

# Gemeinde Wustermark

## Der Bürgermeister



### Beschlussvorlage

Nr.: B-068/2015  
öffentlich

Beratungsfolge	Termin	Behandlung
Ortsbeirat Wustermark	19.06.2015	öffentlich
Ausschuss für Bauen und Wirtschaft	23.06.2015	öffentlich
Haushalts- und Finanzausschuss	24.06.2015	öffentlich
Gemeindevertretung	30.06.2015	öffentlich

**Kuhdammbücke über die Autobahn ins GVZ Berlin West Wustermark  
(Ersatzneubau des Bauwerkes 70 Ü1, A 10, km 137,655)  
Hier: Beratung und Beschlussfassung zum Abschluss der Vereinbarung zu  
Planungsgrundlagen und Kostentragung**

#### **Beschlussvorschlag:**

Die Gemeindevertretung der Gemeinde Wustermark beschließt den Bürgermeister dahingehend zu ermächtigen, mit der

Bundesrepublik Deutschland, Bundesstraßenverwaltung  
handelnd durch das Land Brandenburg

dieses vertreten durch das  
Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung,

dieses vertreten durch den  
Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg

dieser vertreten durch den Vorstandsvorsitzenden  
Abteilung Planung/Bau  
Dienststelle Stolpe  
Stolpe, An der Autobahn A 111  
16540 Hohen Neuendorf

bezüglich der Umbaumaßnahme der Kuhdammbücke über die A 10 (Ersatzneubau des Bauwerkes 70 Ü1, A 10, km 137,655)

die beiliegende Vereinbarung zu den Planungsgrundlagen und zur Kostentragung  
abzuschließen / nicht abzuschließen.

### **Sachverhalt/ Begründung:**

Hinsichtlich der Entwicklung des Güterverkehrszentrums Berlin-West Wustermark (GVZ) und der daraus resultierenden Notwendigkeit die Kuhdammbrücke über den Havelkanal und die Kuhdammbrücke über die Autobahn 10 zu verbreitern, muss zunächst folgende Ausgangssituation betrachtet werden:

Das GVZ Wustermark hat sich in den letzten Jahren zu einem bedeutenden Logistikknoten entwickelt. Mit einer Ansiedlungsfläche von 127 ha, 31 bisher angesiedelten Unternehmen mit ca. 3000 Beschäftigten und Investitionen in Höhe von 445 Millionen EUR (davon 95 Millionen EUR öffentliche Mittel von Gemeinde/ Land/ Bund/ EU) ist das GVZ Wustermark das zweitstärkste GVZ in der Region Berlin-Brandenburg und nimmt im Deutschland-Ranking der GVZ einen vorderen Platz ein.

Raumordnerisch hat das GVZ im Schnittpunkt von fünf Bundesverkehrswegen (Havelkanal, Autobahn 10 Bundesstraße 5, Gleis Außenring Berlin und ICE-Strecke Berlin – Hannover) sowie von TEN-T-Korridoren (Ost-West-Achse: Rotterdamm-Baltikum, Nord-Süd-Achse: Skandinavien-Adria/Balkan) eine herausragende Bedeutung. Das Zusammenwirken mit dem benachbarten Rangierbahnhof Wustermark in Elstal ist ein weiterer Standortvorteil. Zurzeit besteht eine stabile Nachfrage nach Gewerbe- und Logistikflächen im westlichen Umland von Berlin. Die Erfahrung der letzten Jahre zeigt, dass die Nachfrage nach größeren zusammenhängenden Flächen über 5 ha weiter zugenommen hat. Es ist auch in Zukunft mit einer stabilen Nachfrage zu rechnen.

Durch die IPG Infrastruktur- und Projektentwicklungsgesellschaft mbH wurden Anfang diesen Jahres im Auftrag der Gemeinde Wustermark diverse Entwicklungsmöglichkeiten für das GVZ untersucht. Denkbare Entwicklungsräume sind eine westliche Ausdehnung über den Havelkanal ins Gewerbegebiet Wustermark-Nord, eine östliche Ausweitung mit Brücke über den Berliner Außenring (BAR) sowie die Nutzung von Verdichtungspotenzialen im bestehenden Gebiet des GVZ.

Die Untersuchung der Entwicklungsmöglichkeiten wurde den Gemeindevertretern in einer Sondersitzung am 24.03.2015 durch die IPG vorgestellt.

### **In Abwägung aller Argumente wird die Variante Verdichtung für die weitere Entwicklung vorgeschlagen.**

#### **Begründung:**

1. Die Variante westliche Entwicklung hat folgende Nachteile:

- diverse archäologische, bereits identifizierte Fundorte, die die Entwicklung behindern und die erhebliche Aufwendungen zur Beseitigung nach sich ziehen und somit die Kosten in die Höhe treiben würden
- Flächen nicht im Gemeindeeigentum, sondern nur private Eigentümer
- kein einheitliches Planungsrecht sowie erwartete Konflikte mit der Ansiedlung von Logistikunternehmen mit 24-Stunden-Betrieb
- Knotenpunkt von Hochspannungsleitungen, die das Gebiet zerschneiden

2. Die Variante östliche Ausweitung mit Brücke über BAR hat folgende Nachteile:
- Erschließungssysteme müssen durch Über- (Straße) beziehungsweise Unterführung (Medien) auf die östliche Seite gebracht werden
  - zum Teil landwirtschaftliche Nutzung, vollständiger Eigentumserwerb durch die Gemeinde notwendig
  - Akzeptanz durch Bevölkerung (Siedlung Dyrotz-Luch) wird als schwierig eingeschätzt
  - Herstellung Planungsrecht langwierig (Landschaftsschutzgebiet in unmittelbarer Nachbarschaft sowie Lärmproblematik)
  - erhebliche Vorfinanzierungskosten durch die Gemeinde Wustermark notwendig

3. Verdichtung – Vorteile dieser Variante sind:

- Medien liegen an
- Eigentum zum großen Teil in Gemeindehand beziehungsweise Erwerb nach § 165 ff. BauGB zum entwicklungsbeeinflussten Anfangswert
- Herstellung Baurecht wird als machbar eingeschätzt
- Vorfinanzierung niedriger als bei einer Erweiterung
- Chance auf Fördermittel in Höhe von 50 bzw. 60 Prozent der förderfähigen Kosten (Programm GRW-I) werden hier am höchsten eingeschätzt (erste informelle Gespräche mit der ILB hierzu waren positiv)
- GVZ hat mit dieser Variante ein kompaktes Erscheinungsbild

Zu der Entscheidung der Verdichtung des GVZ wird die Verwaltung die entsprechende Beschlussvorlage nach der Sommerpause vorlegen.

Da sowohl bei der Planung und Herstellung der Infrastrukturen und Flächenentwicklungen verschiedene Zeitabläufe vorhanden sind, werden zwei Entwicklungsschritte vorgeschlagen.

#### Erster Entwicklungsschritt:

Herstellung der Zweistreifigkeit der Kuhdammbrücke über den Havelkanal einschließlich notwendiger Anpassungen sowie sofortige Entwicklung der Fläche 1 und 2, Variante 2 (einschließlich Änderung des Bebauungsplanes)

#### Zweiter Entwicklungsschritt:

Herstellung der Zweistreifigkeit der Kuhdammbrücke über die A10 sowie Entwicklung der Fläche 9, Variante 3.

Aufgrund der zeitlichen Restriktionen sind hierfür zwei Infrastruktur-Förderanträge nach dem Programm GRW-I zu stellen. Insbesondere der große Abstimmungsbedarf mit dem Landesbetrieb Straßenwesen (Planungsschritte für Zweistreifigkeit der Kuhdammbrücke über A10) bedingen zwei gesonderte Förderanträge, da in der Regel die Umsetzung bewilligter Fördermittel in drei Jahren abgeschlossen sein muss.

**Zu diesen Sachverhalten erhalten Sie in den nächsten Beratungsrunden noch Informationen, die zu gesonderten Tagesordnungspunkten noch beraten werden. An dieser Stelle sollte nur ein grober Überblick über die anstehenden Problemfelder aufgezeigt werden.**

**Im Nachfolgenden wird näher auf die Problematik „Erneuerung der Kuhdammbrücke über die Autobahn 10“ eingegangen.**

Durch die sehr positive Entwicklung des GVZ Wustermark in den letzten Jahren hat auch der Schwerlastverkehr deutlich zugenommen. Dabei wird immer mehr ersichtlich, dass der Verkehrsweg von der L 202 über den Kuhdammweg und die beiden Brückenbauwerke über den Havelkanal und die Autobahn 10 aber auch aus dem GVZ über die zuvor genannten Brückenbauwerke und den Kuhdammweg in Richtung L 202 und Nauen benötigt wird.

Ergänzend kommt hinzu, dass sich die Schwerlastfirma. Colossus südlich der Hafenumfläche der Gemeinde Wustermark ansiedeln wird. Diese Firma benötigt die sanierte Kuhdammbrücke, um auf dem kürzesten Weg von ihrem Standort über die Kuhdammbrücken zum AS Brieselang oder Richtung Nauen zu fahren. Derzeitig ist die Fahrtstrecke über die Hafenumstraße, Duisburger Straße, Leipziger Straße und Rostocker Straße zur AS Brieselang und zurück. Richtung Nauen erfolgt der Schwerlastverkehr über die L 202 durch Zeestow.

Im Rahmen der Erneuerung der beiden Brückenbauwerke und des Kuhdammweges wird seitens der Gemeinden Brieselang und Wustermark überlegt die Rostocker Straße und den Kuhdammweg als Landesstraße umwidmen zu lassen. Hierzu sind Verhandlungen sowohl mit dem Bürgermeister der Gemeinde Brieselang als auch mit dem Landesbetrieb Straßenwesen unumgänglich. In diesem Zusammenhang gilt es die Höhe der finanziellen Beteiligung der Gemeinde Brieselang abzuklären. Dadurch wird eine Entlastung des Verkehrs der Ortslage Zeestow erreicht.

Eine Nutzung der derzeitigen Brücke über die A 10 ist für den Lastverkehr nur bedingt und für den Schwerlastverkehr gar nicht nutzbar, weil nur Fahrzeuge bis 30 t das betreffende Brückenbauwerk befahren dürfen.

Wenn die Brücke über die Autobahn 10 erneuert wurde, dürften Fahrzeuge bis 60 t das Brückenbauwerk befahren.

Um dieses Problem langfristig abzustellen, hat sich die Gemeinde Wustermark bereits frühzeitig mit dem Autobahnamt in Verbindung gesetzt, um diese Problematik abschließend zu klären.

Am 05.05.2015 fand die finale Beratung beim Landesbetrieb Straßenwesen über das Bauvorhaben: Erneuerung der Kuhdammbrücke über die Autobahn 10 in das GVZ Wustermark (Ersatzneubau des Bauwerkes 70 Ü1, A 10, km 137.655) statt.

Hier wurden folgende Ergebnisse erzielt, die auch Gegenstand der in der Anlage 2 befindlichen Vereinbarung sind:

1. Der Realisierungszeitraum für die Erneuerung der Kuhdammbrücke über die A 10 ist nach 2020.
2. Das Autobahnamt macht gegenwärtig die Vorentwurfsplanung und vergibt im nächsten Quartal die Planungsleistungen nach einem VOF-Verfahren.
3. Hinsichtlich der Linienführung erfolgt der Straßenausbau zweistreifig und nicht wie bisher einstreifig und die Straßenachse zwischen den Brückenbauwerken wird beibehalten. Das hat zur Konsequenz, dass keine Ver- und Entsorgungsleitungen umverlegt werden müssen und es muss kein Grunderwerb getätigt werden.
4. Die Bauzeit für die das Ersatzneubauwerk 70 Ü1, A 10, km 137.655 wird ca. ein Jahr betragen. Während dieses Bauzeitraums erfolgt eine Vollsperrung der Kuhdammbrücke über den Havelkanal bis zur Einmündung der Rostocker Straße.
5. Die Umleitung während der Baumaßnahme erfolgt von der Hafenumstraße über die Duisburger Straße, Leipziger Straße und Rostocker Straße zum Knotenpunkt AS Brieselang.

6. Das neue Brückenbauwerk kommt ca. 2,00 m höher als das gegenwärtige Bestandsbrückenwerk.  
Das hat zur Konsequenz, dass die Hafestraße und die Grundstückszufahrt zum Investor Gör Bak GmbH höhenmäßig angepasst werden müssen. (Bulgur-Fabrik)

Der / die betroffene (n) Investor (en) ist frühzeitig über das geplante Bauvorhaben zu informieren

Nach der Information des / der Investors (en) erfolgt eine Rückmeldung an das Autobahnamt.

7. Der Anpassungsbereich vom Ende des Brückenbauwerks über die Autobahn bis zur Einmündung Rostocker Straße beträgt ca. 80 m.

8. Seitens der Gemeinde Wustermark wird auf den Schwerlastverkehr aus der Hafestraße in Richtung Kuhdammbrücke über die Autobahn hingewiesen. Der Kurvenradius aus der Hafestraße muss entsprechend bemessen sein.

9. Die Fahrbahnbreite auf den Brückenbauwerken beträgt 6,50 m.

10. Die Fahrbahnbreite außerhalb der Brückenbauwerke beträgt 7,50 m.

Das hat folgende Vorteile:

- Der Kurvenradius im Bereich Hafestraße/Kuhdammbrücke wird besser ausgebildet.
- Es wird keine Fahrbahnaufweitung im Bereich vor der Kuhdammbrücke (aus Richtung Rostocker Straße gesehen) benötigt.
- Der Radverkehr in das und aus dem GVZ über den Kuhdammweg wird durchgängig gewährleistet.
- Der Begegnungsfall LKW/LKW bei verminderter Geschwindigkeit von 40 km/h zzgl. jeweils 1,00 m Radstreifen wird gewährleistet.

11. Der Radweg wird abmarkiert.

12. Kostendarstellung

Gesamtkosten	ca. 2.500.000,00 €
Kostenanteil LS	81,48 %
Kostenanteil Gemeinde Wustermark	18,52 %
Kreuzungsbedingte Kosten Gemeinde Wustermark	ca. 463.000,00 €
Nichtkreuzungsbedingte Kosten Gemeinde Wustermark	ca. 132.000,00 €
Gesamtkosten Gemeinde Wustermark	ca. 595.000,00 €

Die Gemeinde Wustermark wird unter Mithilfe der IPG für dieses Bauvorhaben noch Fördermittel beantragen und versuchen auf diese Art den kommunalen Eigenanteil noch zu minimieren.

Dies könnte wie folgt aussehen:

	Variante I GRW-I 50 %	Variante II GRW-I 60 %
Gesamtkosten	595.000,00 €	595.000,00 €
Förderung	297.500,00 €	357.000,00 €
Kommunaler Eigenanteil	297.500,00 €	238.000,00 €

### **Finanzierung:**

Durch die Ausführung des vorgeschlagenen Beschlusses entstehen folgende Auswirkungen auf den Haushalt:

Ob die Gemeinde Wustermark den kommunalen Eigenanteil in Höhe von maximal 595.000,00 € zum Zeitpunkt der Umsetzung des Brückenbauvorhabens aus eigenen Mitteln tragen kann bzw. ob hierfür eine Kreditaufnahme erforderlich ist, kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt durch die Kämmerei noch nicht abschließend beurteilt werden.

Das hängt auch damit zusammen, dass gemäß dem vorliegenden Vertragsentwurf der konkrete Ausführungszeitraum nicht benannt wurde, um eine exakte Prognose hinsichtlich der wirtschaftlichen Situation der Gemeinde Wustermark abzugeben.

In der Präambel zur Vereinbarung steht unter anderem lediglich, dass die Durchführung der Baumaßnahme zum BW 70 Ü1 **ab dem Jahr 2020** mit einer geplanten Bauzeit von 1 Jahr vorgesehen ist.

In jedem Fall ist es jedoch so, dass durch die umfangreichen Investitionsmaßnahmen an der Grundschule Wustermark (Neubau Klassenhaus und Hortgebäude) bis zum Jahr 2018 voraussichtlich eine Kreditaufnahme erfolgen muss.

Darüber hinaus sind Sanierungen für die Grundschule bis zum Jahr 2020 geplant. Alle weiteren Investitionen der Gemeinde Wustermark müssen sich hinter diesen wichtigen Investitions- und Sanierungsmaßnahmen einordnen.

Hier gilt es die Maxime umzusetzen, den Schulstandort der Gemeinde Wustermark attraktiver zu gestalten, um ein weiteres Abwandern der Schüler der Gemeinde zu verhindern.

### **Anlagenverzeichnis:**

- Anlage 1:     Übersichtsplan
- Anlage 2:     Kosten-Nutzen-Analyse zur Verdichtung des GVZ Wustermark
- Anlage 3:     Vereinbarung zu Planungsgrundlagen und Kostentragung für Umbaumaßnahmen im Bereich BW 70 Ü1, A 10, km 137,655