

# Gemeinde Wustermark

## Der Bürgermeister



### Beschlussvorlage

Nr.: B-061/2020  
öffentlich

Beratungsfolge	Termin	Behandlung
Ortsbeirat Wustermark	10.06.2020	öffentlich
Ausschuss für Bauen und Wirtschaft	16.06.2020	öffentlich
Haushalts- und Finanzausschuss	17.06.2020	öffentlich
Gemeindevertretung	30.06.2020	öffentlich

### Straßenausbauvorhaben "**Neubau Kuhdammweg**" - Ausbaubeschluss - Hier: Beratung und Beschlussfassung

#### Beschlussvorschlag:

Die Gemeindevertretung der Gemeinde Wustermark beschließt den **Neubau** der Straße

– Kuhdammweg von km 0+430 bis 0+972

gemäß der aktuell vorliegenden Planung der VIC Planen und Beraten GmbH aus Potsdam.

Grundlage für die Stärke des Unterbaus der Fahrbahnen, der gemeinsamen Geh- und Radwege sowie der Parkstreifen sind

1. Belastungsklasse Bk 10 für die Hauptverkehrsstraße und die
2. Frostempfindlichkeitsklasse F3
3. Frosteinwirkungszone II
4. Tragfähigkeitsanforderungen: Verformungsmodul Planum EV2  $\geq 45$  MPa

Ableitend daraus ergibt sich hinsichtlich der Stärke des Unterbaus

1. für die Hauptverkehrsstraße 70 cm

#### **Fahrbahn**

Ausbaulänge:	ca. 542 m
Breite:	8,00 m einschließlich 2 x 0,50m Randstreifen mit Fahrbahnmarkierung
Befestigung:	Asphalt
Neigung:	2,5 % bis 6,0 % Einseitneigung
Einfassung:	keine

Aufbau: 4 cm Asphaltdeckschicht  
8 cm Asphaltbinder  
14 cm Asphalttragschicht  
44 cm Frostschutzschicht,  $E_{v2} \geq 150 \text{ MPa}$   
**70 cm Befestigungsaufbau, Planum  $E_{v2} \geq 45 \text{ MPa}$**   
nach RStO 12, Tafel 1, Zeile 1

**Mit der Fahrbahnbreite von 8,00 m im Kuhdammweg wird der Begegnungsfall Mähdrescher / Mähdrescher gewährleistet. Die Fahrbahn des Kuhdammweges wird entsprechend den geltenden Vorschriften markiert und beschildert. Die vorhandenen Schutzplanken sind zu entfernen und nicht wieder einzubauen. Es sind grundsätzlich neue Systeme nach RPS 2009 und geprüfte Systeme nach bast-Einsatzfreigabeliste der aktuellen Fassung einzusetzen. Vor und nach der Kuhdammbrücke über den Havelkanal sind beidseitig Schutzeinrichtungen anzuordnen.**

**Bankett:** Die Grünstreifen (Bankett) werden mit 20 cm Schotter aufgefüllt und anschließend mit 3 cm Oberboden abgedeckt.  
Abschließend wird eine Rasenansaat vorgenommen.

#### **Mulde/Entwässerung:**

Breite: zwischen 1,50 m und 2,50 m  
Tiefe: zwischen 0,30 m und 0,50 m

Auf der gesamten Baustrecke erfolgt eine offene Ableitung des auf der Fahrbahn und dem Radweg anfallenden Oberflächenwassers über das Bankett und im Dammbereich über Böschungen in Mulden.

Die Mulden erhalten Oberboden in einer Stärke von 20 cm mit Rasenansaat.

Da der vorhandene Boden eine vollständige Versickerung des anfallenden Wassers nicht zulässt, wird unter den Mulden, denen das von der Fahrbahn und teilweise von Radweg abfließende Wasser zuläuft, eine Rigole mit Versickerungsrohr angeordnet.

Über diese Rohre sowie anzuordnende Drosselschächte ist trotz der schlecht sickerfähigen Bodens eine allmählich und vollständige Entleerung der Mulden-Rigolen gewährleistet. Gleichzeitig ist aber auch durch die Versickerung über die belebte Bodenzone der Mulden eine Reinigung des Niederschlagwassers sichergestellt.

Die Anordnung der Drosselschächte erfolgt abschnittsweise, wobei pro Abschnitt nur eine Drosselmenge von 0,5 l/s abgeleitet wird. Damit kann eine möglichst große Wassermenge versickern und gleichzeitig entleert sich im Bemessungsregenfall die Rigole in weniger als 24 Stunden. Der Auslauf aus den Rigolen erfolgt in eine Fläche südlich des Kuhdammweges bei km 0+600. Diese Fläche wird als sehr flaches Rückhalte- und Verdunstungsbecken hergestellt, in dem auch über einen längeren Zeitraum Wasser stehen kann.

Die in der Mulde verlegten Rigolen haben eine Abmessung von 0,50 m in der Höhe und 1,00 m in der Breite. Die

Versickerungsleitungen habe eine Dimension von DN 200, Sammelleitungen DN 300, Planumsentwässerung DN 150

Erforderliche Rigolen- und Planumsdrainageschächte bestehen aus Kunststoff und haben einen Durchmesser von 0,40 m und 0,60 m.

Das Rückhalte- und Verdunstungsbecken hat eine Grundfläche von ca. 870 m<sup>2</sup> und eine maximale Tiefe von 0,80 m. bei einer geplanten durchschnittlichen Tiefe fasst das Becken ca. 260m<sup>3</sup> Wasser.

Eine Aufstellfläche für Wartungsarbeiten sowie eine Umzäunung sind ebenfalls vorgesehen. Das Becken erhält eine Rasenansaat.

### **Böschung:**

Die Böschungen erhalten eine Neigung von 1:1,8. Im Bereich des Schweiß- und Meliorationsgrabens wird die Böschung mit einer Neigung von 1:1,5 hergestellt. Die Dicke der Andeckung mit Oberboden beträgt 0,10 m, um eine ausreichende Verwurzelung mit dem Dammkörper zu gewährleisten. Im Bereich des Schweiß- und Meliorationsgrabens erfolgt eine Nassansaat.

### **Radweg**

Ausbaulänge:	ca. 375 m
Breite:	2,50 m
Befestigung:	Asphalt
Neigung:	2,5 % Einseitneigung
Einfassung:	keine
Aufbau:	3 cm Asphaltdeckschicht 7 cm Asphalttragschicht 30 cm Schottertragschicht <b>40 cm Befestigungsaufbau, Planum EV2 &gt;= 45 MPa nach RStO 12, Tafel 6, Zeile 1</b>

Für den Radverkehr wird die Verkehrssicherheit durch die separate Führung auf einem straßenbegleitenden Radweg entscheidend verbessert.

### **Hinweis:**

**Der Planungsabschnitt befindet sich auf der gesamten Länge außerhalb der Ortslage (freie Strecke). Die Grenze einer Ortsdurchfahrt wird straßenverkehrsrechtlich mit den Ortstafeln angezeigt. Diese befindet sich außerhalb des Planungsabschnittes.**

**Für die freie Strecke sind die RAL 2012 maßgebend. Diese fordert für Radfahrer Sonderwege im Zweirichtungsverkehr in einer Breite von 2,50 m. In Ausnahmefällen können die Radfahrer auf der Fahrbahn geführt werden, das hängt von der Verkehrsbelastung ab. Eine Markierung von Schutzstreifen auf der Fahrbahn ist nicht zulässig.**

**In Ortsdurchfahrten können separate Schutzstreifen für Radfahrer auf der Fahrbahn vorgesehen werden, wenn die Gesamtbreite der Fahrbahn mindestens 7,50 beträgt (besser 8,00 m). Der Kuhdammweg befindet sich nicht in der Ortslage. Von der Straßenverkehrsbehörde wurde in der Besprechung vom 09.04.2019 der Wunsch der Gemeindeverwaltung zur Versetzung der Ortstafel abgelehnt, da der Bezug zur geschlossenen Bebauung fehlt und keine Gehwege mit Beleuchtung vorhanden sind.**

**Der OD-Stein im Bereich des Knotenpunktes L 202 und Kuhdammweg zeigt die Ortsdurchfahrt im Sinne des Straßenbaurechts an. Dies ist nicht gleichzusetzen mit dem straßenverkehrsrechtlichen Begriff der Ortsdurchfahrt.**

#### **Fahrbahn Wartungsweg WSA**

Ausbaulänge:	ca. 187 m
Breite:	4,00 m
Befestigung:	Asphalt
Neigung:	zwischen 6,0 % Einseitneigung und 5,0 % Dachgefälle
Einfassung:	keine
Aufbau:	4 cm Asphaltdeckschicht 6 cm Asphaltbinderschicht 12 cm Asphalttragschicht 43 cm Frostschutzschicht <hr/> <b>65 cm Befestigungsaufbau, Planum EV2 <math>\geq</math> 45 MPa nach RStO 12, Tafel 1, Zeile 1</b>

Damit wird der Begegnungsfall LKW/Radfahrer bei verminderter Geschwindigkeit ( $v = 40$  km/h) gewährleistet.

#### **Wartungsweg Gemeinde Wustermark, befahrbar:**

Ausbaulänge:	ca. 420 m
Breite:	3,00 m
Befestigung:	Oberboden mit Rasenansaat
Neigung:	6,0 % Einseitneigung
Einfassung:	keine
Aufbau:	3 cm Oberboden mit Rasenansaat 25 cm Schottertragschicht <hr/> <b>28 cm Befestigungsaufbau, Planum EV2 <math>\geq</math> 45 MPa nach Oberbau DWA-A904-1 (2016)</b>

Für die Unterhaltung der Böschungen und Mulden durch die Gemeinde Wustermark an der westlichen Brückenrampe werden 3,00 m breite befahrbare Wartungswege (unbefestigt) berücksichtigt.

#### **Grundstückszufahrten:**

Aufbau:	4 cm Asphaltdeckschicht 6 cm Asphaltbinderschicht 12 cm Asphalttragschicht 43 cm Frostschutzschicht <hr/> <b>65 cm Befestigungsaufbau, Planum EV2 <math>\geq</math> 45 MPa nach RStO 12, Tafel 1, Zeile 1</b>
---------	---

Die erforderlichen Grundstückszufahrten wurden mit den Anliegern abgestimmt.

#### **Baumersatzpflanzungen:**

Entsprechend dem Lageplan wird dem Baubeginn an der L 202 bis Wartungsweg für das WSA (Kuhdammweg) die Baumallee wiederhergestellt bzw. vervollständigt.

### **Sachverhalt/ Begründung:**

Der Standort des GVZ Berlin West Wustermark ist aufgrund seiner trimodalen Erschließung und direkten Anbindung an die BAB 10, die Bundesstraße B5, den Havelkanal sowie die Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke Hannover-Berlin und den Berliner Außenring sehr gut in das überörtliche Verkehrsnetz integriert und eignet sich daher in besonderer Weise für die Nutzung als Standort für logistikaffine Nutzungen. Zudem sind die inneren Erschließungen des GVZ und des Hafens mittels Hupterschließungsstraßen und einer Hafenstraße mitsamt der notwendigen technischen Infrastruktur gewährleistet. Insbesondere für Logistikunternehmen weist das GVZ außerordentlich gute Standortvorteile auf.

Mit der Zunahme des Umschlagverkehrs ist ein erheblicher Anstieg des LKW-Verkehrs, sowohl über die BAB 10 als auch über die B 5 verbunden. Das GVZ ist straßenseitig an die B5 nur Richtung Berlin angebunden. Die direkte Anbindung des Hafens Wustermark von die B 5 erfolgt über die derzeit einspurige Kuhdammbrücke und zur B 5 über die Autobahnanschlussstelle Brieselang sowie die Landesstraße 202.

Vor diesem Hintergrund plant die Gemeinde Wustermark die Fahrbahnbreite der Kuhdammbrücke über den Havelkanal, km 21,390 von einer ein- in eine zweispurige Nutzung und den Kuhdammweg an die L 202 neu zu bauen und anzuschließen. Damit wird eine notwendige dritte, leistungsfähige Verkehrsanbindung des GVZ an das überörtliche Verkehrsnetz geschaffen.

### **Bestand:**

Der Kuhdammweg wurde nach geltenden Vorschriften für Schwerlastverkehr im Jahr 2008 gebaut. Der Kuhdammweg weist zwei unterschiedliche Fahrbahnbreiten auf: westlich der Brücke besitzt der zweispurige Wirtschaftsweg eine Breite von 7,50 m, im Bereich der Brücke sowie östlich davon über die BAB 10 hinweg beträgt die Fahrbahnbreite aktuell 4,50 m. Damit ist der Kuhdammweg einspurig. Der Knotenpunkt ist als Einmündung mit vorfahrtregelnder Beschilderung ausgebildet. Die L 202 stellt die übergeordnete Straße dar, der Kuhdammweg ist als untergeordnete Zufahrt mit kleinem Tropfen angebunden. Im Rahmen einer Projektprognose (IPG Potsdam/ IVV Aachen) wurde im Jahre 2016 eine Unternehmensbefragung von 27 Unternehmen durchgeführt. Entsprechend dem Ergebnis der Befragung sind prognostisch (2030) folgende Verkehrsstärken von der B 5 in Richtung GVZ zu erwarten: DTV = 3.660 Kfz/ 24 h, davon Schwerverkehr 24,51 %

### **Planungs- und Baurecht:**

Das Planungs- und Baurecht für die neue zweispurige westliche Brückenrampe und den Neubau des Knotenpunktes Kuhdammweg mit Anschluss an die L 202 wird gemäß Beschluss Nr.: B-027/2020 vom 03.03.2020 für den B-Plan Nr. W 5 „Gewerbegebiet Wustermark Nord“ Teil 1, 2. Änderung erwirkt.

### **Problematik Archäologie:**

Die zusammenhängende, archäologische Mehrepochenfundstelle bzw. die Bodendenkmale 50557, 50555 und 50573 tangieren nördlich und südlich des Kuhdammweges und östlich vom Havelkanal.

1993 wurden im Auftrag des Amtes Wustermark wenige Suchschnitte in Ost-West-Richtung angelegt, die sich von der Wublitzrinne über die Niederungsränder bis auf die höher gelegenen Flächen ausdehnen. In allen Schnitten wurden Befunde angetroffen. Damit sind umfangreiche Befunde nahezu aller prähistorischen Epochen zu erwarten.

### **Problematik Baugrund:**

Der Baugrund besteht vorwiegend aus Feinsanden bis Mittelsanden und teilweise aus Torf, Mudde und Faulschlamm. Die Höhenlage des Grundwasserspiegels liegt im Bereich des Kuhdammweges zwischen ca. 28,5 m und ca. 29,8 m DHHN92. Hier ist mit Schichtenwasser zu rechnen.

### **Ergebnis:**

Mit der „Verbreiterung“ der Kuhdammbrücke und dem Neubau des Kuhdammweges mit Anschluss an die L202 entsprechend den Vorgaben der RAL 2012 ist eine verkehrssichere Nutzung des Streckenabschnittes durch den motorisierten Individualverkehr, insbesondere auch durch GIGALINER und den ÖPNV gewährleistet.

**Ziel: Ist die Stärkung der Wirtschaft in der Gemeinde Wustermark, um künftig den Anforderungen in sozialer und technischer Hinsicht gerecht zu werden.**

**Das Bauvorhaben „Änderung von einer ein- in eine zweispurige Fahrbahnbreite der Kuhdammbrücke und Neubau Kuhdammweg mit Anschluss an die L202“ ist geeignet dieses Ziel dauerhaft zu erfüllen.**

Weitere inhaltliche Details wurden der Gemeindevertretung bereits ausführlich in der Informationsvorlage- 038/2019 zur Kenntnis gereicht, so dass hier nur noch auf die technischen Aspekte Wert gelegt wurde.

### Finanzierung:

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

Nach Fertigstellung der Gesamtbaumaßnahme „Änderung von einer ein- in eine zweispurige Fahrbahnbreite der Kuhdammbrücke und Neubau Kuhdammweg mit Anschluss an die L202“ werden für die Gemeinde Wustermark Folgekosten entstehen. Diese Unterhaltungskosten können gegenwärtig nicht beziffert werden, da die Unterhaltungskosten mit zunehmender Nutzungsdauer steigen werden.

Strategisch ist es jedoch vorgesehen, dass die Unterhaltung des Kuhdammweges der Rampen der Entwässerung und der Straßenbäume aus den zunehmenden Gewerbesteuererträgen der angesiedelten Firmen im GVZ Wustermark erfolgen soll. Denn es ist völlig unstrittig, dass durch diese deutlich verbesserte Verkehrssituation die im GVZ angesiedelten Firmen damit eine verbesserte wirtschaftliche Grundlage erhalten, was sich selbstverständlich in einem gesteigerten Umsatz und in einem gesteigerten Gewinn niederschlägt.

Für diesen Bauabschnitt stellt die Gemeinde Wustermark einen Förderantrag mit einem Fördersatz von 90 %.

Von dieser Förderung ausgenommen sind die Kosten für die Archäologie und die Planungskosten außerhalb des Fördersatzes von 15 % (bezogen auf die Baukosten).

Das Bauvorhaben „Verbreiterung der Kuhdammbrücke über den Havelkanal“ wird zusammen mit dem Bauvorhaben „Neubau des Kuhdammweges mit Anschluss an die L202“ für die Haushaltsjahre 2021 bis 2023 bei der ILB in Potsdam beantragt und im Doppelhaushalt für die Haushaltsjahre 2021/2022 verankert.

Der Neubau des Kuhdammweges mit Anschluss an die L202 wird unter 54110.09610200 S 030 finanztechnisch erfasst sowie förderseitig beantragt und abgerechnet.

### Anlagenverzeichnis:

1. Lageplan Trassenführung L 202/Kuhdammweg
2. Regelquerschnitt Kuhdammweg Rampe West
3. Regelquerschnitt Wartungsweg WSA

Az.:  
09.06.2020