



Einreicher	Datum	Drucksache Nr.
Fachbereich III - Bauen und öffentliche Ordnung	04.10.2022	189/2022

Beratungsfolge	Sitzung	Abstimmungsergebnis		
		Ja	Nein	Enthaltg.
Ortsbeirat Elstal	14.11.2022			
Ausschuss für Bauen und Wirtschaft	22.11.2022			
Haushalts- und Finanzausschuss	23.11.2022			
Gemeindevertretung	06.12.2022			

Betreff

Bauvorhaben: Knotenpunkt Rosa-Luxemburg-Allee / Bahnhofstraße
- Ausbaubeschluss -
Hier: Beratung und Beschlussfassung

Beschlussvorschlag

Die Gemeindevertretung der Gemeinde Wustermark beschließt

1. die Gestaltung des Knotenpunktes-/Kreuzungsausbaus Rosa-Luxemburg-Allee / Bahnhofstraße im OT Elstal inklusive des Geh-/Radweges zwischen der Hauptstraße (Ausbaugrenze zum Kreisverkehr 2) auf der westlichen Seite und der Einmündung zum WG „Radelandberg“ auf der östlichen Seite

und

2. die Herstellung der hierfür notwendigen Regenwasserableitung und des Geh-/ bzw. teilweisen Radweges auf der östlichen Seite der Bahnhofstraße zwischen der Rosa-Luxemburg-Allee und der Straße „Zum Hakenberg“

gemäß der aktuell vorliegenden Planung des Ingenieurbüros, der PST GmbH aus Werder/Havel.

Die Ausbauparameter in Anlehnung an die RStO 12 (Konstruktionsaufbau) für den Ausbau des Knotenpunktes-/Kreuzungsausbaus (Fahrstreifen) und der damit in Zusammenhang stehenden Geh-/Radwege sowie Bushaltestellen werden wie folgt definiert:

1. Fahrbahn-/Kreuzungsausbau (Fahrstreifen):

Bauklasse: 10
Frostempfindlichkeit: F2 bzw. F3
Wasserverhältniss: teilweise ungünstig
Tragfähigkeitsanforderungen: Verformungsmodul Planum EV2 > 45MN/m²
Trinkwasserschutzzone: III

Ausbaufläche: ca. 1.700 m²
Befestigung: Asphalt
Neigung: 2,5 % in Richtung Regenwasserabläufe
Einfassung: Hochbord aus Naturstein 10x100x30 cm in 30 cm Betonbettung und mit 20 cm Rückenstütze C 20/25

Aufbau:
4 cm Splittmatrixasphaltschicht SMA 11 S
8 cm Asphaltbinderschicht AC 16 BS
10 cm Asphalttragschicht AC 32 TS
15 cm Schottertragschicht 0/45, min. EV2 > 150 MPa

33 cm Frostschuttschicht 0/45 (gebroche Gesteinskörnung), min. EV2 > 120 MPa

70 cm Gesamtaufbau für die Fahrbahn

2. Gehweg bzw. Geh-/Radwegbau, Warte-/Aufenthaltsflächen (Bushaltestellen):

Ausbaulänge: ca. 470 m
 Befestigung: Beton-Rechteckpflaster 10/20/8 cm, grau,
 Neigung: 2,5 % in Richtung Fahrbahn
 Einfassung: beidseitig Tiefbord 8x20 cm in 20 cm Betonbettung und mit 15 cm Rückenstütze C 20/25

Aufbau: 8 cm Beton-Rechteckpflaster 10x20 cm
 4 cm Bettung, Brechsand-Splitt-Gemisch
 15 cm Schottertragschicht 0/45 STS
28 cm Frostschuttschicht 0/45, min. EV2 > 120 MPa
55 cm Gesamtaufbau für den Gehweg bzw. Geh-/Radweg

Hinweis: Der Gehweg, Geh-/Radweg und der Sicherheitsstreifen erhalten ausgehend von dem Normaufbau von 40 cm einen um 15 cm erhöhten Aufbau, da auf diesen Flächen Fahrzeuge des Winter- und Reinigungsdienstes fahren.

Mit diesem Gesamtaufbau von 55 cm sollen Schäden an den Belägen der Oberflächen bzw. Befestigungen langfristig vermieden werden.

3. Befestigter Sicherheitsstreifen:

Zur Wahl stehen 2 Ausbauvarianten des Sicherheitsstreifens, über die der Ortsbeirat Elstal zu entscheiden hat:

* 3.1 Sicherheitsstreifen in Naturstein (in Mabos verfugt): (dafür:...../dagegen:...../enthalten:.....)

Ausbaulänge: ca. 360 m
 Befestigung: Granitkleinpflaster (Mosaikpflaster) 5x5 cm, grau,
 Neigung: 2,5 % in Richtung Fahrbahn
 Einfassung: Hochbord 10x100x30 cm zur Fahrbahn und zum Beton-Rechteckpflaster des Geh-/bzw. Radweges

Aufbau: 5 cm Granitkleinpflaster 5x5 cm, grau,
 4 cm mineralischer drainfähiger Bettungsmörtel
 16 cm Schottertragschicht 0/45 STS
30 cm Frostschuttschicht 0/45, min. EV2 > 120 MPa
55 cm Gesamtaufbau für den Sicherheitsstreifen

oder

* 3.2 Sicherheitsstreifen in Beton- Rechteckpflaster: (dafür:...../dagegen:...../enthalten:.....)

Ausbaulänge: ca. 360 m
 Befestigung: Beton-Rechteckpflaster 10x20 cm, anthraziet,
 Neigung: 2,5 % in Richtung Fahrbahn
 Einfassung: Hochbord 10x100x30 cm zur Fahrbahn und zum Beton-Rechteckpflaster des Geh-/bzw. Radweges

Aufbau: 8 cm Beton-Rechteckpflaster 10x20 cm
 4 cm Bettung, Brechsand-Splitt-Gemisch
 15 cm Schottertragschicht 0/45 STS
28 cm Frostschuttschicht 0/45, min. EV2 > 120 MPa
55 cm Gesamtaufbau für den Sicherheitsstreifen

4. Busfläche (Warte-/Anfahrfläche):

Ausbaulänge: ca. 25 m je Haltestellenbereich
 Befestigung: Straßenbetondecke (bewehrt)
 Neigung: 2,5 % in Richtung Anfahrbord / Regenwasserabläufe
 Einfassung: Anfahrbord der Haltestelle und Asphaltaufbau des Fahrstreifens

Aufbau:	27 cm Straßenbeton (bewehrt) 20 cm Schottertragschicht 0/32, min. EV2 > 150 MPa 30 cm Frostschuttschicht (gebrochene Gesteinskörnung) 0/45, min. EV 2 > 120 MPa 77 cm Gesamtaufbau für die Busfläche
---------	--

5. Querungshilfen für Fußgänger / Rad- und Rollstuhlfahrer:

Die Anordnung der kombinierten Querungshilfen in den Fahrbahnflächen für Fußgänger / Rad- und Rollstuhlfahrer erfolgt an drei Seiten des Knotenpunktes-/Kreuzungsausbaus. Sie erfolgt an beiden Seiten (östlich und westlich) der Rosa-Luxemburg-Allee und der Bahnhofstraße (nördliche Seite). Eine Querungshilfe in den südlichen Bereich des Radelandbergs ist nicht erforderlich, da es sich hier um einen verkehrsberuhigten Bereich handelt.

Die Gesamtbreite dieser Querungen beträgt 5,5 m zuzüglich beidseitiger Sicherheitsflächen an den Stirnseiten von 1,1 m bzw. 5,0 m. Jede dieser drei Querungshilfen berücksichtigt folgende Breiten zur Aufnahme der Geh- bzw. Radverkehre:

- für den Radverkehr: 2,0 m,
- für den Rollstuhlfahrer: 1,5 m und
- für den Fußgänger: 2,0 m

Somit ergibt sich rechnerisch eine nutzbare Gesamtbreite von jeweils 5,5 m.

- Aufbau: analog dem Fahrbahnaufbau im Bereich des Knotenpunkt-/Kreuzungsausbaus mit einem Gesamtaufbau von 70 cm.
- Oberflächenbelag: Beton-Begleitplatten (anthraziet), Maße: 30x30x8 cm als optischer Kontrast zur Fahrradquerung
- Einfassung: Tiefbord / Schrägbord aus Granit
- Neigung: Dachgefälle von je 2,5 % zu den Fahrbahnflächen

In der Bahnhofstraße oberhalb (nördlich) des Kreuzungs-/Knotenpunktausbaus wird eine Querungshilfe für den Radfahrer vorgesehen, um den dortigen Radverkehr von der östlichen Fahrbahnseite auf die westliche Seite der Bahnhofstraße sicher zu geleiten. Hier schließt sich in nördlicher Richtung der Bahnhofstraße ein bereits vorhandener Geh-/Radweg an, der diese Radverkehre aufnimmt. Diese Querung hat eine Breite von 2,0 m.

Für den Radverkehr sei noch darauf hingewiesen, dass diese Flächen eine „rot“ eingefärbte Gestaltung mit dem Piktogramm „Radfahrer“ erhalten soll, um sich von den verbleibenden Flächen der Querung für Fußgänger und Rollstuhlfahrer sowie der eigentlichen Fahrbahn abzusetzen.

6. Entwässerung der Fahrbahnflächen am Kreuzungs-/Knotenpunkt und der Geh-/ bzw. Radwegflächen:

Da am unmittelbaren Bereich des Knotenpunkt-/Kreuzungsausbaus Rosa-Luxemburg-Allee / Bahnhofstraße keine ausreichende Entwässerung des anfallenden Niederschlagswassers umgesetzt werden kann und eine direkte Versickerung der anfallenden Regenwassermengen seitens der Unteren Wasserbehörde des Landkreises Havelland an „Ort und Stelle“ untersagt wurde, musste zwingend eine Ableitung des Niederschlagswassers in nördliche Richtung der Bahnhofstraße eingeplant werden.

So wird ein Regenwasserkanal der Nennweite DN 300 bis 400 mm (Beton bzw. PP-Kunststoff) in die östliche Fahrspur der Bahnhofstraße mit verlegt, der die anfallenden Regenwassermengen vom Kreuzungs-/Knotenpunkt der Rosa-Luxemburg-Allee / Bahnhofstraße und der parallel hierzu verlaufenden Geh-/Radwegflächen über eine Reinigungs-/Sedimentationsanlage zur Geländesenke oberhalb der Straße „Zum Hakenberg“ ableitet. Hier erfolgt eine ungestörte Versickerung des dann gereinigten Niederschlagswassers. Eine Beeinträchtigung des dort noch teilweise bestehenden Rodelweges und des vorhandenen Baumbestandes wird es dadurch nicht geben.

7. Straßenbeleuchtung:

Die vorhandenen Anlagen der Straßenbeleuchtung sind im Rahmen des geplanten Ausbaurahmens nicht betroffen. Sollten partielle Beeinträchtigungen auftreten, werden die Masten der Straßenbeleuchtung an den Kreuzungs-/Knotenpunktausbau bzw. Geh-/Radwegbau angepasst.

8. Allgemeiner Hinweis zum Kreuzungsausbau:

Bei den vorgestellten Unterlagen des Knotenpunktes-/Kreuzungsausbaus Rosa-Luxemburg-Allee / Bahnhofstraße im OT Elstal handelt es sich, wie in den beigefügten Unterlagen erläutert, um eine abbiegende Hauptstraße. Um diese verkehrsrechtliche Festsetzung jedem Verkehrsteilnehmer (Fahrzeugverkehr) auch optisch zu verdeutlichen, werden im unmittelbaren Kreuzungsbereich die Verkehrsflächen, die in die untergeordneten Verkehrswege (östliche R.-Luxemburg-Allee als 30-ziger Zone und Radelandberg als verkehrsberuhigter Bereich) führen, mit einer Pflasterdecke aus Großpflaster versehen.

Damit soll jedem Fahrzeugführer klar werden, dass er sich mit seinem Fahrzeug nicht mehr im abbiegenden Hauptstraßenbereich der Rosa-Luxemburg-Allee/Bahnhofstraße bewegt. Diese Fläche, sogenannte Orientierungs-/Aufmerksamkeitsflächen, sind im Lageplan in der Farbe „dunkelgrau“ dargestellt.

Drucksache: 189/2022

Beschlussbegründung:

Mit Beschluss Nr.: B-150/2021 vom 25.11.2021 hat der Hauptausschuss der Gemeinde Wustermark die Vergabe der Planungs-/HOAI-Leistungen inklusive der örtlichen Bauüberwachung für das Bauvorhaben Knotenpunkt- / Kreuzungsausbau Rosa-Luxemburg-Allee / Bahnhofstraße an das Ingenieurbüro PST GmbH aus Werder/Havel beschlossen.

Parallel zur Lösungsfindung des Knotenpunktes-/Kreuzungsausbaus war es in Vorbereitung der Planungsaufgaben notwendig Verkehrszählungen im Bereich der Rosa-Luxemburg-Allee und der Bahnhofstraße durchzuführen.

Vor diesem Hintergrund hat die Gemeindeverwaltung der Gemeinde Wustermark bereits im April 2021 eine Verkehrszählung mit folgenden Ergebnis des durchschnittlichen täglichen Verkehrs (DTV) durchgeführt:

- Rosa-Luxemburg-Allee (westlich des geplanten Kreuzungsausbaus): 3.505 Kfz/24h bei einem Schwerlastanteil von rd. 5 %,
- Bahnhofstraße (nördlich des geplanten Kreuzungsausbaus): 1.271 Kfz/24h bei einem Schwerlastanteil von rd. 4 %,
- Rosa-Luxemburg-Allee (östlich des geplanten Kreuzungsausbaus, 30-ziger Zone): 701 Kfz/24h bei einem Schwerlastanteil von rd. 1 %,
- Radelandberg (südlich des geplanten Kreuzungsausbaus, verkehrsberuhigter Bereich): 436 Kfz/24h, Schwerlastverkehr wurde nicht gemessen.

Zu diesem zusätzlichen Verkehrsaufkommen zählen u.a.:

- Verkehrsaufkommen durch neue Wohnnutzungen im WG „Olympisches Dorf“ und in der Rosa-Luxemburg-Allee,
- Wirtschaftsverkehr (Kurier-, Express- und Paketdienste),
- Beschäftigtenverkehr durch die neu entstehenden Geschäfte in der Rosa-Luxemburg-Allee,
- Kindertageseinrichtungen u.a. der AWO-Kita (Bringe- und Holverkehr),
- Kund/innenverkehr im Bereich Gewerbe,
- Wirtschaftsverkehre im BTC, Knotenpunktausbau an der B5 zu Karls und zum Outlett.

Und aus den Ergebnissen der Verkehrszählung geht eindeutig hervor, dass der Knotenpunkt Rosa-Luxemburg-Allee / Bahnhofstraße als abbiegende Hauptstraße ausgebaut werden muss.

Die Verkehrszahlen belegen hier, dass eine Veränderung des Verkehrsflusses in Richtung Bahnhofstraße.

Ein weiteren Gesichtspunkt gilt es hier zu berücksichtigen.

Mit dem weiteren Ausbau des „Karl-Erdbeerhofes“ und den damit sich erhöhenden Verkehrsströme des Touristen-/Radverkehrsaufkommens parallel zur Rosa-Luxemburg-Allee und in die Bahnhofstraße zum Bahnhof bzw. weiter in Richtung Outlet-Center wird es zu verkehrlichen Engpässen kommen.

Der geplante und in den Unterlagen umfänglich vorgestellte Knotenpunkt-/Kreuzungsausbau Rosa-Luxemburg-Allee/Bahnhofstraße als abbiegende Hauptstraße und den geplanten Querungsanlagen auf allen 4 Achsen soll die zukünftig zu erwartenden Verkehrsaufkommen gerecht werden.

Durch die vorgestellte Planung wird grundsätzlich ein leistungsfähiger Verkehrsablauf gewährleistet. Der Verkehrsfluss wird an keiner der Zu- bzw. Abfahrten im Bereich des neuen Knotenpunktes „Abbiegenden Hauptstraße“ maßgeblich negativ beeinträchtigt.

Um rechtzeitige Abstimmungen mit der Unteren Verkehrsbehörde in Nauen vorzunehmen, wurde eine umfängliche Begehung der der Rosa-Luxemburg-Allee durchgeführt. Hierbei wurden alle relevanten verkehrsrechtliche Aspekte ausgelotet. Schwerpunkte dieser Begehung lagen im künftigen Kreuzungsausbau der Rosa-Luxemburg-Allee/Unter den Kiefern/Am Sportplatz, einem künftigen Ausbau der Rosa-Luxemburg-Allee in östliche Richtung zur Hauptstraße, zum geplanten Kreisverkehr 2, und im Weiteren dem Knotenpunktausbau zur Bahnhofstraße. Die hierdurch erzielten Ergebnisse flossen in der weiteren Betrachtung zum Knotenpunkt-/Kreuzungsausbau Rosa-Luxemburg-Allee/Bahnhofstraße mit ein.

Parallel hierzu wurden in Zusammenarbeit mit der Gemeindeverwaltung der Gemeinde Wustermark und des Ingenieurbüro PST GmbH mehrere Ausbauvarianten des Knotenpunktes Rosa-Luxemburg-Allee / Bahnhofstraße ausgearbeitet und untersucht.

Die finale fachliche Abstimmung hierzu, an dem Vertreter der Fachbereiche II und III und des Ingenieurbüros PST aus Werder/Havel teilnahmen, fand am 08.07.2022 in der Gemeinde Wustermark statt. Im Ergebnis dieser gemeinsamen fachlichen Diskussion wurden unterschiedliche Ausbauvarianten eines Knotenpunkt-/Kreuzungsausbaus vorgestellt:

- **Kreisverkehr**

Ein Kreisverkehr kommt hier nicht zum Tragen, weil bei einem Kreisverkehr alle Straßenabschnitte die gleiche Verkehrsbelastung haben müssen. Das ist hier eindeutig **nicht** der Fall.

Außerdem wurden weitere Aspekte für die Anlage eines Kreisverkehrs untersucht:

1. Erste Untersuchungsergebnisse ergaben, dass neben dem Kostenfaktor, hier stand Mehrkosten von ca. 175.000 € allein für den Bau zu Buche;
2. Es müssten zusätzliche Flächenankäufe in nicht geringen Umfängen durchgeführt werden. Die zu veranschlagenden Kosten, die zusätzlich noch hierfür in Betracht kämen, belaufen sich zwischen ca. 20.000 € und ca. 30.000 €.
3. Es fallen weitere Kosten für die Umverlegung von Anlagen und Leitungen der öffentlichen Gas- und Elektroversorgung an.
4. Hier bestehen längere Entfernungen für Fußgänger zum Passieren des Knotenpunktes
5. Unter Umständen sind Kreisverkehre unfallträchtiger, da entstehende Lücken im Verkehrsfluss risikoreich genutzt werden. Das trifft im Besonderen für Fußgänger und Radfahrer zu
6. Es bestehen Schwierigkeiten der Radverkehrsführung, falls getrennte Radverkehrsanlagen erforderlich werden
7. Ein Kreisverkehr benötigt einen größeren Platzbedarf.
8. Alle Verkehrsarme eines Kreisverkehrs, hier vier Stück, müssen grundsätzlich gleichrangig sein. Das ist in diesem konkreten Fall nicht gegeben, da die östliche Rosa-Luxemburg-Allee in Richtung Eulenspiegelsiedlung ein untergeordnete Straße (30 km/h-Zone) ist und zum anderen die Straße aus dem bzw. zum Wohngebiet „Radelandberg“ ein verkehrsberuhigter Bereich darstellt.

Dieser letzte entscheidende Faktor führte letztendlich in der verkehrstechnischen Betrachtung dazu, dass ein Bau eines Kreisverkehrs an diesem stark frequentierten Verkehrsknoten Rosa-Luxemburg-Allee / Bahnhofstraße im OT Elstal nicht weiter in Betracht gezogen werden konnte.

- **Knotenpunktausbau ohne Fahrbahnteiler bzw. Querungshilfen jedoch als gleichberechtigte Verkehrsführung:**

Bei dieser Ausbauvariante wurde in der Rosa-Luxemburg-Allee und der Bahnhofstraße einer separate Abbiegespur berücksichtigt. Hinzu kam hier jeweils noch eine zusätzliche Geradeaus- und Abbiegespur. Diese Fahrspuren dienen dem separaten Befahren in den östlichen Teil der Rosa-Luxemburg-Allee (30-ziger Zone) und zum verkehrsberuhigten Bereich des WG „Radelandberg“. **Der Nachteil dieses Ausbaus lag jedoch deutlich in den fehlenden Querungsmöglichkeiten des Geh- und Radverkehrs aufgrund der begrenzt vorhandenen öffentlichen Verkehrsflächen, die zum Kreuzungsausbau zur Verfügung stehen. Ein sicheres Begehen und Befahren durch den Radverkehr, gerade bezogen auf die AWO-Kitaeinrichtung der gegenüberliegenden Diakonie, war nicht bzw. nicht ausreichend zu gewährleisten.**

Aus Gründen der nicht ausreichenden bzw. nicht vorhandenen Sicherheitsaspekte für das Queren der einzelnen Fahrbahnachsen, wurde diese Variantenuntersuchung ebenfalls verworfen.

- **Abbiegende Hauptstraße mit Berücksichtigung von Fahrbahnteilern und Querungshilfen:**

Diese Variante eines Knotenpunktausbaus unter Berücksichtigung aller sich im Weiteren entwickelnden Verkehrsströme des Fußgänger- und Fahrradverkehrs, wie in diesem Unterlagen des Vorentwurf vorgestellt, führen zu einem ungestörten Verkehrsfluss und -ablauf an die Hauptverkehrsachse im OT Elstal. Durch die flächenmäßige Berücksichtigung der Anordnung von ausreichend bemessenen Querungshilfen an allen vier Verkehrsachsen wird ein optimales Belaufen/Queren der Fahrbahnen des Fußgängerverkehrs und gleichermaßen die gefahrlose Querung des Radverkehrs gewährleistet. Diese Variante stellt die geringsten Beeinträchtigungen für alle Verkehrsteilnehmer dar, wobei hierbei alle Verkehre (ob Fußgänger- / Radfahr- und Fahrzeugverkehr) in gleichen Maßen optimal berücksichtigt werden. Diese Ausbauvariante berücksichtigt zudem ausreichend die künftigen Verkehrsströme, die mit weiteren baulichen Erschließungen im Zusammenhang stehen.

Im besonderen Focus dieser Betrachtung und Ausbauphase stehen die Querungshilfen für den Fußgänger- und Radverkehr, die an allen vier Achsen der abbiegenden Hauptstraße angelegt werden. Hier spielt die sichere Führung der Kinder und Eltern zur und von der AWO-Kita, den Bewohnern und Besuchern der Diakonie sowie die Berücksichtigung der wichtigen Radverkehrsachsen südlich des geplanten Knotenpunktausbaus (West-Ost-Achse) sowie der östlich vom Ausbau herzustellenden Nord-Süd-Achse aus Richtung Karl-Erdbeerhof zum nördlich gelegenen Bahnhof eine entscheidende Rolle.

Aber auch bei dieser Variante muss für den Ausbau des Gehweges an der westlichen Seite der Bahnhofstraße zwischen der Rosa-Luxemburg-Allee und der Einmündung zur Eduard-Scheeve-Allee sowie der Errichtung einer ausreichend bemessenen Bushaltestelle vor dem Kreuzungspunkt, ein im Vergleich zu anderen Varianten geringerer Ankauf von derzeitig begrünten Privatflächen der Diakonie berücksichtigt werden. Hierzu werden rechtzeitig Gespräche mit dem Eigentümer dieser Privatflächen durch die Gemeinde Wustermark geführt.

Erste Gespräche mit der Fördermittelstelle in Kyritz vom 26.07.2022 ergaben, dass noch Fördergelder zur Unterstützung von Maßnahmen, die auf die gesicherte Führung von Kindern und deren Eltern nach und von Kindertageseinrichtungen, vorhanden sind. Hinzu käme eine gesicherte Fußläufigkeit für Senioren und deren Besuchern der hier vorhandenen Diakonieeinrichtung. Aber auch Fahrradverkehrswege, wie beschrieben, unterstreichen die erforderlichen Prioritäten, das Fördermittel kurzfristig zur Verfügung gestellt werden könnten.

Daher sollte folgende zeitliche Umsetzung der Gesamtleistungen und der Anteilfinanzierung mit Fördermitteln für das Bauvorhaben des Knotenpunktes-/Kreuzungsausbaus Rosa-Luxemburg-Allee im OT Elstal in Betracht gezogen werden:

- HH-Jahr 2023: Gehwegverbreiterung auf der westlichen Seite (Diakonie), Geh-/Radwegherstellung auf der östlichen Seite zwischen „Rosa-Luxemburg-Allee“ und „Zum Hakenberg“, Gehweganpassungen im Bereich der Diakonie und Bau des Geh-/Radweges südlich des künftigen KP-Ausbaus zwischen dem künftigen Kreisverkehr 2 und der der AWO-Kita an der Einmündung zum Radelandberg. Voraussetzung hierfür ist zu ermitteln, wieviel Fläche für den Gehwegausbau auf der westlichen Seite an der Diakonie, in dem Bereich wo auch die neue Bus-Haltestelle hinkommen soll, benötigt wird und folglich erworben werden müssen.
- HH-Jahr 2024: Alle anderen verbleibenden Leistungen, wie der eigentlichen Knotenpunktausbau, Bau aller notwendigen Querungshilfen für Fußgänger und Radfahrer an allen vier Achsen des neuen Knotenpunktes, dem Ausbau bzw. die Errichtung von Bus-Haltestellen, der notwendigen RW-Entwässerung in nördliche Richtung der Bahnhofstraße.

Auf deren Grundlage ist vorgesehen, dass der Fördermittelantrag durch die Gemeindeverwaltung an den Landesstraßenbetrieb mit Sitz in Kyritz noch in diesem Jahr gestellt wird.

Auf Grund der aktuellen rasanten Preis-/Kostenentwicklung wird zur Erzielung eines wirtschaftlichen Ergebnisses für die Gemeinde Wustermark vorgeschlagen, bereits im HH-Jahr 2023 sämtliche Materialien aus Granit für Bord- und sonstigen Einfassungen bzw. Oberflächenbelägen über eine separate Ausschreibung, die nicht mit der Ausschreibung der o.g. Leistungen für das HH-Jahr 2024 im Zusammenhang stehen, zu beziehen. Diese Baumaterialien würden dann dem künftigen Bauunternehmer zur Fertigstellung der Gesamtvorhabens aller noch ausstehenden Bauleistungen in 2024 ausgehändigt werden.

Grund dieser Vorgehensweise ist der finanzielle Vorteil, der sich aus der zeitlich vorgezogenen Ausschreibung ergeben kann. Es wird damit gerechnet, dass sich somit eine Einsparung an Kosten zur Beziehung dieser Materialien von 5-7 % ergeben wird.

Nicht vergessen an dieser Stelle ist der Umstand, dass Natursteinmaterial bei diesem Förderprogramm nicht förderfähig ist.

Finanzielle Auswirkungen

☒ Ja

☐ Nein

Welche HH-Jahre: 2023 und 2024

☐ wiederkehrender Aufwand

☐ Ergebnishaushalt

☒ Finanzhaushalt

(automatisch mit Finanz-HH verknüpft)

	Nummer	Name
Kostenstelle:	541101	Gemeindestraßen
Kostenträger:	54110000	Gemeindestraßen
Konto:	09610202	Anlagen im Bau
Investions-Nr:	S065	Knotenpunkt Rosa-Luxemburg-Allee/Bahnhofstraße

Summe: **2023: 300.000,00 € / 2024: 1.200.000,00 €**

☒ bereits im lfd. HH eingeplant

☐ im lfd. HH noch nicht eingeplant

☐ ÜPL/APL(über- o. außerplanmäßig)

Finanznotiz:
HH-Jahr 2022:

Im Haushalt der Gemeinde Wustermark sind für das lfd. HH-Jahr folgende Leistungen beauftragt bzw. bereits abgerechnet:

1. HOAI-/Planungsaufgaben bis zur LPH 3 (Entwurfsplanung):	20.168,20 € (noch nicht abgerechnet)
2. Vermessungsleistungen : 1.178,10 € + 1.936,74 € (üpl.) =	3.114,84 € (noch nicht abgerechnet)
3. Baugrunduntersuchung + LAGA (Labor):	3.850,84 € (abgerechnet)
4. Asphaltuntersuchung:	<u>3.919,40 € (abgerechnet)</u>
Summe:	31.053,28 €

Im Haushalt ist folgendes finanzielle Budget berücksichtigt: 31.936,74 € (HH-Rest: 30.000,00 € + 1.936,74 €).

HH-Jahr 2023:

Im Haushalt der Gemeinde Wustermark ist folgendes finanzielle Budget eingeplant: 300.000,00 €

HH-Jahr 2024:

Im Haushalt der Gemeinde Wustermark ist folgendes finanzielle Budget eingeplant: 1.200.000,00 €

Auswirkung auf Klima-, Natur- und Umweltschutz? negativ

Infolge der Herstellung weiterer Geh- und Radwegflächen innerhalb des Knotenpunktes Rosa-Luxemburg-Allee/Bahnhofstraße muss mit Ausgleichsmaßnahmen gerechnet werden, die aber gegenwärtig nicht benannt werden können.

Bestehen alternative Handlungsoptionen? Nein

Anlagen:

- Anlage 1: Lageplan (**2 Teilpläne**) zum Knotenpunkt-/Kreuzungsausbau Rosa-Luxemburg-Allee/Bahnhofstraße mit Darstellung der Regenwasserableitung in nördliche Richtung der Bahnhofstraße,
- Anlage 2: Regelquerschnitt zum Fahrbahn-und Geh-/Radwegausbau am Knotenpunkt / an der Kreuzung Rosa-Luxemburg-Allee /Bahnhofstraße,
- Anlage 3: Regelquerschnitt zum Geh-/Radwegausbau- bzw. -neubau in der Bahnhofstraße im Bereich der Bushaltestellen,
- Anlage 4: Detailplan zum Ausbau der Bushaltestellen in der Bahnhofstraße.

.....
 gez. Herr Scholz
 Fachbereichsleiter Bauen und öffentliche Ordnung