

Gemeinde Wustermark

Der Bürgermeister



Beschlussvorlage

Nr.: B-151/2021
öffentlich

Beratungsfolge	Termin	Behandlung
Ortsbeirat Buchow-Karpzow	27.09.2021	öffentlich
Ortsbeirat Priort	29.09.2021	öffentlich
Ausschuss für Bauen und Wirtschaft	05.10.2021	öffentlich
Haushalts- und Finanzausschuss	06.10.2021	öffentlich
Gemeindevertretung	19.10.2021	öffentlich

Bauvorhaben: Radwegbau vom OT Priort zum OT Buchow-Karpzow - Ausbaubeschluss - Hier: Beratung und Beschlussfassung

Beschlussvorschlag:

Die Gemeindevertretung der Gemeinde Wustermark beschließt den Ausbau des Radweges entlang der Kreisstraße 6304 von Buchow Karpzow nach Priort. Die Ausbaulänge des Radweges beträgt dabei 2.350 m.

Es werden folgende Belastungsklassen nach RStO 12 vorgesehen:

Mischverkehrsflächen: Bk 0,3
Feld- und Wartungszufahrten Bk 0,3

Gemeinsamer Geh- und Radweg Bk für Geh- und Radwege
(aus Gründen der Befahrung mit Wartungsfahrzeugen mit einer Tragfähigkeit der SoB von 100 MPa)

Die Entwässerung der Wege erfolgt über die Seitenbereiche. Ingenieurbauwerke sind nicht vorgesehen.

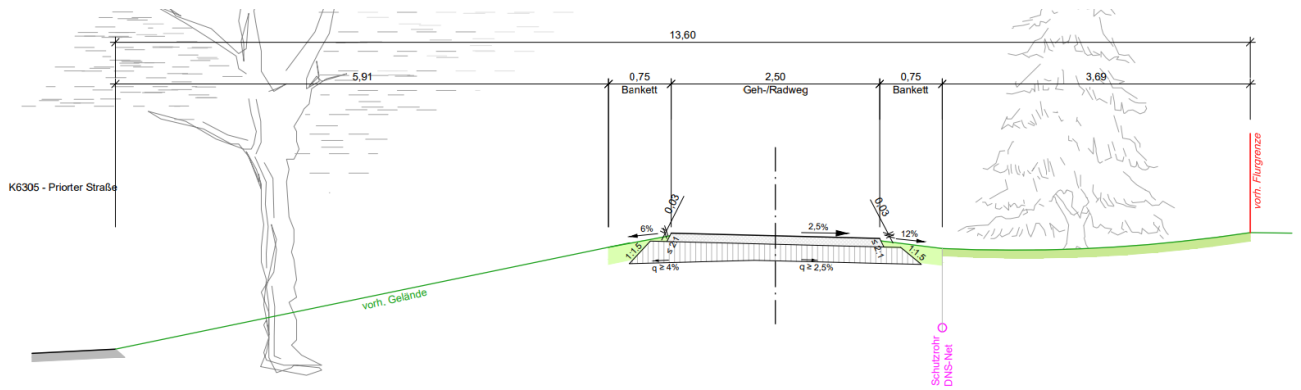
Die geplante Baumaßnahme befindet sich in der Frosteinwirkzone II, der Boden erreicht somit eine Frostempfindlichkeitsklasse F2.

Um die Tragfähigkeitsanforderungen des Unterbaus zu erreichen ist, je nach Feuchtegehalt des Bodens, ein partieller Bodenaustausch möglich.

Die Ausbauparameter für die Herstellung des Gehweges werden wie folgt definiert:

Radwegbefestigung

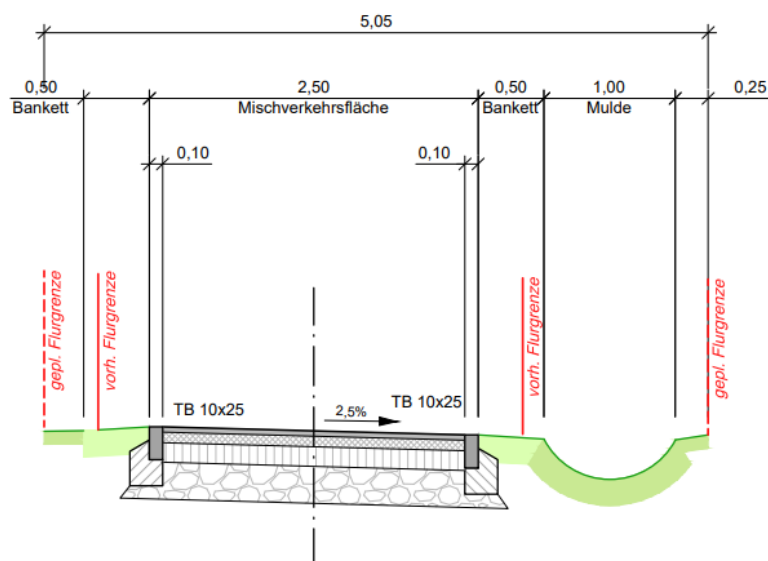
Befestigungsaufbau nach Tafel 6, Zeile 2 - RStO12 ,Belastungsklasse 0,3
Ausbaulänge 2.050,00m
10 cm Asphaltbefestigung
20 cm Schottertragschicht 0/32 nach ZTV SoB - StB, EV2 \geq 100 MPa
EV2 auf Planum \geq 45 MPa
30 cm Gesamt



Mischverkehrsfläche

Befestigungsaufbau nach Tafel 1, Zeile 3 - RStO12, Belastungsklasse 0,3
 Ausbaulänge 300,00 m

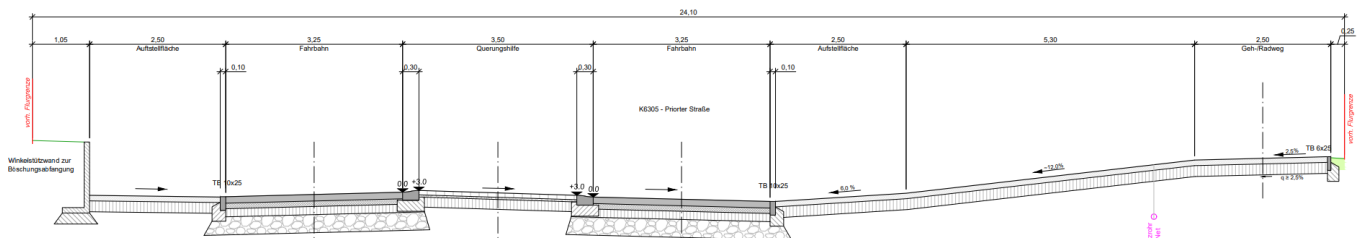
- 4 cm Asphaltdecke
 - 8 cm Asphalttragschicht
 - 15 cm Schottertragschicht 0/32 nach ZTV SoB - StB, EV2 \geq 120 MPa
 - 28 cm Frostschuttschicht 0/45 nach ZTV SoB - StB, EV2 \geq 100 MPa
 - EV2 auf Planum \geq 45 MPa
- 55 cm Gesamt**



Fahrbahnbefestigung K 6305

Befestigungsaufbau nach Tafel 1, Zeile 3 - RStO12, Belastungsklasse 10,0
 12 cm Asphaltdecke
 10 cm Asphalttragschicht
 15 cm Schottertragschicht 0/32 nach ZTV SoB - StB, EV2 \geq 150 MPa
 33 cm Frostschuttschicht 0/45 nach ZTV SoB - StB,
 EV2 \geq 120 MPa EV2 auf Planum \geq 45 MPa

70 cm Gesamt



Mulde

20 cm Oberboden mit Rasensaat

Banktiefbefestigung

20 cm Schotterrasen, EV2 >= 120 MPa

Einfassung

Granit -Tiefbordbordstein Form TB 10*25 (Klasse DTI)

nach DIN 483/DIN EN 1340 mit Bettung 20cm

und 15cm Rückenstütze Beton C 20 / 25

Granit - Rundbordbordstein Form RB 15*22 (Klasse DTI)

nach DIN 483/DIN EN 1340 mit Bettung 20cm

und 15cm Rückenstütze Beton C 20 / 25

Granit - Hochbordbordstein Form HB 15*30 (Klasse DTI)

nach DIN 483/DIN EN 1340 mit Bettung 20cm und

15cm Rückenstütze Beton C 20 / 25 X

Sachverhalt/ Begründung:

Hintergrund dieser Tiefbaumaßnahme ist die Realisierung des Radweges von Buchow Karpzow nach Priorit.

1. Vorbemerkungen

Seit dem Jahr 2018 erarbeitet die Gemeinde Wustermark einen Verkehrsentwicklungsplan in mehreren Teilmodulen.

Das Modul 3 – Radverkehr Dieser Verkehrsentwicklungsplan wurde von der Gemeinde Wustermark herausgearbeitet und hat für den Fahrradverkehr in und zwischen den Gemeindeteilen Prioritäten und Notwendigkeiten betrachtet.

Die Anbindung der Ortsteile an die Gemeindezentren in Wustermark selbst und in Elstal hat sich in den vergangenen Jahren primär am motorisierten Individualverkehr (MIV) orientiert. Ein lückenloses und sicheres Radverkehrsnetz ist hingegen nicht vorhanden und dämpft die Radverkehrsnachfrage.

Ein wesentlicher Grund für die derzeit geringe Nutzung des Radverkehrs ist dessen unzureichende Sicherheit. Zur Erhöhung dieser Sicherheit spielt die Schließung von Netzlücken und die Einrichtung ausreichend dimensionierter Fahrwege sowie Serviceeinrichtungen eine besondere Rolle.

Im Ergebnis des o.g. Verkehrsentwicklungsplanes wurde ein Zielnetz für den Radverkehr erarbeitet.

Das Zielnetz besteht als Ortsverbindungsfunktion für den Radverkehr aus folgendem Kernelement:

„Großes Wustermarker Viereck“ *

Das große Wustermarker Viereck bildet die vier wichtigen Relationen zwischen den Ortsteilen

Wustermark, Elstal, Priort und Buchow-Karpzow ab.

Der geplante Radweg von Buchow-Karpzow nach Priort ist somit ein Teilabschnitt dieses „Großen Wustermarker Vierecks“ und ein grundlegender Bestandteil der Förderung des Radfahrverkehrs. Weiterhin verläuft auf dem betrachteten Abschnitt der Radwanderweg „Rund um Berlin“ und er ist Zubringer zum Bahnhof Priort.

2. Streckenbeschreibung

Der geplante Radweg wird als Radweg vom Kern (Kirche) des Ortsteils Buchow-Karpzow bis zum Bahnhof Priort geführt. Er beginnt als Mischverkehrsfläche auf Seitenstraßen und führt auf diesen bis zum Ortsausgang von Buchow-Karpzow. Von dort wird er als separate Verkehrsfläche weitergeführt.

Der weitere Trassenverlauf wird konsequent auf der südlichen Seite der K 6305 (Priorter Straße) hinter den Alleebäumen entlanggeführt.

Nur in den Bereichen der Autobahnquerung des Berliner Rings (A10) und der Querung der beiden Arme des Priorter Grabens wird die Trasse näher an die Fahrbahn gerückt.

Mit dem Verschwenken der K 6305 parallel zur Bahnstrecke in Priort wird der Radweg aufgrund vorhandener Niederungen und Gräben als straßenbegleitender Radweg bis zur K 6304 geführt und schließt dort an das vorhandene innerörtliche Wegenetz des OT Priort an.

3. Technische Beschreibung

Vom Bauanfang bis zum Ortsausgang verläuft der Radweg auf ca. 300 m Länge auf einer 3,0 m breiten Mischverkehrsfläche aus Asphalt. Eine straßenbegleitende Trasse entlang der K 6305 ist in diesem Bereich aufgrund der Alleebäume und des beengten Verkehrsraum nicht möglich. Für den Bau der Mischverkehrsfläche sind ca. 125 m vorhandene Betonfahrbahn zu ertüchtigen und weitere 175 m neu zu bauen. Eine partielle Erweiterung der Fahrbahn auf 4,75 m ist geplant.

Am Ortsausgang von Buchow Karpzow erfolgt die Errichtung einer Querungshilfe in der Fahrbahn der K 6305 um Radfahrern, die in den Ort hineinfahrend, die Möglichkeit eines Seitenwechsels zu ermöglichen. Weiterhin dient die Querungshilfe zur Geschwindigkeitsreduzierung und Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Ab Ortsausgang Buchow-Karpzow wird der gemeinsame Geh- und Radweg ca. 1.825 m lang als 2,50 m breiter Weg aus Asphalt mit ca. 5,0-10,0 m Abstand vom Fahrbahnrand der K 6305 außerhalb des Kronenbereiches der vorhandenen Alleebäume bis zum Bahnhof Priort geführt.

Die Trasse folgt im Wesentlichen den topografisch vorgegebenen Höhenverhältnissen und verläuft fast vollständig auf Grundstücken Dritter. Deshalb muss Grunderwerb getätigt werden.

Im Bereich der beiden Arme des Priorter Grabens erfolgt im Querungsbereich die Wegeführung fahrbahnnahe direkt hinter den Schutzplanken. Die Abfangung der Grabenböschungen erfolgt durch L-Elemente.

Zur Querung der Autobahn A10 wird der neu zu errichtende Radweg im Brückenbereich ausgesetzt und über einen vorhandenen 1,80 m breiten Behelfsweg straßenbegleitend durch die Brücke geführt.

Danach erfolgt die Weiterführung wieder hinter den Alleebäumen.

Im Bereich des Bahnhofes Priort ab Station 2+250.000 verschwenkt der Radweg aufgrund vorhandener Gräben und Bäumen an den Fahrbahnrand der Straße.

Die Wegebreite beträgt dort einschl. Sicherheitsstreifen 3,00 m.

Die Ausführung erfolgt ebenfalls in Asphalt.

Die Gemeinde Wustermark plant ab Station 2+375.000 den Bau von 10 Längsparkplätzen und eines eventuellen Glascontainerstellplatzes. In diesem Bereich wird der Radweg hinter den Aufstellflächen in einer Breite von 3,25 m entlanggeführt und endet an der K 6304.

Zur sicheren Führung der Radfahrer am Knoten K 6304 / K 6305 wird eine weitere Querungshilfe auf den Kreisstraßen errichtet.

Der Radweg erhält nur im Bereich der straßenbegleitenden Abschnitte eine Bordeinfassung. In allen anderen Bereichen werden direkt an die Asphaltbefestigung Bankette angeordnet.

Es müssen nur vereinzelt Baumfällungen durchgeführt werden. Das betrifft vor allen die Anbindung an die Autobahnquerung und den Bereich des Priorter Bahnhofs sowie die Bereiche der geplanten Querungshilfe.

Diese Fällungen und die zusätzliche Versiegelung von Flächen müssen ökologisch bilanziert und ausgeglichen werden. In Betracht kommen dafür Baumpflanzungen, Entsiegelungen oder die Finanzierung anderer ökologischer Projekte. Dazu sind noch Abstimmungen mit der Unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Havelland notwendig.

In Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde wird der geplante Weg als gemeinsamer Geh- und Radweg beschildert werden.

Im Verlauf der Wegeführung sind vereinzelt Feldzufahrten und Wege über den Radweg herzustellen. Hier ist ein verstärkter Aufbau der Wegebefestigung vorzusehen.

Auswirkungen auf den Klima-, Natur und Umweltschutz:

X negativ

Kurze Begründung bei „positiven“ und „negativen“ Auswirkungen:

Im Rahmen der Herstellung des Radweges von Buchow-Karpzow nach Priort und im Rahmen der Herstellung der Parkplätze am Friedhof in der Ortslage Buchow-Karpzow an der K 6305 erfolgt eine Versiegelung von landwirtschaftlichen Flächen bzw. müssen einzelne Bäume gefällt werden.

Als Kompensationsmaßnahme wird in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Havelland eine Ein- und Ausgleichsbilanz erstellt werden. Das heißt mit anderen Worten entsprechend der Versiegelung und der Anzahl der Baumfällungen müssen neue Bäume und Büsche entlang des neuen Radweges gepflanzt werden. Diese werden nicht nur den Radfahrern und Fußgängern Schutz bieten, sondern schützen auch die landwirtschaftlichen Flächen vor einem Windabtrag (Flugsand)

Anlagenverzeichnis:

- Regelquerschnitte des Gehweges
- Lageplan

Az.:
15.09.2021