

Gemeinde Wustermark

Der Bürgermeister



Informationsvorlage

Nr.: I-038/2019
öffentlich

Beratungsfolge	Termin	Behandlung
Ortsbeirat Wustermark	19.09.2019	öffentlich
Ausschuss für Bauen und Wirtschaft	24.09.2019	öffentlich
Gemeindevertretung	08.10.2019	öffentlich

Information zum Sachstand Verbreiterung der Kuhdammbrücke über den Havelkanal und Umbau des Knotenpunktes Kuhdammweg an der L 202 vom 11.07.2019 und vom 19.08.2019

Sachverhalt:

Mit Beschluss-Nr.: B-017/2018 vom 27.02.2018 hat die Gemeindevertretung der Gemeinde Wustermark entschieden Planungsmaßnahmen zur/zum

- Verbreiterung der Kuhdammbrücke über den Havelkanal und
- Umbau des Knotenpunktes L 202/Kuhdammweg durchzuführen.

Insofern sollen die gemeindlichen Gremien auch in unregelmäßigen Abständen (bei Vorlage neuer Erkenntnisse/Sachverhalte) informiert werden.

Sachstand per 11.07.2019

Anlass für die Vorbereitung und spätere bauliche Umsetzung dieses Tiefbau- und Ingenieurbauvorhabens ist letztendlich die deutliche Zunahme des Umschlagverkehrs im GVZ Berlin West Wustermark. In diesem Zusammenhang ist ein erheblicher Anstieg des LKW-Verkehrs, sowohl über die BAB 10 als auch über die B5 verbunden.

Das GVZ ist straßenseitig an die B5 nur in Richtung Berlin angebunden. Die direkte Anbindung des Hafens Wustermark an die B5 erfolgt derzeit über die einspurige Kuhdammbrücke.

Um eine notwendige dritte, leistungsfähige Verkehrsanbindung des GVZ an das überörtliche Verkehrsnetz zu schaffen, plant die Gemeinde Wustermark bisher den Umbau der Kuhdammbrücke von einer ein- in eine zweispurige Nutzung einschließlich Umbau des Knotenpunktes Kuhdammweg an der L202.

Ausgangsbedingungen sind:

1. Der Kuhdammweg auf der Brücke verbleibt in der Baulast der Gemeinde Wustermark, die Kuhdammbrücke verbleibt in der Baulast des WSA Brandenburg.

2. Das Baurecht für eine zweispurige Brücke wurde per Planfeststellungsbeschluss vom 03.05.2001 hergestellt, die Maßnahme wurde jedoch nur einspurig umgesetzt (2004-2005). Ein erneutes Planfeststellungsverfahren nach WaStrG ist nicht erforderlich, da an der Wasserstraße Havelkanal keine Veränderungen vorgenommen werden. Das Planungsrecht für die neue zweispurige westliche Brückenrampe wurde durch die Gemeinde Wustermark über eine Änderung des B-Planes „Gewerbegebiet Nord“ festgesetzt.
3. Die Fahrbahnbreite des Kuhdammweges auf der Kuhdammbrücke beträgt derzeit 4,50 m.
4. Die Fahrbahnbreite der westlichen Brückenrampe beträgt zwischen 4,50 m und 5,50 m.
5. Für Unterhaltungszwecke des WSA ist an die westliche Brückenrampe ein Wartungsweg (teilweise unbefestigt) in einer Breite von 3,00 m angebunden.
6. Im klassifizierten Straßennetz ist der Kuhdammweg eine nahräumige Straßenverbindung der Verbindungsfunktionsstufe IV nach RIN 2008 (Richtlinie für integrierte Netzgestaltung) und verbindet die L202 mit dem GVZ Wustermark.
7. Der Kuhdammweg ist in Asphaltbauweise befestigt. Die befestigte Breite beträgt 7,50 m. Das entspricht einem Querschnitt RQ 10,5 nach RAS-Q 96.
Der Kuhdammweg hat folgenden Aufbau:
 - 4 cm Splitmastixasphalt 0/8 S
 - 4 cm Asphaltbinder 0/16 S
 - 10 cm Asphalttragschicht Typ C 0/22
 - 30 cm Schottertragschicht 0/32
 - 17 cm Schicht aus frostunempfindlichen Material
 - 65 cm Gesamtdicke**
8. Beidseitig sind Baumpflanzungen mit Alleecharakter vorhanden.
9. Im klassifizierten Straßennetz ist die L202 eine regionale Straßenverbindung der Verbindungsfunktionsstufe III nach RIN 2008 (Richtlinie für integrierte Netzgestaltung) und verbindet die L201 (Brieselang) mit der AS Wustermark der B5.

Die Fahrbahnbreite der L 202 beträgt ca. 6,00 m. Der Radius entspricht in etwa dem aktuell geltenden Regelwerk (RAL 2012).
10. Der Knotenpunkt ist als Einmündung mit vorfahrtregelnder Beschilderung ausgebildet. Die L202 stellt die übergeordnete Straße dar, der Kuhdammweg ist als untergeordnete Zufahrt mit einem kleinen Tropfen angebunden.
11. Separate Anlagen für den Radverkehr sind nicht vorhanden. Aus Richtung der AS Wustermark der B5 befindet sich südlich der L202 ein vorhandener Radweg im Zweirichtungsverkehr, der in Höhe der Zufahrt zum Baustoffhandel endet. Die Breite beträgt 2,00 m.
12. Vorhabensträger der Maßnahme ist die Gemeinde Wustermark.

Am 09.05.2019 fand eine Beratung beim Landesbetrieb Straßenwesen in Potsdam statt. Inhalt dieser Beratung war:

1. Die Gestaltung des Knotenpunktes L 202/Kuhdammweg
2. Die Verlängerung des Radweges von der Zufahrt des ehemaligen Baustoffhandels bis zum neu zu gestalteten Knotenpunkt und deren Finanzierung.
3. Der Ausbau des Kuhdammweges

Zu 1. Die Gestaltung des Knotenpunktes L 202/Kuhdammweg

Die vom Landesbetrieb Straßenwesen akzeptierten Lösungen sind die in der Anlage befindlichen Lagepläne

- Variante 1 **L 202/Kuhdammweg als übergeordnete Straße
Anbindung Zeestower Chaussee als untergeordnete Zufahrt**
- Variante 2 L 202 als übergeordnete Straße
Anbindung Kuhdammweg als untergeordnete Straße
- Variante 3 **Kreisverkehrsplatz wird vom LS Potsdam nicht weiter verfolgt**

Zu 2. Die Verlängerung des Radweges von der Zufahrt des ehemaligen Baustoffhandels bis zum neu zu gestalteten Knotenpunkt und deren Finanzierung.

Im Rahmen der Veränderung des Knotenpunktes L 202/Kuhdammweg wird der bestehende Radweg vom ehemaligen Baustoffhandel bis an den veränderten Knotenpunkt herangeführt. Je nachdem welche Variante hinsichtlich der Gestaltung des Knotenpunktes L 202/Kuhdammweg zum Tragen kommt, werden die Baukosten zwischen ca. 220.000,00 € und ca. 309.000,00 €.

Hinsichtlich dieser Tiefbaumaßnahme wird es eine vertragliche Vereinbarung mit dem Landesbetrieb Straßenwesen in Potsdam und der Gemeinde Wustermark geben. Die gesamten Kosten wird der Landesbetrieb Straßenwesen tragen.

Zu 3. Der Ausbau des Kuhdammweges

Hier ist vom Landesbetrieb Straßenwesen die Frage gestellt worden, warum die Gemeinde Wustermark nicht bereits jetzt den Kuhdammweg entsprechend der RAL 2012 ausbaut, wenn der Kuhdammweg nach Ablauf der Zweckbindungsfrist eine Landesstraße werden soll, zumal eine 90%ige Förderung seitens des Wirtschaftsministeriums in Aussicht gestellt worden ist.

Außerdem gäbe es bei einem späteren Eigentums- und Baulastwechsel keine Probleme, da ein Straßenausbau nach den Vorschriften des Landes erfolgt ist.

In Anlehnung an die Querschnittsbreite im Bestand erhalten die Fahrbahn des Kuhdammweges und die Fahrbahn auf der Kuhdammbrücke eine einheitliche Breite von 8,00 m. Das entspricht einem RQ 11 nach RAL 2012.

Der Kuhdammweg wird auch durch landwirtschaftliche Fahrzeuge befahren. Die Breite von 8,00 m gewährleistet den Begegnungsfall Mähdrescher/Mähdrescher.

Zudem wird auch für die Zukunft deutlich mehr Schwerlastverkehr über den Kuhdammweg fahren. Vor diesem Hintergrund ist folgender Gesamtaufbau herzustellen:

4 cm Splittmastixasphalt
8 cm Asphaltbinder
10 cm Asphalttragschicht
30 cm Schottertragschicht
18 cm Frostschuttschicht
70 cm Gesamtdicke

Vor dem Hintergrund dieser neuen Aufgabenstellung erhielt das beauftragte Planungsbüro den Auftrag zu prüfen, welcher Variante hinsichtlich eines Neubaus die günstigste ist und wo sind die geringsten Auswirkungen auf den **Obstbaumbestand**.

In Diesem Zusammenhang wurden drei Varianten untersucht:

Variante 1: Einseitige Verbreiterung des Kuhdammweges um 0,50 m nach Süden

Ergebnis: Der vorhandene Baumbestand auf der Verbeiterungsseite muss gefällt werden, um die ungebundene Tragschicht herzustellen.

Variante 2: Einseitige Verbreiterung des Kuhdammweges um 0,50 m nach Norden

Ergebnis: Der vorhandene Baumbestand auf der Verbeiterungsseite muss gefällt werden, um die ungebundene Tragschicht herzustellen.

Variante 3: Beidseitige Verbreiterung des Kuhdammweges um 0,25 m nach Norden/Süden

Ergebnis: Für die beidseitige Verbreiterung ist die Fällung des gesamten vorhandenen Baumbestandes erforderlich.

Zudem ist festgestellt worden, dass der vorhandene Oberbau des Kuhdammweges nach RStO 01 der Belastung des Schwerverkehrs dauerhaft nicht schadlos aufnehmen wird. Deckenkernbohrungen aus dem Jahr 2008 belegen, dass der Haftverbund zwischen der Asphaltbinderschicht und der Asphalttragschicht nicht gegeben war.

Vor diesem Hintergrund ist aus Sicht der Verwaltung und unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten ein Neubau des Kuhdammweges gemäß der RAL 2012 dringend angeraten.

Unter Berücksichtigung aller Gesichtspunkte sollte der Variante 1 der Vorzug eingeräumt werden.

Diese Variante berücksichtigt den vorhandenen Baumbestand auf der Nordseite des Kuhdammweges sowie die vorhandene Flurstücksgrenze.

Am vorhandenen Baumbestand muss das Lichtraumprofil hergestellt werden.

Vorbehaltlich der gutachterlichen Empfehlung durch einen Baugrundgutachter wird seitens des Ingenieurbüros und der Verwaltung angeraten den vollständigen Ersatz der gebundenen Schichten und Verstärkung des Oberbaus entsprechend Belastungsklasse Bk10.

Gefällte Obstbäume entlang des Kuhdammweges müssen und werden wieder nachgepflanzt.

Der vorhandene Wartungsweg wird an die neue Trasse des Kuhdammweges in einer Breite von 3,00 m angebunden

Der Neubau des Kuhdammweges erfolgt vor dem Hintergrund einer flächensparenden Inanspruchnahme Dritter.

Hinweis 1: Gemäß ERA 2010, Tabelle 19 ist eine Separierung des Radverkehrs nicht erforderlich. Die Ergebnisse der Projektprognose, Stand 04.11.2016 für den DTV liegen unter 4.000 Kfz/24h. Die Radfahrer werden im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.

Hinweis 2: Gemäß der bestehenden Vereinbarung mit dem „Autobahnamt“ vom 15.12.2015/704.01.2016 ist vertraglich geregelt worden, dass die Fahrbahn des Kuhdammweges zwischen der Havelkanalbrücke und der Rostocker Straße folgende Breite erhalten wird.

- befestigte Fahrbahnbreite:	2 x 4,00 m	=	8,00 m
davon			
- Fahrbahn	2 x 3,50 m	=	7,00 m
- Randstreifen	2 x 0,50 m	=	1,00 m

Damit würde die „künftige“ L 202 nahezu durchgängig nach den Ausbauvorschriften des Landes Brandenburg im Rahmen im Rahmen dieser Tiefbau- und Ingenieurbauvorhaben abschließend hergestellt werden, sodass es nach heutigem Ermessen bei einer künftigen Übertragung keine Probleme geben dürfte

Resümee

Unter Berücksichtigung der Zwangspunkte wird seitens des Planungsbüros und der Verwaltung die Umsetzung der Maßnahme mit folgenden Teillösungen vorgeschlagen:

1. Der Umbau KP Kuhdammweg/L202: Variante 1
2. Die Verbreiterung Kuhdammweg: Variante 1
3. Der Neubau westliche Brückenrampe: Trassierung im Grund-und Aufriss in Anlehnung an die Parameter der Entwurfsklasse 4

Begründung:

Bei Umsetzung der o.g. Vorzugsvarianten, insbesondere Neubau der westlichen Brückenrampe in Anlehnung an die Parameter der EKL 4 kann der Streckenzug vom Knotenpunkt Kuhdammweg an der L202 bis zum Ortseingang mit einer einheitlichen Geschwindigkeit von 70 km/h befahren werden. Das entspricht der üblichen Geschwindigkeit auf einer freien Strecke bei Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn. Gemäß ERA 2010 erhalten Fahrbahnen der EKL 4 keine straßenbegleitenden Radwege.

Mit Beginn der Ortstafel in Höhe Hafenstraße gilt eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h. Auch in diesem Abschnitt sind keine separaten Anlagen für den Radverkehr bis zur Rostocker Straße vorgesehen (Planung LS, Dez. Planung BAB).

Protokoll zum Abstimmungsgespräch zur Planung/Kostenteilung für den Knotenpunkt L 202/Kuhdammweg vom 19.08.2019 beim Landesbetrieb Straßenwesen in Potsdam

Planung

1. Die Trassenführung EKL 4 ist zu prüfen und zu optimieren, ca. Stat. 0+730 bis 0+780 (kurze Geraden nicht optimal).
2. Die Entwässerungsmulde im Bereich des Radwegs ist in Abhängigkeit des Baugrundgutachtens zu bemessen.
3. Hinter dem Radweg sind Ersatzpflanzungen vorzusehen, dazu ist ein 3 m breiter Streifen im Grunderwerbsplan zu berücksichtigen.
4. Ergänzend zur Projektabstimmung am 14.08.2019 bei IPG werden folgende Festlegungen getroffen:
 - a) Der Ausbau der L 202 ist bis zum Beginn der Baustrecke Radweg (Bau-km 0+000) vorzuverlegen.
 - b) Im Einmündungsbereich L 202/Kuhdammweg ist eine optimierte Trassenführung mit **R = 200** zu planen (gemäß Vorschlag VIC PB vom 16.08.2019).
 - c) Bei der Planung des Wirtschaftsweges ist zu prüfen, inwieweit die Trasse des alten Kuhdammweges genutzt werden kann.
 - d) Festlegung der Anordnung der Zufahrten 3 und 4 nach Gespräch mit den Anliegern (Landwirten).
Diese finden am 30.08.2019 und 06.09.2019 im Rathaus statt.

Kostenteilung

Der Landesbetrieb Straßenwesen trägt folgende Kosten:

Den Ausbau der L202 hinsichtlich

- Fahrbahn
- Radweg
- Entwässerung
- Bepflanzung
- Querungshilfe bis zum Tropfen
- Einmündung Zeestower Straße

Die Gemeinde Wustermark trägt folgende Kosten:

Die Verbreiterung des Kuhdammweges ab dem Tropfen und der Kuhdammbrücke über den Havelkanal.

- Ergänzung:
- a) Das Ende der Querungshilfe bildet die Grenze für die Kostenteilung.
 - b) Die Kostenteilung wird bereits im Rahmen der Vorplanung berücksichtigt (Kostenschätzung und Kostenteilungsplan).
 - c) Die Kostenteilung wird per Vertrag zwischen dem Landesbetrieb Straßenwesen und der Gemeinde Wustermark entsprechend den Festlegungen vom 19.08.2019 fixiert
 - d) Hinsichtlich des Straßenausbaus (L 202 /Kuhdammweg) werden 2 Lose ausgeschrieben.
Das erste Los beinhaltet die Leistungen der Gemeinde Wustermark und das zweite Los beinhaltet die Leistungen des Landesbetriebs Straßenwesen.

e) Verantwortlich für die Umsetzung des geplanten Tiefbauvorhabens wird die Gemeinde Wustermark sein.

Finanzierung:

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

Kostenschätzung vom 11.07.2019 (ohne Brückenbau)

Kostenübersicht einschließlich Grunderwerb

Leistungs- umfang	Grunderwerbs- und Baukosten	Fördermittel/ Finanzierung Dritter	Voraussichtlicher Eigenanteil der Gemeinde	Bemerkung
	- € -	- € -	- € -	
Knotenpunkt gemäß Variante 1 einschl. Ausbau des Kuhdammweges	1.597.000	1.355.400	241.600	Beabsichtigt ist eine FM-Beartragung beim Wirtschaftsministerium
Anbindung des Radweges gem. Variante 1	220.000	220.000	-	vollständige Kostenübernahme durch den LS Potsdam
notenpunkt gemäß Variante 2 einschl. Ausbau des Kuhdammweges	1.706.000	1.450.800	255.200	Beabsichtigt ist eine FM-Beartragung beim Wirtschaftsministerium
Anbindung des Radweges gem. Variante 2	309.000	309.000	-	vollständige Kostenübernahme durch den LS Potsdam

Die Kommunalen Eigenanteile sollen dann im Rahmen der Abrechnung der Entwicklungsmaßnahme „GVZ Wustermark“ berücksichtigt werden. Auf diese Art und Weise wird das Risiko der Fördermittelrückzahlung an das Land Brandenburg weiter minimiert.

Die Tiefbaumaßnahme soll gemäß Zeitplanung bis Dezember 2021 abgeschlossen sein. Die Abrechnung der Entwicklungsmaßnahme „GVZ Wustermark“ soll spätestens 2024 gegenüber der ILB erfolgen.

Anlagenverzeichnis:

- Anlage 1: Übersichtskarte
- Anlage 2: Erläuterungsbericht
- Anlage 3: Kostenschätzung vom 11.07.2019 (ohne Brückenbau)
- Anlage 4: Ermittlung der Belastungsklasse
- Anlage 5: Variante 1 Ausbildung Knotenpunkt L 202/Kuhdammweg
- Anlage 6: Variante 2 Ausbildung Knotenpunkt L 202/Kuhdammweg
- Anlage 7: Lagepläne zum künftigen Trassenverlauf des Kuhdammweges
- Anlage 8: Variantenuntersuchung zur Verbreiterung des Kuhdammweges

- Anlage 9: Protokoll zum Abstimmungsgespräch Kostenteilung Knotenpunkt L 202/Kuhdammweg vom 19.08.2019 beim Landesbetrieb Straßenwesen in Potsdam
- Anlage 10: Lageplan einer möglichen Trassenführung im Knotenpunkt L 202 / Kuhdammweg
([perspektivische Verlegung der L 202 auf den Kuhdammweg](#))

Az.:
29.08.2019