infrage. (vgl. EFA 2002, S. 24) Der Abstand zum KP 3 beträgt nur ca. 170m.
- (6) In „Hinweise zu den Anforderungen an die Aufgabenstellung, Projektierung und Prüfung von stationären Lichtsignalanlagen (LSA) im Land Brandenburg“ wird gefordert, dass „Wenn Fußgänger-LSA nicht wegen hoher Verkehrsbelastung, sondern für besonders schutzbedürftige Personen oder aus sonstigen verkehrspolitischen Gründen errichtet werden sollen, so sind diese Gründe im Erläuterungsbericht zu nennen.“

Zum Pro und Contra von LSA vs. Querungshilfe folgende Einschätzung:

LSA Pro:

- Kfz-Verkehr wird unmissverständlich angehalten - Signalbild Rot
- Sensible Personengruppen haben durch ein optisches Signal (Grün) eine sichere Querung
- Besonders bei schlechten Sichtverhältnissen (Dunkelheit, Wetterbedingungen) erhöht eine LSA die Sicherheit

LSA Contra:

- Anschaffungs- und laufende Betriebskosten (Strom, Wartungen, Reparaturen)
- Kann potentiell den Verkehrsfluss stören bei dauerhaften Anforderungen des Fußverkehrs
- Akzeptanz der Verkehrsteilnehmenden nicht immer gewährleistet (Rotlichtverstöße insb. bei langen Wartezeiten)
- Erhöhte Komplexität der Steuerung des KP 3 in Abhängigkeit zur F-LSA

Querungshilfe Pro:

- Günstig im Betrieb (keine laufenden Kosten)
- Verkehrsfluss (Kfz) kaum beeinträchtigt
- Fügt sich mehr ins Landschaftsbild ein

Querungshilfe Contra:

- Keine Anhaltspflicht für den Kfz-Verkehr
- Fehleinschätzungen der Geschwindigkeiten und Abstände möglich
- Keine gesicherte Querung für den Fuß- und Radverkehr

Zu 3. Mehrkosten für die Verlängerung des Geh- und Radweges

Mehrkosten für die Verlängerung des Geh- und Radweges um ca. 170 m: ca. 178.500 EUR

Kosten für die Herstellung einer Lichtsignalanlage an der K 6304:
und

Kosten für die Herstellung einer Querungsstelle an der K 6304:

ca. 120.000 EUR

ca. 250.000 EUR

Zu 4. Hinweis zu den Gesamtkosten und zu einer möglichen Kostenverteilung mit dem Landesbetrieb Straßenwesen und dem Landkreis Havelland.

Der Kostenteilungsschlüssel für die Herstellung des Geh-/Radweges unter der **Prämisse Asphaltbauweise**, südlich der B 5 könnte sein:

Geh-/Radwegbreite, insgesamt 4,00 m

Anteil LS Potsdam: 2,50 m entspricht 62,5 % in Asphaltbauweise
Anteil Gemeinde: 1,50 m entspricht 37,5 % in Asphaltbauweise

Die Kosten für die Herstellung des Geh-/Radwegs, südliche der Bundesstraße 5 (Bauabschnitt e 4 und 5), betragen ca. 3.343.900 EUR.

Daraus ableitend **könnte** sich folgender Teilungsschlüssel ergeben:

Bezeichnung	Gemeinde Wustermark	Landesbetrieb Straßenwesen Potsdam	Landkreis Havelland
Geh-/Radweg zusätzlicher Geh-/Radwegabschnitt östlich der K 6304	1.254.000 EUR	2.089.900 EUR	
Kosten für die Lichtsignalanlage	178.500 EUR		120.000 EUR
Kosten für die Querungsstelle			250.000 EUR
Gesamt	1.432.500 EUR	2.089.900 EUR	

Fazit

Unter Beachtung aller Vor- und Nachteile für beide Ausbauvarianten kommt die Gemeindeverwaltung zu dem Schluss, dass die **Variante 2 Süd – entlang der südlichen Waldkante** die günstigste Lösung darstellt.

Bei dieser Überlegung stehen nicht einmal die Mehrkosten in Höhe von 178.500 EUR für die Gemeinde Wustermark im Vordergrund, sondern vielmehr sicherheitstechnische Belange und Bedenken hinsichtlich der Nutzung der 170 m bzw. 340 m zusätzlichem Gehweg.

Vor diesem Hintergrund ist es für alle Beteiligten sinnvoller, wenn bei der Variante 2 Süd an der K 6304 vorzugsweise eine Bedarfssampel errichtet wird (alternativ eine Querungsstelle). Dies müsste mit dem Landkreis Havelland beraten und vertraglich abgestimmt werden.

Der ursprünglich geplante Übergang bei der Variante 2 Süd würde von allen Fußgänger und Radfahrer genutzt werden und für diejenigen, die in Richtung Dyrotz müssen, würde dies nicht einmal einen Umweg darstellen, weil die „zusätzlichen“ ca. 170 m auf beiden Seiten gegeben wären.
Und man die Möglichkeit hätte die Bedarfssampel in der „Senke“ mit der Ampelanlage am Knotenpunkt 3 zu verbinden, könnten hier lange Wartezeiten vermieden werden.

Die Entscheidung, ob eine LSA oder/und Querungshilfe in Frage kommt, **hängt sowohl von der Kfz-Verkehrsstärke als auch von der Fußverkehrsstärke und -zusammensetzung ab**. Bei hohem Querungsbedarf, von besonders schützenswerten Personen (Senioren, Kinder etc.) wird die Anordnung einer Fußgänger-Lichtsignalanlage empfohlen, die gemäß (5) als Teilknoten vom KP 3 (Nauener Str. / Berliner Chaussee / Rampe B5) angelegt werden müsste (**Koordinierung beider Lichtsignalanlagen**).

Eine Aussage, wie viel Fußgänger-Querungsbedarf pro Tag erwartet wird, liegt gegenwärtig nicht vor.

Es wäre vermutlich nicht verhältnismäßig, wenn eine LSA für 5 zu Fuß Gehende am Tag angelegt wird. Bei 50 zu Fuß gehenden Personen und einer Verkehrsstärke von etwa 600 Kfz kann eine Lichtsignalanlage (LSA) bei Tempo 70 zweckmäßig sein. Es kann jedoch auch aus Gründen der Schulwegsicherung ein Bedarf einer Lichtsignalanlage abgeleitet werden.

Mit einer Lichtsignalanlage (LSA) wäre man insofern auf der sicheren Seite dahingehend, dass bei unvorhergesehenen Entwicklungen des Kfz-Verkehrs bzw. des Fuß- und Radverkehrs diese nach wie vor sicher die Fahrbahn queren können.

Eine Querungshilfe erreicht im Vergleich zur Lichtsignalanlage (LSA) schneller die Grenzen des empfohlenen Einsatzbereiches.

Grundsätzlich wären somit die technischen Voraussetzungen für eine Lichtsignalanlage am Fußgängerüberweg an der Kreisstraße 6304 gegeben.

Hinweis: Grundsätzlich kann gegenwärtig nicht vorher gesagt werden, wann die bauliche Umsetzung der betreffenden Gehwegabschnitte erfolgen wird. Zunächst wird eine abgeschlossene Entwurfsplanung benötigt. Wenn diese der Gemeinde Wustermark vorliegt, kann erst dann mit dem Landesbetrieb Straßenwesen eine Finanzierungsvereinbarung zur Kostenteilung erarbeitet werden.

Und selbst dann kann immer noch nicht vorher gesagt werden, wann die bauliche Umsetzung erfolgen wird, weil der Landesbetrieb nicht weiß, welche Bundes- und Landesmittel ihm jährlich zugewiesen werden.

Nach gegenwärtigem Sachstand wird die bauliche Umsetzung dieser Gehwegabschnitte noch Jahre in Anspruch nehmen.

Die Kosten für die Herstellung des Geh-/Radwegs, südlich der Bundesstraße 5 (Bauabschnitt e 4 und 5), betragen ca. 3.343.900 EUR. Diese Kosten sind nur ein grober Schätzwert, wenn der Geh- und Radweg vollständig in Asphalt hergestellt werden würde. Das müsste er jedoch nicht. Beispielsweise könnten die 1,50 m der Gemeinde genauso in Schotterrasen hergestellt werden. Dies würde zu einer Kostenreduzierung für die Gemeinde Wustermark führen.

Der Gemeindeverwaltung ging es darum, die Gemeindevorwahlung frühzeitig über die Größenordnung möglicher Baukosten für die Herstellung der Geh-/Radwegabschnitte 4 und 5 zu informieren.

Finanznotiz:

Durch die Verlängerung des Geh-/Radweges von der K 6304 hin zum lichtsignalisierten Knotenpunkt B 5 - Elstal/Priort/Dyrotz- entstehen voraussichtlich Mehrkosten in Höhe von ca. 178.500 EUR.

Dazu könnten noch potentiell zusätzliche Kosten für den Schutz der Bestandsbäume, die Räumung des Baugeländes, die Kompensation für die Baumfällung und die Dammerweiterung kommen.

Die finanziellen Mittel für die Planungsleistungen sind im Haushalt Jahr 2025 eingestellt.

Auswirkung auf Klima-, Natur- und Umweltschutz? negativ

Bei beiden Varianten müssen Bäume gefällt werden, die durch Ausgleichsmaßnahmen im Rahmen der baulichen Umsetzung wieder kompensiert werden müssen.

Jedoch ist der Eingriff in die Natur bei der Untervariante 3 Süd größer, da mehr Bäume gefällt werden müssen. Daher ist der Ausgleich durch die vorzunehmenden Ausgleichsmaßnahmen auch höher.

Bestehen alternative Handlungsoptionen? Nein

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