



Einreicher	Datum	Drucksache Nr.
Bürgermeister - Fachbereich III (Bauen und öffentliche Ordnung)	27.07.2023	117/2023

Beratungsfolge	Sitzung	Abstimmungsergebnis		
		Ja	Nein	Enthaltg.
Ortsbeirat Elstal	04.09.2023			
Ausschuss für Gemeindeentwicklung und Umwelt	07.09.2023			
Ausschuss für Bauen und Wirtschaft	12.09.2023			
Gemeindevertretung	26.09.2023			

Betreff

Festlegung der Ausbauparameter für die Erschließung eines Teilbereiches der "Erweiterung Karls Erlebnis-Dorf"
Hier: Beratung und Beschlussfassung

Beschlussvorschlag

Die Gemeindevertretung der Gemeinde Wustermark beschließt:

1. die gem. Vorentwurf des Vorhabenbezogenen Bebauungsplans (VBP) E 46 „Karls“ vorgesehenen öffentlichen Erschließungsanlagen sind entsprechend der als **Anlagen 1 bis 12** vom Planungsbüro PST GmbH, Eisenbahnstraße 26, 14542 Werder (Havel) angehangenen Straßenplanung herzustellen bzw. auszubauen.
2. Sofern öffentliche Erschließungsanlagen in einer Bauklasse errichtet werden, die unter der üblicherweise durch die Gemeinde Wustermark eingeforderten Bauklasse liegt, ist die Unterhaltungs- und Instandhaltungslast für die gesamte Dauer der Abschreibung der öffentlichen Anlagen (40 Jahre) durch den Vorhabenträger des VBP E 46 „Karls“ zu übernehmen. Die durch die einschlägigen Regelwerke angesetzten Mindeststandards sind hierbei jedoch grundsätzlich nicht zu unterschreiten.
3. Die Herstellung der Planstraßen A ist grundsätzlich in der durch die Gemeinde Wustermark eingeforderten Bauklassen herzustellen. Das trifft im Besonderen auf die künftigen öffentlichen Verkehrsflächen der Planstraßen A1 bis A4 sowie der Planstraßen A7 und A8 zu.

Die Planstraße A 5 ist eine private Verkehrsfläche.
4. Die gem. Vorentwurf des VBP E 46 „Karls“ vorgesehenen öffentlichen Erschließungsanlagen sollen gem. § 125 Abs. 2 BauGB im Rahmen des kommunalen Straßenbaus ohne Vorliegen des abschließenden Bebauungsplans hergestellt werden.

Der vorgezogene Ausbau steht unter folgenden Bedingungen:

- dass alle Grundsätze des § 1 Abs. 4 bis 7, für die Aufstellung von Bebauungsplänen gelten, auch für den vorgezogenen Straßenbau beachtet werden
- dass der Teilbereich der Erschließungsanlagen, der direkt angrenzend und parallel zur Bundesstraße 5 verläuft (Planstraße A3 - von der Anschlussstelle (KPA) bis zum historischen Pfortnerhäuschen (KPB) erst hergestellt werden darf, wenn der

Vorplanungsstand der Umplanung der B5-Anschlussstelle (Querungsbauwerk) vorliegt, und hieraus ersichtlich wird, dass die beiden Vorhaben in keinem Konflikt zueinander stehen. Sollten sich Konflikte ergeben, sind diese zunächst zu lösen und bei Bedarf Anpassungen an der Planung für die innere Erschließung des VBP E 46 „Karls“ vorzunehmen. Die konkrete Abgrenzung des **Vorbehaltesbereichs** kann der **Anlage 2** entnommen werden.

5. Die in Rede stehenden Erschließungsarbeiten sind auf den Vorhabensträger zu übertragen.

Der Vorhabensträger hat die Maßnahme auf seinen Namen und auf seine Rechnung vorzunehmen. Sollte das Bauleitplanverfahren im weiteren Verlauf Änderungen und

Anpassungen erfahren, die sich auf die Erschließungsanlagen auswirken, oder sollte das Planverfahren ergebnislos eingestellt werden, so ist der Vorhabensträger verpflichtet, die Anlagen auf seine Kosten anzupassen bzw. bei Bedarf zurückzubauen.

6. Der Bürgermeister wird ermächtigt einen vorgezogenen Erschließungsvertrag mit dem Vorhabensträger des VBP E 46 „Karls“ abzuschließen, um die Erschließungsleistungen auf den Vorhabensträger zu übertragen sowie die im vorliegenden Beschluss definierten

Rahmenparameter sowie Ausbaustandards vertraglich abzusichern, ohne den hierüber hinaus gehenden Regelungsmöglichkeiten des folgenden Durchführungsvertrages vorweg zugreifen.

Drucksache: 117/2023

Beschlussbegründung:

Bereits seit 2016 bereiten die Gemeinde Wustermark und der Vorhabenträger „Karls“ die bauliche Weiterentwicklung des bestehenden „Karls-Erlebnisdorfes“ vor. Ziel ist das bestehende „Erlebnisdorf“ mit einer Größe von ca. 10 Hektar in westlicher und östlicher Richtung um weitere ca. 70 Hektar zu erweitern. Wesentliche Teile der zusätzlichen Fläche sollen durch ein Natur-Erlebnis-Ressort in Nutzung genommen werden. Weiterhin soll es eine Erweiterung des Erlebnisdorfs selbst mit seinen Manufakturen und Attraktionen geben, sowie eine Erdbeerpromenade eingerichtet werden, an der unter anderem ein Bibi & Tina Freizeitpark, ein Familienhotel, Gastronomie und ein Spaßbad verortet werden sollen.

Im Dezember 2016 wurde bei der gemeinsamen Landesplanungsabteilung der Länder Berlin und Brandenburg ein Antrag für ein Raumordnungsverfahren wie auch ein Zielabweichungsverfahren eingereicht. Dies war aufgrund der raumbedeutsamen Größe des Vorhabens (Raumordnungsverfahren) sowie durch die mit dem Konzept verbundenen Einzelhandelsflächen (Zielabweichungsverfahren) erforderlich, da ohne entsprechende Bescheide bzw. Befreiungen ein Bauleitplanverfahren durch die Gemeinde nicht erfolgreich durchgeführt werden kann. Beide Verfahren wurden erfolgreich durchgeschritten.

Im Rahmen dieser Verfahren wurden bereits zahlreiche Fachgutachten zum Thema Natur- und Umweltschutz, Kampfmittelbelastung etc. erarbeitet. Parallel wurden insbesondere im Bereich der Adler- und Löwenkaserne Abbruchanträge beim Landkreis Havelland eingereicht und positiv beschieden, in deren Vorbereitung ebenfalls die Natur- und Umweltschutz- aber auch denkmalrechtlichen Belange frühzeitig abgeklärt wurden.

Der Abbruch von massiven Gebäudebeständen sowie der Rückbau der alten Erschließungsanlagen hinterlässt in diesen Bereichen ein komplett überprägtes Gelände. Die in vorliegender Beschlussvorlage in Rede stehenden Erschließungsanlagen befinden sich im Wesentlichen in genau diesen durch die Abbrucharbeiten überprägten Arealen. Lediglich im südlichen Bereich, wo der Anschluss an die bisherige öffentliche Erschließungsanlage hergestellt werden soll, erfolgen Arbeiten im Umfeld von nicht überprägten Flächen. Aus der frühzeitigen Beteiligung zum seit 2021 in Aufstellung befindlichen VBP E 46 „Karls“ wurde seitens der Unteren Naturschutzbehörde aber auch durch den Verband der anerkannten Umweltverbände angeführt, dass der bislang geplante Straßenverlauf der Planstraße A8 auf der Flurstücksgrenze, direkt an einen geschützten Trockenrasen anschließt. Durch die möglicherweise einwirkenden höheren Stickstoffdepositionen könnte das geschützte Biotop beeinträchtigt werden. Diesem Hinweis wird auch bei der vorgezogenen Herstellung der Erschließungsanlagen gern gefolgt und eine neue Linienführung gewählt, die über die gesamte Länge des geschützten Biotops einen angemessenen Abstand zur **Erschließungsanlage** (siehe **Anlage 1**) vorsieht.

Wie aus den politischen Diskussionen, den Stellungnahmen der Fachbehörden und dem Austausch mit der Bürgerschaft hervorgeht, ist das Thema Verkehr eins der wichtigsten im gesamten Entwicklungsprozess von „Karls“. Daher ist es auch von eminenter Bedeutung, dass die Verkehrs- und Anlagenplanung für die innere Erschließung sowie die Umgestaltung der B5-Anschlussstelle (Querungsbauwerke) ein optimales Gesamtsystem ergeben.

Die grundsätzliche Erschließungskonzeption folgt bereits höchsten Ansprüchen für z.B. einen reibungslosen Verkehrsfluss, eine angemessene Dimensionierung sowie eine bestmögliche Entflechtung der verschiedenen Verkehrsträger, um auch das Sicherheitsgefühl für schwächere Verkehrsteilnehmer, Fußgänger- und Fahrradverkehre, maßgeblich zu erhöhen. Einziger Unsicherheitsfaktor erscheint derzeit die noch nicht vorliegende Vorplanung für den B5-Anschlussstellenausbau und den dazugehörigen Querungsbauwerken. Entsprechend sieht die Beschlussvorlage vor, den Ausbau der Planstraße A3 erst zu gestatten, wenn der Vorplanungsstand vorliegt, ausgewertet und mit der inneren Erschließung in ein Gesamtsystem eingebracht werden kann. **Somit wird sich die Option offengehalten, bei Bedarf Veränderung der inneren Erschließung im Umfeld der Anschlussstelle und B5, hier KPA, noch vorzunehmen, um im finalen Ausbau eine optimale Lösung für alle Verkehrsströme anbieten zu können.**

Aus Sicht der Verwaltung könnte sich durch die vorgezogene Realisierung der inneren Erschließung auch für den Status Quo von „Karls“ erste deutliche Verbesserungen für den Verkehrsfluss ergeben. Weiterhin erscheint die zeitliche Entflechtung der Erschließungsarbeiten für die innere Erschließung von Karls sowie für den Aus- und Umbau der Anschlussstelle der B5 „Olympisches Dorf“ sehr sinnvoll, um sich in den Bauabläufen nicht gegenseitig zu behindern.

Insgesamt kann festgehalten werden, dass durch das gewählte Konstrukt und aufgrund der bereits zahlreichen und langwierigen vorgeschalteten Planungs- und Genehmigungsschritte davon ausgegangen werden kann, dass alle Belange und Schutzgüter auch bei dem vorgeschlagenen Handlungsweg gut und vollumfänglich abgearbeitet werden können.

Im Rahmen des kommunalen Straßenbaus erfolgt im Übrigen auch noch einmal eine Trägerbeteiligung zum konkreten Straßenbauvorhaben, aus der vor Vergabe der Bauleistungen und der Herstellung noch einmal abschließende Hinweise und Erfordernisse entnommen werden können.

Hinsichtlich der hier vorgestellten inneren Erschließung von „Karl's-Erdbeerdorf“ und der künftigen Knotenpunktausbildungen (Querungsbauwerke über die B5) sei erwähnt, dass konkrete bautechnische Abstimmungen zwischen den Planungständen vorgenommen werden.

Konkret heißt das, dass bei der inneren Erschließung ein sogenannter Vorhaltebereich durch „Karl's“ zur Verfügung gestellt wird, der die künftige flächennotwendige Aufnahme des Querungsbauwerkes für Fußgänger und Radfahrer aus Richtung Elstal berücksichtigt.

Bis zum endgültigen Ergebnis der baulichen Realisierung des Querungsbauwerkes über die B5 wird in engen fachlichen Abstimmungen mit „Karl's-Erdbeerdorf“ die Planstraße A3 vorerst temporär hergestellt. Ein vollständiger Ausbau der Fahrbahn und Nebenflächen an der Planstraße A3, wie im Folgenden beschrieben, kann erst danach baulich realisiert werden.

Der Konstruktionsaufbau erfolgt in Anlehnung an die RStO 12 - Fahrbahn bzw. an die RStO 12 - Rad-/Gehwege. Die Einfassungen der angesprochenen Fahrbahnen und Rad-/Gehwege erfolgen grundsätzlich mit Naturstein (Granit).

Die einzelnen Ausbauparameter der öffentlichen Fahrbahnen und Rad-/Gehwege werden im Einzelnen wie folgt definiert wobei daraufhin gewiesen wird, dass eine Planstraße A6 nicht Gegenstand der inneren Erschließung ist:

- **Planstraße A1 (geringe Verkehrslasten):**

Fahrbahn (Breite 5,50 m):

4 cm Asphaltbeton AC 11 DN, 50/70
 10 cm Asphalttragschicht AC 22 TN, 50/70
 21 cm Schottertragschicht 0/45 mm Naturstein, Ev 2 = 100 MPa
Planum min Ev2 > 45 MPa
 35 cm Gesamtaufbau nach Bk 0,3, Tafel 1, Zeile 1, Frostempfindlichkeitsklasse F1

Rad-/Gehweg (Breite 4,0 m + 0,5 m Sicherheitsstreifen zur Fahrbahn):

8 cm Beton-Rechteckpflaster
 4 cm Bettungsmaterial Brechsand/Splittgemisch
15 cm Schottertragschicht 0/32 mm Naturstein
 27 cm Gesamtaufbau Tafel 6, Zeile 2, Frostempfindlichkeitsklasse F 1

- **Planstraße A2 (mittlere Verkehrslasten):**

Fahrbahn (Breite 6,00 m):

4 cm Asphaltbeton AC 11 DN, 50/70
 16 cm Asphalttragschicht AC 22 TN, 50/70
 25 cm Schottertragschicht 0/45 mm Naturstein, Ev2 = 100 MPa
Planum min Ev2 > 45 MPa
 45 cm Gesamtaufbau nach Bk 1,8, Tafel 1, Zeile 1, Frostempfindlichkeitsklasse F 1

Radweg (Breite 2,0 m + 0,5 m Sicherheitsstreifen zur Fahrbahn)

Gehweg (Breite 2,0 m Verlauf zur Grundstücksgrenze):

Hinweis: In bestimmten Bereichen verläuft der vorhandene Baumbestand auf der südlichen Seite der Planstraße A2 zwischen den Rad- und -Gehwegflächen.

8 cm Beton-Rechteckpflaster
 4 cm Bettungsmaterial Brechsand/Splittgemisch
15 cm Schottertragschicht 0/32 mm Naturstein
 27 cm Gesamtaufbau Tafel 6, Zeile 2, Frostempfindlichkeitsklasse F 1

- **Planstraße A3 - vorübergehender Ausbau :**

Fahrbahn (Breite 14,00 m):

4 cm Asphaltbeton AC 11 DN, 50/70
 10 cm Asphalttragschicht AC 22 TN, 50/70
 41 cm Schottertragschicht 0/45 mm Naturstein, Ev2 = 100 MPa
Planum min Ev2 > 45 MPa
 55 cm Gesamtaufbau nach Bk 1,8, Tafel 1, Zeile 1, Frostempfindlichkeitsklasse F 1

Hinweis: Bis zur Festlegung, wie und wo das neue Querungsbauwerk für den Geh-/Radverkehr aus nördlicher Richtung der B5 über die Verkehrsfläche der Planstraße A3 geführt und auf der Vorhaltefläche/dem Vorhaltebereich verortet werden kann, erhält die Planstraße A3 den zuvor genannten vorübergehenden Fahrbahnausbau nach Bk 1,8. Danach erfolgt der konstruktionsseitige verstärkte Fahrbahnausbau (Endausbau) nach Bk 3,2.

Fahrbahn Busspur und Haltestellenbereich (Breite 6,0 und 2,5 bis 4,3 m)

4 cm Asphaltbeton AC 11 DN, 50/70
 10 cm Asphalttragschicht AC 22 TN, 50/70
 41 cm Schottertragschicht 0/45 mm Naturstein, Ev2 = 100 MPa
Planum min Ev2 > 45 MPa
 55 cm Gesamtaufbau nach Bk 1,8, Tafel 1, Zeile 1, Frostempfindlichkeitsklasse F 1

Hinweis: Die vierstreifige Fahrbahn und die Busspur wird durch einen nicht begehbaren ca. 2,5 m breiten Sicherheitstreifen getrennt.

- **Planstraße A3 - Endausbau (hohe Verkehrslasten):**

Fahrbahn (Breite 14,00 m):

4 cm Asphaltdeckschicht SMA 11 S, 25/55-55
 6 cm Asphaltbinder AC 16 BS, 15/55-55
 10 cm Asphalttragschicht AC 32 TS, 50/70
 50 cm Schottertragschicht 0/45 mm Naturstein, Ev2 = 150 MPa
Planum min Ev2 > 45 MPa
 70 cm Gesamtaufbau nach Bk 3,2, Tafel 1, Zeile 3, Frostempfindlichkeitsklasse F 1

Fahrbahn Busspur und Haltestellenbereich (Breite 6,0 und 2,5 bis 4,3 m)

4 cm Asphaltdeckschicht SMA 11 S, 25/55-55
 6 cm Asphaltbinder AC 16 BS, 15/55-55
 10 cm Asphalttragschicht AC 32 TS, 50/70
 50 cm Schottertragschicht 0/45 mm Naturstein, Ev2 = 150 MPa
Planum min Ev2 > 45 MPa
 70 cm Gesamtaufbau nach Bk 3,2, Tafel 1, Zeile 3, Frostempfindlichkeitsklasse F 1

Hinweis: Die vierstreifige Fahrbahn und die Busspur wird durch einen nicht begehbaren ca. 2,5 m breiten Sicherheitstreifen getrennt.

Rad-/Gehweg (Breite 4,0 m + 0,5 m Sicherheitstreifen zur Fahrbahn, Aufenthaltsfläche Bus-Breite 5,0 m bis 6,8 m):

8 cm Beton-Rechteckpflaster
 4 cm Bettungsmaterial Brechsand/Splittgemisch
 15 cm Schottertragschicht 0/32 mm Naturstein
 27 cm Gesamtaufbau Tafel 6, Zeile 2, Frostempfindlichkeitsklasse F 1

Hinweis: Der kombinierte Rad-/Gehweg in einer Breite von 4,0 m + 0,5 m Sicherheitstreifen zur Fahrbahn wird aus westlicher Richtung der Planstraße A2 bis zum Anfang des großen Parkplatzes P2 angelegt. Dann wird dieser im weiteren Verlauf nach Süden in die „Karl's-Erschließung“ geführt, wo er sich dann in verschiedene Richtungen verzweigt.

- **Planstraße A4 (mittlere Verkehrslasten):**

Fahrbahn (Breite 6,50 m):

4 cm Asphaltbeton AC 11 DN, 50/70
 16 cm Asphalttragschicht AC 22 TN, 50/70
 25 cm Schottertragschicht 0/45 mm Naturstein, Ev2 = 100 MPa
Planum min Ev2 > 45 MPa
 45 cm Gesamtaufbau nach Bk 1,8, Tafel 1, Zeile 1, Frostempfindlichkeitsklasse F 1

Rad-/Gehweg (Breite gesamt 2,5 m + 0,5 Sicherheitsstreifen zur Fahrbahn):

8 cm Beton-Rechteckpflaster
 4 cm Bettungsmaterial Brechsand/Splittgemisch
15 cm Schottertragschicht 0/32 mm Naturstein
 27 cm Gesamtaufbau Tafel 6, Zeile 2, Frostempfindlichkeitsklasse F 1

- **Planstraße A5 (Privatstraße):**

Die Fahrbahn- und Nebenflächen werden keine öffentliche Verkehrsflächen sondern verbleiben vollständig im Privateigentum, daher erfolgen auch an dieser Stelle keine bautechnischen Ausführungen zum Konstruktionsaufbau.

- **Planstraße A7 (mittlere Verkehrslasten):**

Fahrbahn (Breite 6,50 m):

4 cm Asphaltbeton AC 11 DN, 50/70
 16 cm Asphalttragschicht AC 22 TN, 50/70
 25 cm Schottertragschicht 0/45 mm Naturstein, Ev2 = 100 MPa
Planum min Ev2 > 45 MPa
 45 cm Gesamtaufbau nach Bk 1,8, Tafel 1, Zeile 1, Frostempfindlichkeitsklasse F 1

Fahrbahn Bushaltestellenbereich an der A7 (Aufstellung auf westliche Richtungsfahrbahn)

4 cm Asphaltbeton AC 11 DN, 50/70
 16 cm Asphalttragschicht AC 22 TN, 50/70
 25 cm Schottertragschicht 0/45 mm Naturstein, Ev2 = 100 MPa
Planum min Ev2 > 45 MPa
 45 cm Gesamtaufbau nach Bk 1,8, Tafel 1, Zeile 1, Frostempfindlichkeitsklasse F 1

Rad-/Gehweg (Breite gesamt 2,5 m + 0,5 m Sicherheitsstreifen zur Fahrbahn):

8 cm Beton-Rechteckpflaster
 4 cm Bettungsmaterial Brechsand/Splittgemisch
15 cm Schottertragschicht 0/32 mm Naturstein
 27 cm Gesamtaufbau Tafel 6, Zeile 2, Frostempfindlichkeitsklasse F 1

- **Planstraße A8 (geringe Verkehrslasten):**

Fahrbahn (Breite 5,50 m):

4 cm Asphaltbeton AC 11 DN, 50/70
 10 cm Asphalttragschicht AC 22 TN, 50/70
 21 cm Schottertragschicht 0/45 mm Naturstein, Ev2 = 100 MPa
Planum min Ev2 > 45 MPa
 35 cm Gesamtaufbau nach Bk 0,3, Tafel 1, Zeile 1, Frostempfindlichkeitsklasse F 1

Rad-/Gehweg (Breite gesamt 2,5 m + 0,5 m Sicherheitsstreifen zur Fahrbahn im Bereich der Nord-/Südausrichtung der Fahrbahn A8):

8 cm Beton-Rechteckpflaster
 4 cm Bettungsmaterial Brechsand/Splittgemisch
 15 cm Schottertragschicht 0/32 mm Naturstein
 27 cm Gesamtaufbau Tafel 6, Zeile 2, Frostempfindlichkeitsklasse F 1

Allgemeine Hinweise:

1. Die Fahrbahn der Planstraße A8 winkelt nördlich der zu schützenden Trockenrasenflächen in westlicher Richtung zum Parkplatzbereich P6 ab. Hier schließt die Planstraße A8 an die bereits vorhandene und mit 5,5 m breit ausgebaute Asphaltfahrbahn an.
2. Der Rad-/Gehweg wird hier in der zuvor beschriebenen Ausbaustärke auf der nördlichen Seite der Fahrbahn A8 hinter der Regenwasserversickerungsmulde in einer Breite von 2,5 m mitgeführt. Somit kann der Sicherheitsstreifen in einer Breite von 0,5 m entfallen. Der Rad-/Gehweg endet dann im Bereich des Knotenpunktes der vorhandenen Rad-/Gehweganbindung aus südlicher Richtung der Sielmannflächen an der Fahrbahn A8. Dieser Geh-/Radweg quert hier die Fahrbahn A8 in nördliche Richtung zu den Flächen der inneren Erschließung von Karl's Erdbeerdorf.

• **Kreisverkehrsplatz (KV) B (hohe Verkehrslasten):**

Aussendurchmesser: 35,00 m

- Innendurchmesser (Mittelinsel unbefestigt): 15,40 m
- Innenring (überfahrbar): 2,30 m
- Reine Fahrbahn im KV: 4,70 m
- RW-Mulde, Bankette (umlaufend): 2,80 m

Fahrstreifen:

4 cm Asphaltdeckschicht SMA 11 S, 25/55-55
 6 cm Asphaltbinder AC 16 BS, 15/55-55
 10 cm Asphalttragschicht AC 32 TS, 50/70
 50 cm Schottertragschicht 0/45 mm Naturstein, Ev2 = 150 MPa
Planum min Ev2 > 45 MPa
 70 cm Gesamtaufbau nach Bk 3,2, Tafel 1, Zeile 3, Frostempfindlichkeitsklasse F 1

Innenring und Hinterpflasterung:

16 cm Natursteingroßpflaster 160/160-220/160
 4 cm Mörtelbett XF2
 20 cm Drainbetontragschicht mit Längs- und Querkernen
 30 cm Schottertragschicht 0/45 mm Naturstein, Ev2 = 120 MPa
Planum min Ev2 > 45 MPa
 70 cm Gesamtaufbau nach Bk 3,2, Tafel 3, Zeile 7, Frostempfindlichkeitsklasse F 1

• **Kreisverkehrsplatz (KV) C (mittlere Verkehrslasten):**

Aussendurchmesser: 35,00 m

- Innendurchmesser (Mittelinsel unbefestigt): 15,40 m
- Innenring (überfahrbar): 2,30 m
- Reine Fahrbahn im KV: 4,70 m
- RW-Mulde, Bankette (umlaufend): 2,80 m

Fahrstreifen:

4 cm Asphaltdeckschicht AC 11 DN, 50/70
 16 cm Asphalttragschicht AC 22 TN, 50/70
 25 cm Schottertragschicht 0/45 mm Naturstein, Ev2 = 120 MPa
Planum min Ev2 > 45 MPa
 45 cm Gesamtaufbau nach Bk 1,8, Tafel 1, Zeile 3, Frostempfindlichkeitsklasse F 1

Innenring und Hinterpflasterung:

16 cm Natursteingroßpflaster 160/160-220/160
 4 cm Mörtelbett XF2
 25 cm Drainbetontragschicht mit Längs- und Querkerben
Planum min Ev2 > 45 MPa
 45 cm Gesamtaufbau nach Bk 1,8 Tafel 3, Zeile 7, Frostempfindlichkeitsklasse F 1

- **Kreisverkehrsplatz (KV) D (mittlere Verkehrslasten):**

Aussendurchmesser: 30,00 m

- Innendurchmesser (Mittelinsel): 8,40 m
- Innenring (überfahrbar): 2,65 m
- Reine Fahrbahn im KV: 5,35 m
- RW-Mulde, Bankette (umlaufend): 2,80 m

Fahrstreifen:

4 cm Asphaltdeckschicht AC 11 DN, 50/70
 16 cm Asphalttragschicht AC 22 TN, 50/70
 25 cm Schottertragschicht 0/45 mm Naturstein, Ev2 = 120 MPa
Planum min Ev2 > 45 MPa
 45 cm Gesamtaufbau nach Bk 1,8, Tafel 1, Zeile 3, Frostempfindlichkeitsklasse F 1

Innenring und Hinterpflasterung:

16 cm Natursteingroßpflaster 160/160-220/160
 4 cm Mörtelbett XF2
 25 cm Drainbetontragschicht mit Längs- und Querkerben
Planum min Ev2 > 45 MPa
 45 cm Gesamtaufbau nach Bk 1,8 Tafel 3, Zeile 7, Frostempfindlichkeitsklasse F 1

- **Die Stellplatzanlagen für PKW P1 bis P4 sowie P6 und die dazugehörigen Stellflächen für Reisebusse am P2 sind nicht Bestandteil künftiger öffentlicher Verkehrsanlagen und werden daher auch nicht in dieser Beschlussvorlage mit deren entsprechenden technischen Ausbauparametern (Konstruktionsaufbauten) dargestellt.**

Es wird daraufhin gewiesen, dass sich alle Ausbaustärken bzw. Konstruktionsaufbauten der Planstraßen und Kreisverkehre an die RStO 12 halten. Die gewählten Gesamtaufbaustärken innerhalb der jeweiligen Belastungsklassen (Bk) sind so gewählt, dass in den Bereichen der Belastungsklasse Bk 1,8 (mittlere Verkehrslasten) und Bk 3,2 (hohe Verkehrslasten) Buslinienverkehre und LKW-Verkehre aufgenommen werden können.

Die Belastungsklasse Bk 1,8 basiert auf Verkehrsmengenberechnungen.

Die so dargestellten Belastungsklassen in den jeweiligen unteren Ausbaustärken für geringe bis hohe Verkehrslasten konnten aus Gründen der sehr guten Frostempfindlichkeitsklasse 1 für Sandböden, die wiederum ausgezeichnete Versickerungen von Regenwasser zulassen und auf der gesamten Fläche zur inneren Erschließung anzutreffen sind, herangezogen werden.

Aus Gründen der vorgenannten überdurchschnittlich guten bis sehr guten Bodenverhältnisse (versickerungsfähiger Sandboden) kann an den Verkehrsflächen der Planstraßen A4 und A7 mit zu berücksichtigenden Busverkehren vom Regelwerk der HVÖ (Hinweise für den Entwurf von Verkehrsverknüpfungsanlagen des ÖPNV), Seite 44, und der Planungsrichtlinie RStO 12, Seite 11, abgewichen werden. Konkret heißt das, dass auf Grund geringerer Busverkehre von der Bauklasse 3,2 auf die Bauklasse 1,8 abgestuft werden kann.

Vor diesem Hintergrund und der Bereitschaft des Vorhabenträgers „Karls Erdbeerdorf“ für den VBP E 46 „Karls“ die Unterhaltungs- und Instandhaltungslast für die gesamte Dauer der Abschreibung der öffentlichen Anlagen, wir reden hier von 40 Jahren, zu übernehmen, sollte diesem Beschlussvorschlag gefolgt werden.

Neben kleineren Abstimmungsrunden fanden am 26.07.2023 und am 07.08.2023 Team- und Fachabstimmungen statt, um alle notwendigen und fachbezogenen Einzelthemen in Übereinstimmung zu bringen.

Die finale Abstimmung hierüber, deren Ergebnisse sich auch in dieser Beschlussvorlage inhaltlich widerspiegeln, fand zwischen Vertretern des Vorhabensträgers, des Planungsbüros PST GmbH und der Gemeindeverwaltung (Fachbereich III) am 10.08.2023 statt.

Letztendlich konnte ein tragfähiger Kompromiss für beide Seiten, für den Vorhabensträger „Karls Erdbeerdorf“ als auch für die Gemeinde Wustermark, gefunden werden, der sich in den gewählten Bauklassen der jeweiligen Fahrbahnen und Kreisverkehren widerspiegelt.

Finanzielle Auswirkungen

☐ Ja

☒ Nein

Finanznotiz:

Für die Gemeinde entstehen durch den Beschluss keine Kosten. Die Kosten für die Maßnahme selbst sind ausschließlich durch den Vorhabensträger zu übernehmen. Die Rechtsberatung im Rahmen der Ausarbeitung des vorgezogenen Erschließungsvertrages ist über die getroffene Kostenübernahmeerklärung im Rahmen des Bauleitplanverfahrens VBP E 46 „Karls“ abgedeckt.

Auswirkung auf Klima-, Natur- und Umweltschutz? positiv

Bei den in Rede stehenden Flächen handelt es sich um einen militärischen Konversionsstandort, der vor den Rückbauarbeiten massiv bebaut und mit Altlasten sowie Munition kontaminiert war. Aus Nachhaltigkeitgesichtspunkten erscheint die Verortung der in Rede stehenden Nutzung auf ein eben solches Areal unter Vermeidung der Innutzungnahme bislang unbebauter Areal sehr sinnvoll. Gleichwohl werden durch das Vorhaben Flächen im großen Maße versiegelt. Es ist aber festzuhalten, dass auch nach vollständiger Realisierung des "Karls"-Vorhaben davon auszugehen ist, dass der Versiegelungsgrad deutlich unter der historischen Vornutzung liegen wird. Weiterhin beabsichtigt "Karls" das Vorhaben an die klimapolitischen Ziele und Vorgaben auf Bundes anzupassen und die durch das gemeindliche Klimaschutzkonzept postulierten Maßnahmen und Ziele maßgeblich zu unterstützen. Dies gilt es im weiteren Bauleitplanverfahren sowie den flankierenden Vertragswerken weiter abzusichern.

Bestehen alternative Handlungsoptionen? Nein

Anlagen:

- Anlage 1 - Straßenplanung (Gesamtlageplan)
- Anlage 2 - Vorhaltebereich
- Anlage 3 - Regelquerschnitt Planstraße A1, Blatt 1, Schnitt A-A
- Regelquerschnitt Planstraße A1, Blatt 2, Schnitt B-B
- Anlage 4 - Regelquerschnitt Planstraße A2, Blatt 1, Schnitt C-C
- Regelquerschnitt Planstraße A2, Blatt 2, Schnitt D-D
- Regelquerschnitt Planstraße A2, Blatt 3, Schnitt E-E
- Anlage 5 - Regelquerschnitt Planstraße A3, Blatt 1, Schnitt F-F (vorübergehender Ausbau)
- Regelquerschnitt Planstraße A3, Blatt 2, Schnitt F-F (Endausbau)
- Regelquerschnitt Fahrbahntrennung Planstraße A3/Busspur, Blatt 3, Schnitt G-G (vorübergehender Ausbau)
- Regelquerschnitt Fahrbahntrennung Planstraße A3/Busspur, Blatt 4, Schnitt G-G (Endausbau)
- Anlage 6 - Regelquerschnitt Planstraße A4, Blatt 1, Schnitt H-H (Teil innere Erschließung)
- Regelquerschnitt Planstraße A4, A7, Blatt 2, Schnitt I-I
- Anlage 7 - Regelquerschnitt Planstraße A7 (Haltestellenbereich), Schnitt K-K
- Anlage 8 - Regelquerschnitt Planstraße A8, A9, Schnitt L-L
- Anlage 9 - Regelquerschnitt Kreisverkehrsplatz (KV) B
- Anlage 10 - Regelquerschnitt Kreisverkehrsplatz (KV) C
- Anlage 11 - Regelquerschnitt Kreisverkehrsplatz (KV) D
- Anlage 12 - Regelquerschnitt Planstraße A9, Schnitt M-M (ohne Rad-/Gehweg)

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

Aus Gründen der vorgenannten überdurchschnittlich guten bis sehr guten Bodenverhältnisse (versickerungsfähiger Sandboden) kann an den Verkehrsflächen der Planstraßen A4 und A7 mit zu berücksichtigenden Busverkehren vom Regelwerk der HVO (Hinweise für den Entwurf von Verkehrsverknüpfungsanlagen des ÖPNV), Seite 44, und der Planungsrichtlinie RStO 12, Seite 11, abgewichen werden. Konkret heißt das, dass auf Grund geringerer Busverkehre von der Bauklasse 3,2 auf die Bauklasse 1,8 abgestuft werden kann.

Vor diesem Hintergrund und der Bereitschaft des Vorhabenträgers „Karls Erdbeerdorf“ für den VBP E 46 „Karls“ die Unterhaltungs- und Instandhaltungslast für die gesamte Dauer der Abschreibung der öffentlichen Anlagen, wir reden hier von 40 Jahren, zu übernehmen, sollte diesem Beschlussvorschlag gefolgt werden.

Neben kleineren Abstimmungsrunden fanden am 26.07.2023 und am 07.08.2023 Team- und Fachabstimmungen statt, um alle notwendigen und fachbezogenen Einzelthemen in Übereinstimmung zu bringen.

Die finale Abstimmung hierüber, deren Ergebnisse sich auch in dieser Beschlussvorlage inhaltlich widerspiegeln, fand zwischen Vertretern des Vorhabensträgers, des Planungsbüros PST GmbH und der Gemeindeverwaltung (Fachbereich III) am 10.08.2023 statt.

Letztendlich konnte ein tragfähiger Kompromiss für beide Seiten, für den Vorhabensträger „Karls Erdbeerdorf“ als auch für die Gemeinde Wustermark, gefunden werden, der sich in den gewählten Bauklassen der jeweiligen Fahrbahnen und Kreisverkehren widerspiegelt.

Finanzielle Auswirkungen

☐ Ja

☒ Nein

Finanznotiz:

Für die Gemeinde entstehen durch den Beschluss keine Kosten. Die Kosten für die Maßnahme selbst sind ausschließlich durch den Vorhabensträger zu übernehmen. Die Rechtsberatung im Rahmen der Ausarbeitung des vorgezogenen Erschließungsvertrages ist über die getroffene Kostenübernahmeerklärung im Rahmen des Bauleitplanverfahrens VBP E 46 „Karls“ abgedeckt.

Auswirkung auf Klima-, Natur- und Umweltschutz? positiv

Bei den in Rede stehenden Flächen handelt es sich um einen militärischen Konversionsstandort, der vor den Rückbauarbeiten massiv bebaut und mit Altlasten sowie Munition kontaminiert war. Aus Nachhaltigkeitgesichtspunkten erscheint die Verortung der in Rede stehenden Nutzung auf ein eben solches Areal unter Vermeidung der Innutzungnahme bislang unbebauter Areal sehr sinnvoll. Gleichwohl werden durch das Vorhaben Flächen im großen Maße versiegelt. Es ist aber festzuhalten, dass auch nach vollständiger Realisierung des "Karls"-Vorhaben davon auszugehen ist, dass der Versiegelungsgrad deutlich unter der historischen Vornutzung liegen wird. Weiterhin beabsichtigt "Karls" das Vorhaben an die klimapolitischen Ziele und Vorgaben auf Bundes anzupassen und die durch das gemeindliche Klimaschutzkonzept postulierten Maßnahmen und Ziele maßgeblich zu unterstützen. Dies gilt es im weiteren Bauleitplanverfahren sowie den flankierenden Vertragswerken weiter abzusichern.

Bestehen alternative Handlungsoptionen? Nein

Anlagen:

Anlage 1 - Straßenplanung (Gesamtlageplan)

Anlage 2 - Vorhaltebereich

Anlage 3 - Regelquerschnitt Planstraße A1, Blatt 1, Schnitt A-A
- Regelquerschnitt Planstraße A1, Blatt 2, Schnitt B-B

Anlage 4 - Regelquerschnitt Planstraße A2, Blatt 1, Schnitt C-C
- Regelquerschnitt Planstraße A2, Blatt 2, Schnitt D-D
- Regelquerschnitt Planstraße A2, Blatt 3, Schnitt E-E

Anlage 5 - Regelquerschnitt Planstraße A3, Blatt 1, Schnitt F-F (vorübergehender Ausbau)
- Regelquerschnitt Planstraße A3, Blatt 2, Schnitt F-F (Endausbau)
- Regelquerschnitt Fahrbahntrennung Planstraße A3/Busspur, Blatt 3, Schnitt G-G (vorübergehender Ausbau)
- Regelquerschnitt Fahrbahntrennung Planstraße A3/Busspur, Blatt 4, Schnitt G-G (Endausbau)

Anlage 6 - Regelquerschnitt Planstraße A4, Blatt 1, Schnitt H-H (Teil innere Erschließung)
- Regelquerschnitt Planstraße A4, A7, Blatt 2, Schnitt I-I

Anlage 7 - Regelquerschnitt Planstraße A7 (Haltestellenbereich), Schnitt K-K


Anlage 8 - Regelquerschnitt Planstraße A8, A9, Schnitt L-L

Anlage 9 - Regelquerschnitt Kreisverkehrsplatz (KV) B

Anlage 10 - Regelquerschnitt Kreisverkehrsplatz (KV) C

Anlage 11 - Regelquerschnitt Kreisverkehrsplatz (KV) D

Anlage 12 - Regelquerschnitt Planstraße A9, Schnitt M-M (ohne Rad-/Gehweg)


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

W. Sch