

Straßenbauvorhaben: „Dorfstraße, nördlicher Abschnitt -Richtung Niederhof-“ im OT Wustermark, GT Wernitz

1. Anliegerversammlung am 14.07.2016,  
von 19:00 Uhr,  
bis 21:30 Uhr

in der BBS Wernitz, Dorfstraße 15, 14641 Wustermark

zum Thema: Vorstellung der einzelnen (5) Ausbauvarianten der  
Dorfstraße mit unterschiedlichen  
Oberflächengestaltungsmöglichkeiten

### **1. Begrüßung**

### **2. Vorstellung der Personen und Gäste**

- |                  |   |
|------------------|---|
| - Herr Spuhn     | Planer, Ingenieurbüro Spuhn   |
| - Herr Mende     | Ortsvorsteher der Gemeinde Wustermark   |
| - Herr Tiffert   | Mitglied des Ortsbeirates Wustermark  |
| - Herr Kunze     | Vorsitzender des Ausschusses für Bauen und Wirtschaft der Gemeinde Wustermark |
| - Herr Gorges    | Mitarbeiter des FB Bauen und Wohnumfeld                                       |
| - Herr W. Scholz | Leiter des FB Bauen und Wohnumfeld  |

### **3. Verfahrensablauf für den heutigen Abend**

#### **3.1 Einführung durch Herrn W. Scholz**

Heute sollen den Grundstückseigentümern die vorliegende Vorplanung (LPH 2) zu den fünf Ausbauvarianten der Dorfstraße, nördlicher Abschnitt, vorgestellt werden.

Ziel des heutigen abends ist die Festlegung einer Ausbauvariante durch die Grundstückseigentümer, damit die Gemeindeverwaltung mit der Planung der o.g. Straßenausbaumaßnahme fortfahren kann.

Es wird heute Abend keine Aussagen zu den Anliegerbeiträgen geben. Dies erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt, wenn die Genehmigungsplanung vorliegt.

Sinnvolle Hinweise durch die Grundstückseigentümer im Rahmen dieser Anliegerversammlung fließen in die weitere Planung ein.

Fragen und Hinweise der heute Abend anwesenden Personen, die heute durch den Planer und die Verwaltung nicht abschließend geklärt werden können, werden erfasst und mit dem LS Potsdam am 18.07.2016 geklärt:

Protokollant des heutigen Abend ist Herr Gorges.

Das Protokoll soll mit den ergänzenden Hinweisen des Landesbetriebes Straßenwesen bis zum 22.07.2016

- auf der Homepage der Gemeinde Wustermark eingestellt werden,
- den Grundstückseigentümern übergeben werden,
- den Ortsbeiräten übergeben werden,
- den Mitgliedern des Ausschusses für Bauen und Wirtschaft der Gemeinde Wustermark und
- den Mitgliedern der Gemeinde Wustermark übergeben werden.

### 3.2 Projektvorstellung und der Ausbauvarianten durch das Ingenieurbüro Spuhn

- Ausbaulänge: 0+492,684 m
  - Fahrbahnbreite: 6,00 m
  - Gehwegbreite: 1,79 m incl. Sicherheitsstreifen
  - Entwässerung: geschlossen
  - Straßenbeleuchtung: ggf. Umsetzung der vorhandenen Leuchten
  - Öffentliches Grün: Baumfällungen und Wiederherstellung der Allee in der Dorfstraße
- 
- Verlegung der Bushaltestellen von der L 863 zum Spielplatz/zur BBS
  - Gehwegeanbindung vom Markauer Weg zur BBS
  - Herstellung zusätzlicher Parkplätze im Bereich der BBS/der Kinderbetreuungseinrichtung

### 3.3 Kosten entsprechend der Ausbauvarianten

1. Naturstein-Granit (ungebundene Bauweise):	1.472.041,73 €
2. Naturstein-Granit (gebundene Bauweise):	1.771.658,71 €
3. Bestandspflaster:	1.065.502,64 €
4. Betonstein:	1.013.764,89 €
5. Asphaltdecke:	907.794,89 €

### 3.4 Geplanter zeitlicher Ablauf hinsichtlich der Umsetzung des Bauvorhabens

- 14.07.2016
- Vorstellung der Ausbauvarianten
  - Entscheidung einer Ausbauvariante durch die Grundstückseigentümer
  - Aufnahme von sinnvollen Hinweisen der Grundstückseigentümer in die Planung
- 18.07.2016
- Beantwortung von bisher nicht beantworteten Fragen durch den Landesbetrieb Straßenwesen
- 2016/2017
- Erstellung der Genehmigungsplanung
  - Fördermittelbeantragung
  - Durchführung der technischen Anliegerversammlung
  - abschließende Vorstellung der abgestimmten Planung
  - Bekanntgabe des kalkulierten m<sup>2</sup>-Preises für die Grundstückseigentümer
- 2019
- nach Erhalt des Zuwendungsbescheides
  - Durchführung einer öffentlichen Ausschreibung
  - Durchführung der finanztechnischen Anliegerversammlung und Bekanntgabe des submittierten m<sup>2</sup>-Preises für die Grundstückseigentümer
  - Ausbau der Dorfstraße Richtung Niederhof

### 3.5 Meinungsbildung entsprechend der Ausbauvarianten

		Stimmen
1. Naturstein-Granit (ungebundene Bauweise):	1.472.041,73 €	-
2. Naturstein-Granit (gebundene Bauweise):	1.771.658,71 €	-
3. Bestandspflaster:	1.065.502,64 €	1
4. Betonstein:	1.013.764,89 €	-
5. Asphaltdecke:	907.794,89 €	7
6. Kombination Pflaster / Asphalt (Fahrbahnbreite gesamt 6,00 m - Pflasterung der Fahrbahn rechts und links mit einer Breite von jeweils 1,00 m mit dem vorhandenen unregelmäßigen Granit-Großpflaster - Asphaltbreite, mittig 4,00 m)	z.Z. nicht ermittelt	10

**Ergebnis:** Für die Varianten 5 und 6 sollen die Straßenausbaukosten und damit die Anliegerbeiträge für die Grundstückseigentümer ermittelt werden.

### 4. Hinweise durch die Verwaltung zum geplanten Tiefbauvorhaben

Gründe für den Ausbau der Dorfstraße:

1. ungeklärte Eigentumsverhältnisse im Bereich der jetzigen Bushaltestelle  
Die jetzige Fläche auf der das Buswartehäuschen steht, ist im Besitz der Kirchengemeinde.  
Hier gibt es Probleme mit dem Grunderwerb.
2. Die Regenwasserableitung der Dorfstraße erfolgt über ein Privatgrundstück. Hier gibt es keine grundbuchliche Sicherung für die Fahrbahntwässerung über dieses Privatgrundstück.
3. Die Dorfstraße besitzt eine zu geringe Fahrbahnbreite. Diese beträgt ca. 4,40 m.  
Diese Fahrbahnbreite läßt kein Begegnungsfall LKW/PKW bei einer verminderten Geschwindigkeit von 40 km/h zu.
4. Ungeklärte Eigentumsverhältnisse im hinteren Bereich der Dorfstraße (etwa ab dem Grundstück der Kinderbetreuungseinrichtung in Richtung Niederhof).  
  
Einerseits befindet sich der derzeitige Gehweg auf privatem Grund und Boden.  
Andererseits haben einzelne Grundstückseigentümer bzw. deren Vorgänger in der Vergangenheit öffentliche Grundstücksflächen eingezäunt, deren Flächen jedoch für den Straßenausbau benötigt werden.  
Hier muss im Rahmen des Straßenausbauvorhabens eine abschließende Klärung der betreffenden Grundstücksangelegenheiten erfolgen.
5. Der bestehende Busverkehr von und nach Nauen über Niederhof verlangt eine entsprechende Fahrbahnbreite. Die bestehende Fahrbahnbreite ca. 4,40 m hierfür ist deutlich zu wenig.
6. Der nördliche Ast der Dorfstraße besitzt keinen normgerechten Unterbau.  
Vorhanden sind : 16 - 18 cm Granit-Großpflaster  
3 - 5 cm Pflasterbett  
37 cm Lehmboden

Damit wird die Gemeindeverwaltung nicht in die Lage versetzt die Fahrbahn ordnungsgemäß zu unterhalten.

Der nördliche Ast der Dorfstraße hat den Charakter einer Sammelstraße. Der „Markauer Weg“ und die Straße „Am Pappelhain“ münden in die Dorfstraße. Über diese beiden Straßen erfolgt die Anbindung des Wohngebietes „Am Markauer Weg“ an die Dorfstraße.

Außerdem erfolgt über die „Dorfstraße“ die Verbindung zwischen dem GT Wernitz und dem GT Niederhof.

Vor diesem Hintergrund hat die Dorfstraße als Haupteinzelverkehrsstraße einzustufen.

Eventuell besteht jedoch die Möglichkeit den nördlichen Ast der Dorfstraße als Hauptverkehrsstraße einzustufen.

Gemäß der Richtlinie des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung f. d. Förderung von Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnissen in den Gemeinden des Landes Brandenburg – Teil kommunaler Straßenbau (Rili KStB Bbg 2016) vom 02.04.2016 und gültig bis zum 31.12.2019 können gefördert werden:

- der Neubau, Umbau, Ausbau, die Grunderneuerung und die Erhaltung verkehrswichtiger öffentlicher Straßen gem. § 2 (2) BbrStrG in der Baulast der Gemeinden....

Dazu gehören:

- innerörtliche Straßen und Brücken mit Ausnahme von Anlieger- und Erschließungsstraßen
- Zubringerstraße zum öffentlichen Verkehrsnetz

Der gedankliche Ansatz der Gemeindeverwaltung ist folgender:

Die Dorfstraße stellt die Verbindung zwischen der L 863 und der L 161/ B 5 dar.

Die Dorfstraße stellt im Falle von Straßensanierungsarbeiten und schweren Unfällen auf der B 5 eine Umleitungsstrecke zwischen den B 5-Knotenpunkten Wernitz und Bredow dar. Um als Umleitungsstrecke fungieren zu können, muss zuerst deren Ausbau erfolgen.

Über den nördlichen Ast der Dorfstraße erfolgt der Durchgangsverkehr nach Berlin, Potsdam, Nauen, Rathenow, Ketzin, Brandenburg, Brieselang und Paaren/Glien. Insofern ist dieser Ast der Dorfstraße eine Zubringerstraße über die L 863, L 161, und b 5 zur BAB 10.

Zuwendungsvoraussetzungen sind unter anderem:

1. Die Maßnahme ist nach Art und Umfang zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse erforderlich und die Ziele der Raumordnung und der Landesplanung werden berücksichtigt.
2. Die Maßnahme ist bau- und verkehrstechnisch einwandfrei unter Beachtung der Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit geplant
3. Die Belange schwerbehinderter Menschen, alter Menschen und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen werden berücksichtigt.

Vor diesem Hintergrund argumentiert die Verwaltung wie folgt:

Die B 5–Knotenpunkte Wernitz und Bredow sowie der vierspurige Ausbau der B 5 und der Straßenausbau vom B 5-Knotenpunkt Bredow über Niederhof bis zum Ortseingang Wernitz erfolgte 2004/2005 durch den Landesbetrieb Straßenwesen. Insofern stellt der Ausbau des nördlichen Asts der Dorfstraße den Lückenschluss für die Herstellung der Verbindung als Zubringerstraße zur L 863 und L 161 / B 5 dar.

Bei einem positivem Votum des Landesbetriebes Straßenwesen, dass der nördliche Ast der Dorfstraße eine Hauptverkehrsstraße ist, hätte das zur Konsequenz, dass sich die Grundstückseigentümer beim Ausbau der Fahrbahn und Entwässerung mit einem geringeren prozentualen Satz gemäß der aktuellen Straßenbaubeitragssatzung beteiligen müssten.

## **5. Hinweise aus der Bevölkerung/von der Verwaltung zum Straßenausbauvorhaben „Dorfstraße, nördlicher Abschnitt“**

1. Verschwenkung der Trasse in dem Bereich BBS Wernitz bis zum Feld in Richtung Niederhof.  
Zweck: Vermeidung von Grunderwerbskosten
2. Fortführung des Gehweges bis einschließlich Einmündung der Straße „Am Pappelhain“
3. Anbindung des Gehweges „Am Markauer Weg“ vor dem Spielplatz an die BBS Wernitz
4. Herstellung von 5 zusätzlichen Stellplätzen statt der bisher geplanten 10 Stellplätzen
5. Errichtung einer Ausweichstelle für den landwirtschaftlichen Verkehr.  
Hier wird die Fahrbahn von 6,00 m um 1,00 m auf 7,00 m auf einer Länge von 30 m aufgeweitet.

## **6. Die Besprechung mit dem Landesbetrieb Straßenwesen am 18.07.2016 ergab folgenden Sachstand:**

1. Der gedankliche Ansatz der Gemeindeverwaltung zum nördlichen Abschnitt der Dorfstraße ist:

Die Dorfstraße stellt die Verbindung zwischen der L 863 und der L 161/ B 5 dar.  
Vor diesem Hintergrund wird die Dorfstraße als Hauptverkehrsstraße angesehen.

Über den nördlichen Ast der Dorfstraße erfolgt der Durchgangsverkehr nach Berlin, Potsdam, Nauen, Rathenow, Ketzin, Brandenburg, Brieselang und Paaren/Glien. Insofern ist dieser Ast der Dorfstraße eine Zubringerstraße über die L 863, L 161, und b 5 zur BAB 10.

Der Argumentation der Gemeindeverwaltung Wustermark hinsichtlich der Zubringerstraße zum überörtlichen Verkehrsnetz wird vom Landesbetrieb Straßenwesen entsprechend der aktuellen Förderrichtlinie inhaltlich gefolgt.

Vor diesem Hintergrund kann der nördliche Ast der Dorfstraße in Abhängigkeit der zur Verfügung stehenden Fördermittel gefördert werden.  
Die Fördervoraussetzungen liegen damit vor.

2. Frage: Welche Möglichkeiten der Geschwindigkeitsreduzierung gibt im Rahmen dieses Tiefbauvorhabens?

Antwort des LS:       Aufpflasterungen auf Hauptverkehrsstraße sind nicht zulässig, da Sie den Eindruck einer verkehrsberuhigenden Maßnahme hinterlassen.  
Aufpflasterungen stehen im Widerspruch zu Hauptverkehrsstraßen.

Was aber möglich ist, sind Fahrbahneinengungen.  
Die Fahrbahneinengung muss an einer aus allen Richtungen gut einsehbaren Stelle angelegt werden. Die Lichte Fahrbahnbreite im Bereich der Fahrbahneinengung muss mindestens 3,50 m betragen. Die Länge der Fahrbahneinengung soll 30 m nicht überschreiten.  
Insofern sind Fahrbahneinengungen neben Mittelinseln die besseren Maßnahmen zur innerörtlichen Geschwindigkeitsreduzierung.

3. Frage: In welcher Form soll die Verbreiterung des vom LS Potsdam errichtete Straßenabschnittes vom Ortsausgang Wernitz bis zum B 5-Knotenpunkt Bredow erfolgen?

vorhandene/geplante Parameter:

- geplante Fahrbahnbreite, innerorts: 6,00 m
- vorhandene Fahrbahnbreite außerorts: 4,75 m
- vorhandene Ausweichstellen: 3 Stück – Breite: 6,00 m
- vorhandene Bushaltestellen: 2 Stück – Breite: 6,00 m

Reicht es aus, wenn noch 4 oder 5 weitere Ausweichstellen errichtet werden oder muss der 2004/2005 errichtete Straßenabschnitt über die ganze Länge der außerörtliche Abschnitt eine Fahrbahnbreite von 6,00 m erhalten?

Antwort des LS: Es reicht aus, wenn alle 200 m – 300 m eine Ausweichstelle angelegt wird.  
Länge jeweils min. 30,00 m  
Breite jeweils 6,00 m

Hinweis des LS: Sollte im Bereich Ortsausgang Niederhof bis zum B 5 – Knotenpunkt Bredow Ausweichstellen auf Nauener Gemarkung angelegt werden, empfiehlt der Landesbetrieb Straßenwesen den Abschluss einer Verwaltungsvereinbarung zwischen der Stadt Nauen und der Gemeinde Wustermark.

4. Frage: Ist eine Fahrbahneinengung im Bereich der neuen Standorte der Bushaltestellen an der BBS Wernitz möglich?

Antwort des LS: Ja, das ist möglich. Der LS hat so etwas bereits gebaut.

5. Frage: Aus Richtung Niederhof ist eine Fahrbahneinengung vor dem Ortseingang Wernitz problemlos möglich.  
Auch eine Fahrbahneinengung im Bereich der neuen Standorte der Bushaltestellen ist nach der letzten Aussage des LS ohne weiteres möglich.

Welche Forderungen stellt der LS hinsichtlich einer Fahrbahneinengung aus Richtung L 863?

Antwort des LS:

- Mindestabstand zur Einmündung der L 863 min. 30 m
- Abfluss von der L 863 muss wegen der teilweise problematischen Sichtverhältnissen im Kreuzungsbereich L 863/Dorfstraße Vorrang haben

6. Frage: Wenn die Dorfstraße als Hauptverkehrsstraße eine Fahrbahnbreite von 6,00 m erhalten soll, ist eine Beschilderung zur Geschwindigkeitsreduzierung von 30 km/h weiterhin möglich?

Antwort des LS: Nein, das ist bei einer Hauptverkehrsstraße dann nicht mehr möglich. Aus Sicht des LS würden die Fahrbahneinengungen zu einer weit besseren Geschwindigkeitsreduzierung beitragen als eine Beschilderung zur Geschwindigkeitsreduzierung. Im Bereich der Fahrbahneinengung ist auch eine 30 km/h Beschilderung möglich

7. Frage: Gemäß bestätigender Aussagen aus der Anwohnerschaft des nördlichen Teils der Dorfstraße wird dieser Straßenabschnitt nach wie vor von landwirtschaftlichen Fahrzeugen genutzt, so dass im maximalen Begegnungsfall eine Fahrbahnbreite für landwirtschaftliches Fahrzeug/landwirtschaftliches Fahrzeug gerechnet werden muss.  
Die Gemeinde Wustermark beabsichtigt etwa in der Mitte des auszubauenden Straßenabschnittes eine Ausweichstelle mit den Maßen: Fahrbahnbreite 7,00 m; Länge der Ausweichstelle ca. 30 m zu errichten. Die Ausweichstelle ist von allen Straßenabschnitten gut einsehbar.  
Ist diese Ausweichstelle für den landwirtschaftlichen Verkehr ausreichend dimensioniert?

Antwort des LS: Die Ausweichstelle ist sinnvoll und ausreichend dimensioniert.

8. Frage: Die Gemeinde Wustermark soll im Ergebnis der 1. Anwohnerversammlung zum Ausbau des nördlichen Abschnitts zwei Varianten rechnen:  
1. Variante: Fahrbahnausbau: 6,00 m in Asphalt  
2. Variante: Fahrbahnausbau: Fahrbahnbreite gesamt 6,00 m  
- Pflasterung der Fahrbahn rechts und links mit einer Breite von jeweils 1,00 m mit dem vorhandenen unregelmäßigen Granit-Großpflaster  
- Asphaltbreite, mittig 4,00 m

Gibt es seitens des LS noch Hinweise zu dieser Gestaltungsvariante?

Antwort des LS: 1. Sollte diese Variante zur Ausführung kommen, muss der mit dem unregelmäßigen Granit-Großpflaster rechts und links auf der Fahrbahn angelegt Pflasterstreifen außen und innen mit einem Bord eingespannt werden. Dies sollte und muss erfolgen, um den nachträglichen Instandhaltungsaufwand (Abfräsen der Verschleißschicht) so gering wie möglich zu halten. Ein Weglassen der Innenborde stellt für die Gemeinde Wustermark keine Alternative dar, weil durch das Abfräsen der Decke die anliegenden unregelmäßig behauenen Granitsteine aus der Verankerung gerissen werden, was den Unterhaltungsaufwand für die Gemeinde Wustermark erheblich vergrößert.

Durch die zusätzliche Verlegung der inneren Borde zu den Pflasterstreifen entstehen für die Grundstückseigentümer zusätzliche Kosten.

2. Gemäß der derzeit bestehenden Förderrichtlinie ist diese Variante nicht unter Beachtung der Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit geplant.

Sollte diese Variante zur Ausführung kommen, wird der Landesbetrieb Straßenwesen nur eine Fahrbahnbreite von 4,00 m fördern.

Nach den Erfahrungen des Landesbetriebes Straßenwesen kostet die Herstellung von 1 m<sup>2</sup> Asphalt etwa 100,00 €. Bei der Verlegung von Granit-Großpflaster muss min. mit einem Herstellungspreis von 180,00 €/m<sup>2</sup> gerechnet werden.

Da auch der Landesbetrieb Straßenwesen vom Landes- und Bundesrechnungshof geprüft werden, hätte der Landesbetrieb Straßenwesen keine Argumente, wenn der Landesbetrieb entgegen besseren Wissens mehr Geld für eine unwirtschaftliche Variante an die Gemeinde Wustermark ausreichen würde. Damit käme der Landesbetrieb Straßenwesen gegenüber dem Landes- und Rechnungshof in Erklärungsnot.

Vor diesem Hintergrund wird die Auszahlung an die Gemeinde Wustermark in Abhängigkeit der zur Verfügung stehenden Fördermitteln nur an die wirtschaftlichste Variante ohne Abstriche erfolgen.  
Das ist nicht die Variante mit der Granit-Großpflasterung rechts und links auf der Fahrbahn.