

Verkehrsentwicklungsplan der Gemeinde Wustermark

Modul 1

Synopse der regionalen und gemeindlichen verkehrlichen Planungsrandbedingungen

Bericht

Berlin, Juni 2019

Inhalt

1	Vorbemerkungen	1
1.1	Aufgabenstellung	1
1.2	Vorgehen	3
2	Verkehrsplanerische Grundlagen	4
2.1	Lage und Struktur	4
2.1.1	Gemeindestruktur	4
2.2	Entwicklung der Gemeinde	6
2.2.1	Einwohner	6
2.2.2	Beschäftigte	7
2.2.3	Pendler	9
2.2.4	Pkw-Verfügbarkeit	10
2.3	Entwicklung struktureller Handlungskonzepte	11
3	Motorisierter Straßenverkehr	12
3.1	Lage im Netz der Bundesfernstraßen	12
3.2	Verkehrsbelastungen im Bestand	12
3.3	Straßenverkehrsprognose 2025 des Landes Brandenburg	14
3.4	Fortschreibung der Straßenverkehrsprognose	15
3.4.1	Entwicklung von Gewerbe- und Wohnflächen in der Gemeinde Wustermark	15
3.4.2	Ausgewiesenes Verkehrsaufkommen der Wohn- und Gewerbegebiete	17
3.4.3	Entwicklung des Verkehrsaufkommens in benachbarten Gemeinden	18
3.4.4	Entwicklung von Szenarien des Verkehrsaufkommens für Wustermark und sein Umland	19
3.4.5	Verkehrliche Wirkung	21
3.5	Handlungsoptionen für den motorisierten Straßenverkehr	23
4	Personennahverkehr	25
4.1	Schienenpersonennahverkehr	25
4.2	öffentlicher Straßenpersonennahverkehr	27
4.3	Qualität und Entwicklungspotenziale im Personennahverkehr	27
4.4	Handlungsoptionen für den Personennahverkehr	30

5	Fuß- und Radverkehr	30
5.1	Fußverkehr	30
5.2	Werktägliches Radverkehr	30
5.3	Touristischer Radverkehr	32
5.4	Handlungsoptionen für den Fuß- und Radverkehr	33
6	Güterverkehr - Verknüpfungspunkte Schiene/Straße/Wasser	33
6.1	Handlungsoptionen für den Güterverkehr	34
7	Resümee	35

Abbildungen und Tabellen

Bild 1:	Orts- und Gemeindeteile der Gemeinde Wustermark; infrastrukturbedingte Trennwirkung	5
Bild 2:	Veränderung der Einwohner (gesamt) zwischen den Jahren 2005 und 2015	6
Bild 3:	prognostische Veränderung der Einwohner (gesamt) zwischen den Jahren 2015 und 2030	7
Bild 4:	Veränderung der Beschäftigten am Arbeitsort zwischen den Jahren 2005 und 2015	8
Bild 5:	prognostische Veränderung der Beschäftigten am Arbeitsort zwischen den Jahren 2015 und 2030	8
Bild 5:	Pendlerbewegung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten der Gemeinde Wustermark 2014	9
Bild 6:	PKW / 1.000 Einwohner im Jahr 2015	10
Bild 7:	Lage im Netz der Bundesfernstraßen mit hoher Verbindungsfunktionsstufe	12
Bild 8:	Straßenverkehrszählung 2015: durchschnittlicher werktäglicher Verkehr [Kfz / 24h]	13
Bild 9:	Straßenverkehrszählung 2015: Anteil des Schwerverkehrs am werktäglichen Verkehr [%SV]	13
Bild 10:	Entwicklung zwischen der SVZ 2010 und der SVZ 2015	14
Bild 11:	Straßenverkehrsprognose 2025 des Landes Brandenburg: durchschnittlicher werktäglicher Verkehr [Kfz / 24h]	15
Bild 12:	geplante Entwicklungen Bereich Gewerbe / Tourismus / Einkauf	16
Bild 13:	Wohnbaupotenziale der Gemeinde Wustermark (Zuarbeit Gemeinde)	17
Bild 14:	Verkehrsaufkommen der Entwicklungsgebiete aus vorliegenden Planungsunterlagen (Zuarbeit Gemeinde)	18
Bild 15:	Basisszenario – Veränderung zur SVP2025 [1.000Kfz/WT]	21
Bild 16:	mittleres Szenario – Veränderung zur SVP2025 [1.000Kfz/WT]	22
Bild 17:	maximales Szenario – Veränderung zur SVP2025 [1.000Kfz/WT]	22
Bild 18:	Anbindung Wustermark in Richtung Berlin / Potsdam: Linien mit Takt	25
Bild 19:	Buslinien im Raum Wustermark	27
Bild 20:	Einzugsbereiche der Bahnhöfe im Raum Wustermark	28
Bild 21:	Ermittlung der Reisezeiten	28
Bild 22:	Verbindungsanalyse - Startpunkt Rathaus Wustermark	29
Bild 23:	Verbindungsanalyse - Startpunkt Designer Outlet Center	29
Bild 24:	Entfernungsbereich im Radverkehr ab Rathaus Wustermark	31
Bild 25:	Lage zu ausgewiesenen touristischen Radrouten	32

1 Vorbemerkungen

1.1 Aufgabenstellung

Die Gemeinde Wustermark liegt im Landkreis Havelland westlich der Stadtgrenze von Berlin am Berliner Autobahnring A 10. Die Gemeinde besteht aus fünf räumlich getrennten Ortsteilen, die durch die Verkehrsachsen der A 10 und der B 5, der Eisenbahnlinien sowie den Havelkanal getrennt sind.

Wustermark verfügt aufgrund der Lage am Verknüpfungspunkt des westlichen Berliner Ringes mit der B 5 (wichtigste und leistungsfähigste Ost-West-Achse von Berlin) über eine herausragende Lagegunst, aus der eine starke Entwicklungsdynamik als Gewerbe- und Wohnstandort resultiert. Aktuell befinden sich mehrere regional bedeutsame Verdichtungs-, Neubau- und Erweiterungsprojekte in Planung.

Dabei konzentriert sich zurzeit ein Großteil der Entwicklungen auf den Ortsteil Elstal, der sich noch innerhalb des Berliner Rings befindet:

- Erweiterung des Freizeitparks „Karls Erlebnis-Dorf Elstal“
- Errichtung des Ferienresorts „Karls Ferienresort“
- Erhöhung des Kundenaufkommens im Mc. Arthur Glen Designer Outlet Berlin
- Entwicklung des Bahntechnologie Campus Havelland
- Entwicklung des Wohn- und Gewerbebestandes „Olympisches Dorf“
- Fertigstellung des Wohngebietes Heidesiedlung.

Zusätzlich bestehen Planungen zur Entwicklung der großflächigen Gewerbegebiete nördlich der B 5:

- Verdichtung/ Fortentwicklung des Güterverkehrszentrum Berlin West Wustermark (GVZ Wustermark)
- Erschließung und planungsrechtliche Weiterentwicklung des Gewerbegebietes Wustermark Nord.

Darüber hinaus liegen innerhalb der Gemeinde weitere Flächen, die sich bei steigendem Entwicklungsdruck als Entwicklungsflächen anbieten.

Zudem entwickeln sich auch die Nachbargemeinden, z.B. Falkensee, Nauen, Brieselang, Ketzin und Dallgow-Döberitz äußerst dynamisch.

Aus den o.g. geplanten Entwicklungen resultiert eine signifikante Steigerung des zu erwartenden prognostischen Verkehrsaufkommens der Gemeinde Wustermark und der Nachbargemeinden.

Auch in den aktuellen Prognosen der Stadt Berlin sind deutliche Anstiege der Berliner Bevölkerungs- und Beschäftigtenzahlen bis 2030 enthalten. Im Zuge der Fortschreibung der Straßenverkehrsprognose 2030 des Landes Brandenburg (SVP2030) ist daher eine signifikante Erhöhung des Berliner Verkehrsaufkommens zu erwarten, aus dem deutliche Zuwächse der Verkehrsbelastung für die übergeordneten Achsen A 10 und der B 5 resultieren können.

Es wird deutlich, dass die Ansiedlungsplanung der Gemeinde Wustermark signifikante Wirkungen auf die Regional- und Landesplanung entfalten kann und im Gegenzug auch die Regional-

und Landesplanung wichtige Planungsrandbedingungen für die Strukturplanung der Gemeinde darstellt.

Die komplexen verkehrlichen Wechselwirkungen und Problemstellungen erfordern eine integrierte Betrachtung aller Verkehrsträger und -arten. Neben dem Verkehrsträger Straße ist dies insbesondere der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) sowie der Fuß- und Radverkehr.

Insbesondere in der Relation von und nach Berlin sowie Potsdam bestehen hohe Planungsanforderungen hinsichtlich einer qualitativ hochwertigen und umweltfreundlichen Anbindung der Gemeinde. Ein weiteres Planungsziel besteht in einer regionalen Vernetzung des sich entwickelnden Wirtschafts-, Freizeit- Wohn-, und Tourismusstandorts mittels umweltfreundlicher Verkehrsmittel.

Innerhalb der Gemeinde Wustermark stellt die autobahnähnlich ausgebaute B 5 die zentrale Erschließungsachse zwischen den Ortsteilen dar. Die Knoten des untergeordneten Straßennetzes der Gemeinde mit der B 5 kristallisieren sich als ein limitierender Faktor für die weitere Entwicklung der Gemeinde heraus.

Bereits im Bestand sind deutliche Defizite zu verzeichnen, die z.B. an Tagen mit hohem Kundenaufkommen des Designer-Outlet-Centers zu Rückstau in Richtung B 5 / A 10 führen. Mit der Entwicklung im Raum Elstal sind vergleichbare verkehrliche Probleme auch an anderer Stelle nicht auszuschließen.

Über die Anforderungen der tagesaktuellen Einzelstandortplanung hinaus besteht deshalb die Aufgabe, ein zukunftsorientiertes Gesamtkonzept für die Anbindung der Gemeinde an die A 10, die B 5, die öffentlichen Verkehrsmittel und das überörtliche Rad- und Fußwegenetz zu entwickeln.

Grundlage hierfür soll in einem ersten Arbeitsschritt die synoptische Betrachtung der aktuell vorliegenden Planungsgrundlagen des Bundes, der Länder Brandenburg und Berlin und der Gemeinde Wustermark bilden.

1.2 Vorgehen

In einem ersten Arbeitsschritt werden maßgebende Planungsgrundlagen übernommen:

- Planungsgrundlagen der Bedarfsplanung des Bundes und des Landes Brandenburg
- Landesnahverkehrsplan 2018 des Landes Brandenburg inkl. Ergebnis Moderationsverfahren
- Statistische Daten des Landes Brandenburg
- STEP Verkehr Berlin
- Planwerke der Bauleitplanung der Gemeinde Wustermark
- Statistische und GIS-Daten der Gemeinde Wustermark

Anschließend erfolgen eine synoptische Betrachtung der Grundlagen und eine Dokumentation der absehbaren Entwicklungstendenzen des Verkehrs (alle Verkehrsträger) sowie Aussagen zu resultierenden Anpassungserfordernissen der verkehrlichen Infrastruktur. Die primären Planungsziele bestehen in einer ortsverträglichen Abwicklung des Verkehrs und der Sicherung einer hinreichenden Verkehrs- und Erschließungsqualität in und um Wustermark.

Dazu werden aufbauend auf dem Instrumentarium der Straßenverkehrsprognose 2025 des Landes Brandenburg sowie den Zwischenergebnissen der in Bearbeitung befindlichen Straßenverkehrsprognose 2030 des Landes Brandenburg drei Szenarien zur relevanten Entwicklung des Straßenverkehrs erstellt. In diesen Szenarien werden mögliche Bandbreiten prognostischer Verkehrsaufkommen für die Gemeinde Wustermark, ausgewählte Nachbargemeinden und die Stadt Berlin in Ansatz gebracht und hinsichtlich der resultierenden Belastungsveränderungen abgeschätzt.

Im Rahmen eines Workshops mit der Fachverwaltung der Gemeinde Wustermark soll die Aufgabenstellung für weiterführende Planungen entwickelt werden.

Nach derzeitigem Stand soll der Fokus zunächst auf dem Entwicklungsschwerpunkt Elstal liegen. In diesem Zusammenhang erfolgt derzeit die Erarbeitung eines zweiten Moduls „Äußere Anbindung der Ortslage Elstal“, in die neben der Arbeitsgruppe „Verkehrsentwicklung Wustermark“ auch die großen Verkehrserzeuger Mc. Arthur Glen Designer Outlet Berlin sowie Karls Erlebnis-Dorf GmbH eng eingebunden sind.

2 Verkehrsplanerische Grundlagen

2.1 Lage und Struktur

Die Gemeinde Wustermark liegt im Landkreis Havelland westlich der Stadtgrenze von Berlin am Berliner Autobahnring A 10 und grenzt an die Landeshauptstadt Potsdam an (vergl. Bild 8).

Diese Lage im Umland von Berlin und Potsdam ist ein wichtiger Standortvorteil für die wachstumsgeprägte Entwicklung der Gemeinde.

Die Gemeinde verfügt hinsichtlich ihrer verkehrlichen Anbindung über eine außerordentliche Lagegunst. Neben einer direkten Anbindung an das Netz der Bundesfernstraßen verfügt sie auch über leistungsfähige Verknüpfungen mit dem Bahn- und Wasserstraßennetz, u.a. im GVZ Wustermark. Aufgrund dieser Lagegunst stellt die Gemeinde Wustermark einen der wichtigsten Logistikstandorte für die Region Berlin/Brandenburg dar.

2.1.1 Gemeindestruktur

Die Gemeinde besteht entsprechend Bild 1 aus den räumlich getrennten Ortsteilen

- Buchow-Karpzow,
- Elstal,
- Hoppenrade,
- Priort und
- Wustermark.

Weitere Gemeindeteile bilden Wernitz, Dyrotz, Dyrotz-Luch und Hoppenrade-Ausbau.

Die innergemeindliche Versorgungsfunktion übernehmen überwiegend die Ortsteile Wustermark und Elstal. Dort befinden sich öffentliche Dienstleistungseinrichtungen (Rathaus), Ausbildungsstandorte (Grundschule Otto-Lilienthal, Heinz-Sielmann-Oberschule) sowie diverse Einkaufsmöglichkeiten der Grundversorgung.

Zwischen den Ortsteilen wirken die Verkehrsachsen der A 10, der B 5, der Eisenbahnlinien sowie der Havelkanal mit wenigen Querungsmöglichkeiten als räumliche Zäsur.

Aufgrund der sich daraus ergebenden starken Umwegigkeit und der im Bestand in Teilen eingeschränkten Nutzbarkeit der wenigen Querungsmöglichkeiten resultieren signifikante Einschränkungen, insbesondere auf die Angebotsqualität für den Fuß- und Radverkehr innerhalb der Gemeinde und zu den Nachbargemeinden.

In geringerem Umfang gilt dies auch für den straßengebundenen motorisierten Verkehr (Kfz; Bus). Im Störfall oder im Fall von Baumaßnahmen resultieren starke Einschränkungen der Erreichbarkeit ganzer Ortsteile.

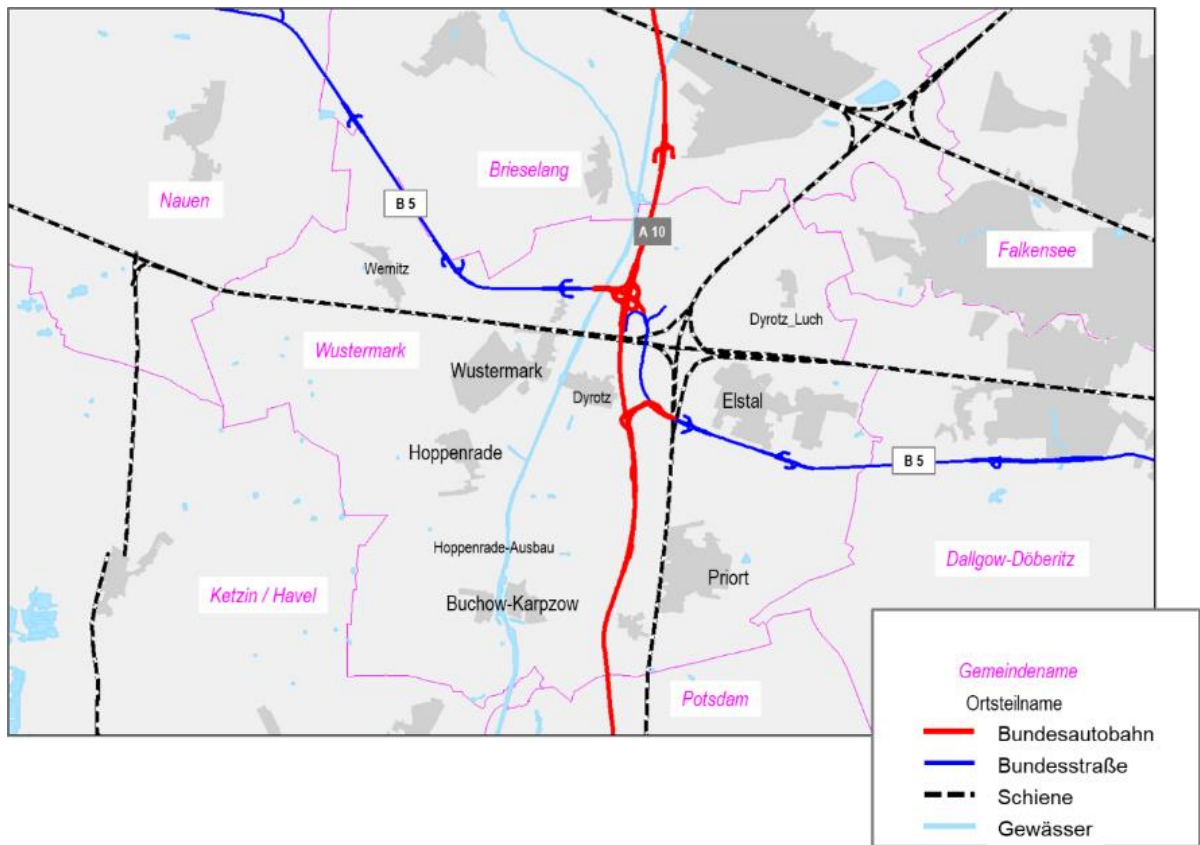


Bild 1: Orts- und Gemeindeteile der Gemeinde Wustermark; infrastrukturbedingte Trennwirkung

2.2 Entwicklung der Gemeinde

2.2.1 Einwohner

In der Gemeinde Wustermark und ihrem Umland ist in den vergangenen Jahren ein starkes Strukturwachstum mit hohen Zuwachsraten zu verzeichnen. Im Bild 2 ist die Veränderung der Zahl der gemeldeten Einwohner zwischen den Jahren 2005 und 2015 dargestellt. Für Wustermark wird im Betrachtungszeitraum von 10 Jahren ein Bevölkerungswachstum von 14% ausgewiesen.

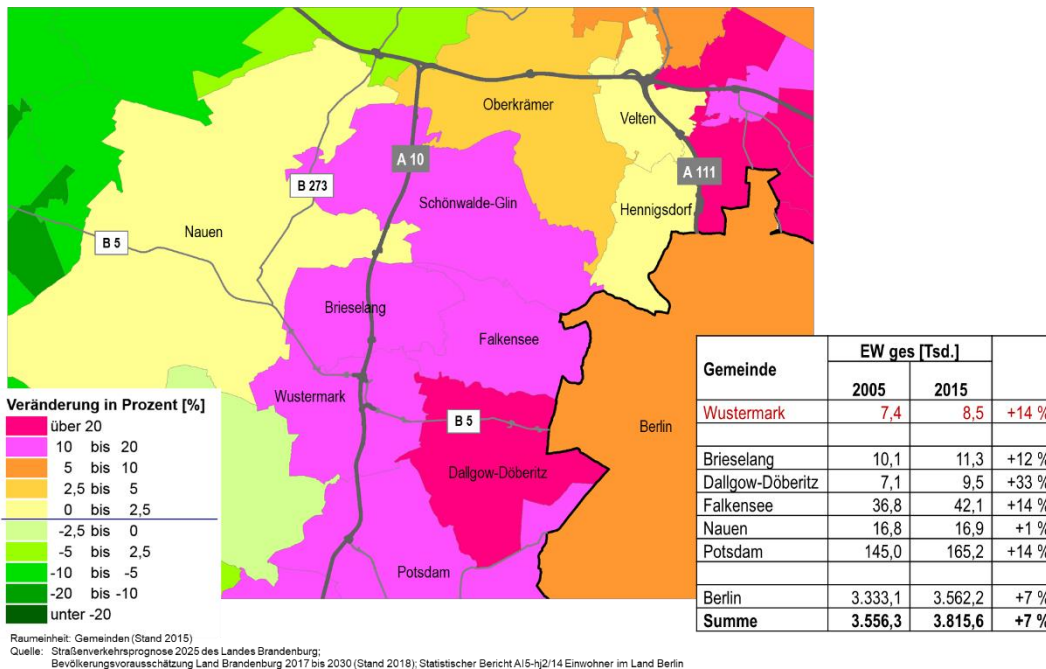


Bild 2: Veränderung der Einwohner (gesamt) zwischen den Jahren 2005 und 2015

Auch in den aktuell gültigen Landesprognosen der Länder Brandenburg und Berlin setzt sich der Trend fort. Zwischen den Jahren 2015 und 2030 wird in der gesamten Region von einem Wachstum ausgegangen (vgl. Bild 3). Für die Gemeinde Wustermark wird in der Landesprognose von einem weiteren Zuwachs der Einwohnerzahlen von 39% ausgegangen.

Die derzeitige Entwicklung in der Gemeinde und ihrem Umland, insbesondere der Umfang und die Dynamik bei der Bauleitplanung von Wohngebieten sowie bei Neubau und Vermarktung von Wohnungen und Einfamilienhäusern, weist momentan auf eine wesentlich dynamischere Entwicklung hin (ein Abgleich des prognostizierten Bevölkerungswachstums mit der absehbaren Entwicklung im Wohnungsbau erfolgt unter Punkt 3.4.1).

Veränderung 2015 → 2030 Einwohner gesamt

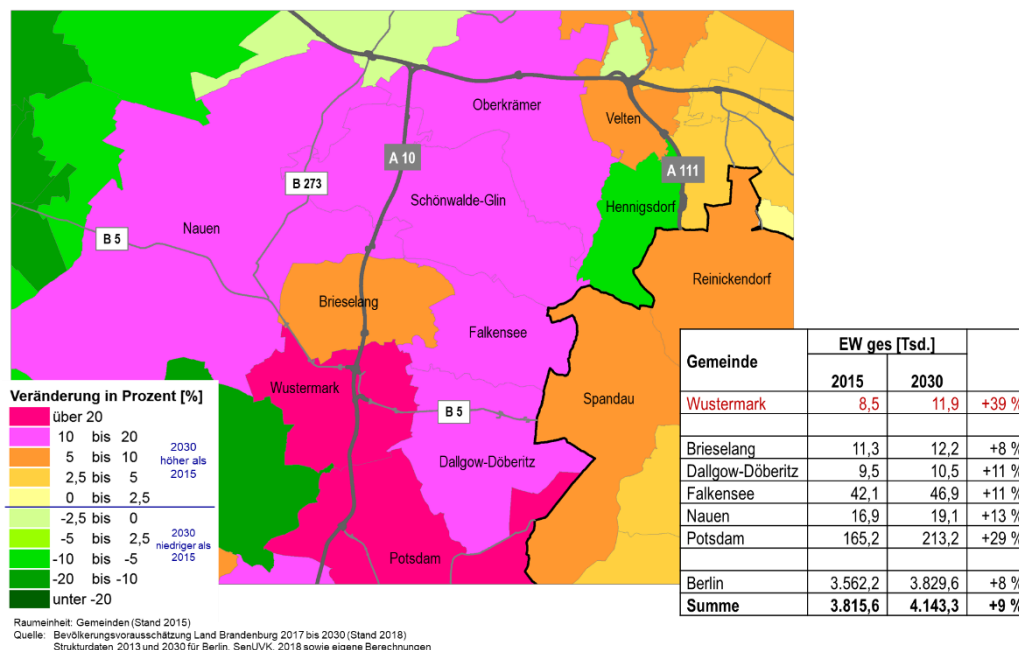


Bild 3: prognostische Veränderung der Einwohner (gesamt) zwischen den Jahren 2015 und 2030

Die prognostizierte Zunahme der Einwohnerzahlen wird zu einem höheren Verkehrsaufkommen in der Region führen.

Darüber hinaus wirken Veränderungen des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung auf das Verkehrsaufkommen und die Verkehrsbelastungen.

Hervorzuheben sind hierbei Veränderungen in der Altersstruktur, beispielsweise die signifikanten Zuwächse der Personengruppe Senioren. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die zunehmende Zahl der Senioren aus der Pensionierung aktuell Berufstätiger resultiert. Im Vergleich zu den heutigen Senioren ist die betreffende Altersgruppe durch eine deutlich höhere Mobilität und eine höhere Pkw-Verfügbarkeit geprägt.

2.2.2 Beschäftigte

Im Zeitraum zwischen den Jahren 2005 und 2015 ist die Anzahl der Beschäftigten am Arbeitsort in der Region stark gestiegen (vgl. Bild 4). Dabei hat sich die Anzahl der Arbeitsplätze in der Gemeinde Wustermark deutlich erhöht.

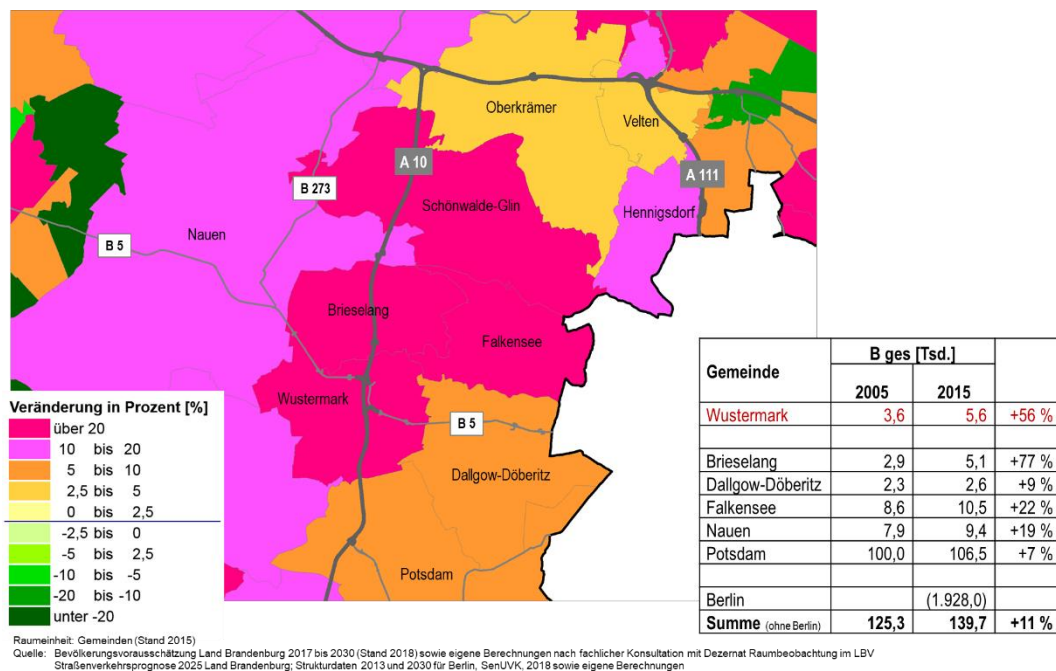


Bild 4: Veränderung der Beschäftigten am Arbeitsort zwischen den Jahren 2005 und 2015

Auch hier ist angesichts der Entwicklung in den ausgewiesenen Gewerbegebieten und den bekannten Planungsabsichten der angesiedelten Unternehmen mit einer weiteren dynamischen Entwicklung zu rechnen.

In den Ansätzen der Straßenverkehrsprognose 2030 des Landes Brandenburg wird für Wustermark von einem Zuwachs der Beschäftigten um 50% zwischen 2015 und 2030 ausgegangen (vgl. Bild 5).

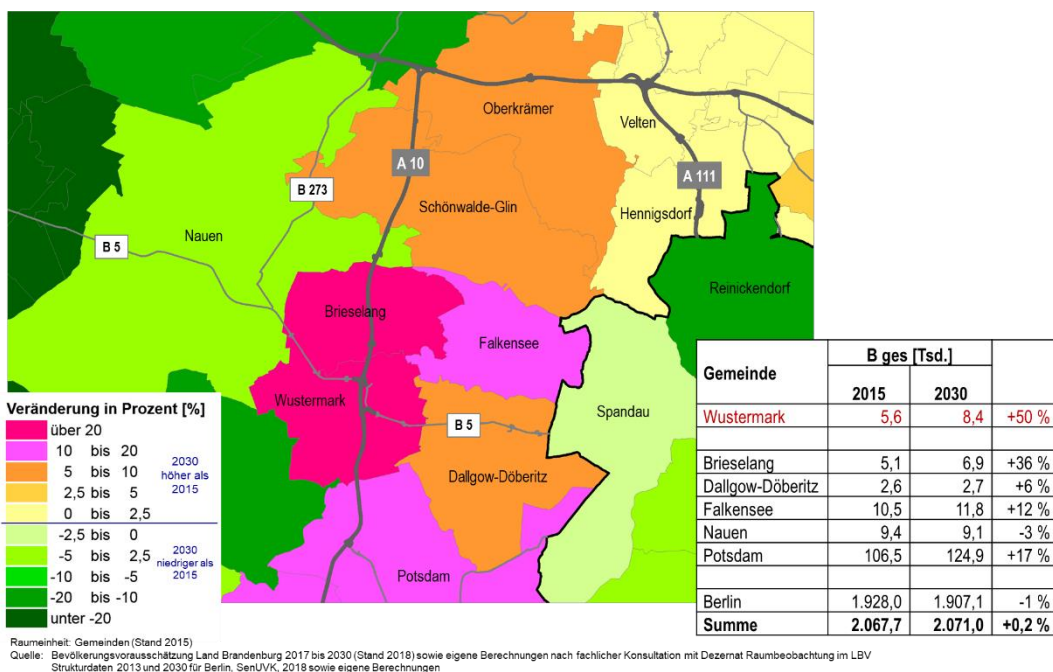


Bild 5: prognostische Veränderung der Beschäftigten am Arbeitsort zwischen den Jahren 2015 und 2030

2.2.3 Pendler

Die gemeindeübergreifende Pendlerverflechtung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Jahr 2014 dokumentiert Bild 6 (Auswertung Statistik der Agentur für Arbeit). Die stärksten Pendlerverflechtungen bestehen zwischen der Gemeinde Wustermark und dem Land Berlin, gefolgt von der Relation von und zur Stadt Nauen.

Mit einer höheren Anzahl von Einpendlern gegenüber den Auspendlern stellt die Gemeinde Wustermark in der Region rund um Berlin eine Ausnahme dar. Dies ist ein weiteres Indiz für die starke wirtschaftliche Entwicklung der Gemeinde Wustermark.

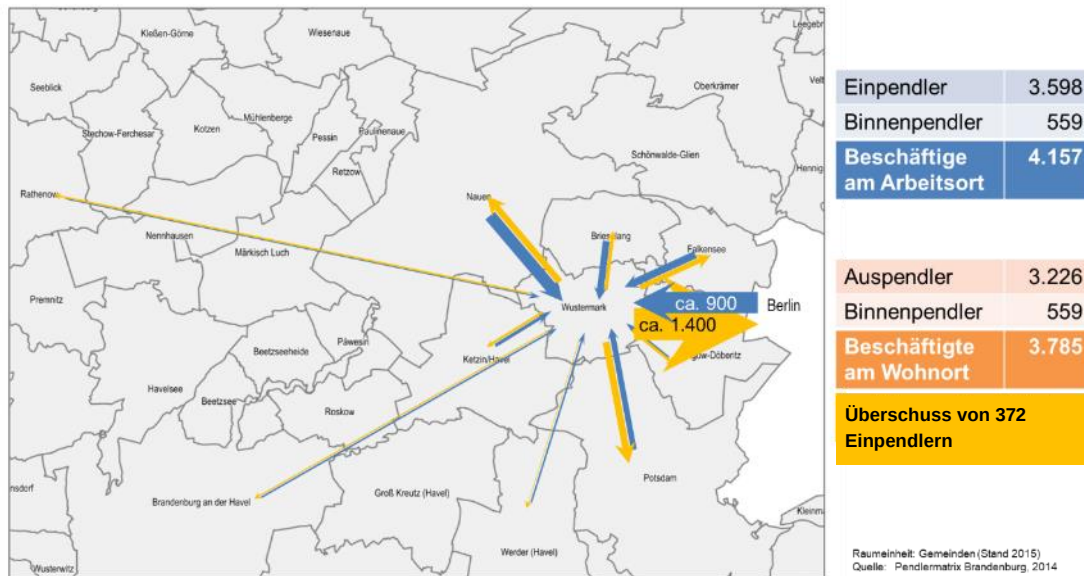


Bild 6: Pendlerbewegung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten der Gemeinde Wustermark 2014

2.2.4 Pkw-Verfügbarkeit

Bild 7 dokumentiert eine überdurchschnittlich hohe Motorisierung der Einwohner der Gemeinde Wustermark.

Die Anzahl der zugelassenen Pkw/ 1.000 Einwohner liegt in der Gemeinde Wustermark leicht oberhalb des Durchschnittswertes für das Land Brandenburg. Trotz der relativen Nähe zu Berlin liegt die Motorisierung der Gemeinde um fast 70% höher als in Berlin.

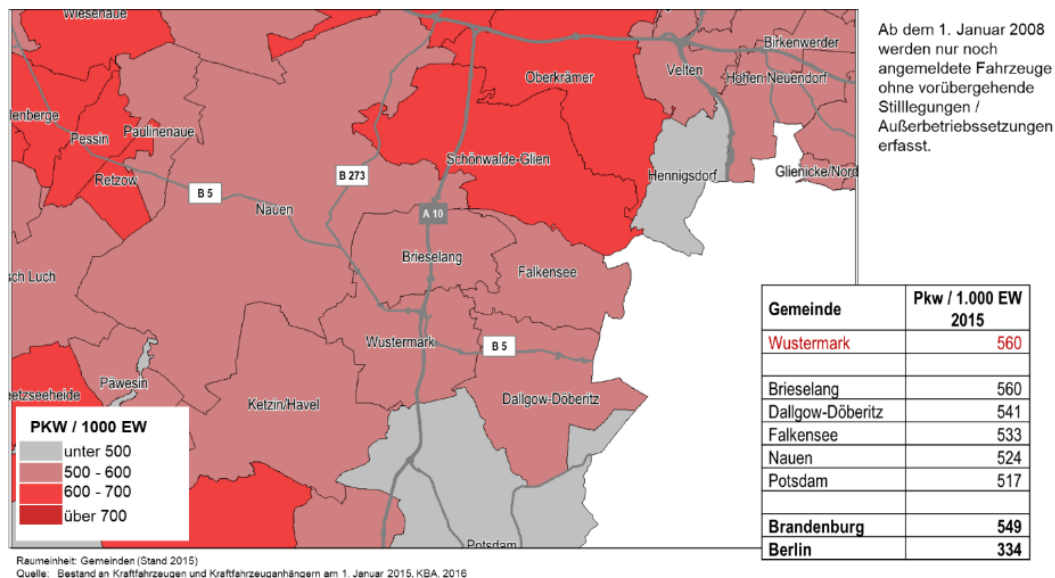


Bild 7: PKW / 1.000 Einwohner im Jahr 2015

Die hohe Motorisierung ist ein starkes Indiz für eine überwiegende Nutzung des Pkw gegenüber vergleichsweise geringen Anteilen bei öffentlichen oder alternativen Verkehrsmitteln.

Aufgrund seiner Lage zu Berlin und der guten Anbindungen an den Personennahverkehr hat Wustermark jedoch gegenüber vielen Landesteilen von Brandenburg eine weit höhere Lagegunst und Angebotsqualität des öffentlichen Verkehrs.

Aus dem bestehenden Widerspruch lässt sich ableiten, dass ein ausgeprägtes Verbesserungspotenzial hinsichtlich des Öffentlichen Personennahverkehrs besteht und dass bei aktiver Förderung in Wustermark ein bedeutsames Verlagerungspotenzial besteht.

2.3 Entwicklung struktureller Handlungskonzepte

Die Gemeinde Wustermark befindet sich derzeit aufgrund vieler Vorhaben der Bauleitplanung in der Gemeinde und ihrem Umland in einer äußerst dynamischen Wachstumsphase. Aus den Vorhaben können erhebliche Anstiege des Verkehrsaufkommens resultieren und zu vielfältigen Konflikten führen.

Zielkonflikte bestehen insbesondere zwischen:

- Entwicklungsdruck bei Entwicklung und Verdichtung von Wohn- und Gewerbeflächen,
- Vorhandene Kapazitäten der Verkehrsinfrastruktur, insbesondere in Richtung Berlin,
- Verträglichkeit, insbesondere mit Wohnumfeld und Umwelt sowie
- Konkurrenz zwischen den Einzelvorhaben und den Nachbargemeinden.

Eine sachgerechte strategische Verkehrsentwicklungsplanung muss daher bereits auf regionaler Ebene und der Ansiedlungspolitik beginnen. Dies erfordert eine Neubewertung und Weiterentwicklung der bisherigen Handlungsansätze im Sinne einer großflächigen Angebotsplanung mit folgenden Zielstellungen:

- Langfristiges, regional eingebundenes und nachhaltiges Vorgehen,
- Verträglichkeit für Umwelt und Wohnumfeld,
- Orientierung an den bestehenden Ressourcen und bedarfsgerechte Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur bei aktiver Förderung alternativer Verkehrsmittel,
- Diversifikation der geplanten Unternehmensstruktur, auch hinsichtlich der induzierten Verkehrsmengen und der induzierten Verkehrsspitzen,
- Entwicklung von Synergieeffekten,
- Wirtschaftlichkeit und Effizienz bei Planung und Betrieb der Verkehrsanlagen,
- Berücksichtigung aller verkehrlichen Funktionen, insbesondere Arbeit, Ver- und Entsorgung, Bildung, Wirtschaft, Freizeit und Wohnen
- Sicherung guter Mobilitätschancen für alle Bevölkerungsgruppen.

3 Motorisierter Straßenverkehr

3.1 Lage im Netz der Bundesfernstraßen

Wustermark liegt an einer Schnittstelle des Bundesfernstraßennetzes.

Entsprechend der verbindlichen Festlegung der Verbindungsfunktionsstufe im Netz der Bundesfernstraßen wird die A 10 der Verbindungsfunktionsstufe 0 (kontinental) zugeordnet und ist damit als Bundesfernautobahn kategorisiert. Die B 5 wird als wichtigste Westanbindung von Berlin der Verbindungsfunktionsstufe I (großräumig) zugeordnet.

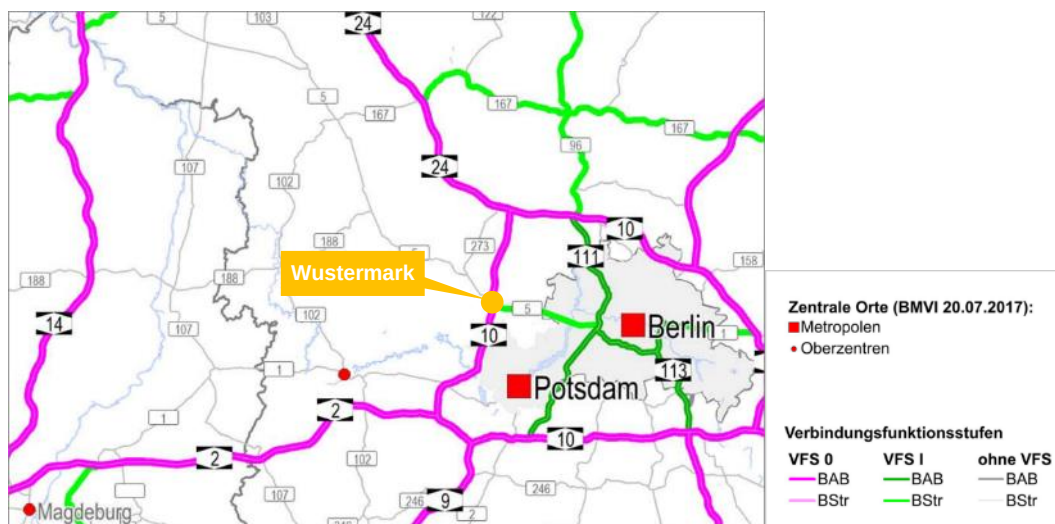


Bild 8: Lage im Netz der Bundesfernstraßen mit hoher Verbindungsfunktionsstufe

Aus der Zuordnung ergeben sich Ausbau- und einzuhaltende Mindestverkehrsqualitätsstandards.

Anforderungen zur sicheren und schnellen Führung des Fernverkehrs auf den Bundesfernstraßen sind gegenüber den Erschließungserfordernissen der Gemeinde grundsätzlich prioritär.

3.2 Verkehrsbelastungen im Bestand

Im Turnus von 5 Jahren wird bundesweit eine koordinierte Straßenverkehrszählung durchgeführt.

Die Belastungssituation des übergeordneten Straßennetzes aus der Zählung 2015 in der Region wird in Bild 9 dokumentiert.

Auf der A 10 bestehen bei werktäglichen Belastungen zwischen 30.000 und 40.000 Kfz/24h auch mit den aktuellen Ausbaustandards Leistungsfähigkeitsreserven. Der Einsatzbereich des entsprechenden Autobahnquerschnittes endet bei Verkehrsstärken von ca. 68.000 Kfz/24h [EKA 1, RQ 31 nach Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA 2008)].

Mit einer durchschnittlichen werktäglichen Verkehrsstärke (WTV) von ca. 30.000 Kfz/24h ist die B 5 östlich des Berliner Ringes eine für Brandenburger Verhältnisse hoch belastete Bundesstraße. Die Kapazitätsgrenze von ca. 73.000 Kfz/24h [EKA 3, RQ 25 nach Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA 2008)] wird auf dem autobahnähnlichen Querschnitt jedoch weit unterschritten.

Auf den weiterführenden Abschnitten der B 5 in Berlin (Heerstraße) bestehen hingegen bereits heute Kapazitätsengpässe. Zwischen den Zählungen aus den Jahren 2010 und 2015 ist der werktägliche Verkehr auf der B 5 um ca. 17 % gestiegen und spiegelt damit das Wachstum aus der Entwicklung der Strukturdaten wieder. (siehe Bild 10)



Bild 9: Straßenverkehrszählung 2015: durchschnittlicher werktäglicher Verkehr [Kfz / 24h]

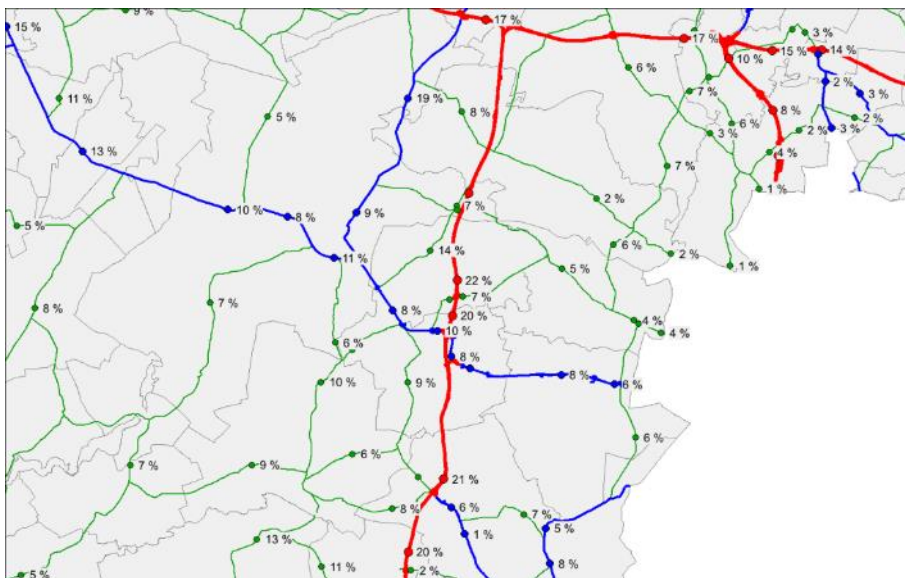


Bild 10: Straßenverkehrszählung 2015: Anteil des Schwerverkehrs am werktäglichen Verkehr [%SV]

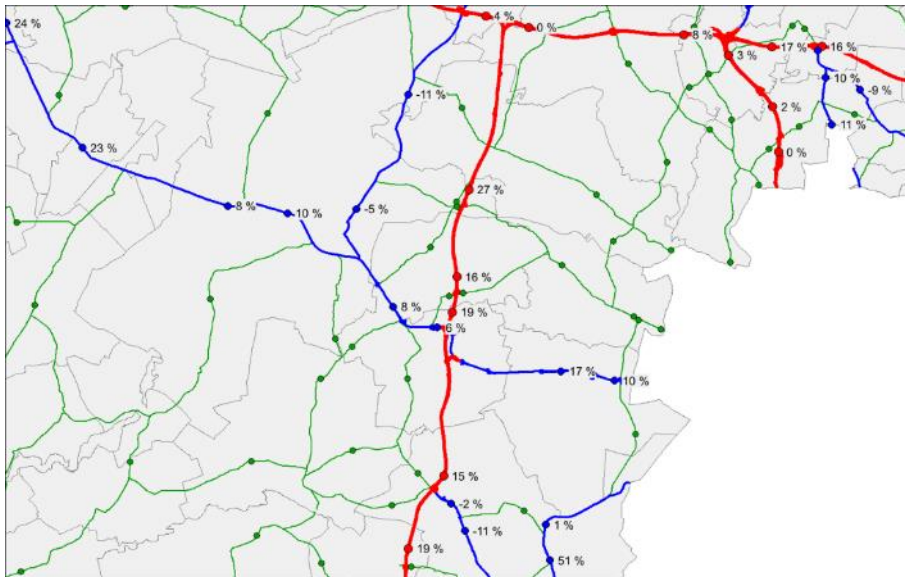


Bild 11: Entwicklung zwischen der SVZ 2010 und der SVZ 2015

3.3 Straßenverkehrsprognose 2025 des Landes Brandenburg

Die Straßenverkehrsprognose 2025 des Landes Brandenburg (SVP2025) stellt als eingeführte Straßenverkehrsprognose eine maßgebende Planungsgrundlage für die Entwicklung des klassifizierten Straßennetzes in Brandenburg dar.

In der Straßenverkehrsprognose erfolgt auf Grundlage der Rahmenprognosen des Bundes und von Strukturprognosen des Landes Brandenburg nach standardisierter Methodik die Ermittlung der prognostischen Belastungen im klassifizierten Straßennetz, insbesondere für Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen. Eine Berücksichtigung einzelner Gemeindestraßen und eine differenzierte Betrachtung des Binnenverkehrs einzelner Gemeinden erfolgt innerhalb der SVP2025 aufgrund des überregionalen und regionalen Charakters der Prognose nicht.

Bild 12 zeigt die prognostizierten Belastungen der SVP2025 des Landes Brandenburg. Darin wird eine weitere Steigerung der Verkehrsbelastungen auf der A 10 und der B 5 prognostiziert.

In der SVP2025 ist die Fertigstellung der Ortsumgehung Falkensee, die sich aktuell im Landesstraßenbedarfsplan des Landes Brandenburg befindet, berücksichtigt.

Die Straßenverkehrsprognose 2030 (SVP2030) befindet sich zurzeit in Bearbeitung und wird voraussichtlich Frühjahr 2019 eingeführt. Aufgrund der Fortschreibung der Strukturdaten ist im Vergleich zur Straßenverkehrsprognose 2025 des Landes Brandenburg mit einem deutlich höheren Anstieg der Verkehrsbelastung im Umland von Berlin zu rechnen.

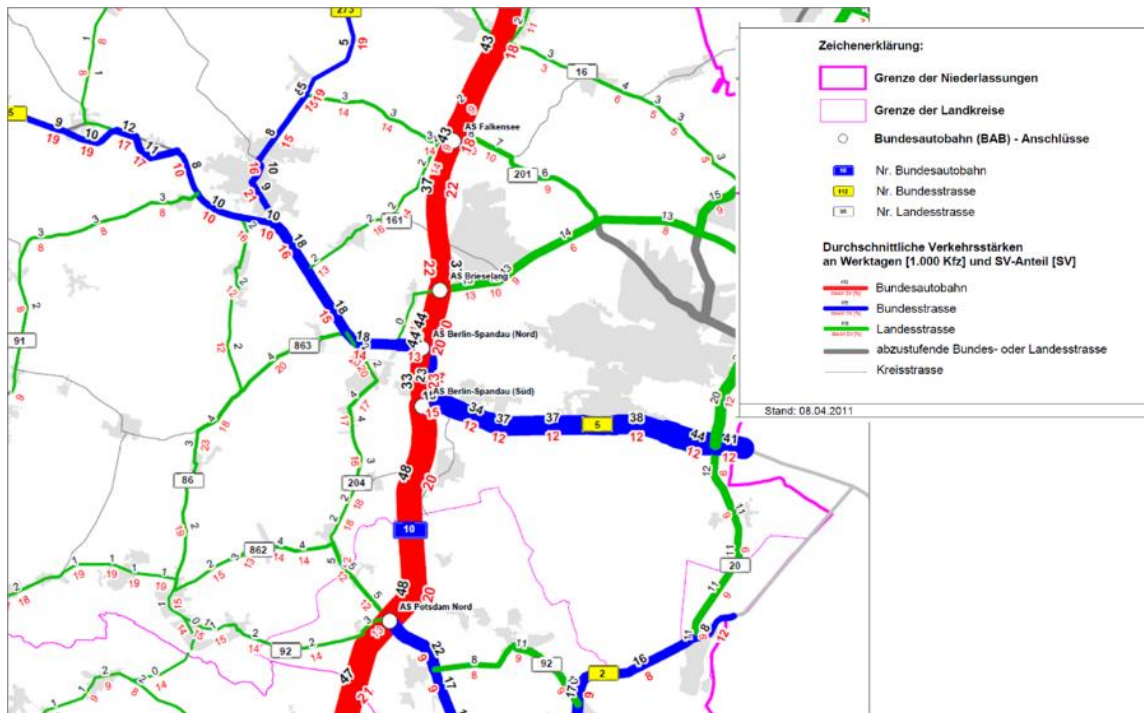


Bild 12: Straßenverkehrsprognose 2025 des Landes Brandenburg: durchschnittlicher werktäglicher Verkehr [Kfz / 24h]

3.4 Fortschreibung der Straßenverkehrsprognose

Auf Grundlage der aktuell eingeführten SVP2025 erfolgt die Ermittlung der verkehrlichen Wirkung der Planungsvorhaben der Gemeinde Wustermark. Dabei handelt es sich zunächst um eine erste Grobabschätzung, die die verkehrliche Gesamtsituation der Region darstellt. Die folgenden Ergebnisse ersetzen keine differenzierte Projektprognose.

3.4.1 Entwicklung von Gewerbe- und Wohnflächen in der Gemeinde Wustermark

Die Gemeinde Wustermark plant einige Erweiterungen oder Neuplanung im Gemeindegebiet. Zu den geplanten Entwicklungen bei denen bereits ein Bebauungsplan vorliegt oder sich in Aufstellung befindet, gehören im Bereich Gewerbe / Einkauf / Tourismus folgende Gebiete (vgl. Bild 13):

- **GVZ Berlin West Wustermark:**
Im bestehenden Gebiet befinden sich bislang ungenutzte Flächen, die zwischenzeitlich vermarktet und für eine Innutzungnahme vorbereitet werden. Eine Vollausslastung ist zeitnah absehbar.
- **Gewerbegebiet Wustermark Nord:**
Für große Teile des auch im Flächennutzungsplan als Gewerbeflächen dargestellten Gebietes liegt ein gültiger Bebauungsplan vor, es sind jedoch derzeit keine konkreten Entwicklungsabsichten durch die Grundstückseigentümer bekannt. Einzelne Bereiche sind durch die bestehenden Erschließungsanlagen soweit erschlossen, dass eine bauliche Innutzungnahme zeitnah realisiert werden könnte. Mit zunehmendem Ansiedlungsdruck ist analog anderer Standorte in Wustermark und Umgebung eine kurz- bis mittelfristige Vermarktung wahrscheinlich.

- **Gewerbegebiet Elstal (DEMEX-Park)**
Für das Gebiet liegt ein gültiger Bebauungsplan vor, es ist zu Teilen noch ungenutzt.
- **Designer-Outlet-Center**
Die Besucherzahlen des Designer-Outlet-Centers steigen auch ohne Erweiterung von Jahr zu Jahr. An Spitzentagen resultieren deutliche Einschränkungen der Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität. Betroffen ist auch die benachbarte B 5. Zur Beseitigung der bestehenden Defizite ist der Investor mit der Gemeinde über eine Umstrukturierung der straßenseitigen Erschließung im Gespräch, die auch eine Neuorganisation der Verkaufsflächen im Gebiet erforderlich machen könnte.
- **Bahn Technologie Campus**
Auf dem Gebiet des ehemaligen Rangierbahnhofes in Elstal soll ein bahnaffiner Bildungs- und Gewerbestandort entwickelt werden.
- **Karls Erlebnis-Dorf**
Derzeit wird ein Raumordnungs- sowie Zielabweichungsverfahren durchgeführt. Ein Bebauungsplan zur Erweiterung des bestehenden Erlebnis-Dorfes wird anschließend aufgestellt.
- **Karls Ferienresort**
Derzeit wird ein Raumordnungs- sowie Zielabweichungsverfahren durchgeführt. Ein Bebauungsplan wird anschließend aufgestellt.
- **Radelandberg Süd**
Der Ortsteil Elstal verfügt derzeit nur in ungenügendem Umfang über Einrichtungen zur Nahversorgung, die am Standort Radelandberg Süd mittelfristig entwickelt werden könnten.
- **Informations- und Bildungszentrum „Döberitzer Heide“**
Der im Besitz der Sielmann-Stiftung befindliche ehemalige Truppenübungsplatz wurde als Wildnis-Landschaft ausgewiesen, aus der sich der Mensch komplett zurückziehen soll. Das Informations- und Bildungszentrum soll die Belange des Naturschutzes und der Biodiversität vermitteln. Es handelt sich um keine verkehrsintensive Nutzung.



Bild 13: geplante Entwicklungen Bereich Gewerbe / Tourismus / Einkauf

Langfristig ist über das derzeit relevante Flächenpotenzial hinaus eine weitere Entwicklung nicht auszuschließen.

Neben den Standorten für die Gewerbeentwicklung gibt es im Gemeindegebiet auch diverse wohnbauliche Entwicklungsvorhaben. Neben Verdichtungspotenzialen in allen Ortsteilen, gibt es derzeit drei nennenswerte Neubaugebiete im Gemeindegebiet. Darunter fallen (vgl. Bild 14):

- Olympisches Dorf (Elstal)
- Bahnhofstraße (Wustermark)
- Heidesiedlung (Elstal)

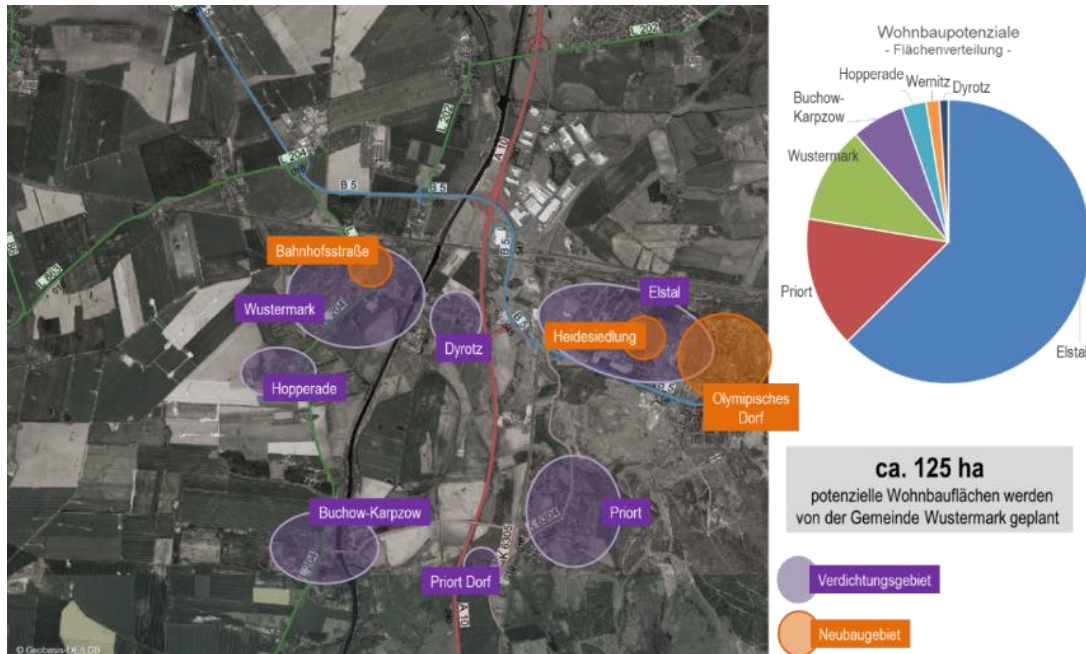


Bild 14: Wohnbaupotenziale der Gemeinde Wustermark (Zuarbeit Gemeinde)

Im Rahmen einer Potenzialflächenanalyse des Kommunalen Nachbarschaftsforums (KNF) wurden im Gemeindegebiet ca. 125 ha potenzielle Wohnbauflächen ermittelt, von denen annähernd 2/3 auf den Ortsteil Elstal entfallen.

Insgesamt könnten nach Informationen der Gemeinde Wustermark durch verschiedene Vorhabenträger ca. 2.200 Wohneinheiten bis zum Jahr 2027 entwickelt werden. Im Vergleich dazu weist die aktuelle Bevölkerungsvorausschätzung 2030 des Landes Brandenburg aus dem Jahr 2018 für Wustermark einen Zuwachs um ca. 3.400 Einwohner im Zeitraum zwischen den Jahren 2015 und 2030 aus. Sollten die Potenzialflächen weiter mit der bestehenden Dynamik in Nutzung genommen werden, könnte das Wachstum auch diese Marke noch einmal deutlich übertreffen.

3.4.2 Ausgewiesenes Verkehrsaufkommen der Wohn- und Gewerbegebiete

Die großflächige Ausweisung und Entwicklung von Flächen für Wohnen und Gewerbe wird zu einer signifikanten Steigerung des Verkehrsaufkommens der Gemeinde Wustermark führen.

In

Bild 15 werden die projektspezifisch in Ansatz gebrachten Kfz-Verkehrsaufkommen aus bereits vorliegenden verkehrstechnischen Untersuchungen dokumentiert.

Im Falle nicht vorliegender Verkehrsuntersuchungen wurden die betreffenden Gebiete (in Bild 15 mit „?“ gekennzeichnet), nicht beachtet:

- Wohngebiet „Bahnhofstraße“
- Designer-Outlet-Center (DOC) / Gewerbegebiet „Elstal“

Aufgrund seiner Gesamtfläche wurde hiervon abweichend für das Gewerbegebiet Wustermark Nord das Verkehrsaufkommen abgeschätzt. Bei einer ähnlichen Ausprägung und Entwicklung wie im benachbarten GVZ Wustermark können bei vergleichbaren flächenspezifischen Ansätzen Verkehrsaufkommen zwischen ca. 10.000 und 15.000 Kfz/24h induziert werden.

Über alle Standorte wird ein zusätzliches Verkehrsaufkommen (Quell- und Zielverkehr) von ca. 33.000 Kfz/24h generiert, das zusätzlich zum prognostischen Verkehrsaufkommen der bestehenden Nutzungen in Wustermark zu einer deutlichen Veränderung der verkehrlichen Rahmenbedingungen führen wird.

Aufgrund der unvollständigen Datenlage und des Entwicklungsdruckes auf weitere Flächen könnte die prognostische Steigerung des Verkehrsaufkommens tendenziell noch höher ausfallen.

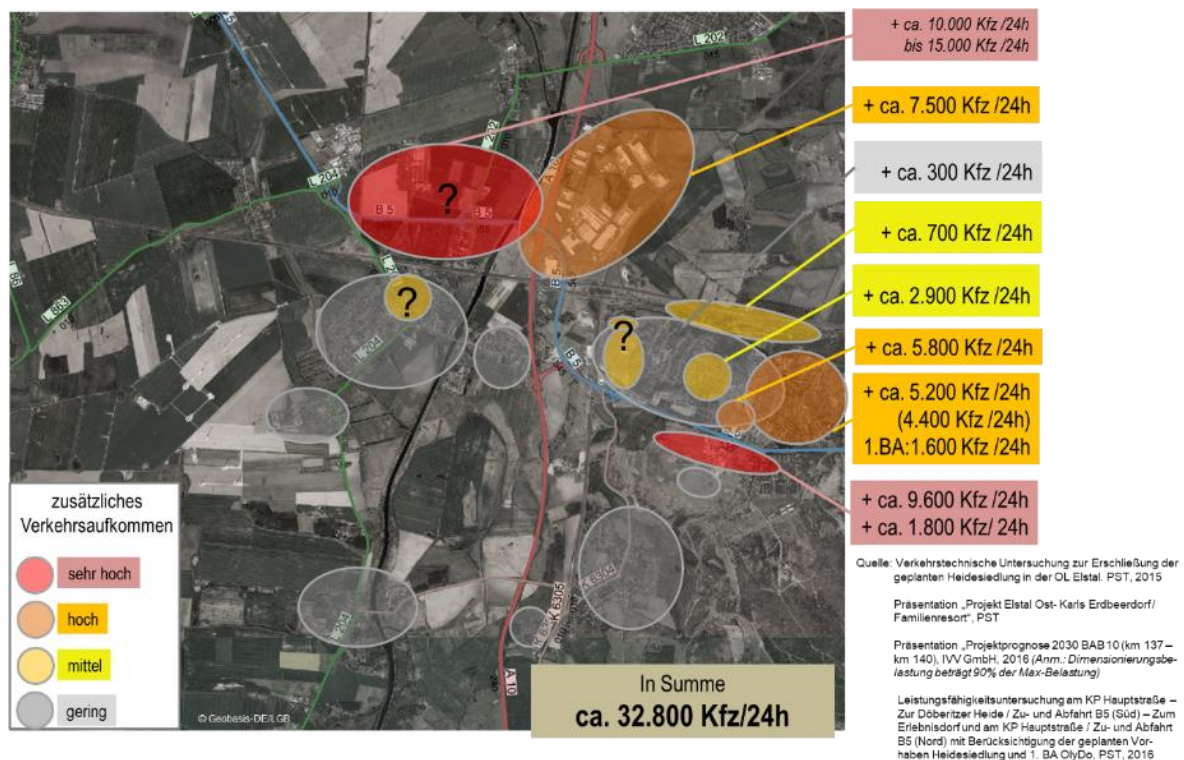


Bild 15: Verkehrsaufkommen der Entwicklungsgebiete aus vorliegenden Planungsunterlagen (Zuarbeit Gemeinde)

3.4.3 Entwicklung des Verkehrsaufkommens in benachbarten Gemeinden

Wustermark liegt in einer dynamischen Wachstumsregion. Auch in den Nachbargemeinden werden Wohn- und Gewerbegebiete ausgewiesen, durch deren prognostisch induzierte Verkehrsaufkommen auch für Wustermark eine direkte oder indirekte Beeinflussung der verkehrlichen Planungsgrundlagen erfolgt.

In den Nachbargemeinden der Gemeinde Wustermark sind weitere Entwicklungsflächen für Wohnen und Gewerbe bekannt, die regionale Verkehrsaufkommen weiter erhöhen.

Teilweise werden diese Entwicklungen bereits bei der Erstellung der Straßenverkehrsprognose 2030 des Landes Brandenburg berücksichtigt, andere entfalten eine zusätzliche Wirkung.

Beispiele hierfür sind:

- die Stadt Falkensee mit einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens von 20.000 -25.000 Kfz/24h bis zum Jahre 2030 durch eine prognostizierte Bevölkerungsentwicklung, die in der Straßenverkehrsprognose 2025 des Landes Brandenburg noch nicht vollumfänglich abgebildet wird,
- die Gemeinde Dallgow-Döberitz mit einer starken Verdichtung der Wohn- und Gewerbegebiete,
- die Gemeinde Brieselang mit einem neuen Wohnstandort und einem wachsenden Gewerbegebiet, sowie
- die Stadt Ketzin mit einer möglichen Nutzungsintensivierung bzw. Erweiterung des Gewerbegebietes in der Ortslage Etzin (hierbei wurden im Rahmen der vorliegenden Untersuchung noch recht vorsichtige Annahmen getroffen, bei einer umfänglichen baulichen Entwicklung in Richtung Gewerbe- oder Industriegebiet könnten mehrfach höhere Verkehrsaufkommen generiert werden, die insbesondere im Ortsteil Wernitz der Gemeinde Wustermark zu einer signifikanten Veränderung der Wohnumfeldsituation führen könnte).
-

Die derzeit absehbare Entwicklung übersteigt die bisherigen Ansätze der Landes- und Regionalplanung.

Es besteht der generelle Bedarf einer regionalen Abstimmung der Entwicklung insbesondere der Industrie-, Logistik- und Gewerbestandorte sowie der belastbaren, zeitlich abgeschichteten Prognose der induzierten Verkehrsmengen als Grundlage einer bedarfsgerechten und verträglichen Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur.

3.4.4 Entwicklung von Szenarien des Verkehrsaufkommens für Wustermark und sein Umland

Viele Planungen in der Gemeinde Wustermark und den Nachbargemeinden sind noch nicht verfestigt. Eine konkrete Entwicklung ist dementsprechend noch nicht absehbar. Um eine mögliche Bandbreite abzudecken, soll ein potenzielles Verkehrsaufkommen in verschiedenen Szenarien berechnet werden. Als Zeitraum wird das Jahr 2030 festgesetzt.

Im **Basisszenario** erfolgt eine regionale Fortschreibung der Straßenverkehrsprognose 2025 des Landes Brandenburg auf Grundlage der hierfür erarbeiteten Strukturdaten auf das Jahr 2030. Im Basisszenario können so die veränderten Planungsansätze beispielsweise zur Entwicklung von Berlin berücksichtigt werden. Die Straßenverkehrsprognose 2025 des Landes Brandenburg unterstellte noch einen Rückgang der Berliner Bevölkerungszahlen, während aktuelle Bevölkerungsprognosen für Berlin ein Bevölkerungswachstum abbilden.

Die weiteren Szenarien – **mittleres Szenario** und **maximales Szenario** – bauen auf dem Basisszenario auf. Hier sind die Entwicklungstendenzen in der Gemeinde Wustermark und den Nachbargemeinden, die nicht durch die aktuellen Verkehrsprognosen abgedeckt werden, in unterschiedlicher Schärfe berücksichtigt. Die Unterschiede bei der Bewertung der Szenarien liegen weniger in Ihrer Wahrscheinlichkeit, sondern beziehen sich auf die zeitlichen Umsetzungen. Beim mittleren Szenario ist von einer Umsetzung bis 2025 beim maximalen bis 2030 auszugehen.

Entsprechend nachfolgender Tabelle werden die Daten vorliegender Genehmigungsunterlagen dokumentiert (vgl. 3.4.2) oder grobe Abschätzungen mittels statistischer Erzeugungsparameter vorgenommen.

		Mittleres Szenario [Kfz/24h]	Maximales Szenario [Kfz/24h]
<i>Elstal</i>	DOC	500	1.000
	Karls Erlebnis-Dorf	1.800	1.800
	Karls Ferienresort	9.600	14.400
	Neubaugebiet Olympisches Dorf	4.400	5.200
	Neubaugebiet Heidesiedlung	2.900	2.900
	Gewerbegebiet Radelandberg-Süd	5.800	5.800
	Bahncampus	1.500	1.500
<i>Ketzin</i>	Nutzungsintensivierung Gewerbegebiet Etzin	800	1.600
<i>Wustermark</i>	GVZ Wustermark	7.500	7.500
	Gewerbegebiet Wustermark Nord	10.000	15.000
	Neubaugebiet Bahnhofstraße	600	600
<i>Brieselang</i>	Neubaugebiet Brieselang Nord	2.000	2.000
	Erweiterung Gewerbegebiet	300	600
<i>Falkensee</i>	Verdichtung Wohn- und Gewerbegebiete	20.000	25.000
<i>Dallgow-Döberitz</i>	Verdichtung Wohn- und Gewerbegebiete	750	1.500
Summe		67.900	85.800

Im Ergebnis wird für Wustermark und die umliegenden Gemeinden ein gegenüber dem Sachstand der Straßenverkehrsprognose 2025 des Landes Brandenburg zusätzliches Verkehrsaufkommen von bis zu 86.000 Kfz/Werhtag für das mittlere Szenario und maximale Szenario in Ansatz gebracht.

Ca. 2/3 dieses zusätzlichen Verkehrsaufkommens würden in Wustermark induziert, wobei hinsichtlich der Entwicklung in den Nachbargemeinden keine vollständigen und vollständig abgestimmten Ansätze genutzt wurden. Ein höheres Niveau des regionalen Verkehrsaufkommens und damit ein geringerer Anteil von Wustermark im Gesamtaufkommen sind nicht auszuschließen.

Nach derzeitigem Stand soll die Straßenverkehrsprognose 2030 des Landes Brandenburg im Frühjahr des Jahres 2019 eingeführt werden. Die bisher genutzte Straßenverkehrsprognose 2025 des Landes Brandenburg und die vorläufigen Ansätze zum Verkehrsaufkommen von Wustermark und den Nachbargemeinden sind dann überholt.

Aufgrund der dynamischen Entwicklung sollte dann die Untersuchung auf regionaler Ebene unter Nutzung der Straßenverkehrsprognose 2030 des Landes Brandenburg aktualisiert werden.

3.4.5 Verkehrliche Wirkung

In den folgenden Darstellungen ist die Veränderung der Belastungen auf dem Hauptverkehrsstraßennetz zwischen der Prognosebelastung der SVP2025 und den jeweiligen Szenarien dargestellt.

Das Basisszenario weist in Bild 16 einen moderaten Anstieg der werktäglichen Kfz-Belastungen aus. Das Ergebnis spiegelt die Anpassung der Strukturdaten aufgrund veränderter Strukturprognosen in Berlin und Brandenburg wieder, vor allem die Trendumkehrung bei der Einwohnerentwicklung in Berlin führt zu einer erhöhten Verkehrsbelastung insbesondere auf der B 5. Deutlich wird, dass neben Wustermark auch Falkensee durch eine dynamische Verkehrsentwicklung geprägt ist. Auch das zusätzliche Verkehrsaufkommen von Falkensee orientiert sich nach Berlin, beide Gemeinden konkurrieren hier um die beschränkten Kapazitäten.

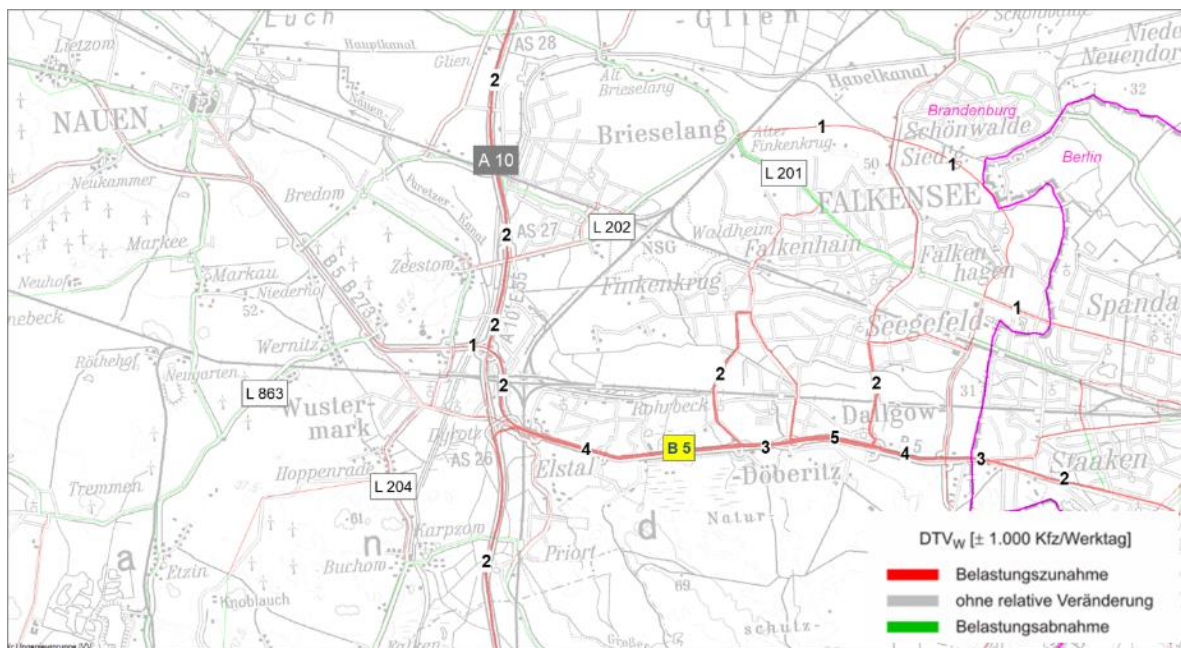


Bild 16: Basisszenario – Veränderung zur SVP2025 [1.000Kfz/WT]

Aufgrund der signifikanten Erhöhungen der induzierten Verkehrsmengen weisen das mittlere und maximale Szenario deutlichere verkehrliche Wirkungen auf den Straßenverkehr aus.

Insgesamt steigt die Belastung auf allen Straßen des Hauptverkehrsnetzes deutlich.

Auf der B 5 wird in der Höhe Elstal eine Zunahme von 24.000 Kfz/24h bis 25.000 Kfz/24h ermittelt. Dabei ist die Kapazitätsgrenze der B 5 nach Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015) in Brandenburg noch nicht erreicht.

Im Gegensatz hierzu wird bereits im Bestand die Kapazitätsgrenze der B 5 in Berlin (Heerstraße) in den Spitzenzeiten erreicht, so dass die zusätzlichen Verkehrsmengen aus dem Umland nicht aufgenommen und zu großen Teilen auf den Berliner Ring verdrängt werden können.

Doch in allen Fällen sinkt die Zunahme auf der B 5 in Richtung Landesgrenze stetig. Zwischen dem mittleren und maximalen Szenario ist keine Belastungszunahme auf der Heerstraße zu verzeichnen. Dies spricht für die Erreichung der Kapazitätsgrenze auf der Heerstraße. Entsprechend resultieren Teile der Belastungen auf den anderen Zufahrtstraßen nach Berlin aus Verdrängungsverkehr.

Auch die Zunahme in beiden Richtungen der A10 von ca. 12.000 Kfz/ 24h bis 17.000Kfz/24h setzt sich teilweise auch aus Verdrängungseffekten der B 5 zusammen.



Bild 17: mittleres Szenario – Veränderung zur SVP2025 [1.000Kfz/WT]



Bild 18: maximales Szenario – Veränderung zur SVP2025 [1.000Kfz/WT]

Im Ergebnis der Verkehrsmodellierung wird deutlich, dass bei einer Fortsetzung der aktuellen Entwicklungstrends hinsichtlich der Einwohner- und Gewerbeentwicklung signifikante Erhöhungen des regionalen Verkehrsaufkommens zu erwarten sind.

Die verkehrlichen Folgeerscheinungen bestätigen einen regionalen Handlungs- und Abstimmungsbedarf der Entwicklungsplanung, des Verkehrs und der Infrastruktur.

Im Ermessen der Gemeinde Wustermark sollten darüber hinaus folgende Planungsansätze geprüft werden:

- Prüfung und ggf. Neujustierung der Entwicklungsziele (Flächenausweisungen im FNP),
- Mischung der angestrebten Wirtschafts- und Unternehmensstruktur zur Vermeidung von Spitzen,
- Förderung alternativer Verkehrsmittel und
- Förderung von Synergieeffekten.

3.5 Handlungsoptionen für den motorisierten Straßenverkehr

Basierend auf der außerordentlichen verkehrlichen Lagegunst erfährt die Gemeinde Wustermark insbesondere bei Gewerbe, aber auch beim Wohnen derzeit eine außerordentlich starke Entwicklungsdynamik. Da diese Entwicklung, von der auch die Nachbargemeinden betroffen sind, bei der Dimensionierung der überregionalen und regionalen Verkehrssysteme nicht absehbar war, ergeben sich aus der Kapazität der bestehenden Anlagen Limitierungen für die weitere Entwicklung. Bereits im Bestand wird bei Spitzenereignissen die Kapazität des Bestandes ausgelastet. Ohne einen Ausbau, insbesondere der Knotenpunkte, ergeben sich bereits aus den planungsrechtlich gesicherten Vorhaben starke Konflikte in vielen Bereichen.

Das GVZ Wustermark liegt zwischen den AS Brieselang und Berlin-Spandau und ist damit direkt an die A 10 und die B 5 angebunden. Durch die mit der Entwicklung des Gebietes verbundene Erhöhung des regionalen Lkw-Aufkommens werden sich ohne Anpassung der Verkehrskonzepte vielfältige Konflikte ergeben, beispielsweise hinsichtlich der Verträglichkeit oder der Auslastung des bestehenden Straßennetzes.

Die Gemeinde ist über die Anschlussstellen Zeestow, Wustermark, Elstal/Olympisches Dorf und Elstal/Priort/Wustermark an die B 5 angebunden.

Die B 5 stellt zudem eine zentrale Erschließungsachse zwischen den Ortsteilen dar. Die Knotenpunkte des untergeordneten Netzes der Gemeinde mit der B 5 limitieren die weitere Entwicklung der Gemeinde. Bereits im Bestand sind deutliche Defizite zu verzeichnen, die z.B. an Tagen mit hohem Kundenaufkommen des Designer-Outlet-Centers zu Rückstau in Richtung B 5 / A 10 führen. Mit der absehbaren Entwicklung im Raum Elstal sind signifikante verkehrliche Probleme auch dort nicht auszuschließen.

Als Planungsgrundlage einer langfristigen und grundlegenden Neuordnung des Verkehrs im Raum Elstal sollte eine Folgeuntersuchung (Modul 2) bearbeitet werden:

- Durchführung und Auswertung differenzierter Verkehrserhebungen
- Übernahme aktueller Sachstand Bauleitplanung
- Übernahme aktueller, großräumiger Verkehrsprognosen
- Sachgerechte Ermittlung und Abstimmung des verkehrsmittelübergreifenden induzierten Verkehrsaufkommens des Ortsteils Elstal
- Ermittlung von Defiziten und des resultierenden Ausbaubedarfs
- Dimensionierung der Verkehrsanlagen
- Nachweis der prognostischen Leistungsfähigkeit.

Parallel dazu sollte eine regional übergreifende Abstimmung der verkehrlichen Belange mit dem Landkreis und den Nachbargemeinden erfolgen.

Auf Grundlage dieser verkehrlichen Untersuchungen und Abstimmungen kann anschließend ein übergreifender Verkehrsentwicklungsplan für die Gemeinde erarbeitet werden.

4 Personennahverkehr

Als Alternative zum Pkw-Verkehr kommt dem öffentlichen Personennahverkehr insbesondere in den gemeindeübergreifenden Relationen eine maßgebliche Bedeutung zu. Planungen der Gemeinde und von Investoren sollten daher auf Kompatibilität zur angestrebten Entwicklung des Personennahverkehrs geprüft werden.

4.1 Schienenpersonennahverkehr

Die Gemeinde Wustermark ist entsprechend Bild 19 über mehrere Bahn- und Buslinien an Berlin und Potsdam angebunden.

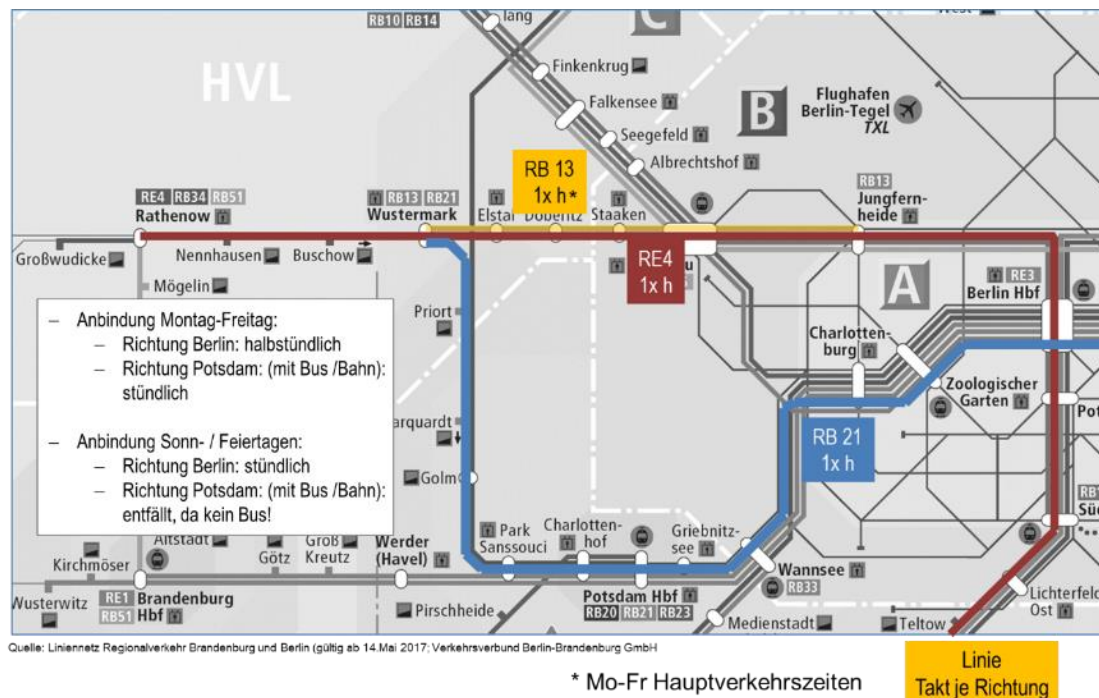


Bild 19: Anbindung Wustermark in Richtung Berlin / Potsdam: Linien mit Takt

Weitere Regionalbahnlinien können bei Nutzung von Bahnhöfen in Brieselang und Falkensee erreicht werden. Allerdings bestehen hierfür nur eingeschränkt attraktive Zugangsmöglichkeiten aus Richtung Wustermark, insbesondere bei öffentlichen und alternativen Verkehrsmitteln.

Seit Abschluss eines Moderationsverfahrens zum Landesnahverkehrsplan Brandenburg werden zukünftig weitergehende Verbesserungen für den schienengebundenen Nahverkehr einhergehen. Ab 2023 sollen die Regionalbahnlinien RB 14 und 21 zur neuen Linie 21 zusammengelegt werden. Diese Linie wird alle drei in der Gemeinde verorteten Bahnhöfe (Elstal, Priort, Wustermark) anfahren und eine direkte Verbindung an den Berliner Norden sowie die Landeshauptstadt Potsdam herstellen. Hierdurch wird der schienengebundene Personennahverkehr grundlegend ausgebaut. Von den Bahnhöfen Wustermark und Elstal wird in Kombination der Linien RE 4 und RB 21 künftig zwei mal je Stunde ein Zug von und in Richtung Berlin verkehren. Eine weitere Taktverdichtung durch eine halbstündige Taktung der RE 4 ist nach aktuellem Kenntnisstand lediglich möglich, wenn die Schieneninfrastruktur auf der Leerer Stammbahn weiter ausgebaut wird und möglichst neue Kapazitäten am Bahnhof Spandau geschaffen werden (derzeitiges „Nadelöhr“). Die entsprechende weitere Taktverdichtung ist insbesondere in Gesamtbetrachtung der zusätzlichen Verkehrsaufkommen ein essenzieller Bestandteil einer

zukunftsfähigen Verkehrsinfrastruktur. Nur durch entsprechende Maßnahmen kann die Attraktivität und Leistungsfähigkeit des SPNV in der Form erhöht werden, dass es hierdurch zukünftig zu einer ernsthaften Entlastung der Straßenwege kommt.

4.2 öffentlicher Straßenpersonennahverkehr

Das Verkehrsunternehmen Havelbus betreibt derzeit 5 Buslinien, über die Wustermark mit Nachbargemeinden verbunden ist, sowie eine Buslinie innerhalb der Ortslage Elstal.

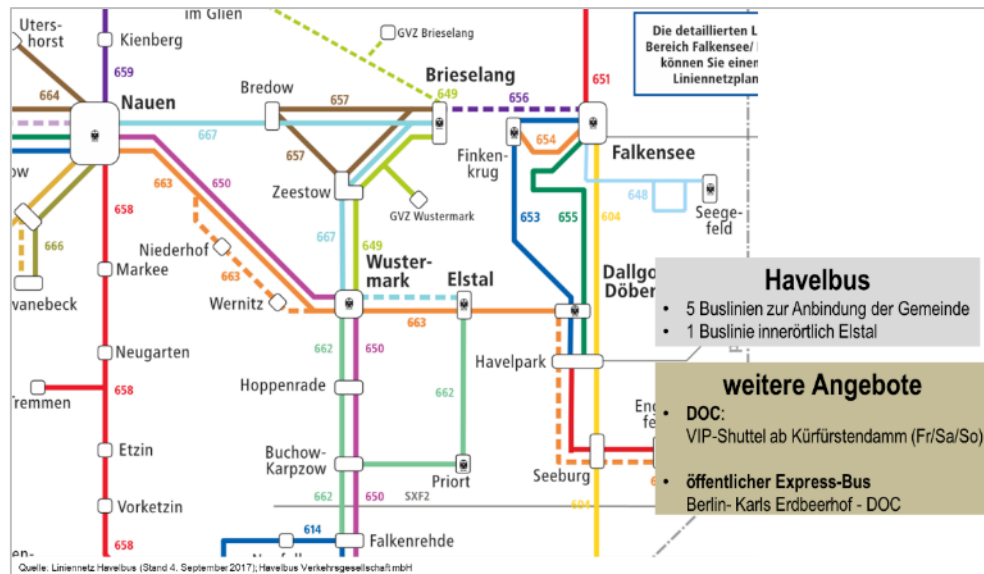


Bild 20: Buslinien im Raum Wustermark

Zusätzlich werden insbesondere am Wochenende durch das Designer-Outlet-Center und Karls Erlebnis-Dorf Expressbusse zum Bahnhof Elstal und ein VIP-Shuttle zum Kurfürstendamm bestellt.

Der aktuelle Nahverkehrsplan weiteres Havelland sieht weiterhin die Neuschaffung einer Busdirektanbindung von Ketzin zum Wustermarker Bahnhof vor (Linie 642). Hierdurch erfolgt ab voraussichtlich Frühjahr 2019 eine weitere Stärkung des Busangebotes, das unter anderem auch an Wochenenden und in den Abendstunden verkehren wird und für die Ortsteile Buchow-Karpzow, Hoppenrade und Wustermark eine kontinuierliche Anbindung an den Bahnhof Wustermark herstellen wird.

4.3 Qualität und Entwicklungspotenziale im Personennahverkehr

Die Attraktivität des Personennahverkehrs wird von verschiedenen Kriterien beeinflusst. Neben der Anzahl der pro Stunde bestehenden Verbindungen, beispielsweise nach Berlin und Potsdam, spielt die Abdeckung des Siedlungsgebietes mit Haltestelleneinzugsbereichen eine wichtige Rolle. Hierbei wird beispielsweise ein Bereich mit 4 km Radius als Einzugsbereich eines Bahnhofes definiert

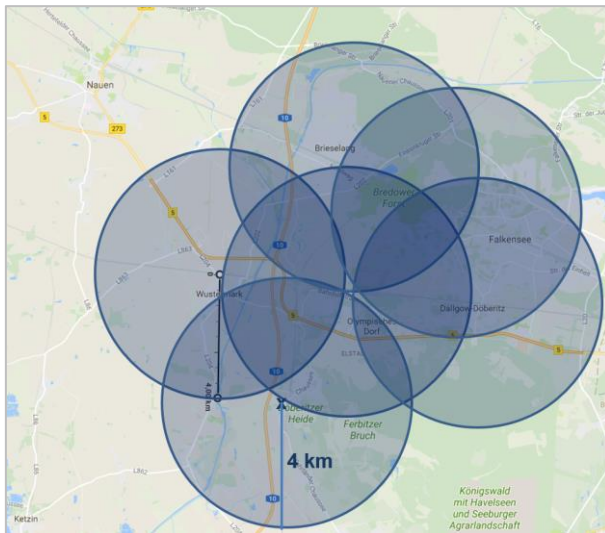


Bild 21: Einzugsbereiche der Bahnhöfe im Raum Wustermark

Formal ergibt sich für Wustermark eine beispielhafte Abdeckung mit Zugangsmöglichkeiten zur Bahn. Allerdings existiert aufgrund der signifikanten infrastrukturbedingten Trennwirkung häufig keine nutzbare Verkehrsinfrastruktur, beispielsweise durch Fuß- und Radwege oder Straßen. Trotz räumlicher Nähe sind daher die Zugangsmöglichkeiten zum Personennahverkehr teilweise stark eingeschränkt. So bestehen praktisch nur sehr eingeschränkte Möglichkeiten für Beschäftigte des GVZ Wustermark den Personennahverkehr für ihren Arbeitsweg zu nutzen.

Neben der Erreichbarkeit spielt die Attraktivität des Personennahverkehrs eine entscheidende Rolle. Da bedeutsame Verkehrsanteile vom Pkw-Verkehr auf den Personennahverkehr zu verlagern sind, spielt über die Grundversorgung hinaus die Attraktivität des Personennahverkehrs gegenüber dem Pkw-Verkehr eine bedeutende Rolle.

Zur Analyse der bestehenden Situation erfolgt entsprechend den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008) ein Reisezeitvergleich für ausgewählte Relationen.

Neben der reinen Reisezeit sind beispielsweise auch Zu- und Abgangszeiten zu berücksichtigen.

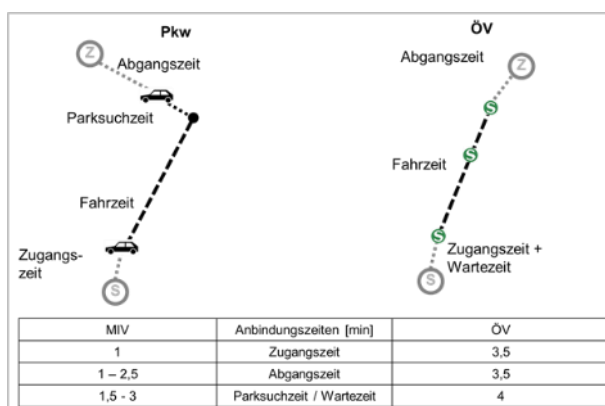


Bild 22: Ermittlung der Reisezeiten

Für den Ausgangspunkt Rathaus Wustermark ergeben sich in Richtung Berlin-Hauptbahnhof und Berlin-Alexanderplatz für den Personennahverkehr vergleichbare Reisezeiten gegenüber dem Pkw. Hier stellt der Regionalverkehr eine ernst zu nehmende Alternative dar.

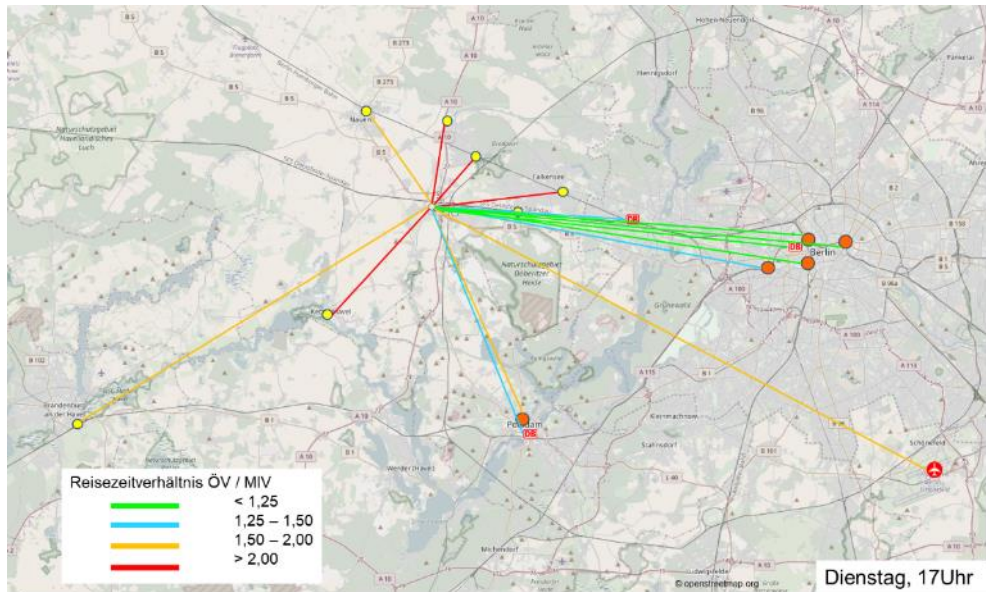


Bild 23: Verbindungsanalyse - Startpunkt Rathaus Wustermark

Ungünstigere Reisezeitverhältnisse ergeben sich in Richtung Berlin Zoologischer Garten, da hier entweder eine umwegige Führung (z.B. über Potsdam) und/oder ein Umsteigen notwendig sind.

Keine angemessene Alternative stellt der Personennahverkehr in folgenden Relationen dar:

- zu den Nachbargemeinden
- in Richtung Flughafen Schönefeld
- In Richtung Potsdam.

Es besteht Optimierungsbedarf.

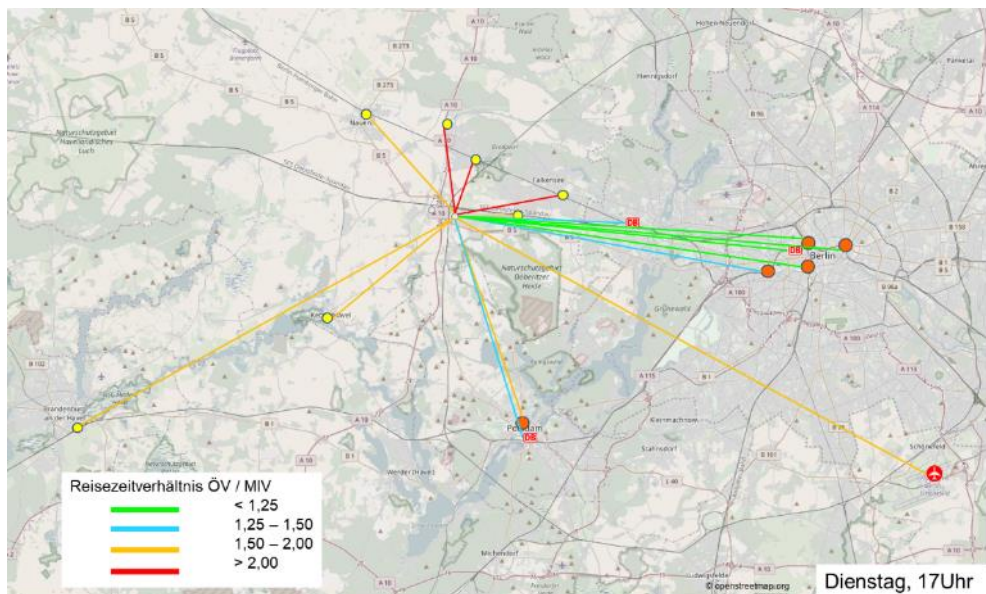


Bild 24: Verbindungsanalyse - Startpunkt Designer Outlet Center

Aufgrund der beschriebenen, umwegigen Linienführung der Regionalbahn aus dem Raum Wustermark zu den Zentren in Berlin bestehenden vergleichbar ungünstige Rahmenbedingungen für den Personenverkehr auch für Relationen mit dem Startpunkt Designer Outlet Center im Ortsteil Elstal.

Das Designer Outlet Center betreibt daher eine Sonderbuslinie zwischen dem Kurfürstendamm und Elstal.

4.4 Handlungsoptionen für den Personennahverkehr

Aufgrund der begrenzten Kapazitäten und des hohen Konfliktpotenzials im Kfz-Verkehr ist eine stärkere Förderung des Personennahverkehrs vorzunehmen.

Wesentliche Zielsetzungen sind dabei:

- Weitere Taktverdichtung Richtung Berlin und Potsdam
- Optimierung der Reisezeitverhältnisse, z.B. nach Berlin/City-West oder nach Potsdam
- Schaffung attraktiver ÖV-Angebote zu den Nachbargemeinden,
- Verbesserung der Anbindung der Wohn- und Gewerbestandorte an den ÖPNV sowie
- Erhöhung der Attraktivität und Verbesserung der Ausstattung der Bahnhöfe in Wustermark, Priort und Elstal, auch im Hinblick auf verkehrsmittelübergreifende Umstiege.

Im Zuge jeder bedeutsamen Bauleitplanung ist eine Berücksichtigung der Belange des Personennahverkehrs nachzuweisen.

Synergieeffekte in Bezug auf den Bahncampus am Bahnhof Elstal sind zu entwickeln.

5 Fuß- und Radverkehr

5.1 Fußverkehr

Große Anteile des Verkehrs in der Nahbereichsdistanz werden zu Fuß zurückgelegt. Insbesondere im Entfernungsbereich bis 500 m ist entsprechend der Verkehrsstatistik der Fußverkehr das wichtigste Verkehrsmittel, aber auch noch bis zu einer Entfernung von 1.000 m werden abhängig von der Pkw-Verfügbarkeit viele Wege zu Fuß zurückgelegt.

In Wustermark sind die Rahmenbedingungen für den Fußverkehr jedoch als ungünstig einzuschätzen:

- getrennte Ortsteile mit großflächig verstreuter Bebauung
- eingeschränkte Ortskernbildung
- starke Trennwirkung durch die Verkehrsinfrastruktur mit resultierender Umwegigkeit für Fußgänger
- Bahnhöfe teils in peripherer Lage abseits der Bebauung
- eingeschränktes Angebot an attraktiven Verkehrsanlagen.

5.2 Werktäglicher Radverkehr

Aufgrund der ebenen Topographie und der vergleichsweise größeren Standardentfernungen wird in Wustermark das Rad im Alltagsverkehr insbesondere als Zubringer zur Bahn und für den Schulweg genutzt.

Entsprechend der maßgebenden Regelwerke (ERA 2010) ist der Bedarf für Radverkehrsverbindungen in einem Einzugsbereich von bis zu 10 km zu prüfen.



Bild 25: Entfernungsbereich im Radverkehr ab Rathaus Wustermark

Neben Relationen innerhalb der Gemeinde und zu den Nachbargemeinden sind daher auch Verbindungen bis nach Potsdam, Falkensee, Nauen und Ketzin relevant.

Analog dem Fußgängerverkehr entspricht die bestehende Radinfrastruktur nicht den aktuellen Ausbau- und Attraktivitätsstandards.

Signifikante Entwicklungspotenziale bestehen insbesondere bei:

- Entwicklung eines nachhaltigen Wegekonzeptes,
- Erhöhung der Attraktivität durch:
 - direkte Wegebeziehungen
 - signifikante Erhöhung der Rad-Reisegeschwindigkeiten
 - Trennung vom Kfz-Verkehr
 - möglichst sichere und konfliktfreie Führung
 - Barrierefreiheit
 - Anbindung von Wustermark an Regionalbahn Spandau – Nauen
- Berücksichtigung des Schülerverkehrs,
- ausreichende und sichere Radabstellmöglichkeiten an den Bahnhöfen mit kurzen Wegen zum Bahnsteig und
- Förderung flankierender Strukturen (z.B. Ladesäulen für E-Bikes, Werkstatt).

5.3 Touristischer Radverkehr

Aufgrund seiner Lage an den Stadtgrenzen zu Berlin und Potsdam sowie der zahlreichen Anbindungen an touristische Radrouten verfügt die Gemeinde Wustermark über starke touristische Entwicklungspotenziale. Wustermark unterstützt daher tourismusaffine Ansiedlungen, beispielsweise Karls Erlebnis-Dorf und Ferienresort. Hierdurch soll eine Diversifikation der Unternehmen in der Gemeinde und die Generierung von Synergieeffekten unterstützt werden.

Zudem liegen die verkehrlichen Spitzen des Tourismus außerhalb der hochbelasteten Zeiträume des Arbeits- und Wirtschaftsverkehrs. Damit steht der Tourismus hinsichtlich der nutzbaren Straßenkapazitäten nur bedingt in Konkurrenz zu parallelen wirtschaftlichen Entwicklungen in der Gemeinde, beispielsweise auf dem Logistiksektor.

Voraussetzung einer nachhaltigen wirtschaftlichen Entwicklung ist daher die Förderung des touristischen Radverkehrs. Neben der Entwicklung attraktiver Angebote durch relevante Unternehmen besteht Bedarf bei der Verknüpfung des Radverkehrs mit dem schienengebundenen Personennahverkehr und bei Entwicklung und Ausbau des regionalen Radwegenetzes. Schwerpunkte aus Sicht der Gemeinde Wustermark sollten Potsdam, Berlin, Ketzin, Nauen/Ribbeck, und die Anschlüsse an Themenradwege „Mauerweg“ und „Rund um Berlin“ darstellen. Die Radwege sollten auf einen Ausbaustandard gebracht werden, der das sichere und zügige Fahren mit Elektrorädern, mit Gepäck oder Kinderanhängern gestattet.

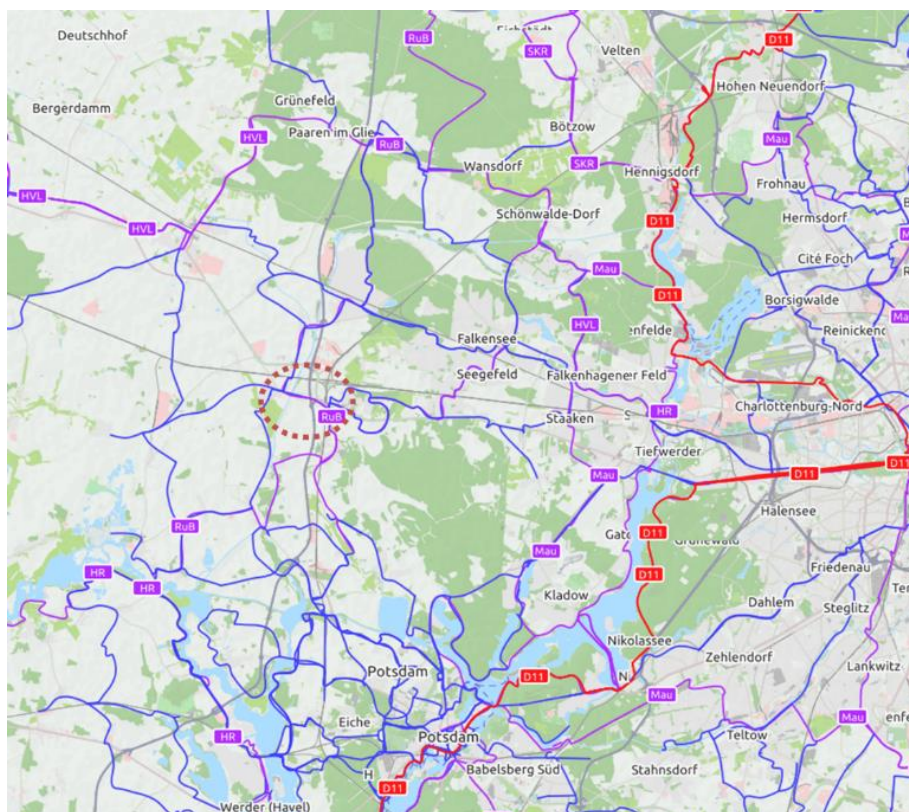


Bild 26: Lage zu ausgewiesenen touristischen Radrouten

Eine enge Vernetzung der regionalen Planungen, beispielsweise mit der Stadt Potsdam ist gegeben.

5.4 Handlungsoptionen für den Fuß- und Radverkehr

Die Region hat aufgrund der ebenen und damit generell günstigen Topografie gute Voraussetzungen für den Radverkehr. Negativ wirken sich aufgrund ihres trennenden Charakters zwischen den Ortsteilen die Verkehrsachsen der A 10 und der B 5, der Eisenbahnlinien sowie der Havelkanal aus. Aufgrund der multizentralen Struktur der Gemeinde, der funktionalen Ausrichtung auf die in einiger Entfernung liegenden Städte Berlin und Potsdam, der vergleichsweise großen Ausdehnung der Gemeinde und z.T. fehlender oder unzureichender Infrastruktur verfügt der Fuß- und Radverkehr über noch stark ungenutzte Entwicklungspotenziale.

An nahezu allen außerörtlichen Straßen wurde das Radwegenetz durch straßenbegleitende Radwege ergänzt. Unter heutigen Anforderungen sind die Ausbaustandards auf gemeindeübergreifenden Hauptrouten allerdings teilweise unzureichend. Auch die Anbindung an das Schienennetz bzw. die Verknüpfung mit dem ÖPNV ist suboptimal.

Ebenso wie beim Busnetz bietet die Weiterentwicklung des Radwegenetzes konkrete Handlungsmöglichkeiten in Verantwortung der beteiligten Gemeinden zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs.

Da der Radverkehr gegenüber dem Kfz-Verkehr für viele Wege im Entfernungsbereich bis 5 km attraktiver sein kann, bestehen bei konsequenter Förderung des Radverkehrs Substitutionspotenziale der Pkw-Nutzung. Zusätzliche Effekte können bei einer optimierten Verknüpfung mit dem SPNV im Regionalverkehr generiert werden.

Im Zuge des zu erstellenden Verkehrsentwicklungsplanes der Gemeinde Wustermark sind langfristige Handlungsoptionen zu entwickeln:

- Planung und Umsetzung eines regional abgestimmten Fuß- und Radwegenetzes
- Optimierung des bestehenden Netzes, z.B. barrierefreie Querungen oder direktere Führungen und großzügiger Trassierung zur Erzielung optimaler Reisegeschwindigkeiten
- Verbesserung der Schulradwege (insbesondere die Querung Elstal-West)
- Bessere Anbindung der Gewerbegebiete, z.B. des GVZ Wustermark
- Optimierung der Umsteigepunkte mit dem ÖPNV

6 Güterverkehr - Verknüpfungspunkte Schiene/Straße/Wasser

Mit dem GVZ Berlin West Wustermark liegt der bedeutendste Umschlagpunkt für den Güterverkehr westlich von Berlin auf dem Gemeindegebiet von Wustermark.

Am Standort kann die Verladung zwischen den Verkehrsträgern Schiene, Straße und Binnenwasserstraße erfolgen.

Darüber hinaus sind in Wustermark selbst und in den Nachbargemeinden, z.B. Brieselang und Ketzin, weitere große Logistikstandorte entstanden oder sind in Planung/Umplanung.

Diese Standorte verfügen nicht immer über eine direkte Anbindung an das Netz der Bundesfernstraßen, so dass beispielsweise der Standort nördlich von Etzin (MOSOLF) nur über das Landesstraßennetz (z.B. L 863) an die B 5 und A 10 angebunden wird. Aufgrund der außerordentlich hohen Verkehrsmengen, insbesondere im Schwerverkehr resultieren erhebliche Konflikte im Ortsteil Wernitz (Gemeinde Wustermark).

Die dynamische Entwicklung auf dem Logistiksektor ist derzeit eine maßgebliche Ursache für das Wachstum des Wirtschaftsverkehrs und damit der Belastungen im Straßenverkehr.

Da über den Standort der Umschlag von und nach Berlin abgewickelt wird, ist neben der über-regionalen Anbindung an das Bundesfernstraßennetz auch die Verbindung nach Berlin von Bedeutung. In Verkehrserhebungen wurden für das Umland von Berlin vergleichsweise hohe Aufkommen des Schwerverkehrs ermittelt (vergl. Bild 10):

- ca. 19% auf der A 10
- ca. 8% auf der B 5 zwischen der A 10 und der Stadtgrenze Berlin.

Gleichzeitig steigt entsprechend Bild 11 auch die gesamte Kfz-Belastung zwischen 2010 und 2015:

- ca. 19% auf der A 10
- ca. 17% auf der B 5 zwischen der A 10 und der Stadtgrenze Berlin.

Durch die ansässigen Logistikunternehmen wird ein weiteres stetiges Wachstum erwartet, wodurch auch die Auslastung der relevanten Straßenzüge weiter zunehmen wird.

Zudem steigt auch der Bedarf an Mitarbeitern, der nach derzeitigem Stand nicht lokal gedeckt werden kann. Dahingehend werden momentan Maßnahmen geprüft, wie beispielsweise

- Rekrutierung von Mitarbeitern aus Südosteuropa und Unterbringung in temporären Unterkünften am Standort,
- Verbesserung der ÖV-Qualität in Richtung Rathenow zur besseren Verfügbarkeit der dort wohnhaften Erwerbstätigen.
- Schaffung von Portalen für Pkw-Fahrgemeinschaften.

6.1 Handlungsoptionen für den Güterverkehr

Die Entwicklung des Güterverkehrs und seiner Standorte in Wustermark und den Nachbargemeinden erfordert nachhaltige Planungsansätze. Zwar verfügt Wustermark über eine hohe Lagegunst, aber bei der Planung der Standorte sollten auch weitere Kriterien berücksichtigt werden:

- Konfliktfreie Anbindung der Standorte an die Bundesfernstraßen
- Konkurrenz hinsichtlich der Limitierung der Straßenkapazitäten
- Wertschöpfung für die Gemeinde (Gewerbesteueraufkommen)
- Flächenverbrauch
- Ressourcen auf dem Arbeitsmarkt.

7 Resümee

Die Gemeinde Wustermark erfährt aufgrund ihrer Lagegunst sowie ihrer eigenen Attraktivität eine äußerst dynamische Entwicklung.

Der aktuellen Entwicklungsdynamik stehen natürliche Schranken entgegen:

- Erreichung der Auslastungsgrenzen der bestehenden Straßen- und Schieneninfrastruktur,
- starke Konflikte, beispielsweise mit der Wohnnutzung,
- Optimierungsbedarf bei der Erschließung mit dem öffentlichen Personennahverkehr und
- umfangreicher Bedarf zur Schaffung eines angemessenen Fuß und Radwegenetzes.

Auch das regionale Umfeld weist vergleichbare Entwicklungen auf, so dass eine zielführende Planung nur gemeinsam mit dem Land Brandenburg, dem Landkreis Havelland und den umliegenden Gemeinden mit folgenden Zielen gestaltet werden kann:

- Anpassungen im überregionalen / regionalen Straßennetz,
- Nachhaltige Verbesserung der Attraktivität der Verkehrsmittel des Umweltverbundes,
- wirkungsvolle Maßnahmen zur Reduzierung von Zielkonflikten (z.B. Lärmschutz) und
- Ordnungsbedarf in der Ansiedlungsplanung.

Aufgestellt
Ingenieurgruppe IVV

i.A.

Aachen/ Berlin, Juni 2019