

# VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN WUSTERMARK MODUL 3: RADVERKEHR



## DOKUMENTATION BEFAHRUNGEN

Anlage 3

**RAMBOLL**

Bright ideas. Sustainable change.

# INHALT DOKUMENTATION BEFAHRUNGEN

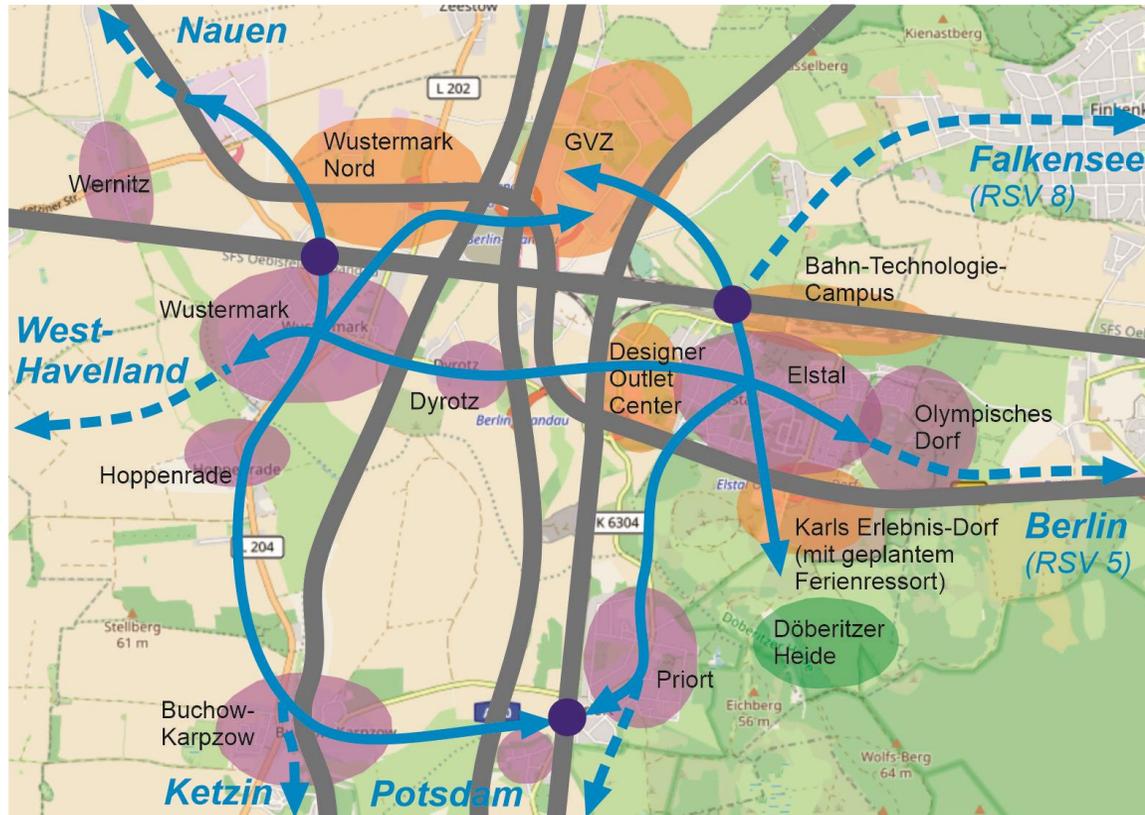
## Übersicht Gemeinde Wustermark

- Teilbereich Wustermark
- Teilbereich Elstal
- Teilbereiche Hoppenrade / Buchow-Karpzow / Priort

## Hinweise

- Die Befahrungen erfolgte im Winter und Frühjahr 2020  
(Zuerst durch Gutachter, am 17.06.2020 gemeinsam mit der Gemeinde Wustermark)

# GEMEINDE WUSTERMARK – VERKNÜPFUNGEN UND ANBINDUNGEN



Kartengrundlage für diesen und folgende Pläne:  
 Openstreetmap CC-BY-SA 2.0,  
 Verkehrsentwicklungsplan der Gemeinde Wustermark, Modul 1



- Wichtigste Wohngebiete
- Wichtigste Gewerbestandorte, inkl. Handel und Freizeit
- Naturräume von übergeordneter Bedeutung
- Bahnhöfe
- ➔ Mögliche Hauptkorridore für den Radverkehr (schematisch)
- - - ➔ Radanbindungen an das Umland (schematisch)
- Übergeordnete Verkehrswege (mit Barrierewirkung)

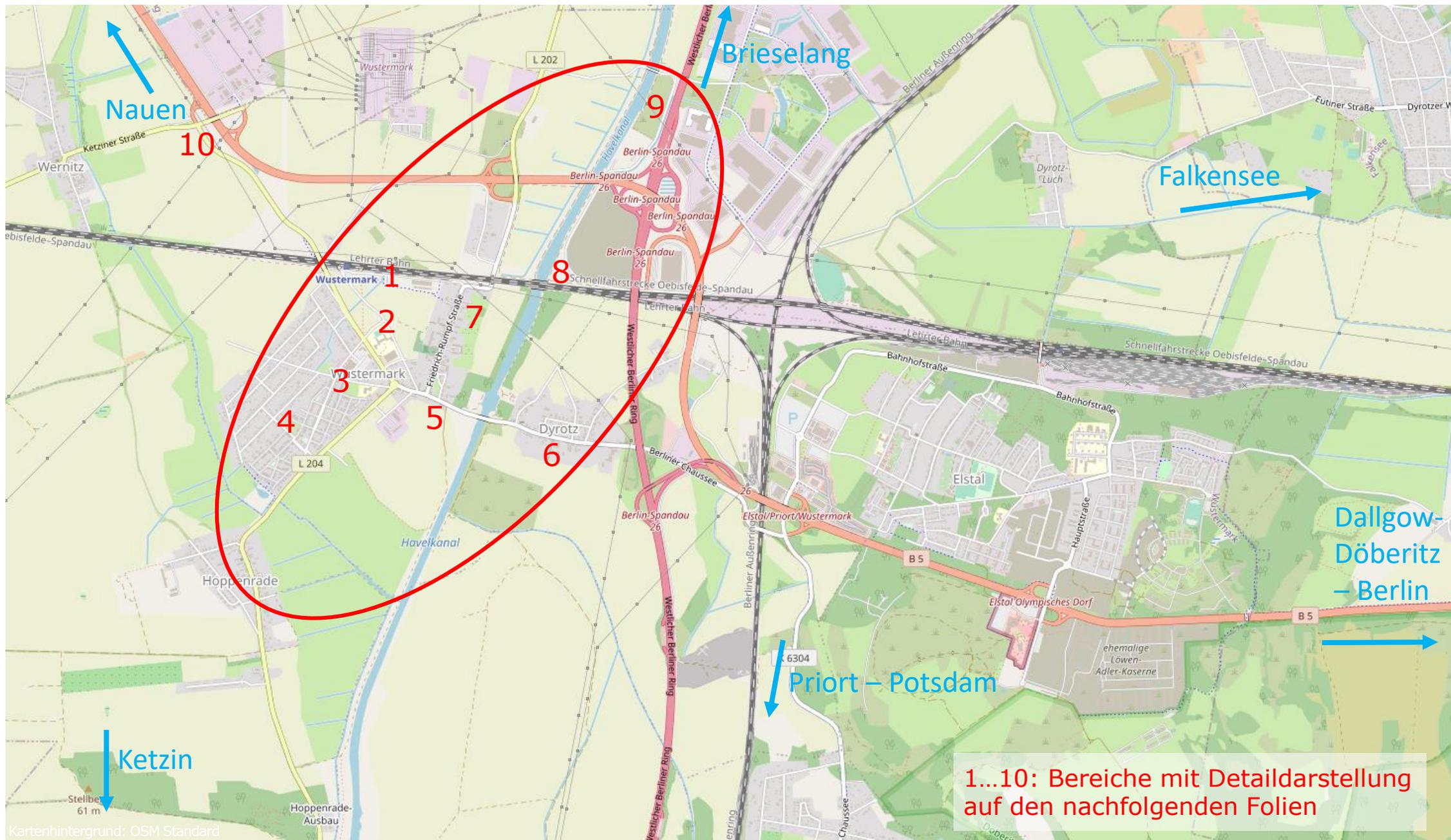
Radverkehr als Element zur Überwindung der Barrierewirkung

- Entfernungen zwischen den Ortsteilen mit typischen Radverkehrsdistanzen (<5km, mit Pedelec auch <10km)
- Im Vergleich zum Ausbau der Infrastruktur für den Motorisierten Individualverkehr (MIV) geringe Investitionskosten
- Entlastung und Alternative zum MIV

Anbindung an das Umland

- Trend in vielen Ballungsräumen: Radschnellverbindungen ins Umland
- Abstimmung mit Planungen in der Nachbarschaft (Potsdam, Dallgow-Döberitz, Falkensee, Nauen, Brieselang, Ketzin, Berlin)
- Relevanz in Wustermark für Alltags- und Freizeitverkehr

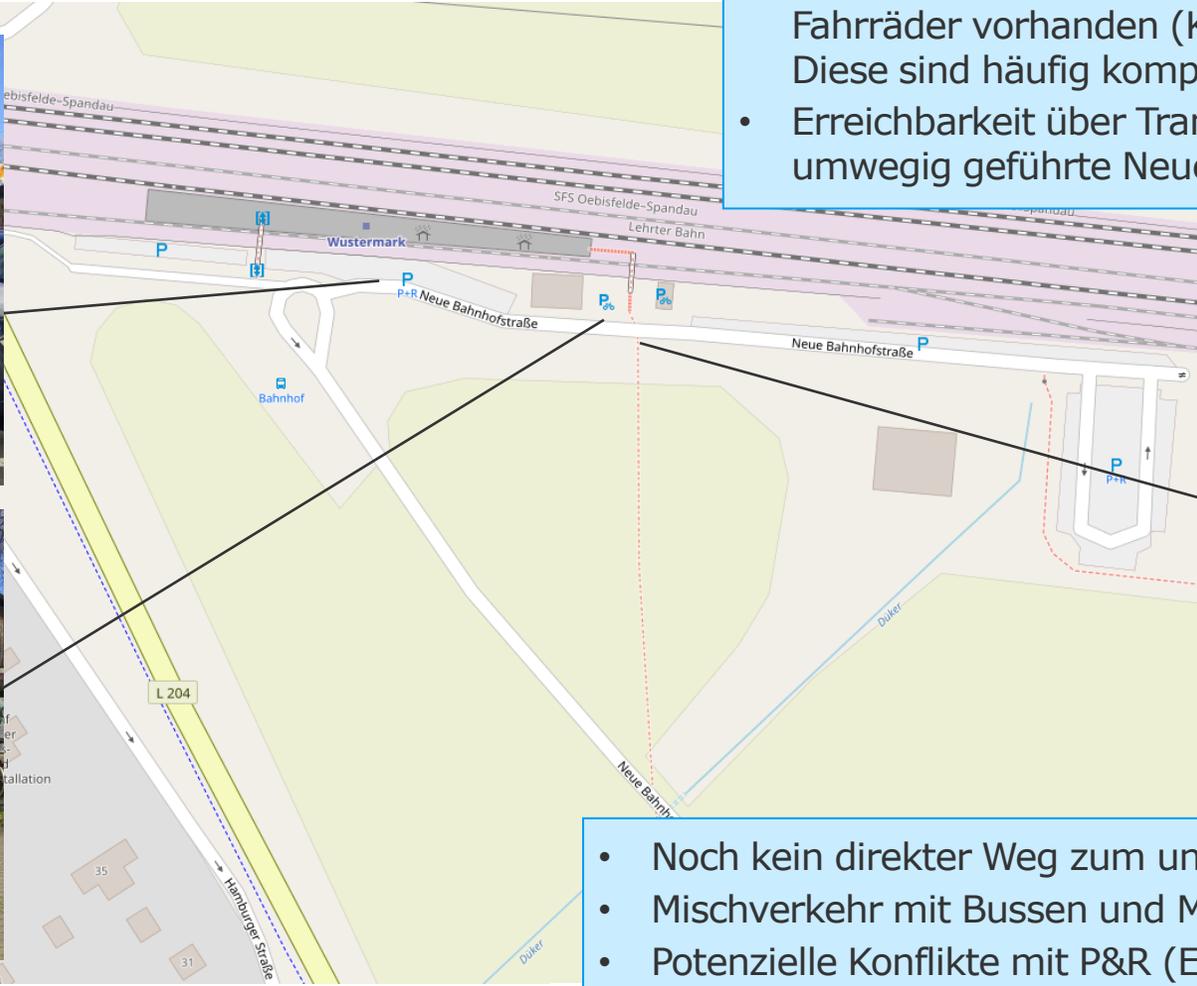
# Teilbereich Wustermark



# 1. BAHNHOF WUSTERMARK



Kartengrundlage: OSM



- Überdachte Radabstellanlagen für ca. 50 Fahrräder vorhanden (Keine Fahrradbügel). Diese sind häufig komplett ausgelastet.
- Erreichbarkeit über Trampelpfad oder umwegig geführte Neue Bahnhofstraße



- Noch kein direkter Weg zum und vom Bahnhof
- Mischverkehr mit Bussen und MIV
- Potenzielle Konflikte mit P&R (Ein- und Ausparkende)
- Wegführung sollte am direkten Pfad orientiert sein

## 2. WUSTERMARK SCHULE UND RATHAUS



Neue Bahnhofstraße: Busverkehr



Gemeinsamer Geh- und Radweg



Kartengrundlage: OSM

- Potentielle Gefahren durch entgegenkommende und überholende Busse und PKW (Zufahrt Bahnhof – oft zeitknapp)
- Führungsform auf Gehweg führt zu Konflikten mit den Menschen, die zu Fuß gehen (Rollatoren, Kinderwagen)
- Situation vor der Schule ist bezüglich Sicherheit und Abstellanlagen zu prüfen.
- Ein neuer, diagonaler Geh- und Radweg über die Brachfläche ist vorgesehen (Bebauungsplan Nr. W 8 "Neue Bahnhofstraße" 2. Änderung)



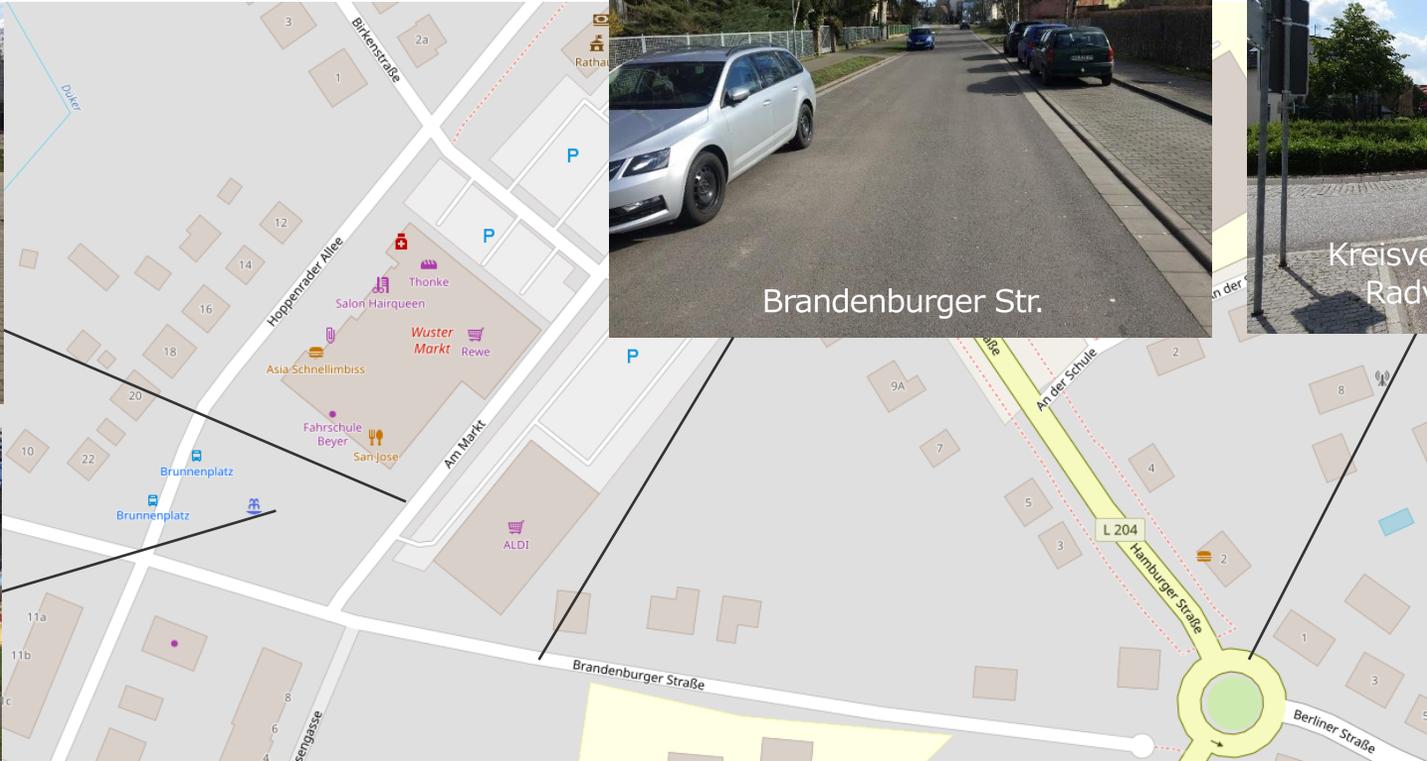
Ableitung auf Gehweg

Verkehrsentwicklungsplan Wustermark – Modul 3 – Radverkehr

### 3. WUSTERMARK ZENTRUM

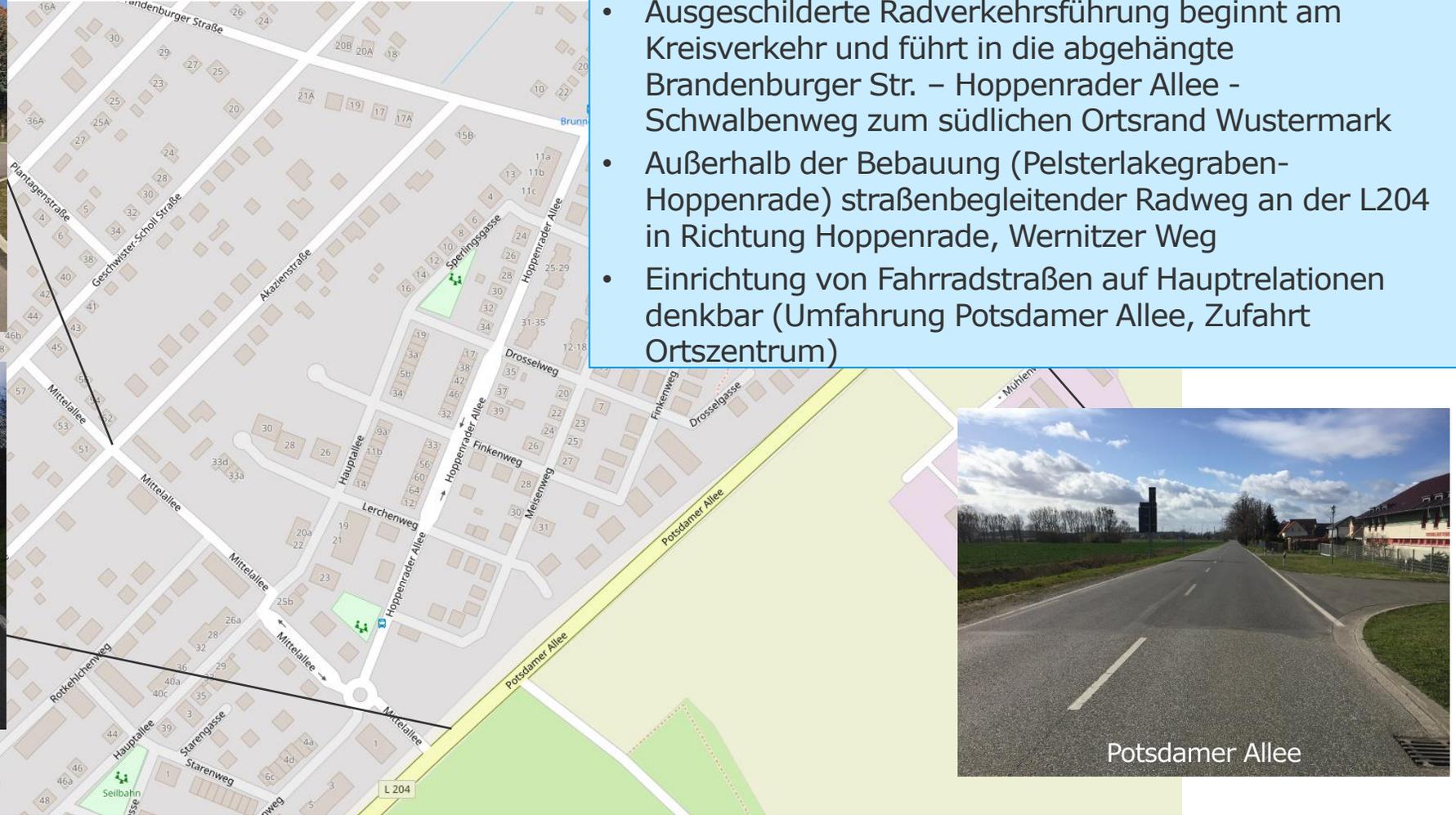


Kartengrundlage: OSM



- Ortszentrum: Geschäfte verfügen nur über einen Minimum an Fahrradständern, separate Zufahrtmöglichkeiten für Radverkehr sind nicht vorhanden
- Gemeinsame städtebauliche-verkehrliche Betrachtung als örtliches und soziales Zentrum anzustreben
- Hamburger Straße ohne Radverkehrsinfrastruktur (Relevanz für Schülerverkehre)
- Situation innerhalb der Wohngebiete: ohne Radinfrastruktur - weitestgehend verkehrsberuhigt
- Brandenburger Str.: Ausweisung als Fahrradstraße/-zone denkbar – Einbindung in Knoten mit Kreisverkehr erforderlich.

# 4. WUSTERMARK SÜD



- Potsdamer Allee im Kfz-Mischverkehr bei Tempo 70 ohne Radinfrastruktur.
- Im Wohngebiet weitestgehend wenig Verkehr und wenig Konfliktpotential
- Ausgeschilderte Radverkehrsführung beginnt am Kreisverkehr und führt in die abgehängte Brandenburger Str. – Hoppenrader Allee – Schwalbenweg zum südlichen Ortsrand Wustermark
- Außerhalb der Bebauung (Pelsterlakegraben-Hoppenrade) straßenbegleitender Radweg an der L204 in Richtung Hoppenrade, Wernitzer Weg
- Einrichtung von Fahrradstraßen auf Hauptrelationen denkbar (Umfahrung Potsdamer Allee, Zufahrt Ortszentrum)

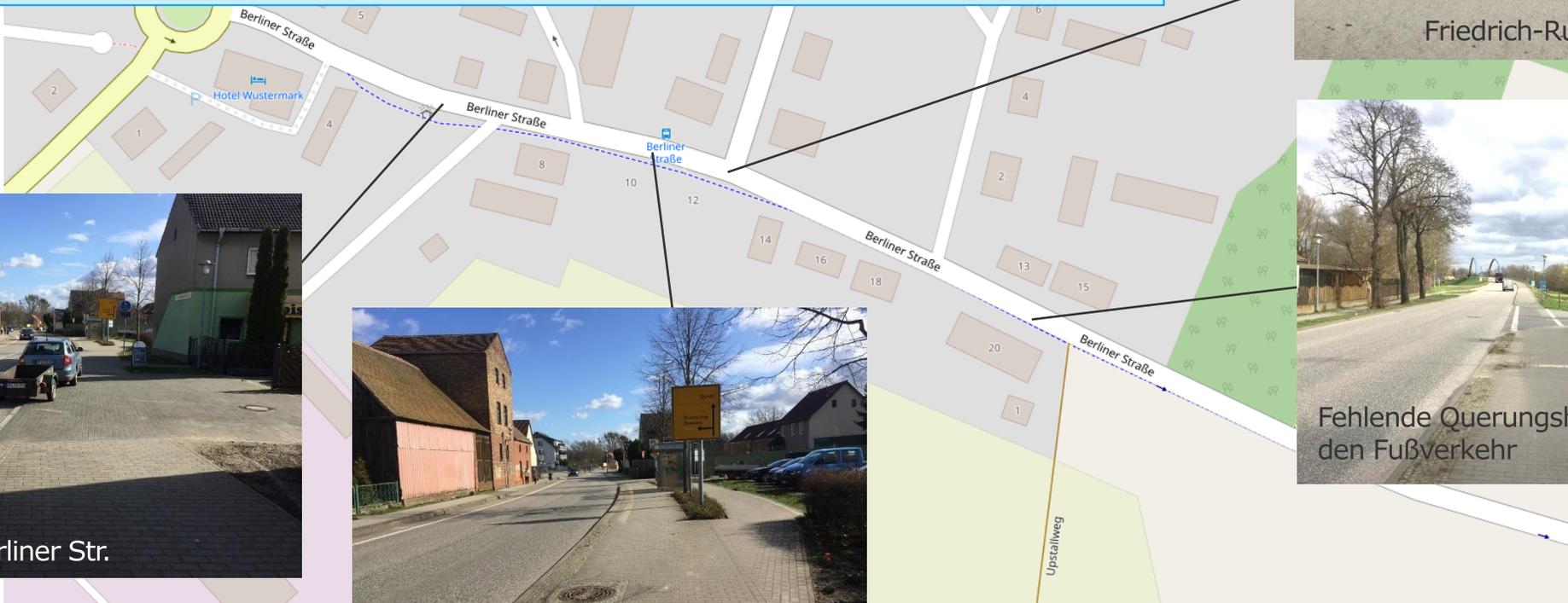


Kartengrundlage: OSM

Verkehrsentwicklungsplan Wustermark – Modul 3 – Radverkehr

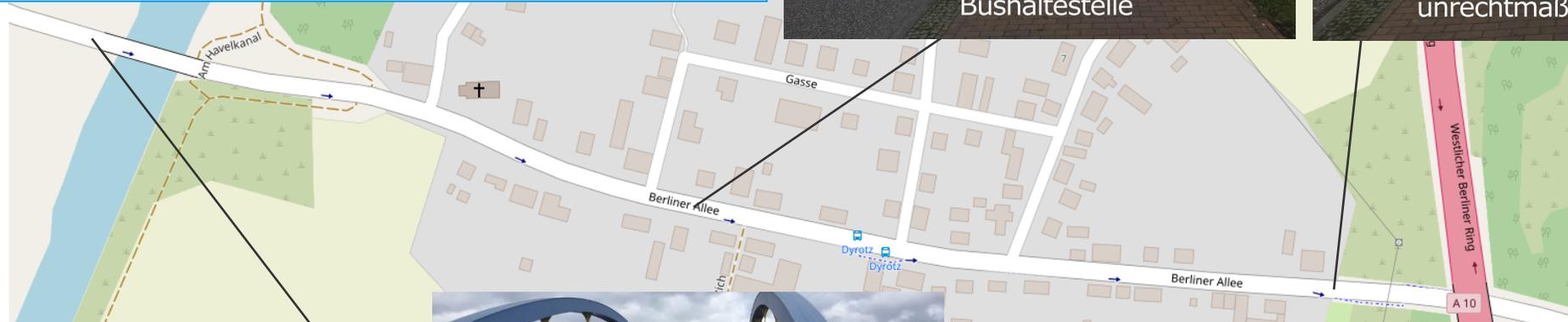
# 5. WUSTERMARK BERLINER STRASSE

- Die Berliner Straße hat als Hauptverbindung zwischen Wustermark und Elstal besondere Netzbedeutung
- Radfahrstreifen (nur auf der Nordseite) auf kurzen Abschnitt begrenzt und endet abrupt
- An Bushaltestelle Richtung Osten (Elstal) Wegeführung an der Rückseite der Haltestelle
- Menschen zu Fuß müssen die Straße überqueren (einseitige Führung, da auf der Südseite der Gehweg zum Radweg deklariert wurde)
- Undeutliche, leicht übersehbare Querungsstelle für den Fußverkehr



# 6. DYROTZ UND HAVELKANAL

- Brücke als Engstelle für den Verkehr zwischen Wustermark und Elstal: Fußverkehr wird auf der Nordseite (ca. 1,70m breit) und Radverkehr auf der Südseite der Brücke (ca. 2,70m breit) abgewickelt.
- Änderung nur mit erheblichem baulichen oder organisatorischen Eingriffen möglich
- Anschluss zum Kanal nur von der Ostseite in Dyrotz möglich. Westseite z.Z. als Baustofflager abgezäunt



- Auf der Berliner Allee verläuft die Radverkehrsführung in der Ortslage auf der Südseite (separater Weg).
- Der vorgesehene Gehweg befindet sich einseitig auf der Nordseite.
- Situation angemessen für geringes Radverkehrsaufkommen – bei Zunahme sind Konflikte zu erwarten (mit Fuß- und Kfz-Verkehr)

# 7. WUSTERMARK FRIEDRICH-RUMPF-STRASSE



- Friedrich-Rumpf-Str. stellt historische Dorfstraße dar
- Straße weist südlich der Ladestraße einen schmalen, mit Pflastersteinen getrennten Geh- und Radweg auf, der jedoch als für den Radverkehr freigegebener Gehweg deklariert ist.
- Potentielle Konflikte mit den Fußgängern (freigegebene, schmale Wege)

# 8. HAVELKANAL

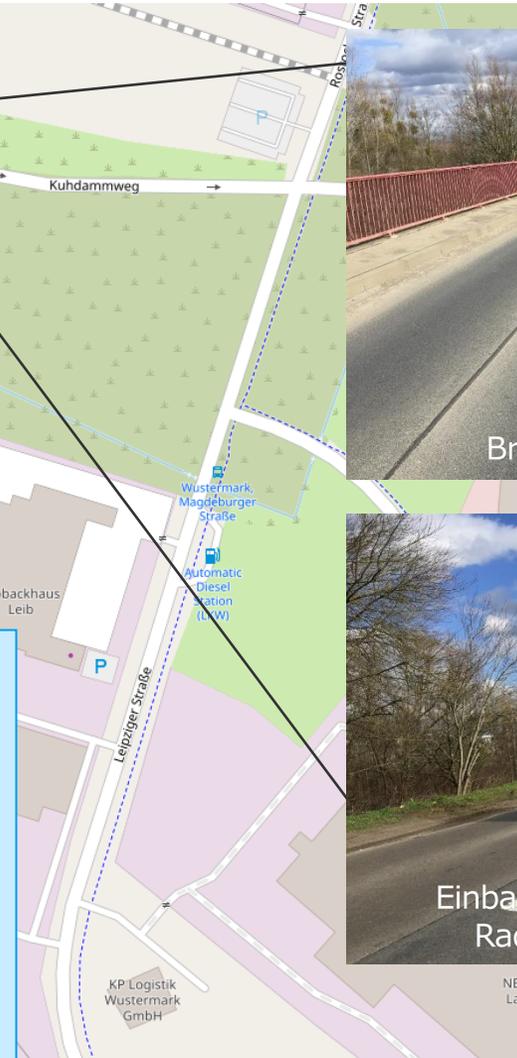


- Kanal weitestgehend erreichbar auf beiden Seiten. Zugang von der Berliner Allee jedoch nur zur Ostseite
- Auf Ostseite schmaler Pfad und auf Westseite breiterer, unbefestigter Weg.
- Oberfläche als wassergebundene Decke nur bedingt für Fahrräder attraktiv
- Kanalpromenade weist hohen Erholungsfaktor auf und wird bereits für Spaziergänge und Freizeitaktivitäten genutzt.
- Hohes Potenzial für Wege Richtung GVZ und Brieselang

# 9. ZUFAHRT ZUM GÜTERVERKEHRSZENTRUM (GVZ)

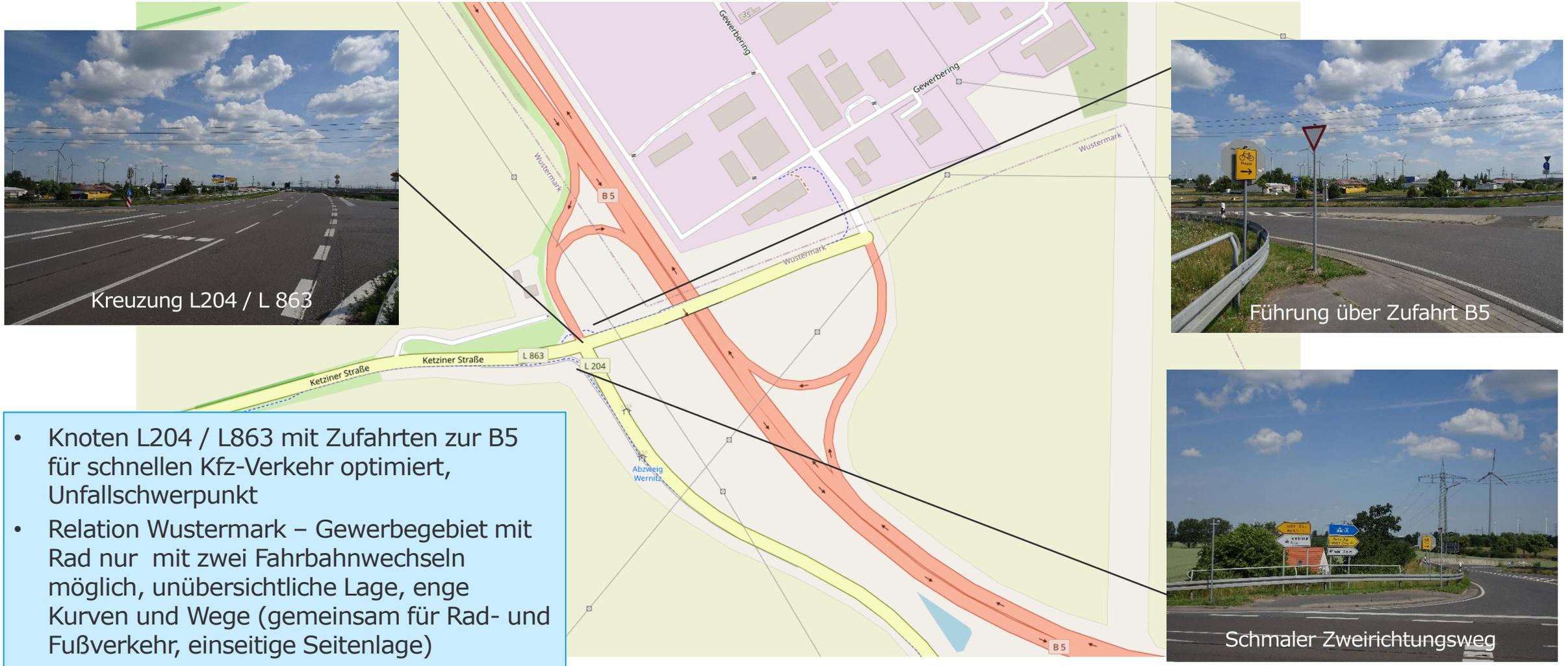


- Der Zugang zum GVZ aus Wustermark derzeit theoretisch über zwei Brücken auf dem Kuhdammweg möglich.
- Verkehrsrechtlich z.Z. jedoch nur als Ausfahrt vom GVZ nutzbar: Einbahnstraße Richtung Westen ohne Freigabe für den Radverkehr
- Derzeit planerische Vorbereitung Umbau Kuhdammweg (Verschwenkung Fahrbahn zwischen Knoten L 202 und Kuhdammbrücke inklusive Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges, Verbreiterung Fahrbahn zwischen Havelkanalbrücke und Kreisverkehr zur durchgängigen Befahrbarkeit im Zweirichtungsverkehr, jedoch ohne Radverkehrsinfrastruktur)
- Innerhalb des GVZ keine eigenständige Radinfrastruktur. Führungsform auf gemeinsam genutztem Gehweg, wenig Pkw-Verkehr – hoher Anteil LKW



Verkehrsentwicklungsplan Wustermark – Modul 3 – Radverkehr

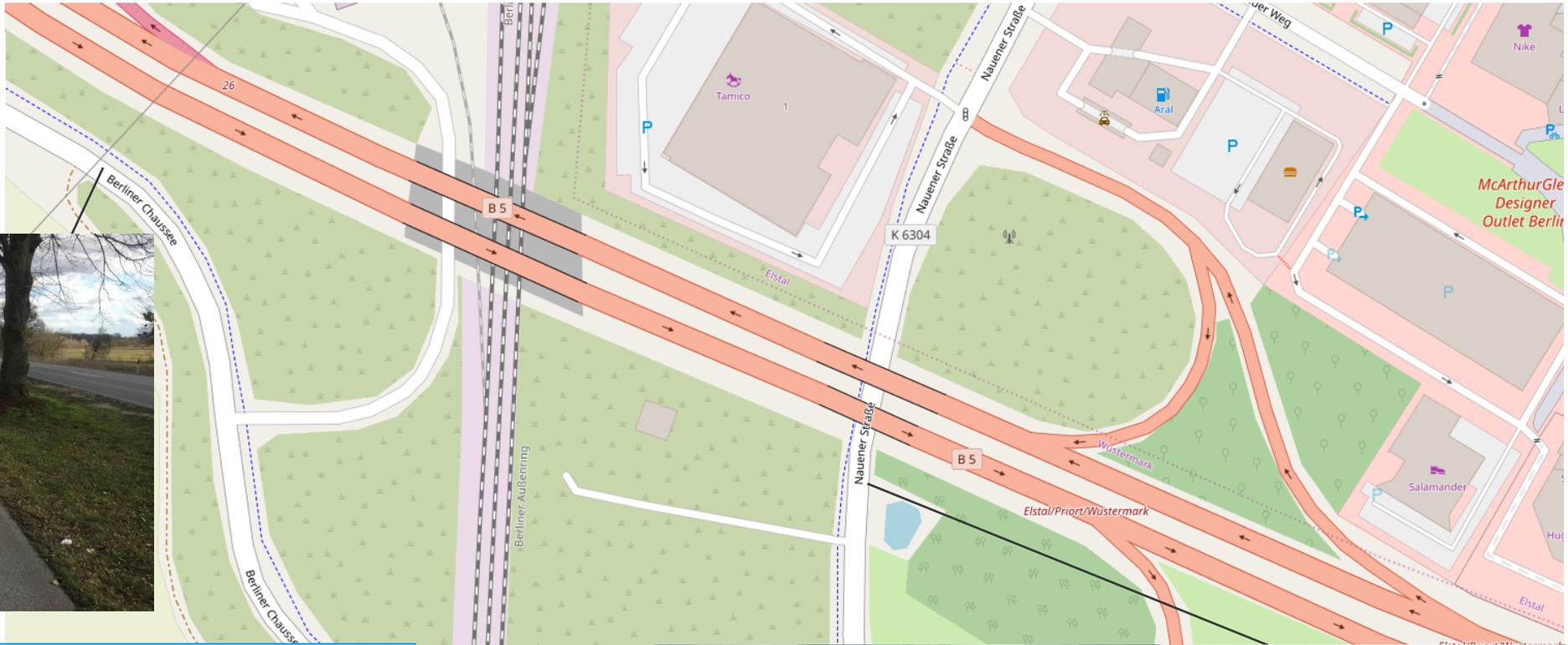
# 10. KNOTEN WERNITZ



- Knoten L204 / L863 mit Zufahrten zur B5 für schnellen Kfz-Verkehr optimiert, Unfallschwerpunkt
- Relation Wustermark – Gewerbegebiet mit Rad nur mit zwei Fahrbahnwechselln möglich, unübersichtliche Lage, enge Kurven und Wege (gemeinsam für Rad- und Fußverkehr, einseitige Seitenlage)



# 11. ELSTAL WEST - ANSCHLUSS B5



Berliner Chaussee

- Ausfahrt Elstal West für den Kfz-Verkehr optimiert – partiell ist eine getrennte Radverkehrsinfrastruktur vorhanden
- Radinfrastruktur weitestgehend geschützt vom KFZ-Verkehr als einseitiger Zweirichtungsradweg zwischen Ortsende Dyrotz und Anschluss B5
- Umweg sowie geringe Breite der Bahnbrücke als Nachteil



Brücke über Bahnaußenring



Unterführung B5

# 12. ELSTAL OUTLET CENTER



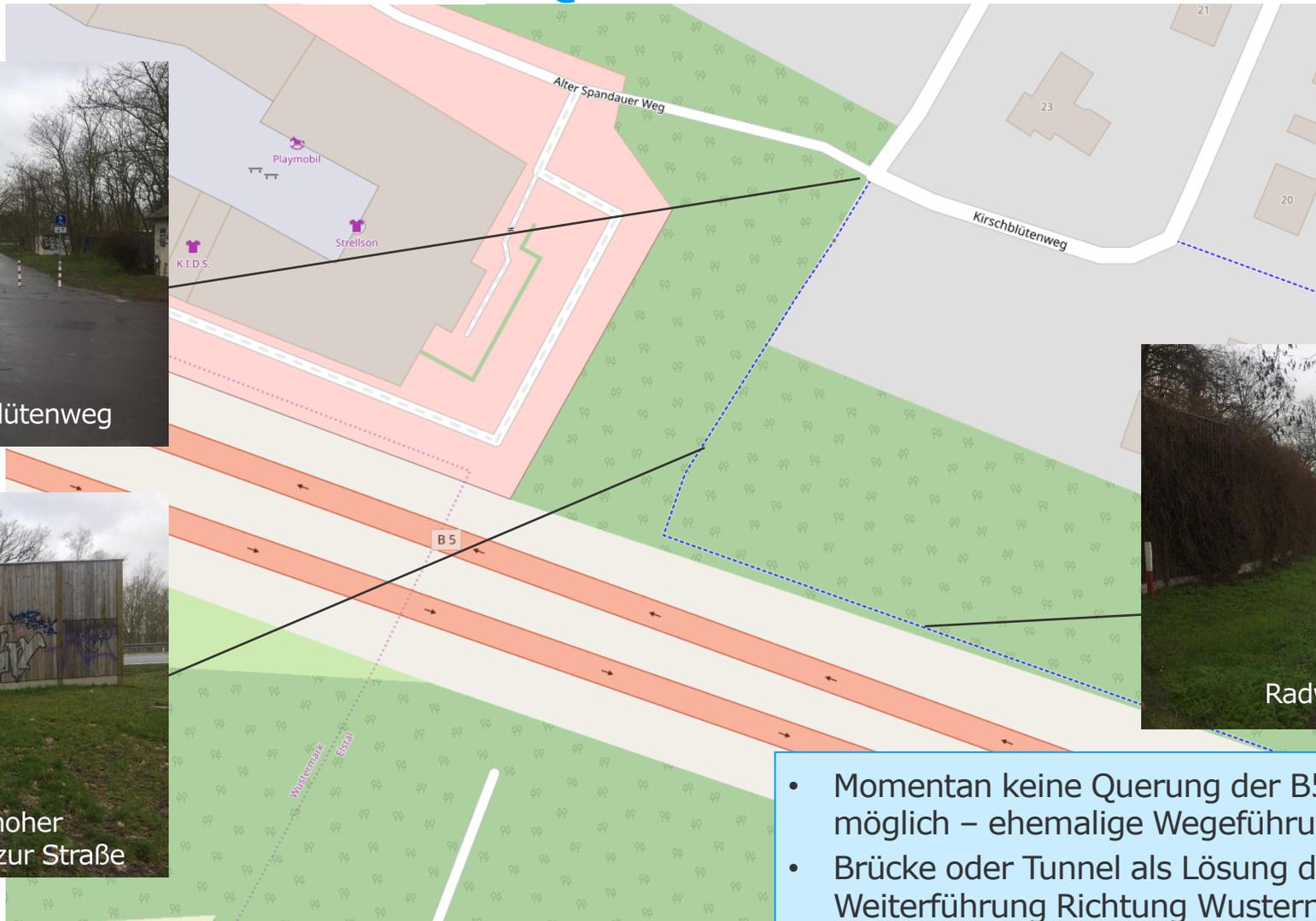
- Durchquerung des Outlet Centers für den Radverkehr nicht vorgesehen. (nur mit Absteigen und Schieben möglich)
- Richtung Norden (Nauener Str. und Bahnhofstr.): keine Radinfrastruktur
- Alter Spandauer Weg gut für Radverkehr nutzbar

Verkehrsentwicklungsplan Wustermark – Modul 3 – Radverkehr



Kartengrundlage: OSM

# 13. ELSTAL GARTENSTRASSE - QUERUNG B5



- Momentan keine Querung der B5 an dieser Stelle möglich – ehemalige Wegeführung unterbrochen
- Brücke oder Tunnel als Lösung denkbar – Weiterführung Richtung Wustermark / Priort
- Führung entlang B5 mit eigenem Radweg, doch starke Lärmbelastung wegen ungünstiger Lage der Lärmschutzwand

# 14. ELSTAL - ENTLANG DER B5

- Zwei parallele Routen verlaufen als räumlich geschützte Sonderwege
- Der Ginsterweg weist dabei einen hohen Erholungsfaktor auf, während der Radweg an der B5 durch hohe Lärmbelastung gekennzeichnet ist, zudem Umweg durch Führung entlang der Kfz-Zu- und Abfahrten
- Route über Ginsterweg – Ferbitzer Weg führt unweigerlich durch Tunnel auf die Südseite der B5 Richtung Erlebnisdorf
- Radweg an der B5 führt zum Knoten Elstal Ost



Attraktiver Sonderweg



Ginsterweg



Unterführung der B5 – kreuzende Radwege ohne Verbindung



Radweg an Ausfahrt Elstal Ost



Planungsplan Wustermark – Modul 3 – Radverkehr



Kartengrundlage: OS

# 15. ELSTAL OST - ANSCHLUSS B5



- Abseits des Radwegs entlang der B5 keine eigene Radinfrastruktur
- Kreisverkehr Hauptstraße / Zum Olympischen Dorf mit für Radverkehr freigegebenem Gehweg
- Zufahrt für Kfz zum Olympischen Dorf bereits umfänglich realisiert (mit Bushaltestelle und Parkplätzen)
  - keine eigenständigen Radverkehrsanlagen



# 17. ELSTAL HAUPTSTRASSE



- Route entlang der Hauptstr. und den historischen Flak-Hangars, die mit einer Ausnahme weitestgehend leer stehen. Führung auf dem für den Radverkehr freigegebenen Gehweg
- Grau gepflasterter Vorplatz vor den Hangars als Fußweg nutzbar, falls Zugriff auf Flächen möglich (Trennung Fuß- und Radverkehr)
- Parallelroute östlich der Hauptstr. auf der Athener Straße als Fahrradstraße denkbar



Kartengrundlage: OSM

# 18. ELSTAL BAHNHOFSTRASSE OST



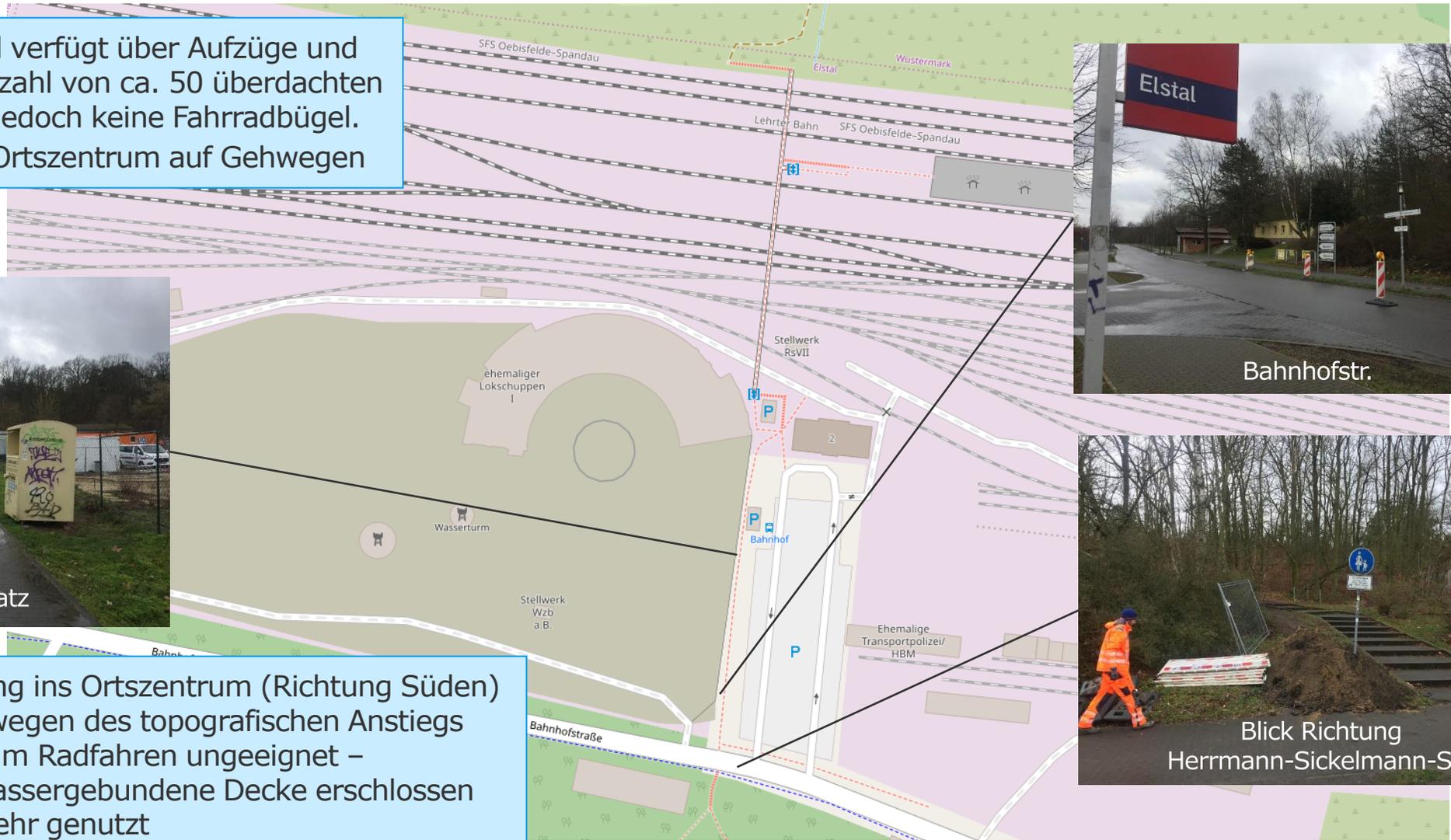
- Bahnhofstr. ist mit Leitplanken ausgestattet, ähnlich einer Schnellstr.
- Radverkehrsführung führt einseitig auf der Südseite über den gemeinsam genutzten Gehweg.
- Potenzielle Konflikte mit dem Fußverkehr.

# 19. ELSTAL BAHNHOF

- Der Bahnhof Elstal verfügt über Aufzüge und eine begrenzte Anzahl von ca. 50 überdachten Fahrradständern, jedoch keine Fahrradbügel.
- Wegeführung ins Ortszentrum auf Gehwegen



- Die direkte Führung ins Ortszentrum (Richtung Süden) durch den Wald, wegen des topografischen Anstiegs und der Treppe zum Radfahren ungeeignet – Weg jedoch als wassergebundene Decke erschlossen und vom Fußverkehr genutzt
- Weiterführung auf Bahnhofstr. Richtung Westen und Osten möglich.



Verkehrsentwicklungsplan Wustermark – Modul 3 – Radverkehr

# 20. ELSTAL QUERUNG BAHNGLEISE, ANSCHLUSS DYROTZ-LUCH



- Erreichbarkeit des GVZ aus Elstal nur über unbefestigte Wege
- Zugang zum Bahnhof bzw. Querung des Bahndammes nur über Treppen möglich. Rampen oder Fahrstuhl nicht vorhanden.
- Ehemaliger Weg (abzweigend von Weg Richtung Dyrotz-Luch) führt durch Kernbereich Kompensationsflächenpool und ist aktuell völlig zugewachsen

# 20. ELSTAL ANSCHLUSS GÜTERVERKEHRSZENTRUM



- Weg parallel zur Bahnstrecke gegenwärtig nicht für Radverkehr geeignet: z.T. schmaler Trampelpfad, z.T. sehr unebener Feldweg (Baustraße)
- Ziel: Prüfung Möglichkeit Entwicklung einer Verbindung Bahnhof Elstal – GVZ: Abstimmung mit Naturschutzbelangen und Grundstückseigentümern erforderlich
- Alternativ könnte ein diagonaler Weg Richtung Nordosten entwickelt werden, welcher auf den Dyrotzer Weg trifft

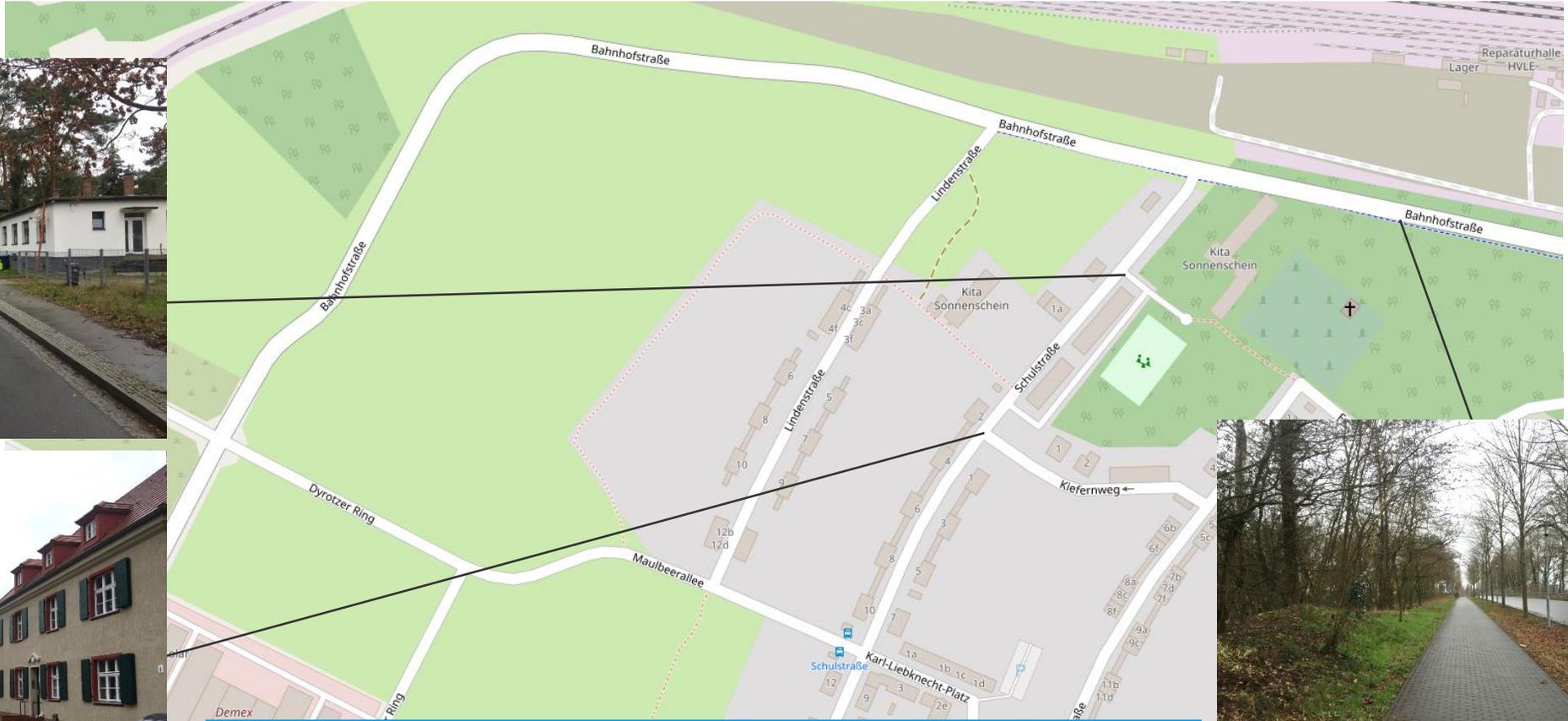
# 21. ELSTAL BAHNHOFSTRASSE WEST



Schulstraße



Schulstraße



- Wohngebietsstraßen: Keine Radinfrastruktur, weitestgehend verkehrsberuhigt. Oberfläche meist asphaltiert, mit Ausnahme der nördlichen Breite Str., Ernst-Walter-Weg im Umkreis der Kirche, sowie dem südlichen Ende der Gartenstr. Neubaubereich der Vonovia befindet sich momentan im Bau.
- Bahnhofstraße West ohne eigenständige Radinfrastruktur, mit gemeinsamem Geh- und Radweg, sowie asphaltierter Straße, gut nutzbar bei geringer Kfz-Verkehrsbelastung.



Bahnhofstraße



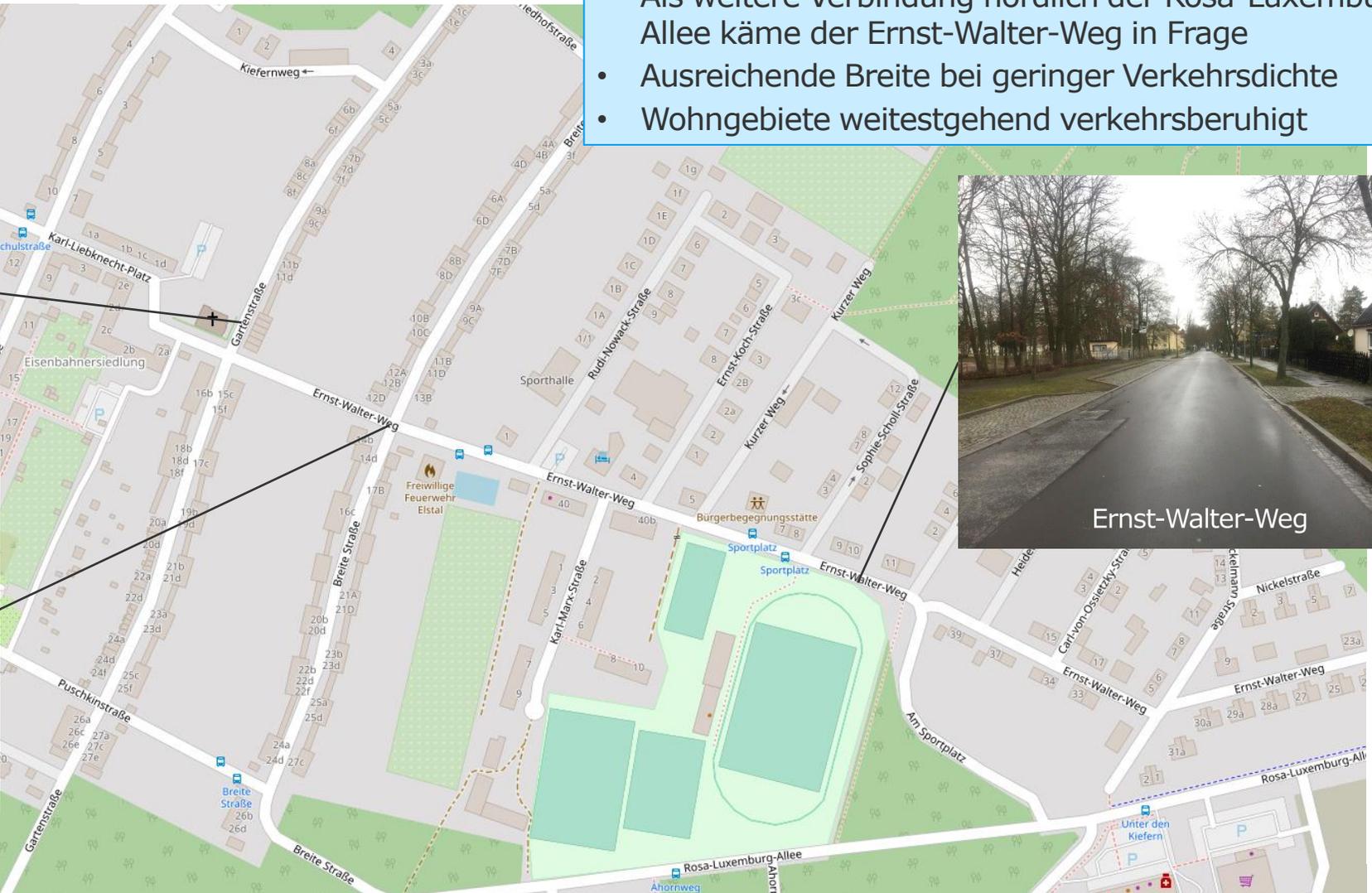
## 22. ELSTAL ROSA-LUXEMBURG-ALLEE

- Rosa-Luxemburg-Allee als wichtige Diagonalverbindung zwischen neuem Ortszentrum und dem Outlet-Center
- Rosa-Luxemburg-Allee mit großem, altem Baumbestand sowie kleineren Neupflanzungen
- Momentan keine Radinfrastruktur bei mäßigem Verkehr
- Einseitiger Gehweg auf der Südseite
- Einseitiger Zweirichtungsweg auf der Nordseite zu prüfen - Platz vorhanden.

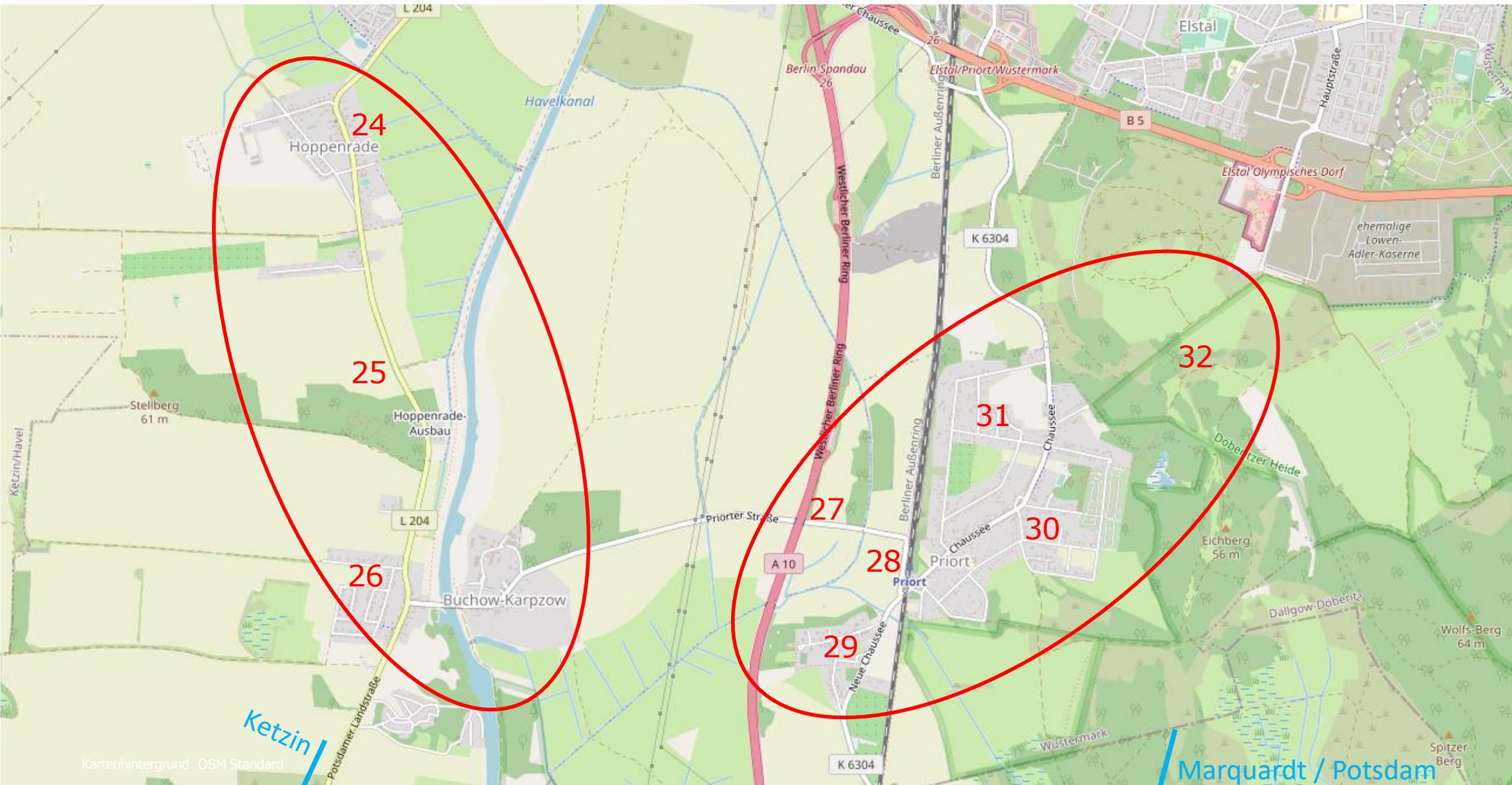


# 23. ELSTAL EISENBAHNSIEDLUNG

- Als weitere Verbindung nördlich der Rosa-Luxemburg-Allee käme der Ernst-Walter-Weg in Frage
- Ausreichende Breite bei geringer Verkehrsdichte
- Wohngebiete weitestgehend verkehrsberuhigt

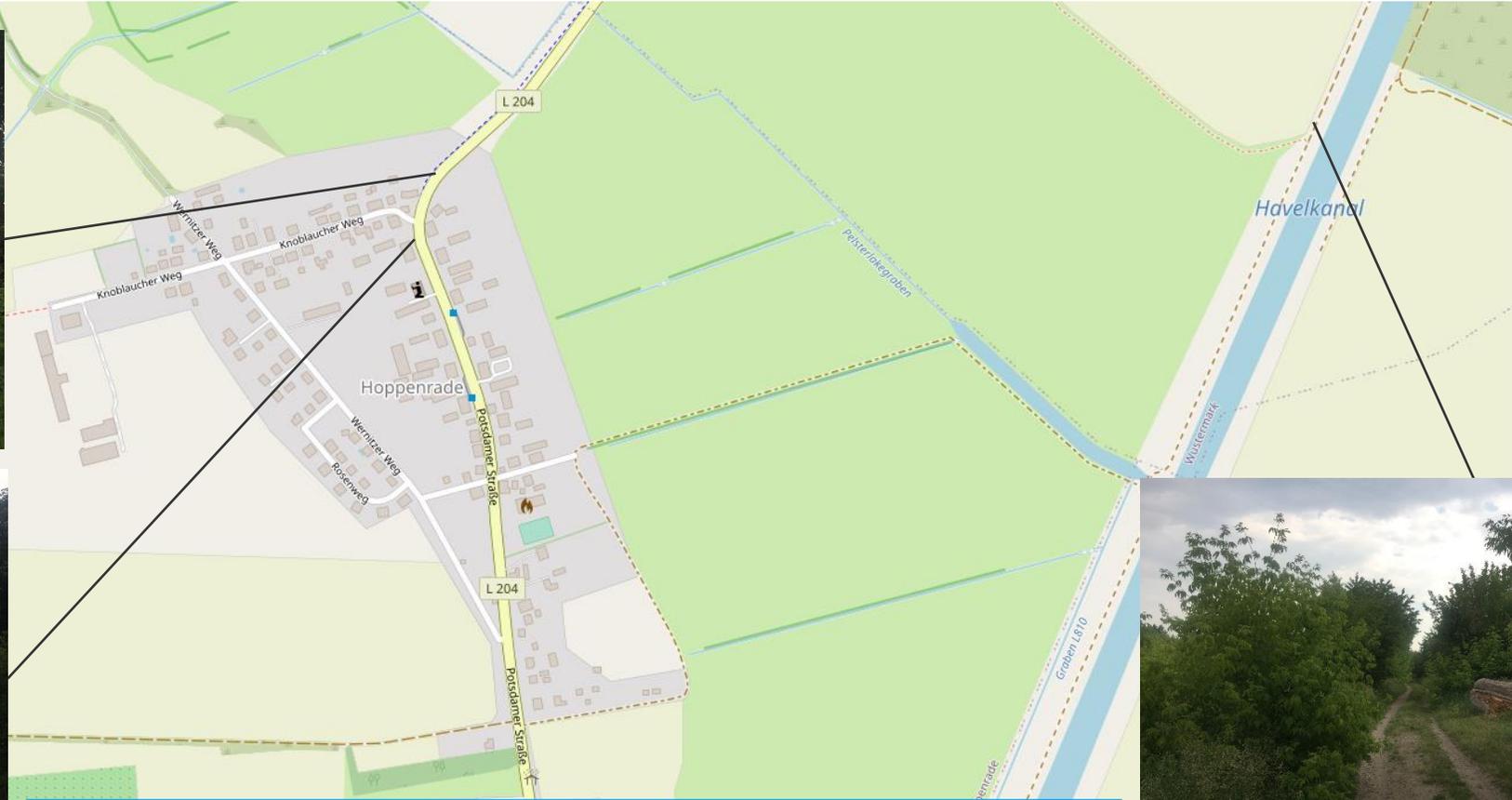


# Teilbereiche Hoppenrade / Buchow-Karpzow / Priort



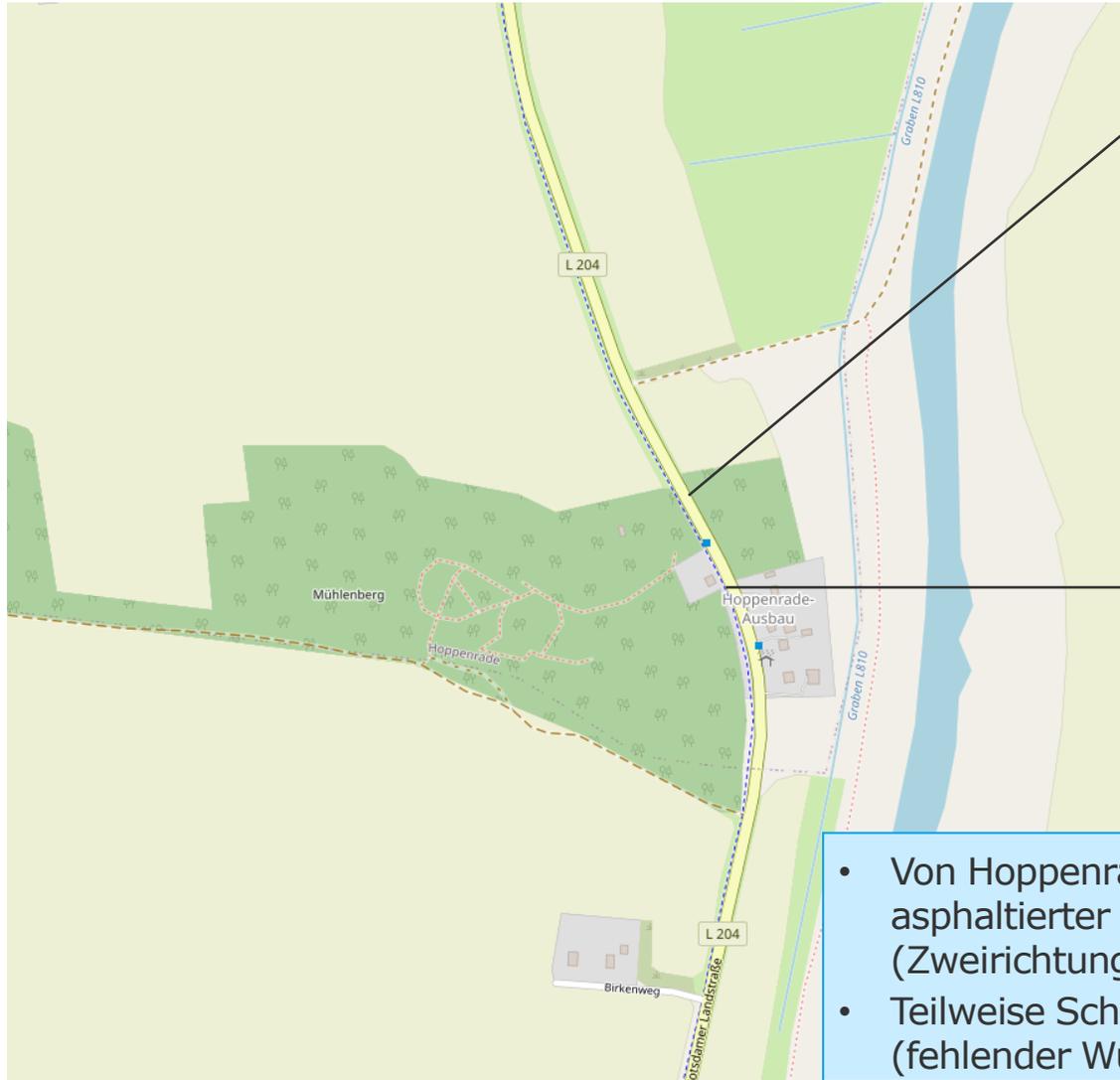
Kartenhintergrund: OSM Standard

# 24. HOPPENRADE



- Straßenbegleitender und getrennter Radweg auf der Potsdamer Straße Richtung Hoppenrade endet kurz nach Ortsbeginn
- Innerhalb Hoppenrade umwegige Führung über Nebenstraßen
- Alternative Route entlang der Westseite des Havelkanals zugänglich jedoch unbefestigt, uneben und zugewachsen, sehr schwer zu befahren

# 25. HOPPENRADE - AUSBAU



Kartengrundlage: OSM



Straßenparalleler Fuß- und Radweg

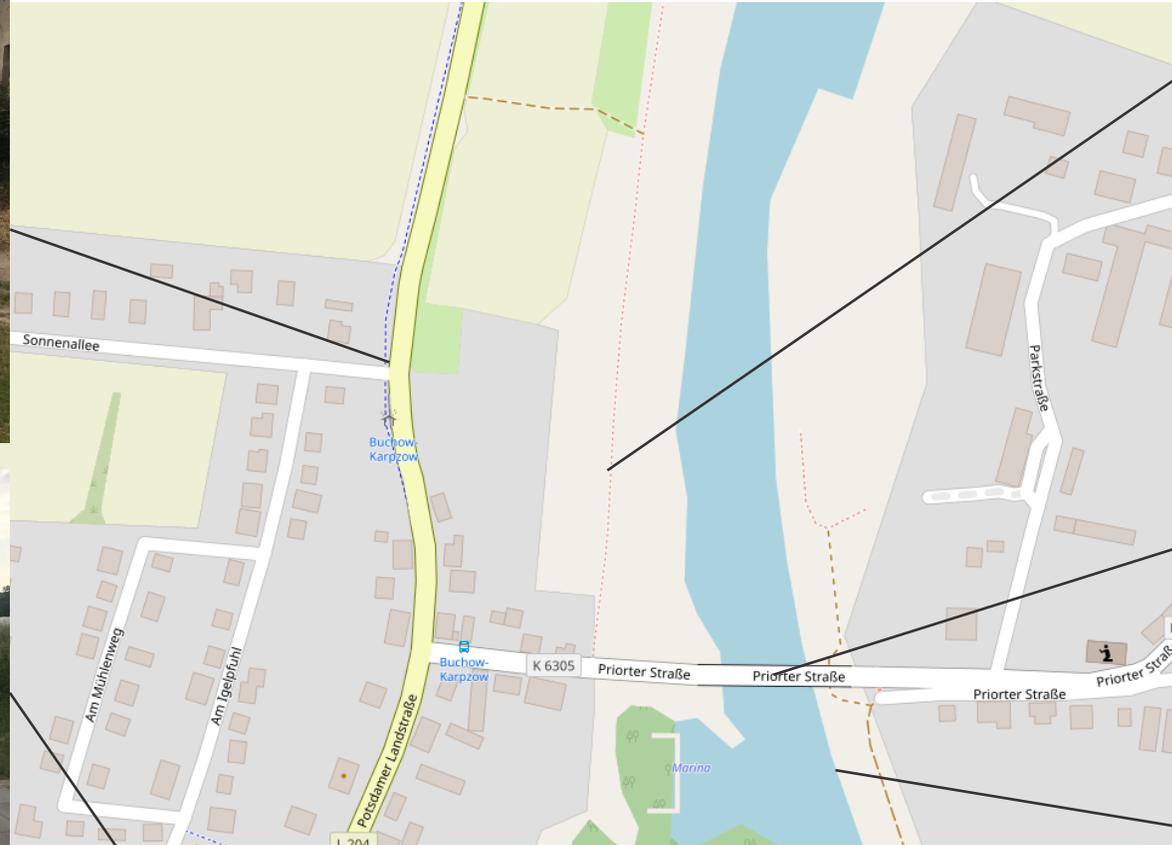


Radwegschäden durch Wurzelwuchs

- Von Hoppenrade bis Buchow-Karpzow durchgehend eigener asphaltierter Fuß- und Radweg westlich der Straße (Zweirichtungsweg)
- Teilweise Schäden am Asphalt durch Wurzeln (fehlender Wurzelschutz)

Verkehrsentwicklungsplan Wustermark – Modul 3 – Radverkehr

## 26. BUCHOW-KARPZOW



- Separater Fuß- und Radweg entlang L 204 endet kurz nach Ortseingang und beginnt wieder bei Ortsausgang
- Innerhalb Ortslage keine Radverkehrsinfrastruktur
- Weg parallel zum Kanal verläuft nicht direkt am Wasser, ist aber zugänglich mit einzelnen Lücken
- Brücke Priorter Straße besitzt nur einen sehr schmalen gemeinsamen Geh- und Radweg ca. 1m





# 28. PRIORT BAHNHOF



- Bahnhof Priort – Wegeführung mit Bahnübergang und Schranken
- Keine Radinfrastruktur (Wege) im Umfeld
- Keine Radabstellanlagen am Bahnhof, jedoch an Bushaltestelle
- Beginn eines abgezaunten, nicht beschilderten Gehwegs Richtung Altes Dorf

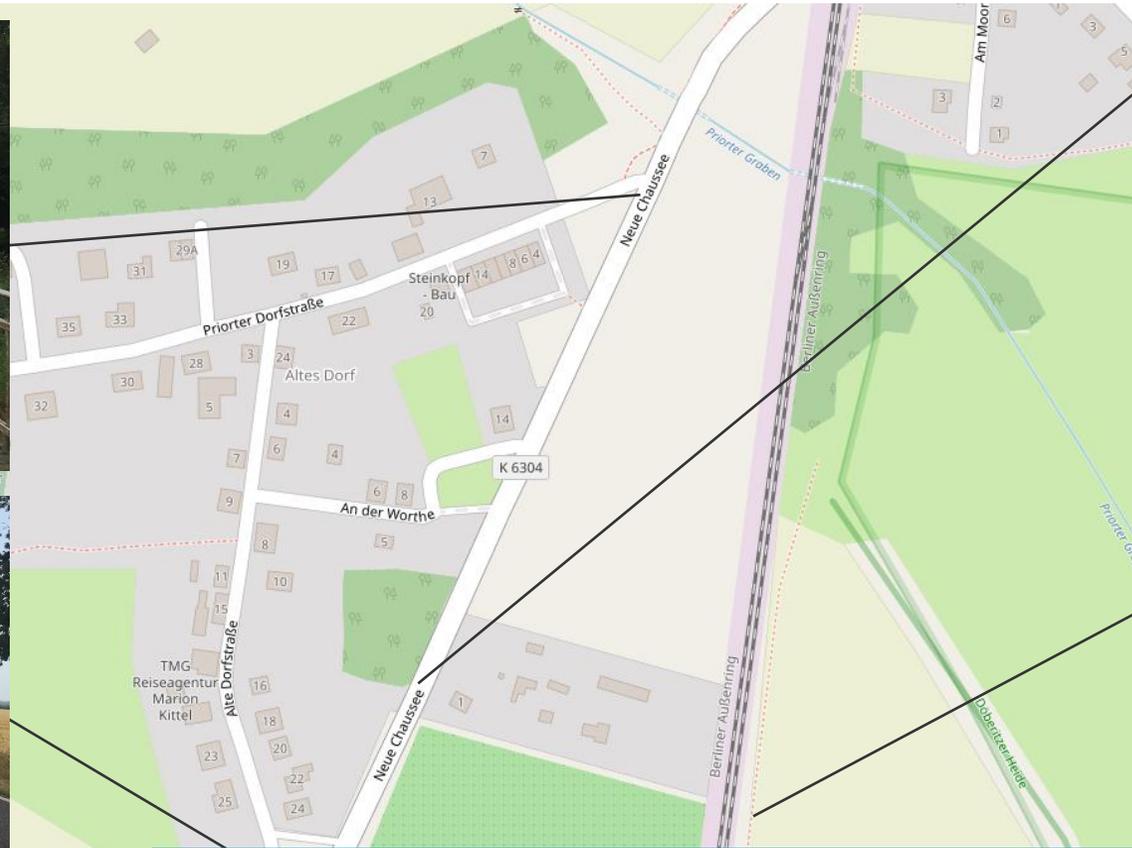
# 29. PRIORT ALTES DORF



Gehweg (Neue Chaussee)



Ortsausgang Richtung Kartzow



Mischverkehr Richtung Kartzow



Feldweg östlich der Bahntrasse

- Gemeinsam genutzter Gehweg (einseitig, keine Freigabe) bis Höhe Priorter Dorfstraße
- Ab dort im Mischverkehr mit Kfz bis Dorfausgang (Begrenzung 50 km/h)
- Ein weiterer Weg östlich der Bahntrasse weist hohes Entwicklungspotenzial auf.

Kartengrundlage: OSM

Verkehrsentwicklungsplan Wustermark – Modul 3 – Radverkehr

# 30. PRIORT SIEDLUNG

- Priort Siedlung ohne eigenständige Radinfrastruktur - jedoch durchweg mit freigegebenem Gehweg (einseitig)
- Teilweise großzügige Grünflächen zwischen Straße und Gehweg



# 31. PRIORT SIEDLUNG - NORDTEIL

- Goethestraße im Wohngebiet verkehrsberuhigt und asphaltiert
- Weitere Nebenstraßen „Dyrotzer Winkel“ und „An der breiten Wiese“ unbefestigt und verkehrsberuhigt
- Ab Ortsausgang separater, gemeinsamer Geh- und Radweg bis Elstal Anschluss West
- August-Bebel-Straße führt direkt in Döberitzer Heide  
– schmaler Pfad derzeit nicht für Radverkehr nutzbar
- Weitere Zugänge zur Heide nördlich und südlich vorhanden



An der breiten Wiese



Kartengrundlage: OSN

Gebaude-Verkehrsentwicklungsplan Wuster



Richtung Elstal



Beginn Naturschutzgebiet

# 32. DÖBERITZER HEIDE

- Wegeverbindung von Priort in Richtung Erlebnisdorf und Elstal derzeit nicht vorhanden
- Innerhalb Döberitzer Heide sind die Wege nicht oder nur schwer für Radverkehr nutzbar, vereinzelt Hindernisse durch Äste und umgestürzte Bäume
- Weiterführung im nordöstlichen Abschnitt auf Sandpiste (Feldweg)
- Ab dem Parkplatz des Freizeitparks asphaltierte Straße
- Fahrradinfrastruktur in der Döberitzer Heide birgt hohes Potenzial für alltäglichen und touristischen Radverkehr



stermark – Modul 3 – Radverkehr