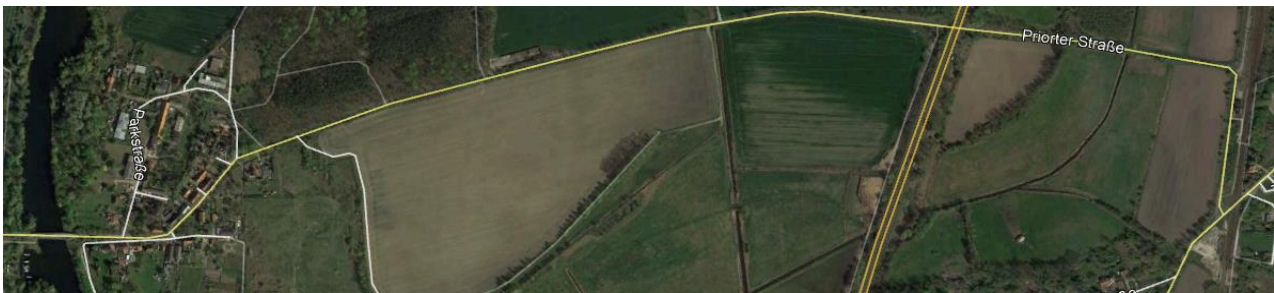


## **ANHANG 7 – STECKBRIEFE DER NETZELEMENTE**

## 1. PRIORTER STR.

Straße	<b>Priorter Straße</b>
Orts-/Gemeindeteil	<b>Buchow-Karpzow – Priort</b>
Abschnitt	<b>Buchow-Karpzow – Bahnhof Priort</b>
Länge	<b>2.200m</b>
Netzebene	<b>Hauptroute</b>
Ausbaubedarf	<b>Gemeinsamer Geh- und Radweg</b>
Sicherheitsrisiko	<b>Hoch</b>
Priorität	<b>Hoch</b>
Kostenschätzung	<b>1.000.000€</b>

### • Übersicht



### • Beschreibung

Die für die Gemeinde wichtige Verbindung zwischen Buchow-Karpzow und Priort weist aktuell keine Radinfrastruktur aus. Der Radverkehr wird im Mischverkehr mit den Kfz bei hoher Geschwindigkeit geführt, was ein hohes Gefahrenpotential birgt.

### • Vorgeschlagene Maßnahmen

Es wird die Schaffung von geschützten, baulich getrennten Radwegen empfohlen. Denkbare Varianten:

- Zwei Einrichtungsradwege auf beiden Seiten der Straße
- Zweirichtungsradweg auf der Südseite der Priorter. Straße (Empfehlung)
- Zweirichtungsradweg auf der Nordseite der Priorter. Straße

Der Bau eines gemeinsamen Geh- und Radweges auf der Südseite der Priorter Straße wird derzeit planerisch vorbereitet und soll bis 2022 erfolgen. Mit dem Vorkommen von Bodendenkmalen ist zu rechnen, bei deren Veränderungen oder Teilerstörungen eine denkmalrechtliche Erlaubnis einzuholen ist.

### • Fotos



## 2. POTSDAMER LANDSTR.

Straße	<b>Potsdamer Landstraße</b>
Orts-/Gemeindeteil	<b>Buchow-Karpzow</b>
Abschnitt	<b>Ortsdurchfahrt Buchow-Karpzow</b>
Länge	<b>400m</b>
Netzebene	<b>Hauptroute</b>
Ausbaubedarf	<b>Getrennter Geh- und Radweg</b>
Sicherheitsrisiko	<b>Mittel</b>
Priorität	<b>Hoch</b>
Kostenschätzung	<b>Ca. 180.000€</b>

### • Übersicht



### • Beschreibung

Die Radwege für beide Richtungen enden an den Ortseingängen. Innerhalb von Buchow-Karpzow verläuft die Radverkehrsführung auf der Fahrbahn im Mischverkehr mit dem MIV. Die Gehwege in Seitenlage sind aktuell nicht für den Radverkehr freigegeben und aufgrund ihres Zustandes auch nicht zum Radfahren geeignet. Für die außerörtlichen Abschnitte des Geh- und Radweges entlang der L 204 sieht der Landesbetrieb Straßenwesen Instandsetzungsmaßnahmen an der Fahrbahndecke vor. Der Landesbetrieb Straßenwesen befürwortet eine Freigabe des innerörtlichen Gehweges für den Radverkehr nicht. Durch die Gemeinde Wustermark ist die Verbreiterung des geplanten Gehweges beziehungsweise die Anordnung eines Schutzstreifens auf der Fahrbahn zu prüfen.

### • Vorgeschlagene Maßnahmen

Im Bauamt liegen bereits zur Umsetzung bestimmte Ausführungsplanungen vor. Ein zwei Meter breiter Gehweg auf der Westseite ist vorgesehen, der für den Radverkehr freigegeben werden soll. Grundsätzlich sollte aus Sicht der Rad- und Fußverkehrs innerorts jedoch getrennte Infrastruktur bevorzugt werden.

### • Fotos



### 3. PRIORTER STR. (WEST)

Straße	<b>Priorter Straße</b>
Orts-/Gemeindeteil	<b>Buchow-Karpzow</b>
Abschnitt	<b>Potsdamer Landstraße – Hausnummer 12</b>
Länge	<b>600m</b>
Netzebene	<b>Hauptroute</b>
Ausbaubedarf	<b>Getrennte Radwege (alternativ: Fahrradstraße)</b>
Sicherheitsrisiko	<b>Mittel</b>
Priorität	<b>Hoch</b>
Kostenschätzung	<b>Ca. 80.000€</b>

- **Übersicht**



- **Beschreibung**

Der Radverkehr in Buchow-Karpzow über den Havelkanal und in Richtung Priort verläuft derzeit auf der Fahrbahn im Mischverkehr mit dem MIV. Die Platzverhältnisse sind beengt, insbesondere durch das Brückenbauwerk über den Havelkanal.

- **Vorgeschlagene Maßnahmen**

Zur sicheren Führung des Radverkehrs können eigenständige Radverkehrsanlagen errichtet, oder der Radverkehr in der bestehenden Infrastruktur bevorrechtigt werden. Da es sich bei der Straße um eine Kreisstraße mit überörtlicher Funktion handelt, bedürfte die Einrichtung einer Fahrradstraße einer gesonderten Begründung. Eigenständige Radverkehrsanlagen bedürfen jedoch umfangreicher baulicher Maßnahmen (Brückenbauwerk) bei beengten Platzverhältnissen. Eine Fahrradstraße innerhalb der Ortslage wird als kostengünstige Maßnahme empfohlen. Dabei sind Maßnahmen zur Minimierung des Geschwindigkeitsniveaus im Kfz-Verkehr vorzusehen, um ein sicheres Radfahren für alle Benutzergruppen zu ermöglichen. Der ankommende Zweirichtungsradweg aus Priort kann dabei auf der Ostseite bis zur Brückenrampe weitergeführt werden.

- **Fotos**





## 4. DUISBURGER STR.

Straße	<b>Duisburger Straße</b>
Orts-/Gemeindeteil	<b>Dyrotz Luch</b>
Abschnitt	<b>GVZ – Dyrotzer Weg</b>
Länge	<b>1.900m</b>
Netzebene	<b>Hauptroute</b>
Ausbaubedarf	<b>Fahrradstraße</b>
Sicherheitsrisiko	<b>Mittel</b>
Priorität	<b>Hoch</b>
Kostenschätzung	<b>Ca. 750.000€</b>

### • Übersicht



### • Beschreibung

Als wichtigster Verbindung zwischen dem GVZ und Dyrotz Luch bzw. Falkensee kommt der Duisburger Str. eine zentrale Bedeutung bei der Verknüpfung der Ortsteile zu. Die Führung des Radverkehrs verläuft auf der Fahrbahn mit den Kfz. Bei steigendem Anteil des Radverkehrs ist von Konflikten auszugehen. Die Duisburger Straße befindet sich innerhalb des Landschaftsschutzgebietes „Nauen-Brieselang-Krämer“.

### • Vorgeschlagene Maßnahmen

Vorgeschlagen wird die Einrichtung einer Fahrradstraße auf der Fahrbahn. Beschilderung und flankierende Maßnahmen wie Geschwindigkeitskissen machen eine Freigabe für den MIV möglich. Der Radverkehr hat jedoch Vorrang. Das Nebeneinanderfahren von Fahrrädern ist explizit gestattet. Bei baulichen Umgestaltungen ist die Abstimmung mit der Nachbarstadt Falkensee notwendig, um Kfz-Schleichverkehre zu verhindern. Die Stadt Falkensee plant die Errichtung einer Radverkehrsanlage entlang der Rügener Straße bis zu ihrer Stadtgrenze. Mit dem Vorkommen von Bodendenkmalen ist zu rechnen, bei deren Veränderungen oder Teilerstörungen eine denkmalrechtliche Erlaubnis einzuholen ist. Alternativ könnte die Errichtung von Radverkehrsanlagen entlang des Königsgrabens geprüft werden. Ein solcher Weg ließe sich auch für den Wasser- und Bodenverband Havelland zur Unterhaltung des Gewässers mitnutzen.

## 5. DYROTZER WEG

Straße	<b>Dyrotzer Weg</b>
Orts-/Gemeindeteil	<b>Dyrotz Luch</b>
Abschnitt	<b>Zwischen Duisburger Straße – Rügener Straße</b>
Länge	<b>350m</b>
Netzebene	<b>Hauptroute</b>
Ausbaubedarf	<b>Fahrradstraße</b>
Sicherheitsrisiko	<b>Mittel</b>
Priorität	<b>Hoch</b>
Kostenschätzung	<b>Ca. 60.000€</b>

- **Übersicht**



- **Beschreibung**

Der Dyrotzer Weg liegt zwischen der Duisburger und der Rügener Straße. Der Radverkehr wird hier, mit allen anderen Verkehrsteilnehmern im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Der Dyrotzer Weg befindet sich innerhalb des Landschaftsschutzgebietes „Nauen-Brieselang-Krämer“.

- **Vorgeschlagene Maßnahmen**

Die geringen Kfz-Mengen ermöglichen hier eine Mischverkehrsführung von Rad- und Kfz-Verkehr. Dennoch sollte eine verkehrsrechtliche Klarstellung erfolgen. Empfohlen wird die Umwidmung in eine Fahrradstraße mit Freigabe für Anlieger. Entsprechende Beschilderung und verkehrsberuhigende Maßnahmen sollten die Einrichtung flankieren, um eine Geschwindigkeitsreduzierung zu erreichen.

Bei baulichen Umgestaltungen ist die Abstimmung mit der Nachbarstadt Falkensee notwendig, um Kfz-Schleichverkehre zu verhindern. Die Stadt Falkensee plant die Errichtung einer Radverkehrsanlage entlang der Rügener Straße bis zu ihrer Stadtgrenze. Mit dem Vorkommen von Bodendenkmalen ist zu rechnen, bei deren Veränderungen oder Teilerstörungen eine denkmalrechtliche Erlaubnis einzuholen ist. Alternativ könnte die Errichtung von Radverkehrsanlagen entlang des Königsgrabens geprüft werden. Ein solcher Weg ließe sich auch für den Wasser- und Bodenverband Havelland zur Unterhaltung des Gewässers mitnutzen.

## 6. MITTELWEG

Straße	<b>Mittelweg</b>
Orts-/Gemeindeteil	<b>Dyrotz Luch</b>
Abschnitt	<b>Dyrotzer Weg – Bahnhof Elstal (Nordseite)</b>
Länge	<b>1.300m</b>
Netzebene	<b>Hauptroute</b>
Ausbaubedarf	<b>Fahrradstr.</b>
Sicherheitsrisiko	<b>Gering</b>
Priorität	<b>Hoch</b>
Kostenschätzung	<b>Ca. 400.000€</b>

- **Übersicht**



- **Beschreibung**

Der Mittelweg ist die aktuelle Verbindung zwischen dem Bahnhof Elstal sowie den Ortschaften Dyrotz-Luch und weiter in Richtung Finkenkrug und Falkensee. Alle Verkehrsmittel werden zusammen auf einer wassergebundenen Decke geführt. Bei Regen oder Schnee ist der Verkehrsweg nur bedingt befahrbar. Der Mittelweg befindet sich innerhalb des Landschaftsschutzgebietes „Nauen-Brieselang-Krämer“.

- **Vorgeschlagene Maßnahmen**

Da der Abschnitt Teil des Haupttroutennetzes ist, wird hier die Schaffung von gut befahrbarer Infrastruktur empfohlen. Die Bereitstellung eines Radweges wäre gut geeignet, den Radverkehr sicher und komfortabel zu führen.

- **Fotos**



## 7. RÜGENER STR.

Straße	<b>Rügener Straße</b>
Orts-/Gemeindeteil	<b>Dyrotz Luch</b>
Abschnitt	<b>Dyrotzer Weg - Gemeindegrenze</b>
Länge	<b>900m</b>
Netzebene	<b>Hauptroute</b>
Ausbaubedarf	<b>Fahrradstraße</b>
Sicherheitsrisiko	<b>Mittel</b>
Priorität	<b>Hoch</b>
Kostenschätzung	<b>Ca. 60.000€</b>

### • Übersicht



### • Beschreibung

Der Rügener Straße kommt als Verbindung in Richtung Falkensee eine wichtige Bedeutung zu. Der Radverkehr wird hier auf der Fahrbahn im Mischverkehr abgewickelt. Bei steigendem Verkehrsanteil kann dies zu Konflikten mit den Kfz führen. Die Rügener Straße befindet sich innerhalb des Landschaftsschutzgebietes „Nauen-Brieselang-Krämer“.

### • Vorgeschlagene Maßnahmen

Vorgeschlagen wird die Umwidmung der Straße in eine Fahrradstraße. Der Radverkehr darf nun die gesamte Breite der Fahrbahn nutzen. Der MIV wird dabei ebenfalls zugelassen, hat sich jedoch unterzuordnen. Fahrradfahrer haben stets Vorrang und dürfen nebeneinanderfahren. Bei baulichen Umgestaltungen ist die Abstimmung mit der Nachbarstadt Falkensee notwendig, um Kfz-Schleichverkehre zu verhindern. Die Stadt Falkensee plant die Errichtung einer Radverkehrsanlage entlang der Rügener Straße bis zu ihrer Stadtgrenze. Mit dem Vorkommen von Bodendenkmalen ist zu rechnen, bei deren Veränderungen oder Teilerstörungen eine denkmalrechtliche Erlaubnis einzuholen ist. Alternativ könnte die Errichtung von Radverkehrsanlagen entlang des Königsgraben geprüft werden.



## 8. BERLINER ALLEE

Straße	<b>Berliner Allee</b>
Orts-/Gemeindeteil	<b>Dyrotz</b>
Abschnitt	<b>Am Havelkanal – A10 Autobahnbrücke</b>
Länge	<b>750m</b>
Netzebene	<b>Hauptroute</b>
Ausbaubedarf	<b>getrennte Geh- und Radwege oder Fahrradstraße</b>
Sicherheitsrisiko	<b>Mittel</b>
Priorität	<b>Gering</b>
Kostenschätzung	<b>Ca. 50.000€ - 300.000€</b>

### • Übersicht



### • Beschreibung

Als wichtigster und einziger Verbindung kommt der Berliner Allee eine zentrale Bedeutung bei der Verknüpfung der Ortsteile Wustermark und Elstal zu. Die Führung des Radverkehrs erfolgt auf dem südlichen existierenden Radweg, Fußgänger sollen den nördlichen Gehweg benutzen. Bei zunehmendem Radverkehr ist von Konflikten mit den Menschen zu Fuß auszugehen.

### • Vorgeschlagene Maßnahmen

Vorgeschlagen wird die Einrichtung getrennter Geh- und Radwege auf beiden Seiten oder eines getrennten Zweirichtungsradweges auf der Südseite, oder aber die Einrichtung einer Fahrradstraße, wenn möglich mit Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung. Die Untere Straßenverkehrsbehörde des Landkreises Havelland teilt am 26.05.2021 mit, dass sie aufgrund aktueller Rechtssprechungen die Radfahrerführung vom Kreisverkehr Wustermark durch Dyrotz bis zur Einmündung in die K6304 bei Elstal prüft.

### • Fotos



## 9. AM HAVELKANAL (NORD)

Straße	<b>Am Havelkanal</b>
Orts-/Gemeindeteil	<b>Dyrotz</b>
Abschnitt	<b>Dyrotz Kirche - GVZ</b>
Länge	<b>1.000m</b>
Netzebene	<b>Hauptroute</b>
Ausbaubedarf	<b>Gemeinsamer Geh- und Radweg</b>
Sicherheitsrisiko	<b>Gering</b>
Priorität	<b>Hoch</b>
Kostenschätzung	<b>Ca. 350.000€</b>

### • Übersicht



### • Beschreibung

Das Ostufer des Havelkanals nördlich von Dyrotz wird bereits heute als Verbindung von Fußgängern und Radfahrern genutzt. Der kleine Pfad ist jedoch nur bedingt befahrbar und für den Radverkehr in Richtung GVZ ungeeignet.

### • Vorgeschlagene Maßnahmen

Ein Ausbau des Uferwegs in Richtung Brieselang und GVZ scheint sowohl als Alltagsweg zur Arbeit, als auch aus touristischer Perspektive attraktiv. Empfohlen wird die Schaffung von Radinfrastruktur in Form eines gemeinsamen Geh- und Radweges entlang des Ufers. Durch die Bereitstellung einer kontinuierlichen, ausreichend breiten und gut befahrbaren Fläche kann das volle Potential des Radverkehrs auf dieser Hauptroute gut realisiert werden. Das Wasserstraßen-Neubauamt Berlin teilte im August 2018 zuletzt mit, dass das derzeit ausgesetzte Planfeststellungsverfahren für die Fahrrinnenvertiefung wieder aufgenommen werden soll. Teil der Baumaßnahme wäre auch die Ertüchtigung der Kanalseitendämme. Mit dem Vorkommen von Bodendenkmalen ist zu rechnen, bei deren Veränderungen oder Teilerstörungen eine denkmalrechtliche Erlaubnis einzuholen ist.

Das Wasserstraßen-Neubauamt Berlin teilte im August 2018 zuletzt mit, dass das derzeit ausgesetzte Planfeststellungsverfahren für die Fahrrinnenvertiefung wieder aufgenommen werden soll. Teil der Baumaßnahme wäre auch die Ertüchtigung der Kanalseitendämme. Außerdem wurde am 10.05.2021 mitgeteilt, dass das Planfeststellungsverfahren PFA 2 in den Kilometern 22,90 bis 33,80 des Havelkanals voraussichtlich im Jahr 2022 eröffnet werden soll. Der Ausbaubereich unterliegt dann der Veränderungssperre. Der Ausbau des Havelkanals PFA 2 wird frühestens in 2025 beginnen. Die Bauzeit beträgt voraussichtlich vier bis fünf Jahre. Teil der Baumaßnahme wäre auch die Ertüchtigung der Kanalseitendämme. Der beidseitig kanalbegleitende Betriebsweg verläuft dann zukünftig überwiegend auf der Dammkrone und wird mit dem Neubau von zwei Betriebswegebrücken vor den Pumpwerken Hoppenrade und Buchow-Karpzow sowie mit Betriebswegschranken ergänzt.

Der nahezu durchgehende Betriebsweg wird 3 m breit in einer Bauweise ohne Bindemittel mit Deck- und Schottertragschicht hergestellt. Jegliche beabsichtigte bauliche Umgestaltung des Betriebsweges für die geplante Radwegnutzung ist im Detail rechtzeitig mit dem WSA Spree-Havel und dem WNA Berlin abzustimmen. Die Gemeinde Wustermark wird im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens prüfen, ob für den Streckenabschnitt 9 zwischen Dyrotz und dem GVZ eine Asphaltierung unter Nutzung von Bundesförderprogrammen möglich ist.

Ein entgeltfreier Gestattungs- bzw. Genehmigungsvertrag ist mit dem WSA Dienststelle Brandenburg abzuschließen. Außerdem müssen durch die Gemeinde Wustermark Unterhaltungsarbeiten durchgeführt werden, damit der Weg dauerhaft benutzbar ist.

- **Fotos**



## 10. AM HAVELKANAL (SÜD)

Straße	<b>Entlang des Havelkanals</b>
Orts-/Gemeindeteil	<b>Wustermark – Buchow-Karpzow</b>
Abschnitt	<b>Dyrotz – Buchow-Karpzow</b>
Länge	<b>3.400m</b>
Netzebene	<b>Nebenroute</b>
Ausbaubedarf	<b>Gemeinsamer Geh- und Radweg</b>
Sicherheitsrisiko	<b>Gering</b>
Priorität	<b>Mittel</b>
Kostenschätzung	<b>1.100.000€</b>

### • Übersicht



### • Beschreibung

Der Weg entlang des Schifffahrtskanals ist aktuell nur als Fernwanderweg geeignet. Eine Erschließung für den Radverkehr wäre sowohl für die Verbindung zwischen Buchow-Karpzow und Wustermark als auch für touristische Nutzungen allgemein von hohem Potenzial. Aufgrund geringer Schadstoffbelastung durch Lärm und Abgase ergibt sich ein hoher Erholungswert.

### • Vorgeschlagene Maßnahmen

Es wird die Schaffung von kanalbegleitenden, gut befahrbaren Wegen vorgeschlagen. Denkbare Varianten wären Asphaltierungen oder Anlegung widerstandsarmer, wassergebundener Decken. Die Wahl der Vorzugsvariante ist abhängig von der Weiterführung nördlich von Dyrotz sowie südlich von Buchow-Karpzow. Das Wasserstraßen-Neubauamt Berlin teilte im August 2018 zuletzt mit, dass das derzeit ausgesetzte Planfeststellungsverfahren für die Fahrrinnenvertiefung wieder aufgenommen werden soll. Teil der Baumaßnahme wäre auch die Ertüchtigung der Kanalseitendämme. Mit dem Vorkommen von Bodendenkmalen ist zu rechnen, bei deren Veränderungen oder Teilerstörungen eine denkmalrechtliche Erlaubnis einzuholen ist.

Das Wasserstraßen-Neubauamt Berlin teilte im August 2018 zuletzt mit, dass das derzeit ausgesetzte Planfeststellungsverfahren für die Fahrrinnenvertiefung wieder aufgenommen werden soll. Teil der Baumaßnahme wäre auch die Ertüchtigung der Kanalseitendämme. Außerdem wurde am 10.05.2021 mitgeteilt, dass das Planfeststellungsverfahren PFA 2 in den Kilometern 22,90 bis 33,80 des Havelkanals voraussichtlich im Jahr 2022 eröffnet werden soll. Der Ausbaubereich unterliegt dann der Veränderungssperre. Der Ausbau des Havelkanals PFA 2 wird frühestens in 2025 beginnen. Die Bauzeit beträgt voraussichtlich vier bis fünf Jahre. Teil der Baumaßnahme wäre auch die Ertüchtigung der Kanalseitendämme. Der beidseitig kanalbegleitende Betriebsweg verläuft dann zukünftig überwiegend auf der Dammkrone und wird mit dem Neubau von zwei Betriebswegebrücken vor den Pumpwerken Hoppenrade und Buchow-Karpzow sowie mit Betriebswegschranken ergänzt.



Der nahezu durchgehende Betriebsweg wird 3 m breit in einer Bauweise ohne Bindemittel mit Deck- und Schottertragschicht hergestellt. Jegliche beabsichtigte bauliche Umgestaltung des Betriebsweges für die geplante Radwegnutzung ist im Detail rechtzeitig mit dem WSA Spree-Havel und dem WNA Berlin abzustimmen. Die Gemeinde Wustermark wird im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens prüfen, ob für den Streckenabschnitt 9 zwischen Dyrotz und dem GVZ eine Asphaltierung unter Nutzung von Bundesförderprogrammen möglich ist.

Ein entgeltfreier Gestattungs- bzw. Genehmigungsvertrag ist mit dem WSA Dienststelle Brandenburg abzuschließen. Außerdem müssen durch die Gemeinde Wustermark Unterhaltungsarbeiten durchgeführt werden, damit der Weg dauerhaft benutzbar ist.

- **Fotos**



## 11. ALTER SPANDAUER WEG

Straße	<b>Alter Spandauer Weg</b>
Orts-/Gemeindeteil	<b>Elstal</b>
Abschnitt	<b>Nauener Straße – Plaza Designer Outlet Berlin</b>
Länge	<b>250m</b>
Netzebene	<b>Hauptroute</b>
Ausbaubedarf	<b>Umbau im Zusammenhang mit dem Gesamtverkehrskonzept</b>
Sicherheitsrisiko	<b>Gering</b>
Priorität	<b>Hoch</b>
Kostenschätzung	<b>Ca. 100.000€</b>

### • Übersicht



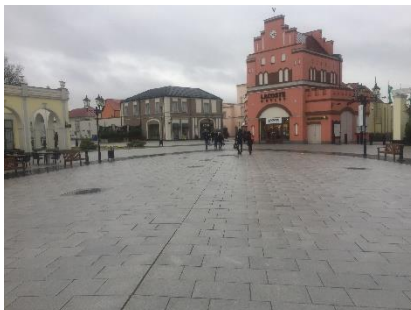
### • Beschreibung

Der Alte Spandauer Weg besitzt aktuell keine eigenständige Radinfrastruktur. Gefahren wird auf dem gemeinsamen Gehweg, was zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen kann. Zudem ist ein Absteigen im Bereich des zentralen Platzes im Designer Outlet Berlin nötig.

### • Vorgeschlagene Maßnahmen

Empfohlen ist die Schaffung von Radinfrastruktur auf beiden Seiten der Fahrbahn, in Form von gut befahrbaren und ausreichend breiten Radwegen oder Radfahrstreifen. Die endgültigen Maßnahmen werden im Zusammenhang mit dem sich derzeit in Erarbeitung befindlichen Gesamtverkehrskonzept für das Designer Outlet Berlin geplant.

### • Fotos



## 12. BAHNHOFSTR.

Straße	<b>Bahnhofstraße</b>
Orts-/Gemeindeteil	<b>Elstal</b>
Abschnitt	<b>Lindenstraße – Dyrotzer Ring</b>
Länge	<b>1300m</b>
Netzebene	<b>Nebenroute / im östlichen Abschnitt Hauptroute</b>
Ausbaubedarf	<b>Gemeinsamer Geh- und Radweg</b>
Sicherheitsrisiko	<b>Mittel</b>
Priorität	<b>Mittel</b>
Kostenschätzung	<b>300.000€</b>

- **Übersicht**



- **Beschreibung**

Der zurzeit bestehende gemeinsame Geh- und Radweg endet auf Höhe der Lindenstraße. Die Weiterführung des Rad- und Fußverkehrs erfolgt im Mischverkehr auf der Fahrbahn. Aus Sicherheits- und Attraktivitätsaspekten sollte dies vermieden werden. Eine Erreichung des Design Outlet Berlin über diese Relation sollte verkehrssicher möglich sein.

- **Vorgeschlagene Maßnahmen**

Vorgeschlagen wird eine Weiterführung der Fuß- und Radinfrastruktur auf der Südseite der Straße bis zur Einmündung Dyrotzer Ring. Ergänzend sollte der neue Geh- und Radweg weiter nördlich auf dem Bahn-Technologie-Campus an die Bahnhofstr. angeschlossen werden.

- **Fotos**

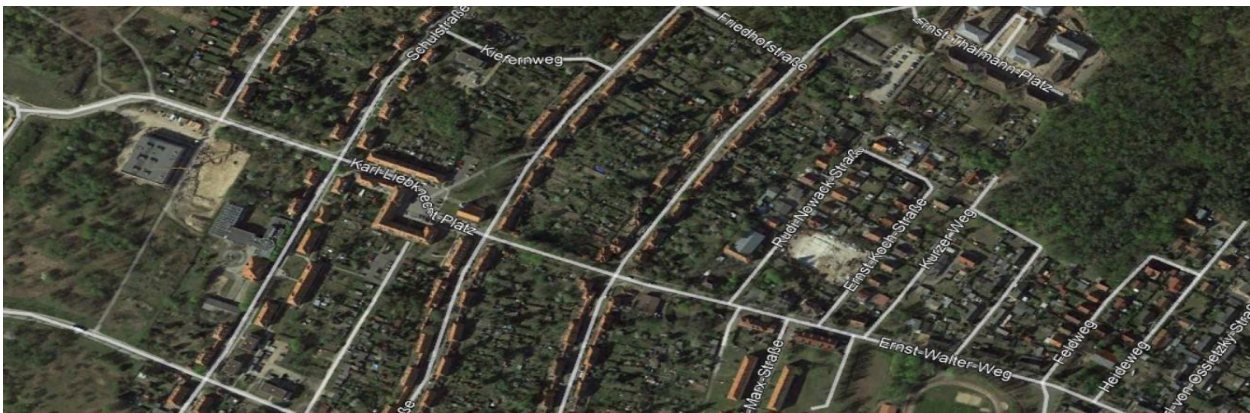




### 13. EISENBAHNERSIEDLUNG

Straße	<b>Breite Straße, Ernst-Walter-Weg, Puschkinstr., Schulstr., Gartenstraße</b>
Orts-/Gemeindeteil	<b>Elstal</b>
Abschnitt	<b>Rosa-Luxemburg-Allee – Bahnhofstraße</b>
Länge	<b>4500m</b>
Netzebene	<b>Nebenroute</b>
Ausbaubedarf	<b>Ausbau und Einrichtung einer Fahrradzone</b>
Sicherheitsrisiko	<b>Gering</b>
Priorität	<b>Mittel</b>
Kostenschätzung	<b>Ca. 180.000€</b>

- **Übersicht**



- **Beschreibung**

Die Straßen in der Eisenbahnersiedlung sind als Wohnstraßen bereits weitestgehend verkehrsberuhigt. Aktuell ohne Radinfrastruktur teilen sich alle Verkehrsmittel die Fahrbahn, welche teils mit Kopfsteinpflaster nur bedingt gut befahrbar ist.

- **Vorgeschlagene Maßnahmen**

Aufgrund der Straßenquerschnitte und des historischen Charakters der Straßen wären eigenständige Radverkehrsanlagen ungeeignet. Empfohlen wird die Einrichtung von Fahrradstraßen oder einer Fahrradzone im gesamten Bereich der Eisenbahnersiedlung. Der Busverkehr und der MIV der Anlieger kann hier bei Bedarf freigegeben werden. Der ruhende Kfz-Verkehr ist neu zu ordnen.

- **Fotos**





## 14. NEUE VERBINDUNG SÜDLICH DER B5

Straße	<b>Südlich und parallel der B5</b>
Orts-/Gemeindeteil	<b>Elstal</b>
Abschnitt	<b>Elstal West – Parkplatz Zum Erlebnis Dorf</b>
Länge	<b>1.300m</b>
Netzebene	<b>Nebenroute</b>
Ausbaubedarf	<b>Gemeinsamer Geh- und Radweg</b>
Sicherheitsrisiko	<b>Gering</b>
Priorität	<b>Mittel</b>
Kostenschätzung	<b>430.000€</b>

- **Übersicht**



- **Beschreibung**

Zur Erreichung des Erlebnis Dorfes und Elstal West bleibt zur Zeit nur die Wegeverbindung durch den Knoten Elstal West sowie das Outlet Center. Die Relationen südlich der Bundesstraße B5 sind aktuell nicht erschlossen. Dieser Abschnitt befindet sich im Geltungsbereich des Landschaftsschutzgebietes „Königswald mit Havelseen und Seeburger Agrarlandschaft“.

- **Vorgeschlagene Maßnahmen**

Denkbar wäre der Neubau von Rad- und Fußinfrastruktur parallel und südlich der B5. Hiermit wäre eine direkte Verbindung zwischen Wustermark, Dyrotz und Elstal West geschaffen, welche die umwegige Durchquerung des Knotens Elstal West vermeidet. Empfohlen ist die Implementierung eines attraktiven Sonderweges welcher ausreichend breit und gut befahrbar ist. Optional sollte eine neue Querung der B5 in Form einer Brücke oder eines Tunnels zur Herstellung der historischen Achse geprüft werden. Die Kosten hierfür sind durch die Gemeinde zu tragen, wie der Landesbetrieb Straßenwesen am 31.05.2021 mitteilte. Die Untere Forstbehörde teilt mit, dass durch den Wegebau teilweise Waldflächen beansprucht werden und dementsprechend Ersatzaufforstungen umzusetzen sind.

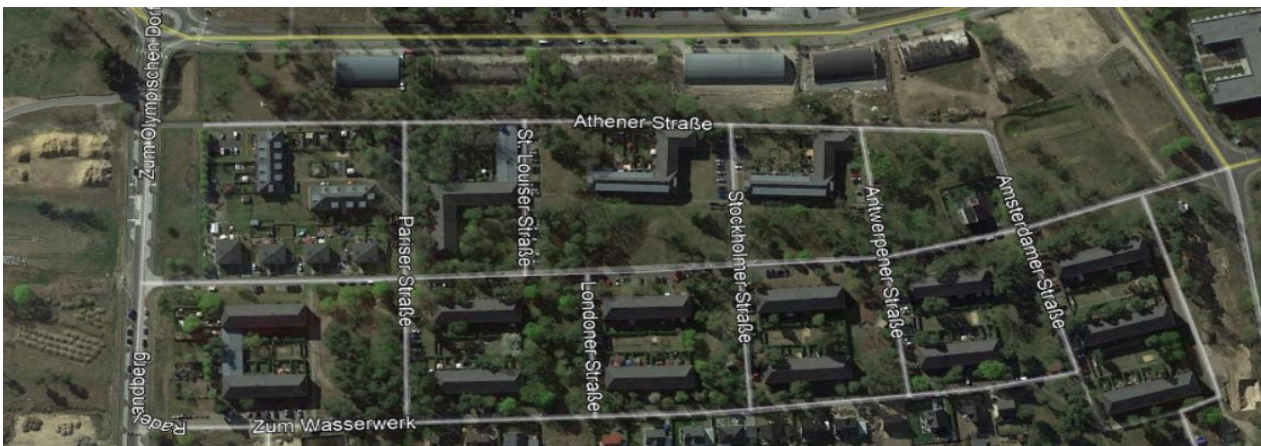
- **Fotos**



## 15. ATHENER WEG / RADELANDBERG

Straße	<b>Athener Weg / Radelandberg</b>
Orts-/Gemeindeteil	<b>Elstal</b>
Abschnitt	<b>Dyrotzer Ring – Am Sportplatz – Herrmann-Stickelmann-Straße</b>
Länge	<b>2500m</b>
Netzebene	<b>Nebenroute</b>
Ausbaubedarf	<b>Ausbau und Einrichtung einer Fahrradstraße</b>
Sicherheitsrisiko	<b>Gering</b>
Priorität	<b>Mittel</b>
Kostenschätzung	<b>Ca. 100.000€</b>

### • Übersicht



### • Beschreibung

Der Athener Weg und die umliegenden Straßen sind als Wohnstraßen bereits weitestgehend verkehrsberuhigt. Aktuell ohne Radinfrastruktur teilen sich alle Verkehrsmittel die Fahrbahn.

### • Vorgeschlagene Maßnahmen

Empfohlen wird die Einrichtung von Fahrradstraßen oder einer Fahrradzone im gesamten östlich der Hauptstraße. Der MIV der Anlieger kann hier bei Bedarf freigegeben werden. Der ruhende Kfz-Verkehr ist neu zu ordnen.

### • Fotos





## 16. TUNNEL UNTER DER B5

Straße	<b>Ferbitzer Weg</b>
Orts-/Gemeindeteil	<b>Elstal</b>
Abschnitt	<b>Untertunnelung der B5</b>
Länge	<b>150m</b>
Netzebene	<b>Nebenroute (eventuell Hauptroute)</b>
Ausbaubedarf	<b>Ausbau zur guten Befahrbarkeit</b>
Sicherheitsrisiko	<b>Gering</b>
Priorität	<b>Mittel</b>
Kostenschätzung	<b>Ca. 60.000€</b>

- **Übersicht**



- **Beschreibung**

Der Tunnel weist aktuell grobe Betonpflaster auf und ist für das Radfahren daher weniger geeignet. Trotzdem stellt die Unterführung eine wichtige Verbindung zwischen Elstal und dem Erlebnisdorf dar. Perspektivisch könnte der B5-parallele Weg südlich der B5 angeschlossen werden.

- **Vorgeschlagene Maßnahmen**

Empfohlen wird der Bau einer widerstandsarmen Fahrbahndecke im Bereich der Unterführung. Außerdem sollten mittelfristig neue Auf- und Abfahrten von Südwest bzw. Nordost eingerichtet werden. Eine adaptive Beleuchtung steigert zudem die soziale Sicherheit auf dieser Relation. Der Landesbetrieb Straßenwesen teilt am 31.05.2021 mit, dass die Kosten für Deckensanierung und adaptive Beleuchtung durch die Gemeinde zu tragen sind.

- **Fotos**



## 17. NAUENER STR.

Straße	<b>Nauener Straße</b>
Orts-/Gemeindeteil	<b>Elstal</b>
Abschnitt	<b>Knoten Elstal West - Maulbeerallee</b>
Länge	<b>850m</b>
Netzebene	<b>Nebenroute</b>
Ausbaubedarf	<b>Umbau im Zusammenhang mit dem Gesamtverkehrskonzept</b>
Sicherheitsrisiko	<b>Hoch</b>
Priorität	<b>Hoch</b>
Kostenschätzung	<b>Ca. 570.000€</b>

### • Übersicht



### • Beschreibung

Als Erschließungsstraße dient die Nauener Straße aktuell hauptsächlich dem motorisierten Besucherverkehr des Designer Outlet Berlin. Der Gehweg ist nicht für den Radverkehr freigegeben und gefahren wird im Mischverkehr mit den Kfz.

### • Vorgeschlagene Maßnahmen

Empfohlen ist die Schaffung von Radinfrastruktur auf beiden Seiten der Fahrbahn, in Form von gut befahrbaren und ausreichend breiten und baulich getrennten Radwegen. Die endgültigen Maßnahmen werden im Zusammenhang mit dem sich derzeit in Erarbeitung befindlichen Gesamtverkehrskonzept für das Designer Outlet Berlin geplant.

### • Fotos





## 18. B5-QUERUNG ELSTAL OST

Straße	<b>Hauptstraße</b>
Orts-/Gemeindeteil	<b>Elstal</b>
Abschnitt	<b>Über die B5</b>
Länge	<b>300m</b>
Netzebene	<b>Hauptroute</b>
Ausbaubedarf	<b>Umbau und Erweiterung der bestehenden Brücke</b>
Sicherheitsrisiko	-
Priorität	<b>Mittel</b>
Kostenschätzung	<b>500.000€ - 1.000.000€</b>

### • Übersicht



### • Beschreibung

Der Radverkehr wird im Bereich der B5-Querung im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Aufgrund der dynamischen gewerblichen und wohnbaulichen Entwicklungen am Standort Elstal wird der Ausbau des B5-Knotenpunktes in den kommenden Jahren voraussichtlich notwendig.

### • Vorgeschlagene Maßnahmen

Empfohlen wird die Berücksichtigung des Radverkehrs durch die Schaffung getrennter Radwege auf der Brücke. Die weitere Planung erfolgt im Rahmen der Erweiterungsmaßnahme für Karls Erlebnis-Dorf.

### • Fotos



## 19. EULENSPIEGELRING

Straße	<b>Parallel zum Eulenspiegelring</b>
Orts-/Gemeindeteil	<b>Elstal</b>
Abschnitt	<b>Rosa-Luxemburg-Allee – Zum Hakenberg</b>
Länge	<b>300m</b>
Netzebene	<b>Hauptroute</b>
Ausbaubedarf	<b>Gemeinsamer Geh- und Radweg</b>
Sicherheitsrisiko	<b>Gering</b>
Priorität	<b>Hoch</b>
Kostenschätzung	<b>120.000€</b>

### • Übersicht



### • Beschreibung

Um die geplante Rosa-Luxemburg-Allee als Fahrradstraße gut in Richtung Dallgow-Döberitz anzuschließen, muss aktuell der entweder die Grünfläche am Koboldsteig oder aber dichtes Buschwerk weiter südöstlich durchquert werden. Aktuell existiert eine Reservefläche östlich des Eulenspiegelrings.

### • Vorgeschlagene Maßnahmen

Vorgeschlagen wird ein Durchstoß vom östlichen Ende der Rosa-Luxemburg-Allee zum Hakenberg. Mit der Schaffung eines baulich abgetrennten Geh- und Radweges hinter den Wohnbauten des Eulenspiegelrings könnte der Anschluss auf den Landwirtschaftsweg Richtung Dallgow-Döberitz attraktiv gesichert werden und es entstünde eine durchgehende Radverkehrsführung.

### • Fotos





## 20. FELDWEG NÖRDL. DES BAHNHOFES ELSTAL

Straße	<b>Feldweg nördlich Elstal Bahnhof</b>
Orts-/Gemeindeteil	<b>Elstal</b>
Abschnitt	<b>Elstal Bahnhof (Nordausgang) - Güterverkehrszentrum</b>
Länge	<b>12650m</b>
Netzebene	<b>Nebenroute</b>
Ausbaubedarf	<b>Gemeinsamer Geh- und Radweg</b>
Sicherheitsrisiko	<b>Gering</b>
Priorität	<b>Hoch</b>
Kostenschätzung	<b>550.000€</b>

### • Übersicht



### • Beschreibung

Aktuell ist das GVZ vom Bahnhof Elstal nur schwer erreichbar. Weder Rampen noch ein Fahrstuhl existieren, was ein durchgehendes und barrierefreies Befahren verhindert. Ein unbefestigter Feldweg macht das Vorrankommen zu Fuß schwierig und mit dem Fahrrad kaum möglich.

### • Vorgeschlagene Maßnahmen

Die Schaffung von neuen Radwegen wird empfohlen. Dabei sollte auf eine gut befahrbare, widerstandsarme Oberfläche geachtet werden. Die Schaffung einer direkten Radwegeverbindung ins GVZ birgt ein hohes Nutzungspotenzial. Darüber hinaus sollte der Neubau von Rampen oder eines Fahrstuhls am Bahnhof geprüft werden. Mit dem Vorkommen von Bodendenkmalen ist zu rechnen, bei deren Veränderungen oder Teilerstörungen eine denkmalrechtliche Erlaubnis einzuholen ist.

### • Fotos





## 21. RADWEG AN DER B5

Straße	<b>An der B5</b>
Orts-/Gemeindeteil	<b>Elstal</b>
Abschnitt	<b>Gartenstraße – Gemeindegrenze Dallgow-Döberitz</b>
Länge	<b>2400m</b>
Netzebene	<b>Hauptroute</b>
Ausbaubedarf	<b>Umbau und Einrichtung von Beleuchtung</b>
Sicherheitsrisiko	<b>Gering</b>
Priorität	<b>Hoch</b>
Kostenschätzung	<b>Ca. 320.000€</b>

### • Übersicht



### • Beschreibung

Der Radweg entlang der B5 ist aktuell die wichtigste Radverkehrsverbindung zwischen Elstal und Spandau, bzw. Berlin. Der Weg ist momentan nicht beleuchtet und verläuft auf der zur Schnellstraße gerichteten Seite der Lärmschutzwand.

### • Vorgeschlagene Maßnahmen

Der Landesbetrieb Straßenwesen als Straßenbaulastträger plant die Verbreiterung des Weges auf 2,50 m. Empfohlen wird dabei die Installation von Beleuchtung, um auch das Pendeln in dunkleren Zeiten zu ermöglichen. Auch die subjektive Sicherheit der Radfahrer wird dadurch erhöht. Der Landesbetrieb Straßenwesen teilt am 31.05.2021 mit, dass die Kosten für eine Beleuchtung durch die Gemeinde zu tragen sind.

### • Fotos



## 22. POTSDAMER STR.

Straße	<b>Potsdamer Straße</b>
Orts-/Gemeindeteil	<b>Hoppenrade</b>
Abschnitt	<b>Knoblauchner Weg bis Wernitzer Weg</b>
Länge	<b>850m</b>
Netzebene	<b>Hauptroute</b>
Ausbaubedarf	<b>gerennter Geh- und Radweg</b>
Sicherheitsrisiko	<b>Mittel</b>
Priorität	<b>Hoch</b>
Kostenschätzung	<b>Ca. 360.000€</b>

- **Übersicht**



- **Beschreibung**

Die Ortsdurchfahrt in Hoppenrade verläuft aktuell auf dem Gehweg oder wird umwegig durch Seitenstraßen geleitet. Der gut befahrbare Zweirichtungsradweg endet an den Ortseingängen. Für die außerörtlichen Abschnitte des Geh- und Radweges entlang der L 204 sieht der Landesbetrieb Straßenwesen Instandsetzungsmaßnahmen an der Fahrbahndecke vor.

- **Maßnahmen**

Im Bauamt liegen bereits zur Umsetzung bestimmte Ausführungsplanungen vor. Ein zwei Meter breiter Gehweg auf der Westseite ist vorgesehen, der für den Radverkehr freigegeben werden soll. Grundsätzlich sollte, aus Sicht Rad- und Fußverkehrs, innerorts stets getrennte Infrastruktur bevorzugt werden, um Konflikte zu vermeiden. Der Landesbetrieb Straßenwesen stimmt einer Freigabe des Gehweges für den Radverkehr nicht zu. Durch die Gemeinde Wustermark ist die Verbreiterung des geplanten Gehweges, beziehungsweise die Anordnung eines Schutzstreifens auf der Fahrbahn zu prüfen. Im Bereich, der im Jahr 2021 fertiggestellten Ortsmitte an der Potsdamer Straße mit überdachter Rastmöglichkeit ist zudem die Einrichtung einer Ladesäule für Elektrofahräder sowie die Installation einer Luftpumpe zu prüfen.

- **Fotos**





## 23. BAHNTRASSE PRIORT

Straße	<b>Entlang der Bahntrasse</b>
Orts-/Gemeindeteil	<b>Priort</b>
Abschnitt	<b>Priort Bahnübergang – Fahrländer Chaussee</b>
Länge	<b>1.050m</b>
Netzebene	<b>Hauptroute</b>
Ausbaubedarf	<b>Gemeinsamer Geh- und Radweg</b>
Sicherheitsrisiko	<b>Gering</b>
Priorität	<b>Hoch</b>
Kostenschätzung	<b>500.000€</b>

### • Übersicht



### • Beschreibung

Für Relationen zwischen Priort und Potsdam sind aktuell zwei Bahnübergänge zu überqueren. Überdies verfügt die Neue Chaussee momentan über keine Radverkehrsinfrastruktur. Der Radverkehr wird umwelt- und zusammen mit Kfz im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Aus Sicherheits- und Attraktivitätsaspekten sollte dies vermieden werden.

### • Vorgeschlagene Maßnahmen

Es wird der Neubau eines gleisbegleitenden Zweirichtungsrادweges vorgeschlagen. Auf der Ostseite wird bereits jetzt abschnittsweise ein Landwirtschaftsweg genutzt, der gut geeignet wäre. Durch Asphaltierung eines ausreichend breiten und gut befahrbaren Radweges kann eine attraktivere, sichere und kürzere Verbindung für den Radverkehr geschaffen werden. Der Weg befindet sich im Geltungsbereich des Landschaftsschutzgebietes „Königswald mit Havelseen und Seeburger Agrarlandschaft“.

### • Fotos





## 24. FELDWEG ZWISCHEN DYROTZ UND PRIORT

Straße	<b>Feldweg</b>
Orts-/Gemeindeteil	<b>Buchow-Karpzow</b>
Abschnitt	<b>Havelkanal – Priorter Straße</b>
Länge	<b>3.350m</b>
Netzebene	<b>Nebenroute</b>
Ausbaubedarf	<b>Gemeinsamer Geh- und Radweg</b>
Sicherheitsrisiko	<b>Gering</b>
Priorität	<b>Gering</b>
Kostenschätzung	<b>Ca. 1.100.000€</b>

- **Übersicht**



- **Beschreibung**

Der Feldweg zwischen dem Havelkanal und der Priorter Straße im Süden wird aktuell vom Landwirtschaftsverkehr sowie Fuß- und Radverkehr genutzt. Er ist jedoch nicht gut befahrbar, da die Oberfläche, eine wassergebundene Decke, einen hohen Rollwiderstand aufweist, sowie nicht wetterfest ist.

- **Vorgeschlagene Maßnahmen**

Empfohlen ist die Schaffung von gut befahrbarer Infrastruktur in Form eines gemeinsamen Geh- und Zweirichtungsradweges. Durch eine ausreichende Breite können Konflikte mit landwirtschaftlichen Verkehren vermieden werden.

- **Fotos**



## 25. HEIDEQUERUNG (WEST)

Straße	<b>Durchquerung der Heide</b>
Orts-/Gemeindeteil	<b>Priort</b>
Abschnitt	<b>Verlängerung der August-Bebel-Straße</b>
Länge	<b>200m</b>
Netzebene	<b>Hauptroute</b>
Ausbaubedarf	<b>Gemeinsamer Geh- und Radweg</b>
Sicherheitsrisiko	<b>Gering</b>
Priorität	<b>Hoch</b>
Kostenschätzung	<b>100.000€</b>

### • Übersicht



### • Beschreibung

Aktuell gibt es keine ausreichend ausgebaute Direktverbindung zwischen Priort und dem Erlebnisdorf in Elstal West. Die aktuelle Führung der Verkehre verläuft über den Knoten Elstal West und zwangsläufig durch das Designer Outlet Berlin.

### • Vorgeschlagene Maßnahmen

Mit einer Durchquerung der Döberitzer Heide für den Radverkehr wäre eine neue direkte Verbindung geschaffen. Es wird die Realisierung von durchgehenden, gut befahrbaren, widerstandsfähigen und ausreichend breiten Wegen empfohlen. Ob durch Asphaltierung oder wassergebundene Decken bleibt in Absprache mit der Sielmann-Stiftung und der Unteren Naturschutzbehörde zu entscheiden. Der vorgesehene Weg durchquert das Landschaftsschutzgebiet „Königswald mit Havelseen und Seeburger Agrarlandschaft“. Die Untere Forstbehörde teilt mit, dass durch den Wegebau teilweise Waldflächen beansprucht werden und dementsprechend Ersatzaufforstungen umzusetzen sind. Mit dem Vorkommen von Bodendenkmalen ist zu rechnen, bei deren Veränderungen oder Teilerstörungen eine denkmalrechtliche Erlaubnis einzuholen ist. Da der geplante Weg an der Grenze zum Naturschutzgebiet „Döberitzer Heide“, der gleichnamigen Natura 2000-Gebiete als auch gesetzlich geschützten Biotopen verläuft, könnten in Abhängigkeit vom konkreten Umfang der Baumaßnahmen naturschutzrechtliche Genehmigungen/Befreiungen erforderlich werden. Eine FFH-Verträglichkeitsvorprüfung ist mindestens durchzuführen.

### • Fotos



## 26. HEIDEQUERUNG (OST)

Straße	<b>August-Bebel-Straße Verlängerung</b>
Orts-/Gemeindeteil	<b>Priort</b>
Abschnitt	<b>Verlängerung Zur Döberitzer Heide</b>
Länge	<b>950m</b>
Netzebene	<b>Hauptroute</b>
Ausbaubedarf	<b>Gemeinsamer Geh- und Radweg</b>
Sicherheitsrisiko	<b>Mittel</b>
Priorität	<b>Hoch</b>
Kostenschätzung	<b>Ca. 330.000€ für Radinfrastruktur</b>

### • Übersicht



### • Beschreibung

Aktuell existiert keine direkte Verbindung zwischen Priort und Elstal. Die Relation verläuft zu einem Drittel im Unterholz und zu zwei Dritteln auf einer Sandpiste. Es besteht ein hohes Potential für den Radverkehr. Das neue Zentrum Elstals sollte auch von Priort aus direkt erreichbar sein. Der Weg befindet sich im Geltungsbereich des Landschaftsschutzgebietes „Königswald mit Havelseen und Seeburger Agrarlandschaft“.

### • Vorgeschlagene Maßnahmen

Vorgeschlagen wird die Schaffung von Fahrradinfrastruktur in Form eines ausreichend breiten Zweirichtungsradweges. Sowohl eine wassergebundene Decke als auch eine Asphaltierung ist denkbar. Ersteres ist etwas günstiger im Bau, muss jedoch häufig gewartet werden und ist nicht wetterbeständig. Da der geplante Weg an der Grenze zum Naturschutzgebiet „Döberitzer Heide“, der gleichnamigen Natura 2000-Gebiete als auch gesetzlich geschützten Biotopen verläuft, könnten in Abhängigkeit vom konkreten Umfang der Wegebaumaßnahmen naturschutzrechtliche Genehmigungen/Befreiungen erforderlich werden. Eine FFH-Verträglichkeitsvorprüfung ist mindestens durchzuführen.

### • Fotos





## 27. KETZINER STR.

Straße	<b>Ketziner Straße</b>
Orts-/Gemeindeteil	<b>Wernitz</b>
Abschnitt	<b>Gemeindegrenze – Am Weiler</b>
Länge	<b>1.800m</b>
Netzebene	<b>Nebenroute</b>
Ausbaubedarf	<b>Gemeinsamer Geh- und Radweg</b>
Sicherheitsrisiko	<b>Hoch</b>
Priorität	<b>Hoch</b>
Kostenschätzung	<b>Ca. 600.000€</b>

### • Übersicht



### • Beschreibung

Die Ketziner Straße ist momentan zwischen dem Pferdehof und der Gemeindegrenze weder mit einem Radweg noch mit einem Gehweg ausgestattet. Aus Sicherheits- und Attraktivitätsaspekten stellt dies eine Barriere dar, das Rad zu nutzen. Der Baulastträger Landesbetrieb Straßenwesen sieht im Rahmen seiner im Jahr 2018 erstellten Bedarfsermittlung einen weiteren Bedarf zum Ausbau des Netzabschnittes.

### • Maßnahmen

Vorgeschlagen wird die Weiterführung des südöstlich der Fahrbahn gelegenen Radwegs bis zur Gemeindegrenze.

## 28. KNOTEN WERNITZ

Straße	<b>Hamburger Straße</b>
Orts-/Gemeindeteil	<b>Wernitz</b>
Abschnitt	<b>L863 – B5</b>
Länge	-
Netzebene	<b>Hauptroute</b>
Ausbaubedarf	<b>Komplettumbau Knoten</b>
Sicherheitsrisiko	<b>Hoch</b>
Priorität	<b>Hoch</b>
Kostenschätzung	<b>Ca: 500.000 – 2.000.000€, Sofortmaßnahmen: 10.000 €</b>

- **Übersicht**



- **Beschreibung**

Der Knoten der B5 weist aktuell ein hohes Unfallrisiko auf und ist aus Sicht des Radverkehrs unattraktiv zu befahren. Ein Erreichen des Landwirtschaftsweges in Richtung Nauen ist nur mit mehrmaliger Querung möglich. An diesem Knoten ereignete sich bereits ein tödlicher Unfall.

- **Vorgeschlagene Maßnahmen**

Zur kurzfristigen Entschärfung könnten Schilder aufgestellt werden, die ein Abbremsen verlangen und Querungen abgesichert werden. Langfristig sollte der Radverkehr bei einer Neuplanung von Anfang an konsequent mitgedacht werden und gleichrangig geführt werden.

- **Fotos**



## 29. ZEESTOWER STR. (NORD)

Straße	<b>202 – Zeestower Straße</b>
Orts-/Gemeindeteil	<b>Wustermark</b>
Abschnitt	<b>Wertstoffhof – Kuhdammweg bzw. Gemeindegrenze</b>
Länge	<b>300m</b>
Netzebene	<b>Hauptroute</b>
Ausbaubedarf	<b>Gemeinsamer Geh- und Raweg</b>
Sicherheitsrisiko	<b>Hoch</b>
Priorität	<b>Hoch</b>
Kostenschätzung	<b>150.000€</b>

### • Übersicht



### • Beschreibung

Der aktuelle Geh- und Radweg auf der Ostseite der Zeestower Straße endet abrupt auf Höhe eines ehemaligen Hofes. Weiter nördlich in Richtung Zeestow, GVZ und Brieselang wird der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt. Vor allem das hohe Aufkommen des Schwerlastverkehr und hohe Geschwindigkeiten stellen hier ein besonderes Sicherheitsrisiko für Radfahrer dar. Der Baulastträger Landesbetrieb Straßenwesen sieht im Rahmen seiner im Jahr 2018 erstellten Bedarfsermittlung einen vordringlichen Bedarf zum Ausbau des Netzabschnittes. Der Landesbetrieb Straßenwesen teilt am 31.05.2021 mit, dass er derzeit die Weiterführung eines Zweirichtungsgeh-/radweges vom Abzweig Kuhdammweg bis zur Gemeindegrenze planerisch vorbereitet. Die Umsetzung folgt voraussichtlich erst in einigen Jahren.

### • Vorgeschlagene Maßnahmen

Es wird die Schaffung von geschützten, baulich getrennten, fahrbahnbegleitenden Radwegen empfohlen. Sinnvoll erscheint die Weiterführung des gemeinsamen Zweirichtungsgeh- und radwegs. Auf ausreichende Breiten und gute Befahrbarkeit sollte überdies geachtet werden. Die Fortführung des gemeinsamen Geh- und Radweges bis zum Abzweig Kuhdammweg wird derzeit planerisch vorbereitet. Mit dem Vorkommen von Bodendenkmalen ist zu rechnen, bei deren Veränderungen oder Teilerstörungen eine denkmalrechtliche Erlaubnis einzuholen ist.

### • Fotos





## 30. ALTER BRANDENBURGER WEG

Straße	<b>Alter Brandenburger Weg</b>
Orts-/Gemeindeteil	<b>Wustermark</b>
Abschnitt	<b>Ortsgrenze – Brandenburger Weg bis Gemeindegrenze</b>
Länge	<b>2.900m</b>
Netzebene	<b>Nebenroute</b>
Ausbaubedarf	<b>Gemeinsamer Geh- und Radweg</b>
Sicherheitsrisiko	<b>Gering</b>
Priorität	<b>Mittel</b>
Kostenschätzung	<b>Ca. 1.200.000€</b>

### • Übersicht



### • Beschreibung

Der alte Brandenburger Weg verläuft auf der historischen Heerstraße in Richtung Südwesten. Besonders für den Tourismus und Freizeitverkehre besteht hier ein besonderes Potenzial. Aktuell in Form eines Feldweges existiert eine wassergebundene Decke, die für den Radverkehr nur bedingt komfortabel ist.

### • Vorgeschlagene Maßnahmen

Vorgeschlagen wird die Asphaltierung und Einrichtung einer Fahrradstraße, welche für landwirtschaftliche Verkehre freigegeben sein könnte. So könnte der Alte Brandenburger Weg als Weiterführung der Radschnellverbindungen aus Berlin ins Havelland oder in Richtung Etzin, Ketzin oder Päwesin fungieren. Mit dem Vorkommen von Bodendenkmalen ist zu rechnen, bei deren Veränderungen oder Teilerstörungen eine denkmalrechtliche Erlaubnis einzuholen ist. Da die vorgesehene Wegetrasse eine Freileitung von 50Hertz kreuzt, sind die Mindestabstände nach DIN EN 50341 einzuhalten. Die Beurteilung der Kreuzung hat im Rahmen der Ausführungsplanung bzw. im nachgelagerten Bebauungsplanverfahren mit 50Hertz zu erfolgen.

### • Fotos



## 31. WEG ZUM BAHNHOF WUSTERMARK

Straße	<b>Informeller Weg zum Bahnhof</b>
Orts-/Gemeindeteil	<b>Wustermark</b>
Abschnitt	<b>Bahnhof Wustermark – Rathaus Wustermark</b>
Länge	<b>360m</b>
Netzebene	<b>Nebenroute</b>
Ausbaubedarf	<b>Gemeinsamer Geh- und Radweg</b>
Sicherheitsrisiko	<b>Mittel</b>
Priorität	<b>Hoch</b>
Kostenschätzung	<b>N.N.</b> (Es bestehen bereits Detail-Planungen der Gemeinde Wustermark)

### • Übersicht



### • Beschreibung

Die Wegesituation am Bahnhof Wustermark ist durch einen informellen Trampelpfad geprägt, welcher in direkter Luftlinie zum Rathaus führt. Momentan überwiegend durch den Fußverkehr genutzt, birgt der Ausbau zum gemeinsamen Radweg hohes Nutzungspotential.

### • Vorgeschlagene Maßnahmen

Es wird der Bau eines ausreichend breiten und gut befahrbaren gemeinsamen Geh- und Radwegs empfohlen. Der südliche Abschnitt auf dem zukünftigen Sport- und Freizeitareal ist bereits in Planung. Der nördliche Abschnitt, als direkter Bahnhofsvorplatz, sollte sich am Trampelpfad des informellen Gehwegs orientieren. Die Wahl des Ausbaustandards ist abhängig von der weiteren Nutzung des Bahnhofsvorplatzes.

### • Fotos



## 32. BRANDENBURGER STR.

Straße	<b>Brandenburger Straße</b>
Orts-/Gemeindeteil	<b>Wustermark</b>
Abschnitt	<b>Alter Brandenburger Weg bis Kreisverkehr</b>
Länge	<b>750m</b>
Netzebene	<b>Nebenroute</b>
Ausbaubedarf	<b>Fahrradstraße</b>
Sicherheitsrisiko	<b>Gering</b>
Priorität	<b>Mittel</b>
Kostenschätzung	<b>Ca. 50.000€</b>

- **Übersicht**



- **Beschreibung**

Die Brandenburger Straße weist den Charakter einer Wohnstraße auf und ist aktuell verkehrsberuhigt. Das Fahrradfahren auf der Fahrbahn ist möglich und wird bereits praktiziert.

- **Vorgeschlagene Maßnahmen**

Vorgeschlagen wird die Verstetigung und verkehrsrechtliche Klarstellung in Form einer Fahrradstraße oder Fahrradzone.

- **Fotos**





### 33. HOPPENRADER ALLEE

Straße	<b>Hoppenrader Allee</b>
Orts-/Gemeindeteil	<b>Wustermark</b>
Abschnitt	<b>Hamburger Straße bis Mittelallee</b>
Länge	<b>750m</b>
Netzebene	<b>Nebenroute</b>
Ausbaubedarf	<b>Fahrradstraße</b>
Sicherheitsrisiko	<b>Gering</b>
Priorität	<b>Gering</b>
Kostenschätzung	<b>Ca. 50.000€</b>

- **Übersicht**



- **Beschreibung**

Die Hoppenrader Allee weist den Charakter einer Wohnstraße auf und ist aktuell verkehrsberuhigt. Die Fahrbahn wird bereits vom Radverkehr genutzt.

- **Vorgeschlagene Maßnahmen**

Vorgeschlagen wird die Einrichtung einer Fahrradstraße oder Fahrradzone, um eine Verstetigung und verkehrsrechtliche Klarstellung zu erreichen.

- **Fotos**



## 34. KUHDAMMWEG

Straße	<b>Kuhdammweg incl. Kuhdammbücke</b>
Orts-/Gemeindeteil	<b>Zeestow</b>
Abschnitt	<b>Zeestower Straße – Güterverkehrszentrum Westeinfahrt</b>
Länge	<b>1.100m</b>
Netzebene	<b>Nebenroute</b>
Ausbaubedarf	<b>Gemeinsamer Geh- und Radweg</b>
Sicherheitsrisiko	<b>Hoch</b>
Priorität	<b>Hoch</b>
Kostenschätzung	<b>500.000€</b>

### • Übersicht



### • Beschreibung

Aktuell existiert keine Radinfrastruktur auf dem Kuhdammweg. Das Erreichen des Güterverkehrszentrums ist so nur auf der Fahrbahn im Mischverkehr bei Tempo 50 und hoher realer und subjektiver Unsicherheit möglich. Die Überquerung zweier Brücken stellt eine zusätzliche Schwierigkeit dar. Ausreichende Breiten können nur zu Ungunsten des motorisierten Verkehrs gesichert werden. Eine rechtliche Freigabe steht überdies noch aus aufgrund aktueller Einbahnstraßenregelung.

### • Vorgeschlagene Maßnahmen

Es wird der Bau von sicheren und ausreichend breiten Radwegen empfohlen. Räumlich getrennte und geschützte Infrastruktur ist dabei das Mittel der Wahl, um das Nutzungspotential zwischen Wustermark und dem GVZ größtmöglich zu realisieren. Der Bau eines gemeinsamen Geh- und Radweges wird derzeit planerisch vorbereitet. Sollte der Radverkehr im Bereich der Kuhdammbücke jedoch auch in Zukunft auf der Fahrbahn geführt werden, sind verkehrssichernde Maßnahmen, wie etwa eine Begrenzung der Geschwindigkeit auf 30 km/h, umzusetzen. Mit Schreiben vom 31.05.2021 teilt der Landesbetrieb Straßenwesen mit, dass er im Brückenbereich einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h nicht zustimmt. Angebotsstreifen für den Radverkehr lassen sich aufgrund der außerörtlichen Lage zudem nicht auf der Fahrbahn abmarkieren. Dementsprechend sind im Bereich der Kuhdammbücke vertiefende Untersuchungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zwingend erforderlich. So könnte der Querschnitt auf der Kuhdammbücke abgeändert werden. In Anlehnung an die Brücke über die Eisenbahn zwischen Dyrotz und Elstal West sollte hier ebenfalls die Versetzung der Leitplanke geprüft und der so entstehende Seitenraum umgestaltet werden.

Auf der Relation Wustermark – Brieselang stehen erst langfristig Alternativrouten zur Verfügung. So ist der beidseitige Ausbau des Wirtschaftsweges entlang des Havelkanals als auch der Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges entlang der L 202 zwischen Wustermark und Zeestow vorgesehen.

- **Fotos**





## 35. POTSDAMER STR.

Straße	<b>Potsdamer Straße</b>
Orts-/Gemeindeteil	<b>Wustermark</b>
Abschnitt	<b>Kreisverkehr – Wiesenstraße</b>
Länge	<b>900m</b>
Netzebene	<b>Hauptroute</b>
Ausbaubedarf	<b>Gemeinsamer Geh- und Radweg</b>
Sicherheitsrisiko	<b>Hoch</b>
Priorität	<b>Hoch</b>
Kostenschätzung	<b>400.000€</b>

### • Übersicht



### • Beschreibung

Auf der Potsdamer Straße südlich des Kreisverkehrs in Richtung Hoppenrade gibt es aktuell keine Radverkehrsinfrastruktur. Der Radverkehr von Süden kommend wird entweder durch Nebenstraßen in einem Wohngebiet oder aber im Mischverkehr mit den Kfz bei Tempo 50 geführt. Dies ist aus Sicherheits- und Attraktivitätsaspekten zu vermeiden. Vorgeschlagen wird der Neubau von geschützten Radwegen. Mit dem Vorkommen von Bodendenkmalen ist zu rechnen, bei deren Veränderungen oder Teilerstörungen eine denkmalrechtliche Erlaubnis einzuholen ist.

### • Vorgeschlagene Maßnahmen

Die vorgeschlagenen Optionen sind abhängig von der Gestaltung des Kreisverkehrs (s. Anlage 9).

- Separate Einrichtungsradwege entlang der Straße, jeweils auf beiden Seiten, inkl. Querung
- Fortführung des Zweirichtungsradweges auf der Westseite der Straße, ohne Querung
- Zweirichtungsradweg auf der Ostseite der Straße, inkl. neuer Querung

Der Landesbetrieb Straßenwesen teilt am 31.05.2021 mit, dass er die Fortführung des Zweirichtungsradweges auf der Westseite der L 204 bevorzugt. Dies hat Implikationen für die Gestaltung des Kreisverkehrs. Im Falle von mangelnder Flächenverfügbarkeit an der Potsdamer Allee käme als Alternativroute im östlichen Abschnitt auch ein Ausbau des Mühlenweges in Betracht.

### • Fotos



## 36. ZEESTOWER STR. (SÜD)

Straße	<b>Zeestower Str</b>
Orts-/Gemeindeteil	<b>Wustermark</b>
Abschnitt	<b>Friedrich-Rumpf-Straße – Unter der Eisenbahnbrücke</b>
Länge	<b>180m</b>
Netzebene	<b>Hauptroute</b>
Ausbaubedarf	<b>Getrennte Radwege</b>
Sicherheitsrisiko	<b>Gering</b>
Priorität	<b>Hoch</b>
Kostenschätzung	<b>Ca. 100.000€</b>

### • Übersicht



### • Beschreibung

Am Ende der Friedrich-Rumpf-Straße knickt die Straße ab und die Zeestower Straße beginnt. Der gepflasterte Radweg endet auf beiden Seiten. Bis zum Zweirichtungsradweg nördlich der Eisenbahnbrücke auf der Ostseite der Fahrbahn besteht eine ca. 180m lange Lücke im Radverkehrsnetz.

### • Vorgeschlagene Maßnahmen

Vorgeschlagen wird die Fortführung der getrennten Radwege auf beiden Seiten bis zum östlichen Knick südlich der Eisenbahnbrücke. Ab hier sollte der Zweirichtungsradweg einsetzen, welche dann nördlich an den bestehenden Zweirichtungsradweg anschließt. Der Schwerlastverkehr von 50Hertz zum Umspannwerk Wustermark muss während und auch nach möglichen Baumaßnahmen uneingeschränkt möglich sein.

### • Fotos





## 37. NEUE HAVELQUERUNG / LEHRTER BAHNBRÜCKE

Straße	<b>Zeestower Str / Eisenbahnbrücke Lehrter Bahn</b>
Orts-/Gemeindeteil	<b>Wustermark</b>
Abschnitt	<b>Havelquerung</b>
Länge	<b>100m</b>
Netzebene	<b>Hauptroute</b>
Ausbaubedarf	<b>Ausbau der Bahnbrücke mit Berücksichtigung des Fuß- und Radverkehrs</b>
Sicherheitsrisiko	<b>Gering</b>
Priorität	<b>Hoch</b>
Kostenschätzung	-

### • Übersicht



### • Beschreibung

Die Eisenbahnbrücke der Lehrter Bahn über den Havelkanal ist gegenwärtig weder für den Fuß-, noch für den Radverkehr nutzbar. Für die Relation zwischen dem Bahnhof Wustermark und dem GVZ könnte sie jedoch eine wichtige Verbindung herstellen.

### • Vorgeschlagene Maßnahmen

Im Falle einer Sanierung oder Erweiterung der Brücke sollte der Fuß- und Radverkehr idealerweise mitgedacht werden. Durch den Bau von Rampen könnte die Brücke gut für Radler und Pendler genutzt werden. Die Anlage eines ausreichend breiten gemeinsamen Geh- und Radweges auf der Brücke macht dabei eine attraktive und sichere Nutzung möglich.

### • Fotos

