

**Betrifft: Führung des Radweges an der Bundesstraße 5  
Variantenuntersuchungen**

**Hier: Zusammenfassung der Darstellung von Vor - und Nachteilen der zu untersuchenden Varianten**

Kategorie	Variante 1 - Nord - Abschnitt zwischen neuer Querung Geh-/Radweg am Knotenpunkt B 5 „Gartenstraße an den Knotenpunkt 3“ <b>-Gleisbettführung-</b>	Variante 2 - Süd - Abschnitt zwischen neuer Querung Geh-/Radweg am Knoten B 5 „Gartenstraße an die K 6304 <b>-Gehwegführung an der Waldkante-</b>	Variante 3 - Untervariante Süd - Abschnitt zwischen neuer Querung Geh-/Radweg am Knoten B 5 „Gartenstraße an den Knotenpunkt 3 <b>-Gehwegführung an der Waldkante mit Anstieg zum Knotenpunkt 3-</b>	Variante 4 - Wegeföhrung entlang der Bundesstraße 5 -
Föhrung	<p>Vorteile</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Direkte Föhrung</li> <li>▪ attraktives Merkmal für die Radfahrer und Touristen, die historische oder landschaftlich interessanten Routen bevorzugen</li> <li>▪ Nutzung bestehender Wege-/Grundstücksföhrung</li> <li>▪ Beschattung im Sommer</li> <li>▪ direkter Anschluss auf der Südwestseite an den Knoten 3 mit direkter Einbindung in die Lichtsignalanlage</li> </ul>	<p>Vorteile</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ reduzierter Verkehrslärm (weiter entfernt von der B 5)</li> <li>▪ offenes und helles Lichtraumprofil, höhere subjektive Sicherheit</li> <li>▪ Potenzial für zusätzliche Infrastruktur, Möglichkeit für Ruhebereiche, Fahrradservice-Stationen oder Informationspunkte</li> <li>▪ einfache Gestaltung der Rettungswegausfahrt möglich</li> </ul>	<p>Vorteile</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ reduzierter Verkehrslärm (weiter entfernt von der B 5)</li> <li>▪ offenes und helles Lichtraumprofil, höhere subjektive Sicherheit</li> <li>▪ Potenzial für zusätzliche Infrastruktur, Möglichkeit für Ruhebereiche, Fahrradservice-Stationen oder Informationspunkte</li> <li>▪ Anschluss auf der Südwestseite an den Knoten 3 mit direkter Einbindung in die Lichtsignalanlage</li> <li>▪ sichere Querung durch die Integration in die Lichtsignalanlage</li> <li>▪ direkte gesicherte Föhrung für Radfahrende nach Dyrotz</li> </ul>	<p><b>Vorteile:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Nutzung entlang bestehender Wege-/Grundstücksföhrung</li> <li>▪ geringere Zerstückelung der Baum- und Gehölzfläche</li> <li>▪ Direkter Anschluss auf der Südwestseite an den Knoten 3 mit direkter Einbindung in die Lichtsignalanlage</li> <li>▪ Direkte Föhrung</li> <li>▪ Beschattung im Sommer</li> <li>▪ Offenes und helles Lichtraumprofil, höhere subjektive Sicherheit</li> </ul>

	<p><b>Nachteile</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ erhöhter Verkehrslärm</li> <li>▪ Lichtraumprofil: schlechtere Lichtverhältnisse durch Bewaldung, schlechtere subjektive Sicherheit</li> <li>▪ höherer Betriebsaufwand (Laubentfernung)</li> <li>▪ Gestaltung der Rettungswegausfahrt im Knotenpunkt 3</li> </ul>	<p><b>Nachteile</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ längere Strecke (ca. 50 m)</li> <li>▪ verlängerte Reisezeit</li> <li>▪ weniger Beschattung im Sommer</li> </ul>	<p><b>Nachteile</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ längere Strecke (ca. 50 m)</li> <li>▪ verlängerte Reisezeit</li> <li>▪ weniger Beschattung im Sommer</li> <li>▪ keine Querung der K 6304 mit Querunginsel oder Lichtsignalanlage mit Anforderung vorgesehen, abhängig vom Knoten 3</li> <li>▪ sichere Querung über Knoten 3 erfordert einen wesentlich längeren Umweg für Radfahrende und Fußgänger in Richtung Priort (ca. 340 m)</li> </ul>	<p><b>Nachteile:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Erhöhter Verkehrslärm (direkt an der B5/ KP 03)</li> <li>▪ unattraktiv für Radfahrer</li> <li>▪ Direkte Sicht auf die B5/KP 03</li> <li>▪ Gestaltung der Rettungswegausfahrt (Havariestrecke) im Knotenpunkt schwierig darstellbar</li> <li>▪ Höherer Betriebsaufwand (Laubentfernung)</li> </ul> <p><b>▪ Die Variante befindet sich in der Anbauverbotszone für Landstraßen von 40 m (§ 9 FStrG). Daher führt der ggf. spätere Ausbau/Verbreiterung der B5/ der Rampen zu Anpassungsmaßnahmen bzw. zur erneuten Umverlegung.</b></p>
Umwelt	<p><b>Vorteile</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ geringerer Flächenbedarf zur Neuversiegelung</li> </ul>	<p><b>Vorteile</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ wesentlich geringerer Eingriff in den Baumbestand</li> <li>▪ Radführung westlich der K 6304 bereits vorhanden</li> </ul>	<p><b>Vorteile</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ keine</li> </ul>	<p><b>Vorteile:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Neue Wegeführung führt entlang bestehender Trassenführung (B5/ KP 03)</li> <li>▪ Nur Verbreiterung der versiegelten Fläche</li> <li>▪ Keine Durchschneidung des Waldes sowie der Grünfläche</li> </ul> <p>(Wild wird nicht gestört)/ geringere Zerstückelung der</p>

				Grünfläche
	<p><b>Nachteile</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ verläuft durch ein Landschaftsschutzgebiet</li> <li>▪ potentieller Eingriff in den Baumbestand (wesentlich mehr Baumfällungen erforderlich) - damit mehr Ausgleichsmaßnahmen</li> </ul>	<p><b>Nachteile</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ verläuft ebenfalls durch ein Landschaftsschutzgebiet</li> <li>▪ Flächennutzung (Wiese/Radweg) - Ausgleichsmaßnahmen</li> </ul>	<p><b>Nachteile</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ verläuft ebenfalls durch ein Landschaftsschutzgebiet</li> <li>▪ Flächennutzung (Wiese/Radweg) - Ausgleichsmaßnahmen</li> <li>▪ potentieller Eingriff in den Baumbestand (wesentlich mehr Baumfällungen östlich der K 6304 erforderlich), mehr Ausgleichsmaßnahmen</li> <li>▪ zusätzlicher Flächenbedarf östlich der K 6304</li> </ul>	<p><b>Nachteile:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Trassenverlauf muss vollständig neu hergestellt werden</li> <li>▪ Der bestehende Trampelpfad könnte trotz der neuen Wegeführung weiterhin von Personen genutzt werden.</li> <li>▪ mehr Neuverdichtung</li> <li>▪ Die geplante Wegeführung verläuft vollständig entlang bestehender Baumbestände, sodass auf der gesamten Strecke Baumfällungen erforderlich wären - Ausgleichsmaßnahmen</li> <li>▪ <b>Die Linienführung führt durch eine Maßnahmenfläche, die im Zuge der Kompensation beim Bau der B 5 angelegt wurde und entsprechend rechtlich gesichert ist. Ein Eingriff, sofern er überhaupt zugelassen werden würde, müsste doppelt ausgeglichen werden, was die Kosten nachteilig beeinflussen würde</b></li> <li>▪ läuft durch ein Wasserschutzgebiet</li> <li>▪ Läuft durch ein Landschaftsschutzgebiet</li> </ul>

Anbindung	Vorteile	Vorteile	Vorteile	Vorteile:
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ direkte Anbindung am Knotenpunkt 3 (Berliner Chaussee und Auf-/Abfahrt B 5)</li> <li>▪ Sicherheit für Radverkehr wird durch LSA erhöht</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Anschluss an die K 6304 vor dem Knotenpunkt</li> <li>▪ Nutzung bestehender Infrastruktur (Straßenquerung für Rad-/Fußverkehr)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ direkte Anbindung am Knotenpunkt 3 (Berliner Chaussee und Auf-/Abfahrt B 5)</li> <li>▪ Sicherheit für Radverkehr wird durch LSA erhöht</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Direkte Anbindung am Knotenpunkt 03 (Berliner Chaussee und Auf-/Abfahrt B5)</li> <li>▪ Sicherheit für Radverkehr wird durch LSA erhöht</li> </ul>
Kosten	Nachteile	Nachteile	Nachteile	Nachteile:
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ erhöht die Komplexität des Knotenpunktes (Konfliktpotential)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ zusätzliche Querung außerhalb des Knotens 3, daher zusätzliche Insel oder zusätzliche LSA empfohlen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ erhöht die Komplexität des Knotenpunktes (Konfliktpotential)</li> <li>▪ erhöht Komplexität der Schaltung für Lichtsignalanlage (Sonderzeiten für Radverkehr)</li> <li>▪ Anbindung Priort mit potentiellen Umweg behaftet (ca. 340 m)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Erhöht die Komplexität am Knotenpunkt 03 (Konfliktpotenzial)</li> <li>▪ Erhöhte Komplexität der Schaltung für LSA (Sonderzeiten für Radverkehr)</li> </ul> <p>Gestaltung der Rettungswegausfahrt (Havariestrecke) im Knotenpunkt schwierig darstellbar</p>
		Vorteile	Vorteile	<b>Vorteile</b>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ keine</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ keine</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Keine</li> </ul>
	Nachteile	Nachteile	Nachteile	Nachteile:
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ potenziell zusätzliche Kosten für Bodengutachten</li> <li>▪ ggf. Schadstoffe im Material des vorhandenen Bahndamms</li> <li>▪ da die sowjetischen Westtruppen diesen Bahndamm über Jahrzehnte</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mehrkosten von schätzungsweise 178.500 EUR im Vergleich zur Variante 2 Süd</li> <li>Zuzüglich Mehrkosten für</li> <li>▪ Schutz der Bestandsbäume</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mehrkosten für die Herstellung des Dammbauwerkes Anschluss KP 03</li> <li>▪ Potenziell zusätzliche Kosten für: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Schutz der Bestandsbäume</li> <li>- Aufgrund der Führung durch</li> </ul> </li> </ul>

<p>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"> <li>▪ eventuell Errichtung einer Absturzsicherung für die Fußgänger und Radfahrer</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Baugelände räumen</li> <li>▪ Kompensationskosten</li> <li>▪ Baumfällung</li> <li>▪ Dammerweiterung</li> </ul>	<p>eine gesicherte Maßnahmenfläche würde der Eingriff in Natur und Landschaft einen erhöhten Kostenaufwand bedeuten.</p>
--	--	--	--

Planung und Bau	<p><b>Vorteile</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ keine</li> </ul>	<p><b>Vorteile</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ einfachere Planung und Umsetzung (geringere Höhenunterschiede)</li> <li>▪ weniger Engpunkte</li> </ul>	<p><b>Vorteile</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ keine</li> </ul>	<p><b>Vorteile:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ keine</li> </ul>
	<p><b>Nachteile</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ komplexe Planung und Bauprozesse aufgrund von Höhenunterschieden zwischen Gelände und dem Bahndamm</li> <li>▪ Bahndamm mit unbekannter Bodenzusammensetzung und Tragfähigkeit</li> <li>▪ anpassen des Bahndamms an Belange des Radverkehrs müssen ggf. vorgenommen werden (Verbreiterung)</li> </ul>	<p><b>Nachteile</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ keine</li> </ul>	<p><b>Nachteile</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ erheblicher Höhenunterschied zwischen der bestehenden Straße und dem geplanten Geh-/Radweg östlich der K 6304</li> <li>▪ höherer Planungs-, Bau- und Materialaufwand, um die bestehende Höhendifferenz auszugleichen</li> </ul>	<p><b>Nachteile:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ erheblicher Höhenunterschied zwischen der bestehenden Straße und dem geplanten Radweg südlich der Auf-/Abfahrt B5</li> <li>▪ Höherer Planungs-, Bau- und Materialaufwand, um Höhendifferenz auszugleichen</li> <li>▪ Abstimmung mit LS</li> </ul>

Wegelänge der Wegeabschnitte 4 und 5	990 m	870 m	1040 m	990 m
Wegeabschnitte 4 und 5, Gesamtkosten, brutto	3.640.000 € zuzügl. Entsorgung Bahnschotter	3.840.000 €	4.018.000 €	3.760.000 €
Anteil der Gemeinde, bei Asphaltausbau	(1.365.000 €)	1.440.000 €	1.506.800 €	(1.410.000 €)
Querungshilfe, Baukosten, brutto		300.000 €	300.000 €	
Anteil der Gemeinde		zw. 100.000 € und 150.000 €	zw. 100.000 € und 150.000 €	

W. Scholz