

## **Beschlussvorlage**

Abteilung: Bauverwaltung / Facility Management

Aktenzeichen:

Wildau: 30.09.2020

---

Beratung:	x	Ausschuss für Haushalt, Finanzen und Liegenschaften	Sitzung am: 27.10.2020
	x	Ausschuss für Bau und Planung	Sitzung am: 03.11.2020
	x	Ausschuss für Umwelt und kommunale Ordnung	Sitzung am: 09.11.2020
	x	Hauptausschuss	Sitzung am: 17.11.2020
Beschluss:	x	Stadtverordnetenversammlung	Sitzung am: 01.12.2020 Beschluss-Nr.: S 11/211/20

---

### **Betreff: Änderung des Bauprogrammes zum Ausbau des Westkorsos**

#### **Die Stadtverordnetenversammlung beschließt**

die vorliegende Genehmigungsplanung (Variante 1 mit Radweg) mit Stand vom 28.09.2020 als geändertes Bauprogramm für den grundhaften Ausbau des Westkorsos.

#### **Begründung:**

Unter der Voraussetzung der Bereitstellung von Fördermitteln soll der Westkorso grundhaft ausgebaut werden. In der Sitzung am 10.10.2017 hat dazu die Stadtverordnetenversammlung das Bauprogramm auf Basis einer groben Entwurfsplanung beschlossen (S 18/314/17).

Auf Grundlage der beiden Anliegerversammlungen am 11.05.2017 und am 06.07.2017 wurde die ursprüngliche Planung, welche bis dato einen Radweg vorsah, dahingehend verändert, dass der Radweg entfiel.

Im Ergebnis dieser Entscheidung wurde der Antrag auf Förderung mit Stand März 2017, welcher einen Radweg vorsah, per überarbeiteten Antrag auf Förderung mit Stand August 2017 insofern geändert, dass der Radweg nicht mehr Gegenstand des Förderantrages war.

Da Anträge auf Förderung nach Ablauf von drei Jahren und bei keiner weiteren Bearbeitung verfristen, also gegenstandslos werden, hat der Landesbetrieb Straßenwesen die Stadt Wildau aufgefordert, bis Ende 2020 zum vorliegenden Fördermittelantrag aktuell Stellung zu nehmen.

Vor diesem Hintergrund und da sich die Gesetzgebung hinsichtlich der Straßenausbaubeiträge in 2019 grundsätzlich geändert hat, wurde am 18.08.2020 eine

3. Anliegerversammlung durchgeführt. Neben allgemeinen Informationen zum Bauprojekt wurde u.a. auch über die Frage Radweg ja / nein diskutiert.

Die Grundstückseigentümer äußerten mehrheitlich den Wunsch, dass eine schriftliche Befragung hinsichtlich der Frage Radweg ja / nein erfolgen soll. Diesem Wunsch ist die Stadtverwaltung nachgekommen und hat per Schreiben vom 20.08.2020 die Anfragen zum Votum versendet.

Das Votum hatte folgendes Ergebnis: von 45 angeschriebenen Grundstückseigentümern gaben 30 Grundstückseigentümer eine Antwort ab. Hierbei stimmten 13 Grundstückseigentümer für den Radweg und 17 Grundstückseigentümer gegen den Radweg.

Da die Entscheidung einer evtl. Änderung des bestehenden Bauprogramms aber der Stadtverordnetenversammlung vorbehalten ist, wurden mit Stand der nun vorliegenden Genehmigungsplanung beide Varianten (mit und ohne Radweg) nochmals aktuell überarbeitet.

Die Bauverwaltung empfiehlt hierbei aus fachlicher Sicht nach wie vor die Variante mit Radweg, womit auch der Straßenquerschnitt aus Richtung Zeuthen aufgenommen und fortgesetzt werden würde.

Die Entscheidung der Stadtverordnetenversammlung ist notwendig, um den Antrag auf Förderung bis Ende 2020 aktualisieren zu können. Falls die Entscheidung zum in 2017 beschlossenen Bauprogramm bekräftigt wird, sind lediglich die Kostenerhöhungen seit 2017 beim Landesbetrieb Straßenwesen anzumelden. Falls eine Änderung des Bauprogramms mit Radweg beschlossen wird, werden neben den Kostenerhöhungen seit 2017 auch die Kosten für den Radweg zur Förderung neu angemeldet.

#### **Finanzielle Auswirkungen:**

Für die Variante 1 mit Radweg betragen die Kosten (Bau- und Nebenkosten gemäß Aufstellung Ing.-Büro BEV) 2.364.479,16€. Die Gesamtkosten einschl. weiterer Nebenkosten (ökologische Baubegleitung, Artenschutzfachbeitrag, Prüfungsentgelt DB AG für das Bauen im Bereich des Bahnübergangs, Bodenuntersuchungen, Grenzanzeigen und Planung für die Neupflanzungen) i.H.v. ca. 48.000,00€ betragen damit 2.412.479,16€.

Für die Variante 2 ohne Radweg betragen die Kosten (Bau- und Nebenkosten gemäß Aufstellung Ing.-Büro BEV) 2.089.805,08€. Die Gesamtkosten einschl. weiterer Nebenkosten (ökologische Baubegleitung, Artenschutzfachbeitrag, Prüfungsentgelt DB AG für das Bauen im Bereich des Bahnübergangs, Bodenuntersuchungen und Grenzanzeigen) i.H.v. ca. 28.000,00€ betragen damit 2.117.805,08€.

Unabhängig hinsichtlich der Entscheidung Radweg ja / nein wird eine aktuelle Entscheidung der Stadtverordnetenversammlung gegenüber dem Landesbetrieb Straßenwesen benötigt, da hierdurch vermieden wird, dass der vorliegende Antrag aus 2017 verfällt und zumindest die Kostensteigerungen seit 2017 angemeldet werden können, da die Gesamtkosten (Bau- und Nebenkosten) 2017 insgesamt mit nur ca. 1.288.T€ ermittelt worden waren.

Der große Kostenunterschied zwischen 2017 und 2020 resultiert im wesentlichen aus Preissteigerungen am Markt sowie notwendigen Überarbeitungen und Ergänzungen der damaligen groben und noch nicht abschließend detaillierten Entwurfsplanung, welche unter extremen Zeitdruck aufgestellt werden musste, um den Förderantrag bis Ende März 2017 rechtzeitig beim Land abzugeben.

Auf der HHST 54101.09610201.54101201701 stehen derzeit noch 1.737.326,21€ zur Verfügung. Die weiteren notwendigen HH-Mittel werden für den HH-Entwurf 2021 entsprechend angemeldet.

**Anlagen:**

Für beide Varianten mit und ohne Radweg:

- Übersichtsplan
- Erläuterungsbericht
- Lagepläne
- Querschnitte

**Abstimmungsergebnis:**

beschlossen:

zugestimmt:

abgelehnt:

enthalten:

ungültig:

zurückgezogen:

überwiesen an den Ausschuss:

beschlossen mit Änderung:  *Siehe Anlage außer Punkt 2*

**Vermerk:** Es war(en) .....  ..... Mitglied(er) der Stadtverordnetenversammlung auf Grund § 22 der Brandenburgischen Kommunalverfassung von der Beratung und Abstimmung ausgeschlossen.

.....  
Ronny Richter

Vorsitzender der Stadtverordnetenversammlung



**An die Mitglieder der Stadtverordnetenversammlung**

- **Beschlussvorlage S 11/211/20 – „Änderung des Bauprogrammes zum Ausbau des Westkorso; hier Stellungnahme zum Prüfauftrag gemäß der Sitzung des Ausschusses für Bau und Planung am 03.11.2020 -**

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Ausschuss für Bau und Planung am 03.11.2020 wurde an die Verwaltung ein Prüfauftrag zur o.g. Beschlussvorlage erteilt.

Diesem Prüfauftrag sind das beauftragte Planungsbüro BEV und die Bauverwaltung nachgekommen. In der anliegenden Stellungnahme sind die Vor- und Nachteile einschl. der Nettobaukosten zu den vier angesprochenen Sachverhalten sowie zum Thema Sicherheitsstreifen aufgeführt.

1. Radwegbreite: Ein Radweg mit einer Breite von 1,20m ist nach Mitteilung des Landesbetriebes vom 12.11.2020 voraussichtlich nicht förderfähig. D.h. die Stadt hat hierbei Kosten i.H.v. 275T€ ohne Förderung. Bei einem Radweg mit einer Breite von 1,60m steigen die Kosten zwar von 275T€ um 123T€ auf 398T€. Allerdings würde der Radweg mit voraussichtlich 75% gefördert werden, d.h. der Eigenanteil der Stadt würde 99T€ betragen. Insofern ergibt sich eine Entlastung für die Stadt i.H.v. 176T€.
2. Asphalt statt Pflaster: Hierbei würden sich Mehrkosten i.H.v. 5.712€ brutto ergeben, da eine Förderung der Mehrkosten unwahrscheinlich ist.
3. Ableitung linksabbiegende Radfahrer vor Knotenpunkt: Hierbei würden sich Mehrkosten i.H.v. 3.570€ brutto ergeben, da eine Förderung der Mehrkosten unwahrscheinlich ist.
4. Formsteine in Zufahrten: Hierbei würden sich Mehrkosten i.H.v. 16.660€ brutto ergeben, da es hierfür keine Förderung gibt.
5. Sicherheitsstreifen statt in Granit in Betonstein: Hierbei würden sich Minderkosten i.H.v. 16.660€ brutto ergeben.

Eine Entscheidung der Stadtverordnetenversammlung am 01.12.2020 ist dringend erforderlich, um den geänderten Förderantrag einschl. der Genehmigungsplanung noch in 2020 einreichen zu können. Eine Neueinreichung erst in 2021 kann vom Landesbetrieb nicht mehr berücksichtigt werden, d.h. eine Ausreichung von Fördermittel für den Westkorso wäre wegen Verfristung mittel- bzw. langfristig nicht mehr möglich.

Mit freundlichen Grüßen

  
Kolb

18.11.2020

Leiter Bauverwaltung / Facility Management

Anlage



## Stellungnahme zum Prüfauftrag aus dem Ausschuss für Bau und Planung vom 03.11.2020

- Bauvorhaben:** Straßenbau, Radwegbau, Gehwegbau und Regenentwässerung Stadt Wildau „Westkorso“
- Bezug:** Beratung des Ausschusses für Bau und Planung am 03.11.2020, Prüfauftrag zur vorgestellten Variante 1 der BEV Ingenieure GmbH, Aufforderung per E-Mail vom 04.11.2020 seitens der Bauverwaltung Stadt Wildau
- Betreff:** Stellungnahme der BEV Ingenieure GmbH

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu den vier Aspekten des o.g. Prüfauftrages nehmen wir wie folgt Stellung:

- 1) normgerechte Radwegbreite 1,60 m statt 1,20 m, damit eine Radwegebenutzungspflicht angeordnet werden kann und der Radweg dadurch förderfähig wird
  - Die Anfrage<sup>1</sup> beim Landesbetrieb Straßenwesen vom 10.11.2020 durch die BEV Ingenieure ergab folgendes Ergebnis:  
Generell förderfähig sind Radwege mit einer Mindestbreite von 1,60 m bei geringer Radverkehrsstärke. Unterschreitungen bedürfen umfangreicher Begründungen. Eine Fortführung des Abschnittes Zeuthen ist -Stand heute- nicht mehr als Stand der Technik anzusehen und damit nicht (mehr) förderfähig.  
Eine Benutzungspflicht ist für eine Förderung jedoch nicht relevant.

### *Auswirkungen, pro/contra:*

Die Verbreiterung des Radweges ist planerisch und baulich umsetzbar. Durch die Mehrbreite ergeben sich Anpassungen der Fahrbahnachse, welche sich jedoch ohne baulichen Eingriff in den Bahnübergang und in den Knotenpunkt mit der Fontaneallee realisieren lassen. Es ist mit Mehrkosten durch die Mengenmehrung der Radverkehrsanlage zu rechnen. Zusätzlich muss der unterirdische Glascontainer angepasst

---

1 Siehe Anlage 1

werden. Des Weiteren werden durch die Mehrversiegelung zusätzliche Kapazitäten im Regenentwässerungssystem erforderlich sowie die Ersatzmaßnahmen (Baumpflanzungen) entsprechend umfangreicher ausfallen. Zusätzlich sind schätzungsweise 7 zusätzliche Baumfällungen erforderlich und auch dafür ist ein Ausgleich durch Neupflanzungen zu tätigen. Es sind dann voraussichtlich 9 Bäume mehr nachzupflanzen.

*Voraussichtliche Mehrbaukosten<sup>2</sup> (Schätzkosten, netto): 103.150,00€*

**Empfehlung:**

Abwägung der Umweltaspekte Baumfällung und Mehrversiegelung ggü. Ersatzpflanzungen und Verbesserung des Radverkehrs und den daraus resultierenden zukünftigen positiven Umwelteinflüssen.

Berücksichtigung der Mehrkosten und der Tatsache, dass der Radweg mit einer Breite von 1,20 m aller Voraussicht nach nicht förderfähig ist.

2) Wegeoberfläche Asphalt statt Betonpflaster

- Zwischen den beiden Oberflächen besteht für den Radfahrer ein bemerkbarer Unterschied bezüglich Rollwiderstand und Fahrkomfort. Laut Landesbetrieb<sup>1</sup> ist generell die Standardbauweise förderfähig, unter Berücksichtigung der Grundsätze Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit. In der Ortslage ist grundsätzlich Betonsteinpflaster förderfähig. Asphalt ist ebenfalls förderfähig, sofern diesem alle Medienträger zustimmen und günstige Standardbaustoffe verwendet werden.

*Auswirkungen, pro/contra:*

Grundsätzlich wird bei Planungen Rücksicht auf die verschiedenen Medienträger genommen, die im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zur Stellungnahme angeschrieben werden. Generell wird das Überbauen von Leitungen mit Asphalt, insbesondere im Hinblick auf nachträgliche Arbeiten an den Leitungen, seitens der Medienträger kritisch gesehen. Dies gilt insbesondere für Nebenanlagen, bei denen kein technischer Zwang (Belastbarkeit etc.) vorliegt. Bei nachträglichen Arbeiten an den Leitungen ergibt sich zusätzlich die Problematik, einen ebenen und langlebigen Deckenschluss nach der Öffnung zu erreichen. Pflaster lässt sich in der Regel einfacher wiederherstellen und kann ggf. nachgebessert werden. Die gleiche Materialwahl und Farbgebung verbessert zudem den Wiedererkennungswert des Radweges und

---

<sup>2</sup> Siehe Anlage 2 Kostenschätzung

wird in der einschlägigen Entwurfsrichtlinie (ERA) empfohlen. Innerorts sollte deshalb der Materialwechsel vermieden werden. Um bei Pflaster einen erhöhten Fahrkomfort zu erreichen, sollte ein Pflaster ohne Fase verwendet werden, wodurch die Oberfläche glatter und somit komfortabler zu befahren ist. Asphalt ist ggü. Betonsteinpflaster zur Zeit in etwa kostenneutral, durch die Mehrversiegelung werden jedoch zusätzliche Ersatzmaßnahmen in Form von ca. 3 Bäumen als Ersatzpflanzungen erforderlich sowie eine planerische Neuauslegung der Regenentwässerungsanlagen.

*Voraussichtliche Mehrbaukosten<sup>2</sup> durch Ersatzpflanzungen aufgrund der umfangreicheren Versiegelung (Schätzkosten, netto): 4.800,00€*

**Empfehlung:**

In der Ortslage sollte ein Betonrechteckpflaster ohne Fase verwendet werden. Die Asphaltbefestigung wird zu Komplikationen mit den Medienträgern führen und ggf. die Umverlegung von Leitungen zu Lasten der Stadt Wildau zur Folge haben. Die Mehrkosten für die Asphaltbefestigung sind eventuell nicht förderfähig.

- 3) Bordsteinabsenkungen vor Kreuzungen Birkenallee und Hochwaldstraße für linksabbiegende Radfahrer
- Nach Rücksprache mit dem Straßenverkehrsamt und dem Landesbetrieb<sup>1</sup> ist dies grundsätzlich denkbar. Im Antwortschreiben des Landesbetriebes wird auf ein geplantes Sicherheitsaudit in 2021 verwiesen. Dessen Ergebnis kann ggf. auf die Gestaltung der Radverkehrsführung Einfluss nehmen.

*Auswirkungen, pro/contra:*

Nach jetzigem Informationsstand umsetzbar. Erhöhung der Verkehrssicherheit bei Markierung erreichbar.

*Voraussichtliche Mehrbaukosten<sup>2</sup> (Schätzkosten, netto): 3.000,00€*

**Empfehlung:**

Die Ableitung wird befürwortet, es sollte zur Kenntlichmachung mit Markierung gearbeitet werden, dann kann von einer Verbesserung der Verkehrssicherheit ausgegangen werden. Die Mehrkosten sind im Vergleich zum Nutzen gering. Durch das

---

Sicherheitsaudit 2021 kann es ggf. noch zu Änderungen kommen. Die Mehrkosten für das Heranführen der linksabbiegenden Radfahrer sind eventuell nicht förderfähig.

- 4) Bereits Konsens bestand bei der Thematik Radwege auf einem Höhenniveau führen, durch spezielle Bordsteine an Grundstückszufahrten
- Die Führung des Radfahrers in gleichmäßiger Höhe mit speziellen Formsteinen in den Grundstückszufahrten ist umsetzbar und natürlich zur Verbesserung der Befahrbarkeit sinnvoll.

*Auswirkungen, pro/contra:*

Deutliche Verbesserung der Befahrbarkeit des Radweges, Vereinfachung der Trassierung und Erhöhung der Verkehrssicherheit. Durch die Überbrückung des Höhenunterschiedes auf geringer Länge, kann es erfahrungsgemäß zu Beschwerden von Anliegern kommen. Meistens wird ein Aufsetzen des Fahrzeugs befürchtet (ist bei unveränderten Fahrzeugen äußerst unwahrscheinlich) oder bei Glätte wird moniert, dass der Keil schwieriger zu überwinden ist.

*Voraussichtliche Mehrbaukosten<sup>2</sup> (Schätzkosten, netto): 14.000,00€*

**Empfehlung:**

Sollte umgesetzt werden. Die Mehrkosten sind im Vergleich zum Nutzen gering, jedoch nicht förderfähig.

**Zusätzlicher Hinweis:**

Seitens des Landesbetriebes wird darauf hingewiesen, dass Natursteinpflaster im Bereich des Sicherheitsstreifens nicht förderfähig ist. Es wird lediglich die günstigste Variante mit farblicher Absetzung gefördert. Wir empfehlen deshalb die Verwendung eines andersfarbigen Pflasters bei Pflasterung, bei Asphalt ist der Streifen nur in der Breite vorhanden, jedoch nicht farblich abgesetzt. Es ergibt sich, unabhängig von Material und Breite des Radweges, die mögliche Einsparung gem. Punkt 5 der Anlage 2.



Königs Wusterhausen, 17.11.2020

**BEV Ingenieure GmbH**

~~Bauwesen-Energie-Verkehr~~

~~Am Amtsgarten 10~~

15711 Königs Wusterhausen

Anlagen

1. E-Mail Nachricht vom 12.11.2020
2. Tabellarische Übersicht Mehr- und Minderkosten sowie der Förderfähigkeit