

Raumordnungsverfahrens (ROV) für das Vorhaben "Freizeitpark zur Erwei- terung Karls Erlebnis-Dorf und Errich- tung eines Ferienresorts" in der Ge- meinde Wustermark, Ortsteil Elstal

Reg.-Nr. 1567/2017/N

Fachbeitrag Verkehr

Berlin, August 2019

Inhalt

1	Vorbemerkungen	1
1.1	Vorhaben	1
1.2	Verkehrliche Fragestellungen aus der Antragskonferenz Raumordnungsverfahrens (ROV)	1
1.3	Maßgebende Planungsrandbedingungen	3
1.4	Vorgehen	5
2	Verkehrsplanerische Grundlagen	6
2.1	Lage und Struktur	6
2.1.1	Gemeindestruktur	6
2.2	Entwicklung der Gemeinde	8
2.2.1	Einwohner	8
2.2.2	Beschäftigte	9
2.2.3	Pendler	11
2.2.4	Pkw-Verfügbarkeit	12
2.3	Entwicklung struktureller Handlungskonzepte	13
3	Motorisierter Straßenverkehr	14
3.1	Lage im Netz der Bundesfernstraßen	14
3.2	Verkehrsbelastungen im Bestand	14
3.3	Straßenverkehrsprognose 2025 des Landes Brandenburg	16
3.4	Fortschreibung der Straßenverkehrsprognose	17
3.4.1	Entwicklung von Gewerbe- und Wohnflächen in der Gemeinde Wustermark	17
3.4.2	Ausgewiesenes Verkehrsaufkommen der Wohn- und Gewerbegebiete	19
3.4.3	Entwicklung des Verkehrsaufkommens in benachbarten Gemeinden	20
3.4.4	Entwicklung von Szenarien des Verkehrsaufkommens für Wustermark und sein Umland	21
3.4.5	Verkehrliche Wirkung	23
3.5	Handlungsoptionen für den motorisierten Straßenverkehr	25
4	Personennahverkehr	26
4.1	Schienenpersonennahverkehr	26

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	34
6.1	Handlungsoptionen für den Güterverkehr	35
7	Verkehrliche Wirkung des Vorhabens "Freizeitpark zur Erweiterung Karls Erlebnis-Dorf und Errichtung eines Ferienresorts" in der Gemeinde Wustermark, Ortsteil Elstal	36
7.1	Bestand	36
7.1.1	Besucheraufkommen	36
7.1.2	Kfz-Verkehr	39
7.2	Verkehrsaufkommen des Vorhabens Karls	39
7.2.1	Bestand	39
7.2.2	Gültige Bauleitplanung (Bezugsfall)	39
7.2.3	Planfälle	40
7.3	Verkehrsaufkommen des Ortsteiles Elstal	41
7.4	Wirkung auf den MIV	42
7.5	Anpassungsbedarf im benachbarten Straßennetz	43
8	Resümee	45

Abbildungen und Tabellen

Bild 1:	Untersuchungsraum des ROV – Zone 3	1
Bild 2:	Orts- und Gemeindeteile der Gemeinde Wustermark; infrastrukturebedingte Trennwirkung	7
Bild 3:	Veränderung der Einwohner (gesamt) zwischen den Jahren 2005 und 2015	8
Bild 4:	prognostische Veränderung der Einwohner (gesamt) zwischen den Jahren 2015 und 2030	9
Bild 5:	Veränderung der Beschäftigten am Arbeitsort zwischen den Jahren 2005 und 2015	10
Bild 6:	prognostische Veränderung der Beschäftigten am Arbeitsort zwischen den Jahren 2015 und 2030	10
Bild 7:	Pendlerbewegung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten der Gemeinde Wustermark 2014	11
Bild 8:	PKW / 1.000 Einwohner im Jahr 2015	12
Bild 9:	Lage im Netz der Bundesfernstraßen mit hoher Verbindungsfunktionsstufe	14
Bild 10:	Straßenverkehrszählung 2015: durchschnittlicher werktäglicher Verkehr [Kfz / 24h]	15
Bild 11:	Straßenverkehrszählung 2015: Anteil des Schwerverkehrs am werktäglichen Verkehr [%SV]	15
Bild 12:	Entwicklung zwischen der SVZ 2010 und der SVZ 2015	16
Bild 13:	Straßenverkehrsprognose 2025 des Landes Brandenburg: durchschnittlicher werktäglicher Verkehr [Kfz / 24h]	17
Bild 14:	geplante Entwicklungen Bereich Gewerbe / Tourismus / Einkauf	18
Bild 15:	Wohnbaupotenziale der Gemeinde Wustermark (Zuarbeit Gemeinde)	19
Bild 16:	Verkehrsaufkommen der Entwicklungsgebiete aus vorliegenden Planungsunterlagen (Zuarbeit Gemeinde)	20
Bild 17:	Basisszenario – Veränderung zur SVP2025 [1.000Kfz/WT]	23
Bild 18:	mittleres Szenario – Veränderung zur SVP2025 [1.000Kfz/WT]	24
Bild 19:	maximales Szenario – Veränderung zur SVP2025 [1.000Kfz/WT]	24
Bild 20:	Anbindung Wustermark in Richtung Berlin / Potsdam: Linien mit Takt	26
Bild 21:	Buslinien im Raum Wustermark	27
Bild 22:	Einzugsbereiche der Bahnhöfe im Raum Wustermark	28
Bild 23:	Ermittlung der Reisezeiten	28
Bild 24:	Verbindungsanalyse - Startpunkt Rathaus Wustermark	29
Bild 25:	Verbindungsanalyse - Startpunkt Designer Outlet Center	29
Bild 26:	Entfernungsbereich im Radverkehr ab Rathaus Wustermark	31
Bild 27:	Lage zu ausgewiesenen touristischen Radrouten	32
Bild 28:	Kfz-Aufkommen des Standortes Erlebnisdorf Elstal (Quelle Karls)	36
Bild 29:	Kfz-Aufkommen - Klassifizierung und Häufigkeit (Quelle Karls)	37
Bild 30:	Planungsrelevante Verkehrsaufkommen	37
Bild 31:	Tage mit höchstem Verkehrsaufkommen im letzten Erfassungsjahr (Quelle Karls)	38

1 Vorbemerkungen

1.1 Vorhaben

Das Karls Erlebnis-Dorf in Wustermark liegt südlich der B 5 im Ortsteil Elstal.

Aktuell besuchen ca. 1 Mio. Besucher pro Jahr das Karls Erlebnis-Dorf.

Das bestehende Erlebnis-Dorf wird im Rahmen der gültigen Bauleitplanung ständig erweitert und mit neuen Attraktionen, wie z.B. der Kartoffelchips-Erlebniswelt inklusive großer Achterbahn, dem „Gummibeeren-Land“ (Indoor-Bereich mit mehreren Attraktionen) und dem Wasserpark „Plansch Land“ versehen.

Hierbei wird langfristig unterstellt, dass Karls auf Grundlage der rechtskräftigen Bauleitplanung die jährliche Besucherzahl auf 1,5 Mio. Besucher im Jahr steigern kann.

Darüber hinaus plant Karls die Erweiterung des Erlebnis-Dorfes und die Komplettierung mit einem themenbezogenen Resort mit 2.000 bis 2028/ 4.000 Betten bis 2038.

Hierdurch kann eine Gesamtbesucherzahl von 2 Mio. Besuchern pro Jahr + Gäste des Resorts erreicht werden. Es entsteht ein raumordnungsrelevantes zusätzliches Besucheraufkommen von 0,5 Mio. Besuchern des Erlebnis-Dorfes pro Jahr + Gäste des Resorts.

1.2 Verkehrliche Fragestellungen aus der Antragskonferenz Raumordnungsverfahrens (ROV)

Die Antragskonferenz nach § 2 (3) der Verordnung über die einheitliche Durchführung von Raumordnungsverfahren im gemeinsamen Planungsraum Berlin - Brandenburg (GROVerfV) fand am 18.10.2017 bei der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung (GL/ Referat GL5) in Potsdam statt.

Aus dem Protokoll ergeben sich nachfolgende verkehrliche Fragestellungen und Untersuchungsinhalte für den Untersuchungsraum (Zone 3), erweitert um Altstadt und Bahnhof Spandau:

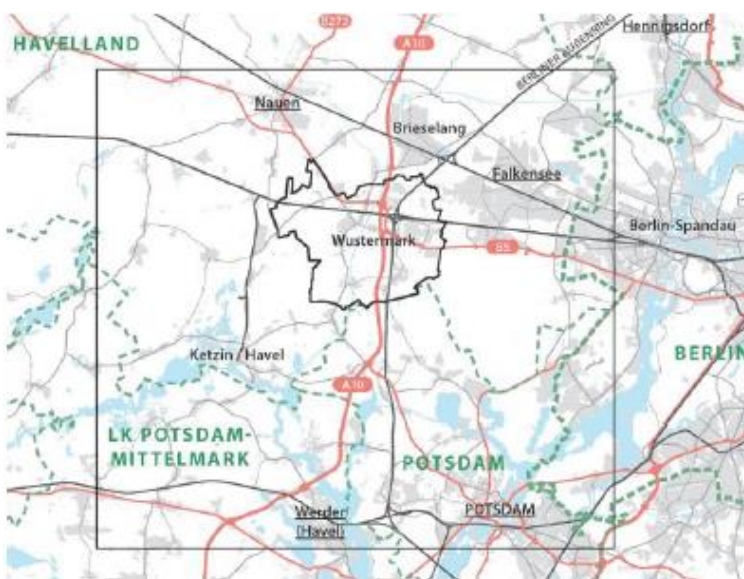


Bild 1: Untersuchungsraum des ROV – Zone 3

Es sind die Auswirkungen auf die Funktion der vorhandenen und geplanten großräumigen Verkehrsinfrastruktur und die Anbindung/ Verkehrserschließung des Vorhabenstandortes zu untersuchen.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV):

Die Erreichbarkeit des Vorhabenstandortes sowie Möglichkeiten seiner An-/ Einbindung mit bzw. in den ÖPNV (hier insbesondere Nutzung Bahn) als wesentliches Element der Verkehrserschließung sind zu untersuchen und darzustellen.

Dabei sind u.a. zu berücksichtigen

- die Auswirkungen auf den Bahnhof Spandau (Hinweis: Korridor- und Stadtumlanduntersuchung für ein ÖPNV-Konzept 2030 des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg GmbH im Auftrag der Länder Brandenburg und Berlin).
- Auswirkungen auf bzw. Chancen durch die Umsetzung einer neuen RB-Anbindung "Potsdam - Berlin Gesundbrunnen" mit neuem Halt in Wustermark (Elstal West). (Hinweis: s. Entwurf des Landesnahverkehrsplans des Landes Brandenburg Stand 20.10.2017)*
** aktueller Sachstand – Abschlussbericht des Moderationsverfahrens zur SPNV-Anbindung Wustermark vom Februar 2019*
- multi- und intermodale Mobilitätsbedürfnisse der Menschen (Gestaltung von ÖPNV-Angeboten/ Wegekettten).

Motorisierter Individualverkehr (MIV)/ Wirtschaftsverkehr Straße:

Es sind prognostisch

- die Auswirkungen auf die Verkehrsströme und die Leistungsfähigkeiten von Bundes- und Landesstraßen zu untersuchen (u.a. Belastungen durch Verkehre und Verkehrsverlagerungen z.B. auf B 5/ Heerstraße, L 20, L201, L202, am Straßenknoten Heerstraße/ Nennhauser Damm, auf die Verbindung B 5 - Potsdam, auf den Knotenpunkt B 5/ Elstal, auf die Anschlussstelle Berlin-Spandau der BAB A10).
- Schlussfolgerungen zu sich ggf. abzeichnenden Ausbaurfordernissen zu ziehen.
- Vorschläge für eine stadtverträgliche Bewältigung der zusätzlichen Verkehre von und nach Berlin aufzuzeigen.

In die Betrachtung sind ferner nachstehende Schwerpunkte mit perspektivischen Entwicklungen einzubeziehen:

- Designer Outlet Berlin,
- Bahntechnologie Campus Havelland Standort Elstal,
- Bebauungspläne im Bereich der Gemeinde Wustermark (insbesondere Olympisches Dorf),
- Güterverkehrszentrum Berlin West Wustermark (Aspekt: Auswirkungen auf die Güterverkehre sowie Gewährleistung ihrer Leistungsfähigkeit),
- Havelpark Dallgow.

Im Ergebnis der Untersuchung ist das betroffene Bundesfern- und Landesstraßennetz mit der Verkehrsbelastung, hierbei differenziert die Verkehrserhöhung, darzustellen.

Prognosehorizont sollte das Jahr 2030 sein.

In der Untersuchung (ÖPNV und MIV) sind die gemäß Vorhabenkonzeption zu erwartenden verkehrlichen Stoßzeiten mit erhöhtem Besucheraufkommen an Wochenenden und bei Veranstaltungen sowie die sich intensivierenden Effekte der o.g. Ansiedlungen in besonderem Maße zu berücksichtigen. Empfohlen wird die Erstellung eines integrierten Verkehrskonzeptes, in das u.a. auch Überlegungen zum Fuß- und Radwegenetz (Stichwort Wegeketten) einfließen sollten.

1.3 Maßgebende Planungsrandbedingungen

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“
- Entwicklung des Bahntechnologie Campus Havelland
- Entwicklung des Wohn- und Gewerbebestandes „Olympisches Dorf“
- Fertigstellung des Wohngebietes Heidesiedlung.
- Erhöhung des Kundenaufkommens im Mc. Arthur Glen Designer Outlet Berlin

Zusätzlich bestehen Entwicklungspotenziale für die großflächigen Gewerbegebiete nördlich der B 5:

- Innutzungnahme/ Fortentwicklung des Güterverkehrszentrum Berlin West Wustermark (GVZ Wustermark)
- planungsrechtliche Weiterentwicklung und ggf. Erschließung 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 ihrer Nachbargemeinden.

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 den Relationen von und nach Berlin bzw. 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 Tourismusstandortes 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.

Auch in den aktuellen Prognosen der Stadt Berlin sind deutliche Anstiege der Berliner Bevölkerungszahlen 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.

Die Straßenverkehrsprognose 2030 des Landes Brandenburg liegt noch nicht vor, befindet sich aber aktuell (Juni 2019) **in der finalen Bearbeitung**. Als maßgebliche Planungsgrundlage soll sie in Abstimmung mit den Landesbehörden zukünftig auch für alle kommunalen Planungen in der Gemeinde Wustermark in Ansatz gebracht werden.

Aufgrund der starken Wirkung des Verkehrs auf die Entwicklung der Gemeinde Wustermark wurde die Erarbeitung eines **Verkehrsentwicklungsplans der Gemeinde Wustermark (VEP)** beschlossen.

Im **Modul 1 erfolgte eine Synopse der regionalen und gemeindlichen verkehrlichen Planungsrandbedingungen**. Diese wird auch als Planungsgrundlage für das Raumordnungsverfahrens (ROV) für das Vorhaben "Freizeitpark zur Erweiterung Karls Erlebnis-Dorf und Errichtung eines Ferienresorts" genutzt.

Aufbauend auf dem Modul 1 des VEP Wustermark werden derzeit weitere Module erarbeitet, die sich mit der Anbindung des Ortsteiles Elstal an die B 5, mit der Führung von Verkehr durch Wernitz und mit der Entwicklung des Öffentlichen Verkehrs sowie des Radverkehrs in der Gemeinde beschäftigen. Die Untersuchungen sind in einem fortgeschrittenen Stadium, für die weitere Bearbeitung werden aber noch die Ergebnisse der Straßenverkehrsprognose 2030 des Landes Brandenburg benötigt. Es wird weiterhin deutlich, dass die Ansiedlungsplanung der Gemeinde Wustermark signifikante Wirkungen auf die Regional- und Landesplanung entfalten kann und gleichzeitig die Regional- und Landesplanung eine wichtige Planungsrandbedingung für die Strukturplanung der Gemeinde darstellt.

Aktuell initiiert die Gemeinde Wustermark daher in Abstimmung mit den Landesbehörden ein **regionales Verkehrsentwicklungskonzept**, erste Abstimmungen wurden hier bereits mit dem MIL, dem MWE und der ILB geführt und eine Förderung im Rahmen eines Regionalmanagements für das Ost-Havelland in Aussicht gestellt. Aktuell erfolgt die Abstimmung des konkreten Aufgabenspektrums eines entsprechenden Managements.

1.4 Vorgehen

Wie bereits dargestellt, werden derzeit die Planungsgrundlagen der regionalen und kommunalen Verkehrsplanung in Wustermark komplett überarbeitet.

Nach Darstellung maßgeblicher verkehrlicher Rahmenbedingungen aus dem Modul 1 des Verkehrsentwicklungsplans erfolgt die Ermittlung der verkehrlichen Wirkung des Vorhabens "Freizeitpark zur Erweiterung Karls Erlebnis-Dorf und Errichtung eines Ferienresorts".

Hierzu erfolgt auf Grundlage statistischer Daten und komplexer Verkehrserhebungen eine Beschreibung und Eichung des Bestandes des Karls Erlebnis-Dorfes.

Aufgrund der Wechselwirkungen erfolgt dies auch für den benachbarten Ortsteil Elstal.

In einem weiteren Schritt werden die Verkehrsmengen für den Bezugsfall nach gültiger Bauleitplanung ermittelt.

Darauf aufbauend erfolgt die Ermittlung des Verkehrsaufkommens der für das ROV maßgebenden Planfälle.

Nach der Beschreibung der Wirkung auf den MIV erfolgt die Ermittlung des Anpassungsbedarfs an die Verkehrsinfrastruktur der äußeren Erschließung.

2 Verkehrsplanerische Grundlagen

Die Dokumentation der verkehrsplanerischen Grundlagen erfolgt auf Grundlage des erarbeiteten Modul 1 des VEP Wustermark.

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.

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 2 aus den räumlich getrennten Ortsteilen

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

Weitere Gemeindeteile sind 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.

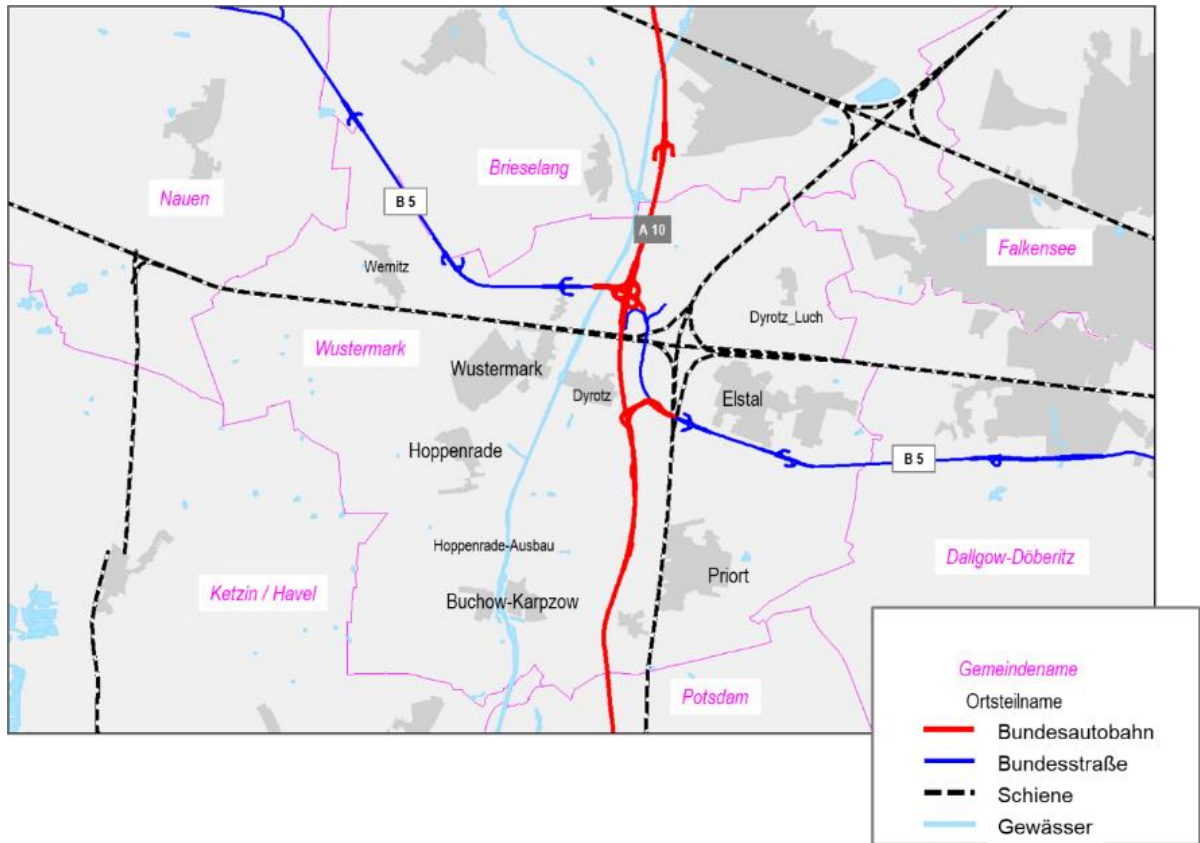


Bild 2: Orts- und Gemeindeteile der Gemeinde Wustermark; infrastrukturbedingte Trennwirkung

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 3 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.

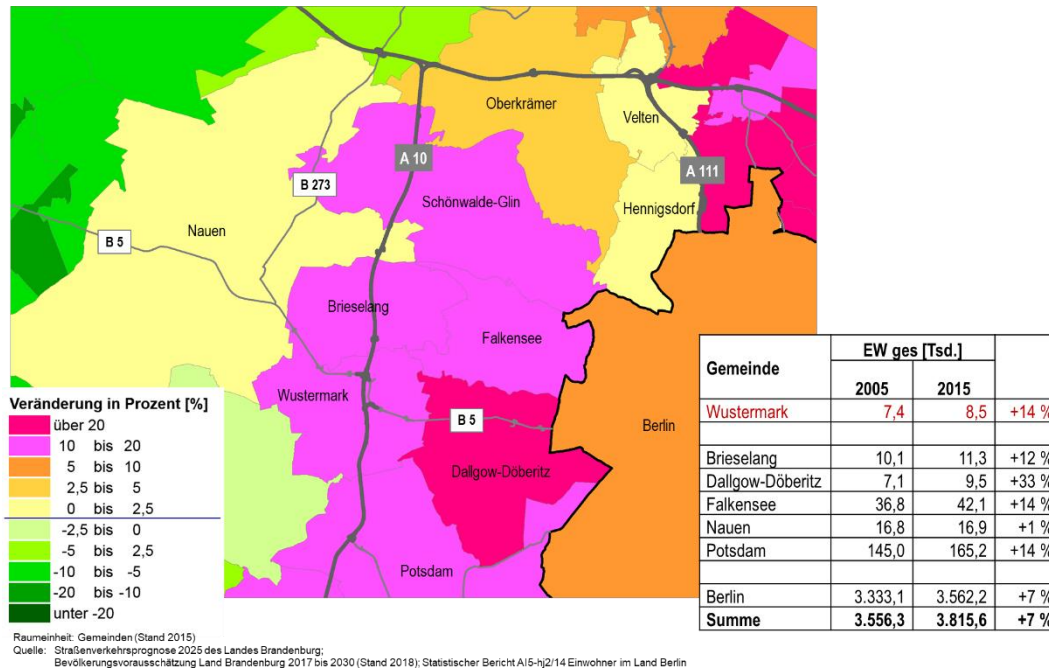


Bild 3: Veränderung der Einwohner (gesamt) zwischen den Jahren 2005 und 2015

Auch in den aktuell gültigen Landesprognosen der Länder Brandenburg und Berlin setzt sich dieser Trend fort. Zwischen den Jahren 2015 und 2030 wird in der gesamten Region von einem Wachstum ausgegangen (vgl. Bild 4). 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 ggf. noch 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

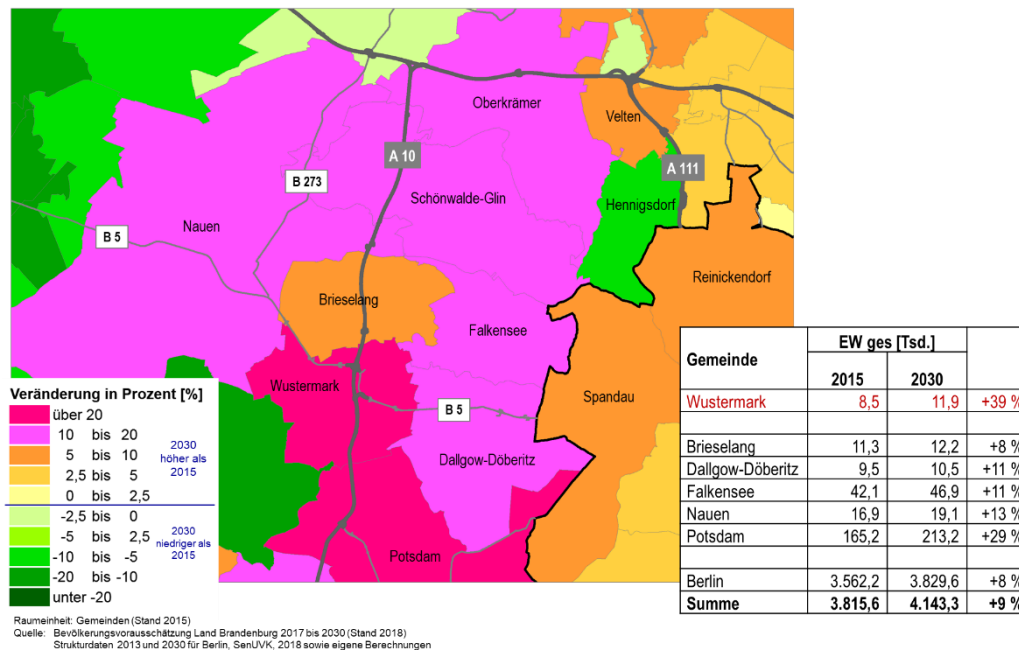


Bild 4: prognostische Veränderung der Einwohner (gesamt) zwischen den Jahren 2015 und 2030

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 5). Dabei hat sich die Anzahl der Arbeitsplätze in der Gemeinde Wustermark deutlich erhöht.

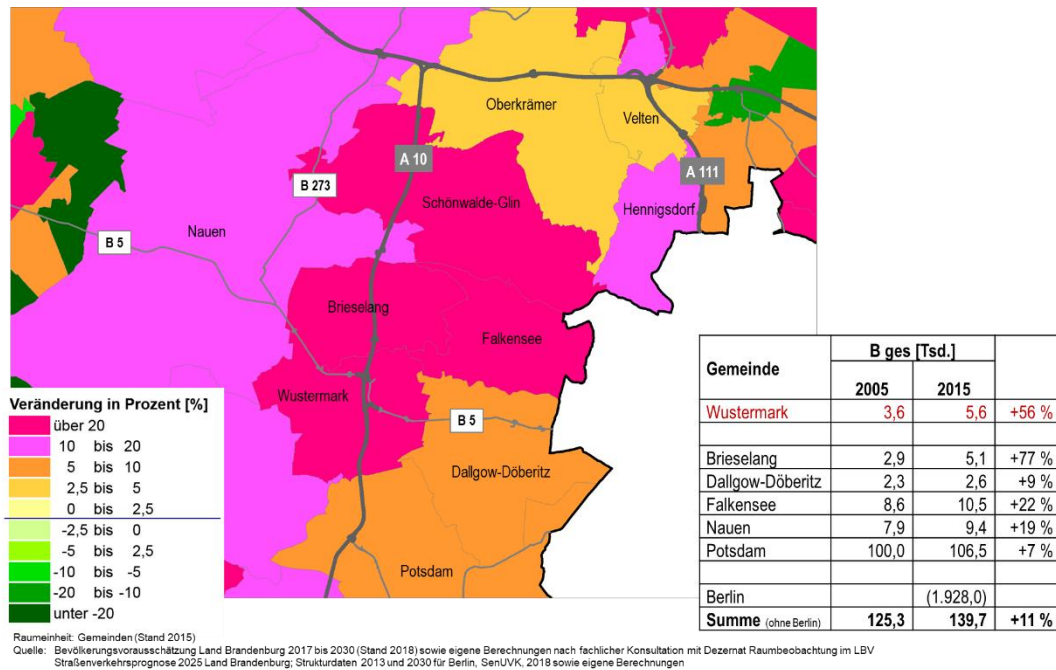


Bild 5: Veränderung der Beschäftigten am Arbeitsort zwischen den Jahren 2005 und 2015

Auch hier ist angesichts der Entwicklung in den ausgewiesenen Gewerbegebieten und den genannten Entwicklungspotenzialen 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 6).

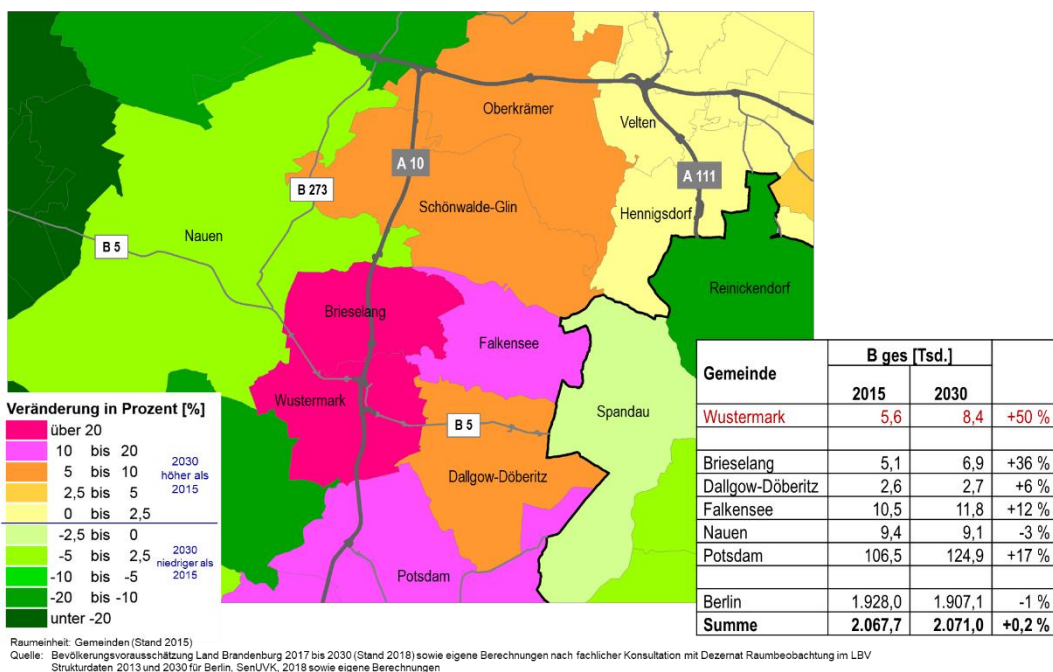


Bild 6: prognostische Veränderung der Beschäftigten am Arbeitsort zwischen den Jahren 2015 und 2030

2.2.3 Pendler

Die gemeindeübergreifende Pendlerverflechtung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Jahr 2014 dokumentiert Bild 7 (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.

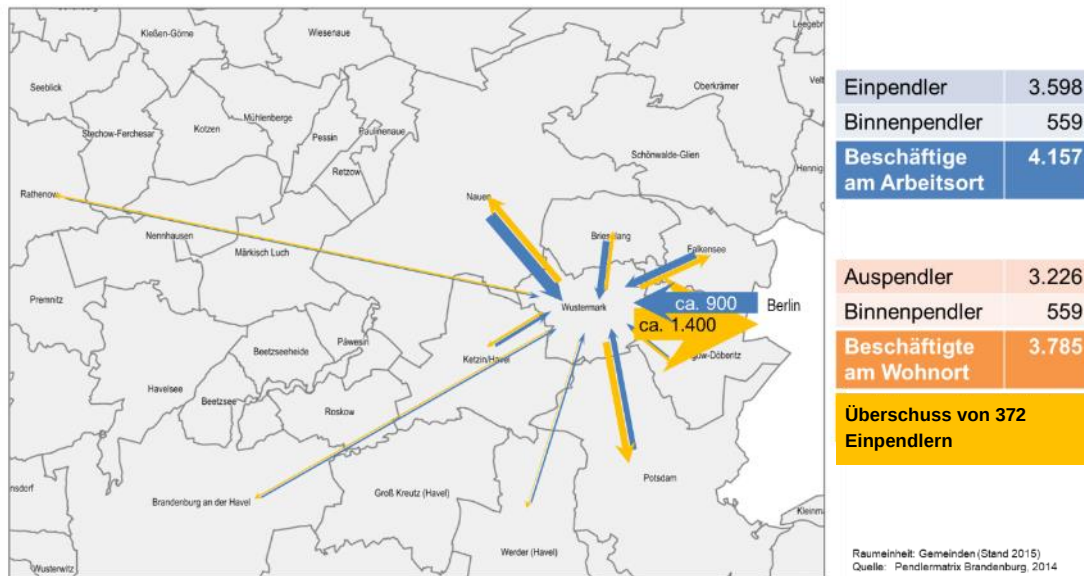


Bild 7: Pendlerbewegung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten der Gemeinde Wustermark 2014

2.2.4 Pkw-Verfügbarkeit

Bild 8 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.

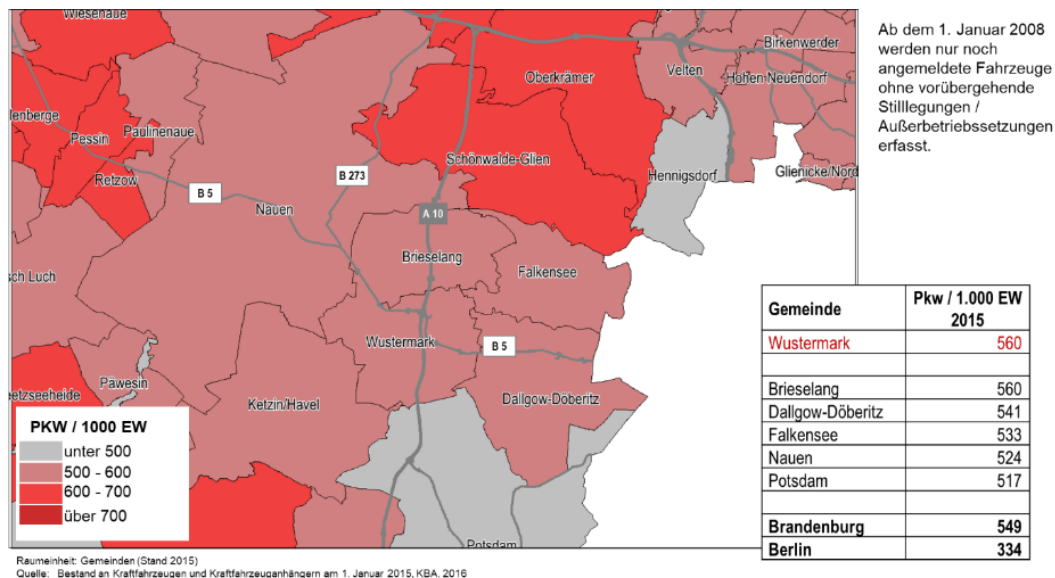


Bild 8: PKW / 1.000 Einwohner im Jahr 2015

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

Die Dokumentation der Rahmenbedingungen des Motorisierten Straßenverkehrs erfolgt auf Grundlage des erarbeiteten Modul 1 des VEP Wustermark. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass das in Ansatz gebrachte Zahlengerüst dem Sachstand der Bearbeitung (Juni 2018) entspricht. Auf Grundlage zwischenzeitlich durchgeführter Verkehrserhebungen und nach Aktualisierung der maßgebenden verkehrlichen Kenngrößen ergeben sich z.T. abweichende Kenngrößen, beispielsweise für das Vorhaben Karls. Diese werden in Kapitel 7 - Verkehrliche Wirkung des Vorhabens "Freizeitpark zur Erweiterung Karls Erlebnis-Dorf und Errichtung eines Ferienresorts" in der Gemeinde Wustermark, Ortsteil Elstal umfänglich beschrieben. Nach dem Vorliegen der Straßenverkehrsprognose 2030 des Landes Brandenburg soll eine Überarbeitung auch der nachstehenden Ausführungen des Modul 1 erfolgen.

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.

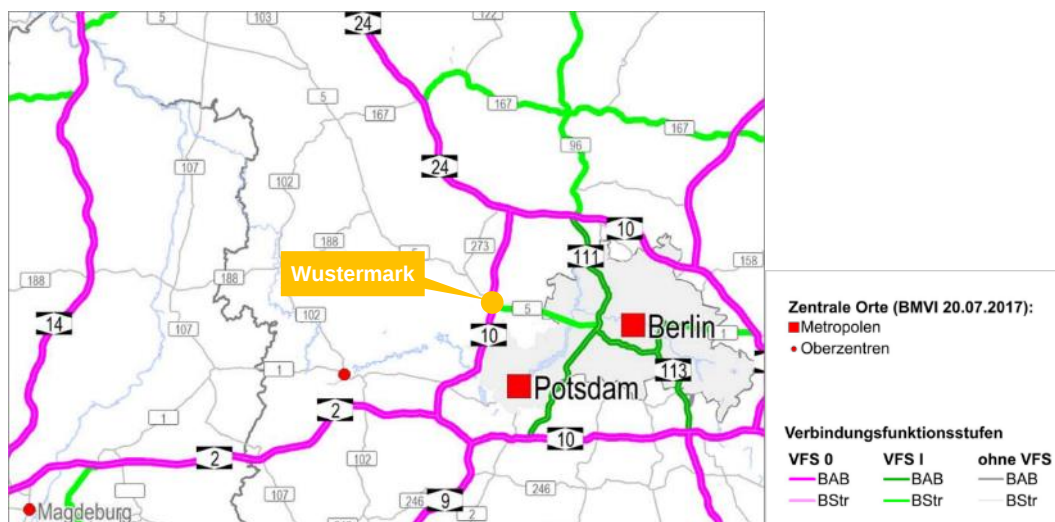


Bild 9: Lage im Netz der Bundesfernstraßen mit hoher Verbindungsfunktionsstufe

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 10 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 wider. (siehe Bild 10 bis Bild 12)



Bild 10: Straßenverkehrszählung 2015: durchschnittlicher werktäglicher Verkehr [Kfz / 24h]

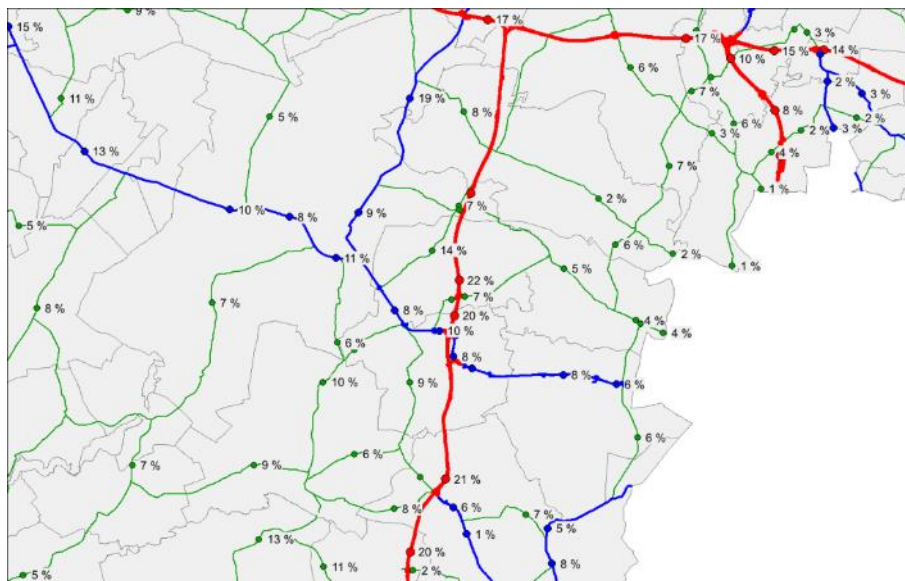


Bild 11: Straßenverkehrszählung 2015: Anteil des Schwerverkehrs am werktäglichen Verkehr [%SV]

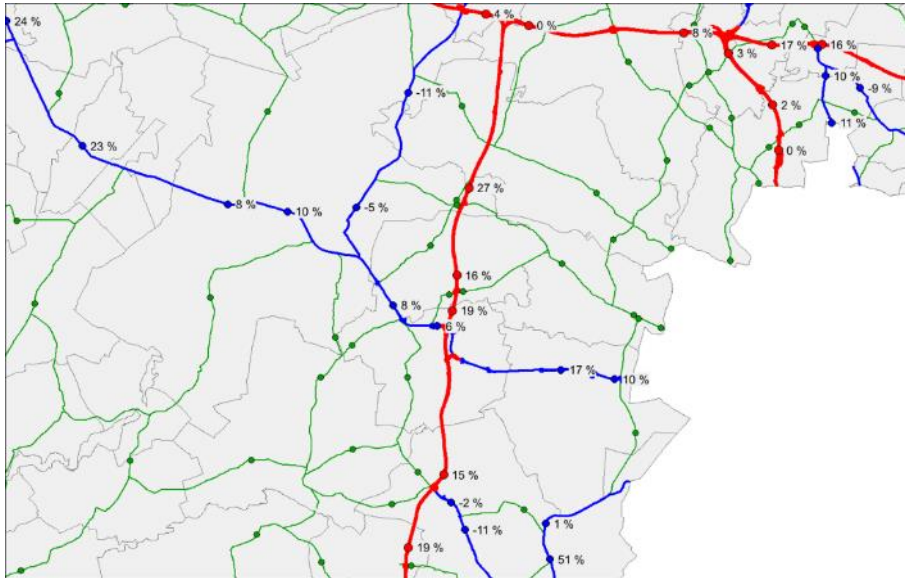


Bild 12: Entwicklung zwischen der SVZ 2010 und der SVZ 2015

3.3 Straßenverkehrsprognose 2025 des Landes Brandenburg

Wie bereits beschrieben, liegt die Straßenverkehrsprognose 2030 des Landes Brandenburg noch nicht vor. Die Straßenverkehrsprognose 2025 des Landes Brandenburg (SVP2025) stellt daher 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 13 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 Sommer 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.

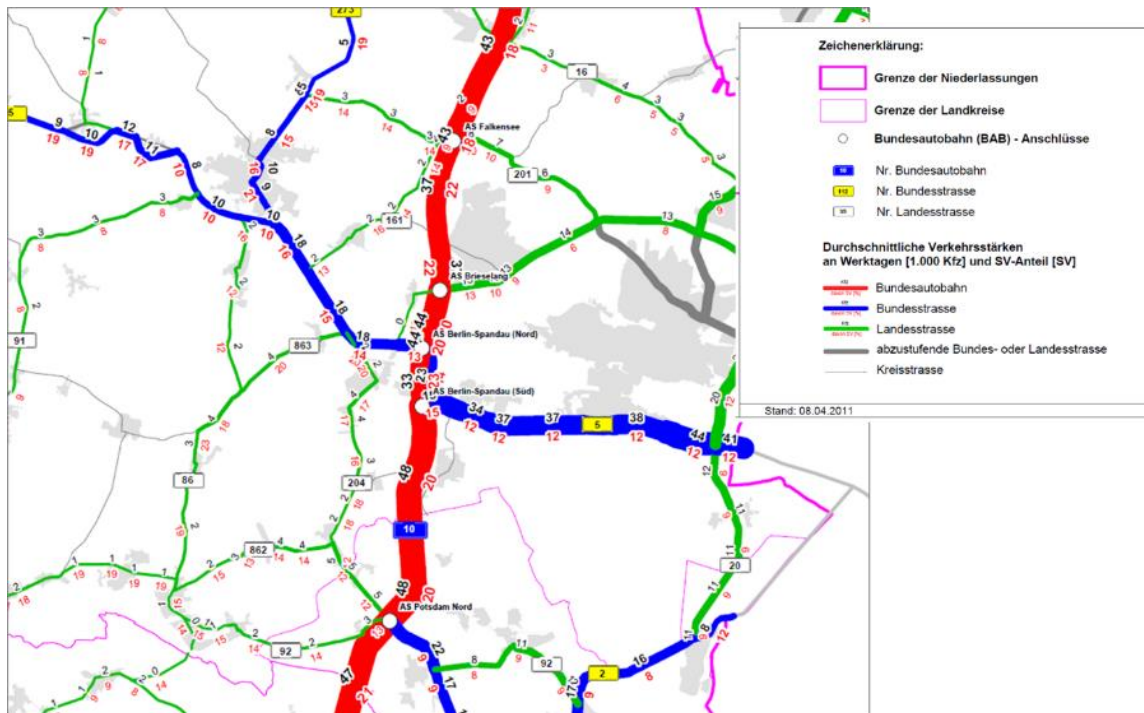


Bild 13: Straßenverkehrsprognose 2025 des Landes Brandenburg: durchschnittlicher werktäglicher Verkehr [Kfz / 24h]

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 14):

- **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 14: 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 15):

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

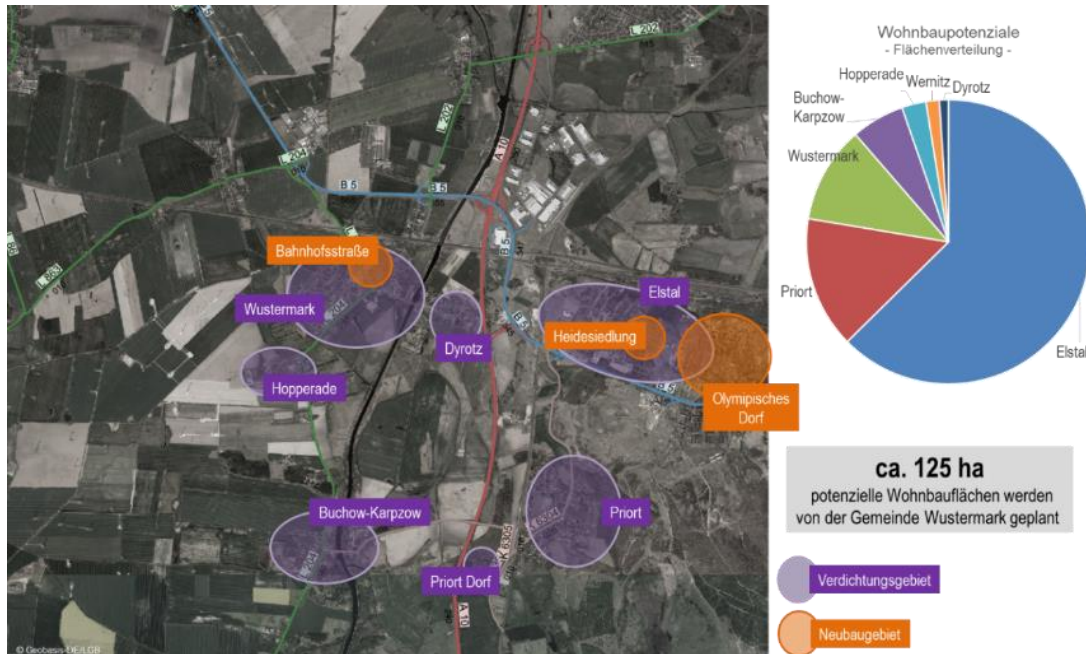


Bild 15: Wohnbaupotenziale der Gemeinde Wustermark (Zuarbeit Gemeinde)

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 16 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 16 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.

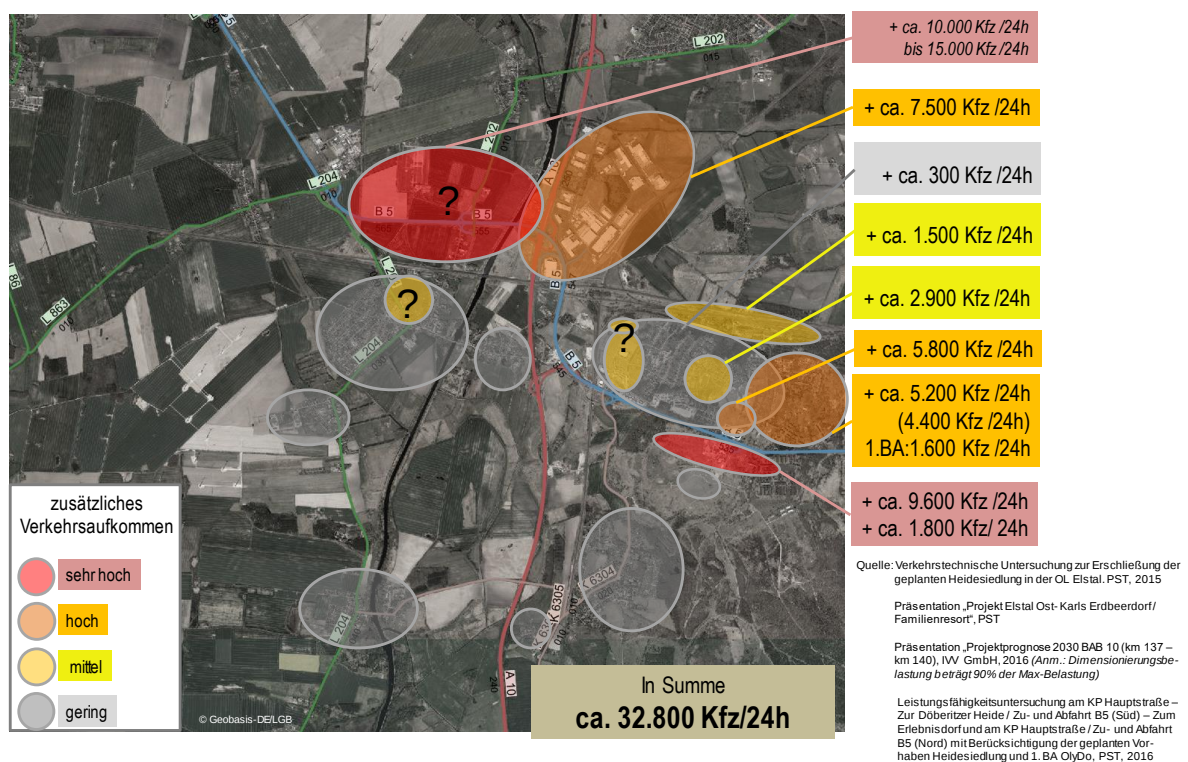


Bild 16: Verkehrsaufkommen der Entwicklungsgebiete aus vorliegenden Planungsunterlagen (Zuarbeit Gemeinde)

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 Szenario von einer Umsetzung 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/Werktag 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 Sommer 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 17 einen moderaten Anstieg der werktäglichen Kfz-Belastungen aus. Das Ergebnis spiegelt die Anpassung der Strukturdaten aufgrund veränderter Strukturprognosen in Berlin und Brandenburg wider, 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.

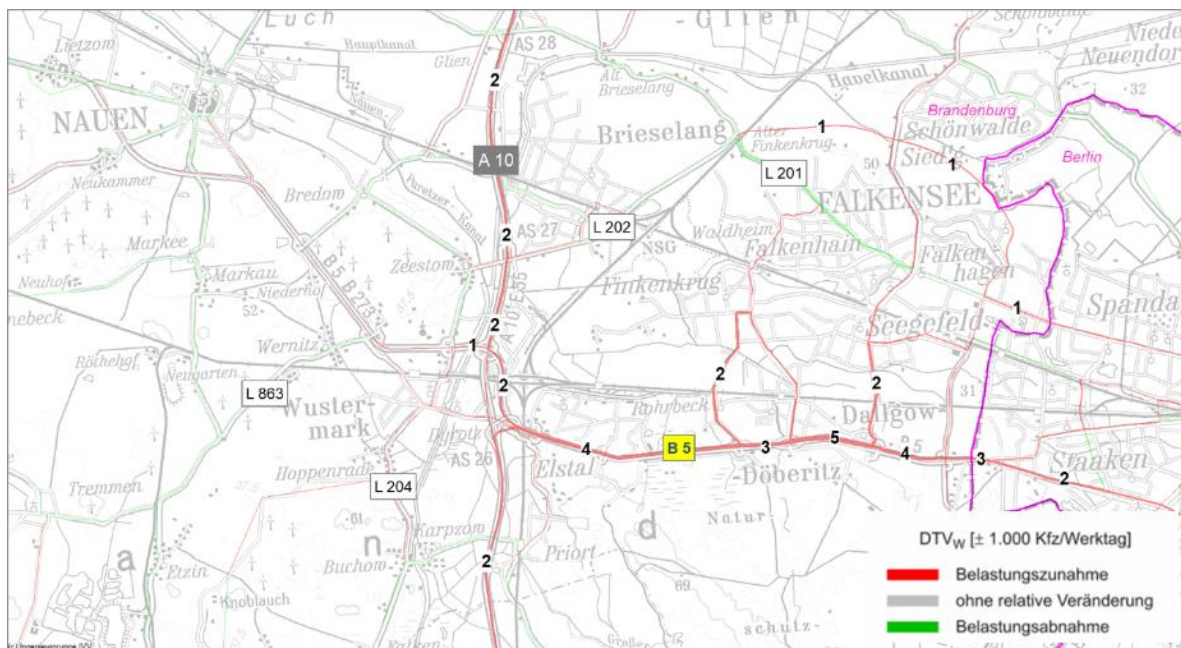


Bild 17: Basisszenario – Veränderung zur SVP2025 [1.000Kfz/WT]

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 aus Verdrängungseffekten der B 5 zusammen.

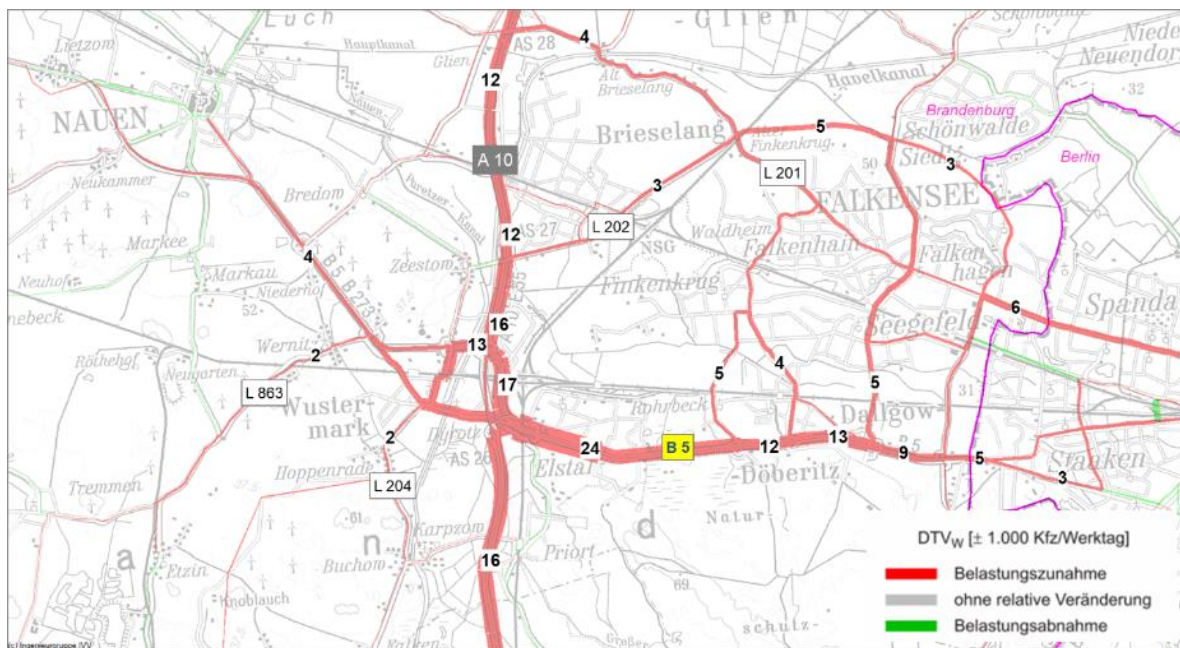


Bild 18: mittleres Szenario – Veränderung zur SVP2025 [1.000Kfz/WT]

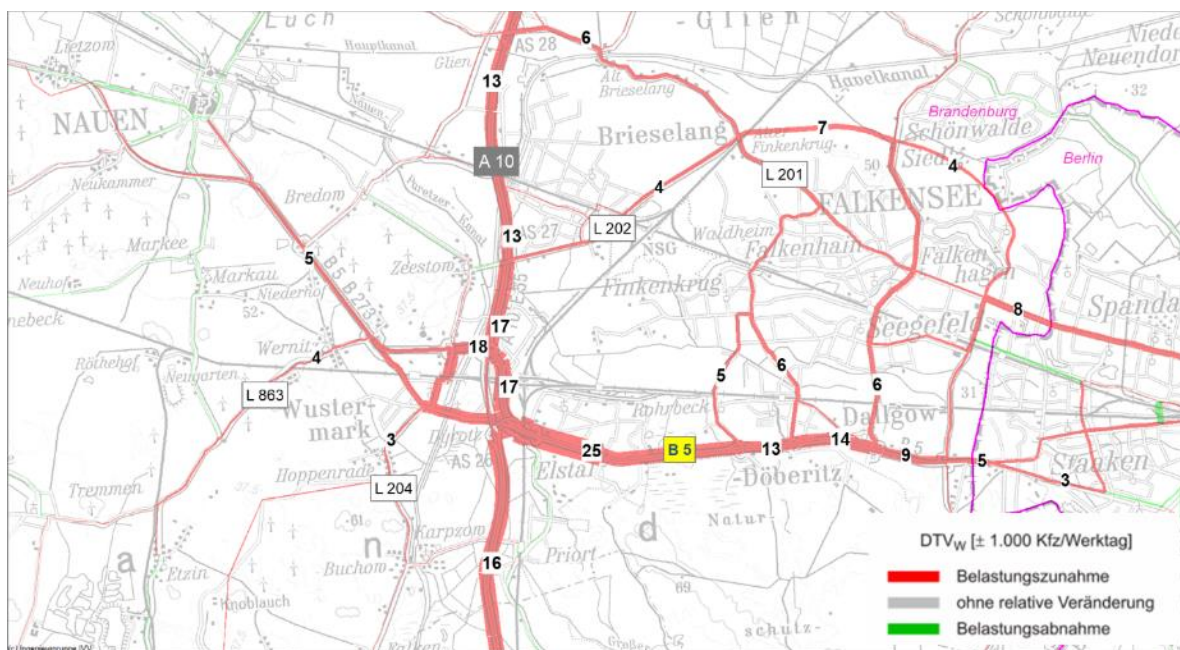


Bild 19: maximales Szenario – Veränderung zur SVP2025 [1.000Kfz/WT]

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. Die Dokumentation der Rahmenbedingungen des Personennahverkehrs erfolgt auf Grundlage des erarbeiteten Modul 1 des VEP Wustermark.

4.1 Schienenpersonennahverkehr

Die Gemeinde Wustermark ist entsprechend Bild 20 über mehrere Bahn- und Buslinien an Berlin und Potsdam angebunden.

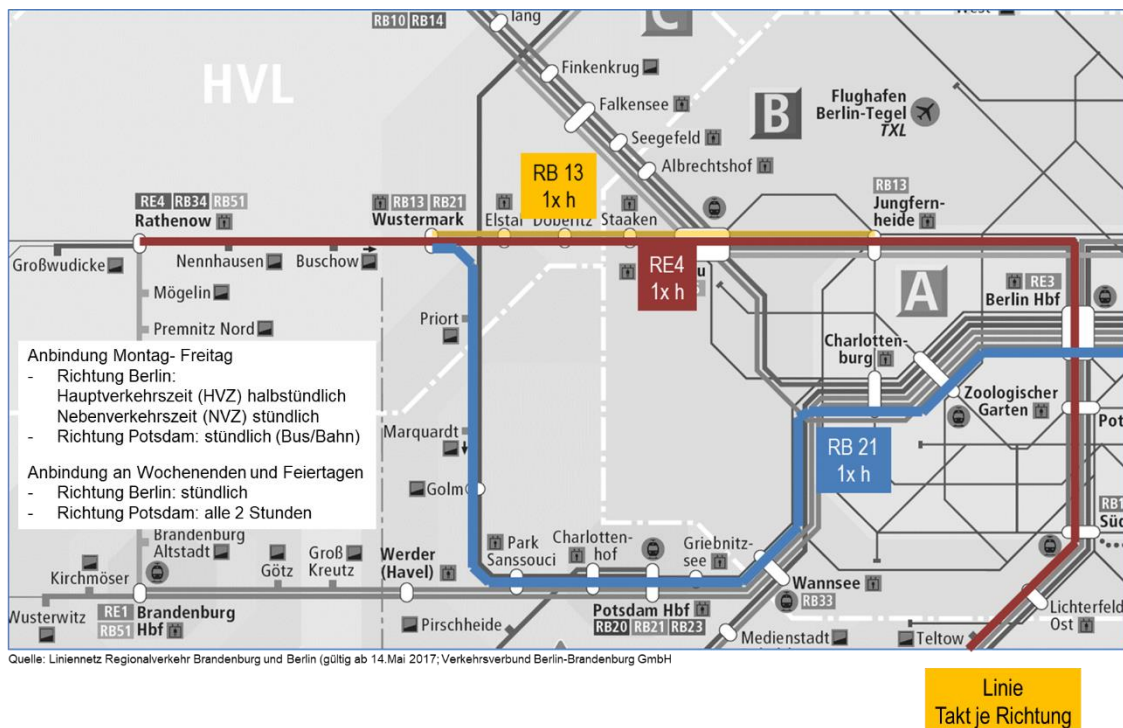


Bild 20: Anbindung Wustermark in Richtung Berlin / Potsdam: Linien mit Takt

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 zu erwarten sein. 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 und Wustermark) anfahren und eine direkte Verbindung an den Berliner Norden sowie die Landeshauptstadt Potsdam herstellen. Hierdurch wird der schienengebundene Personennahverkehr grundlegend verbessert. Von den Bahnhöfen Wustermark und Elstal wird in Kombination der Linien RE 4 und RB 21 künftig zwei Mal pro Stunde ein Zug von und in Richtung Berlin verkehren. Eine weitere Taktverdichtung durch eine halbstündige Taktung des RE 4 ist nach aktuellem Kenntnisstand lediglich möglich, wenn die Schieneninfrastruktur auf der Lehrter

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.

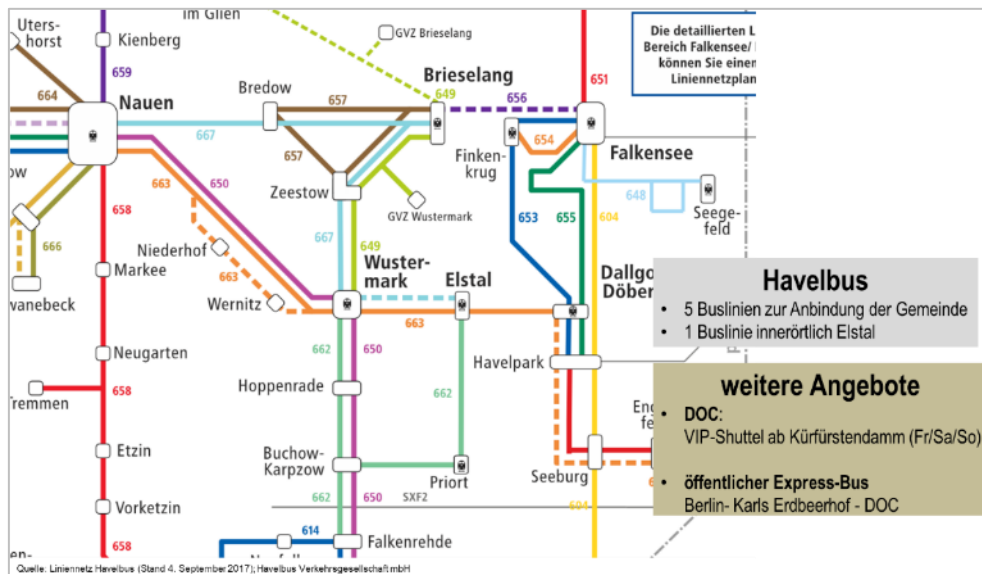


Bild 21: Buslinien im Raum Wustermark

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 des Landkreises Havelland sieht weiterhin die Neuschaffung einer Busdirektanbindung von Ketzin zum Wustermarker Bahnhof vor (Linie 642). Hierdurch erfolgte ab dem 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.

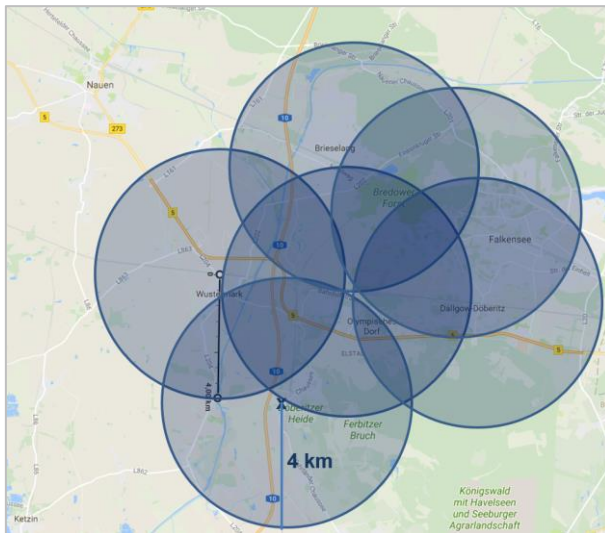


Bild 22: Einzugsbereiche der Bahnhöfe im Raum Wustermark

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 begrenzte 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.

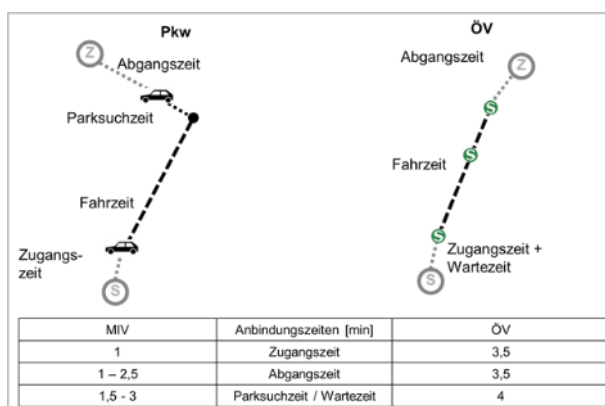


Bild 23: Ermittlung der Reisezeiten

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.

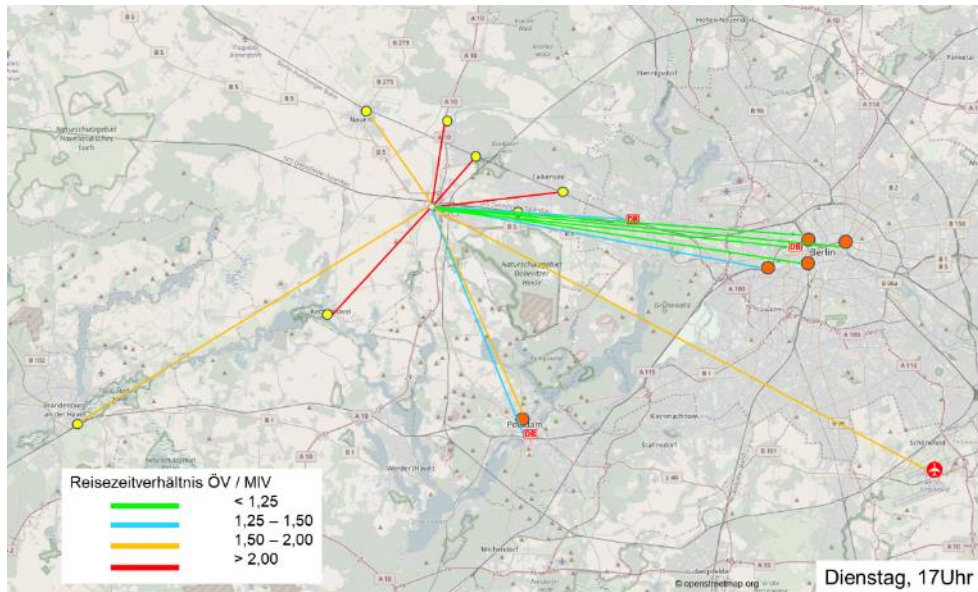


Bild 24: Verbindungsanalyse - Startpunkt Rathaus Wustermark

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

Keine angemessene Alternative stellt der Personennahverkehr in folgenden Relationen dar:

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

Es besteht Optimierungsbedarf.

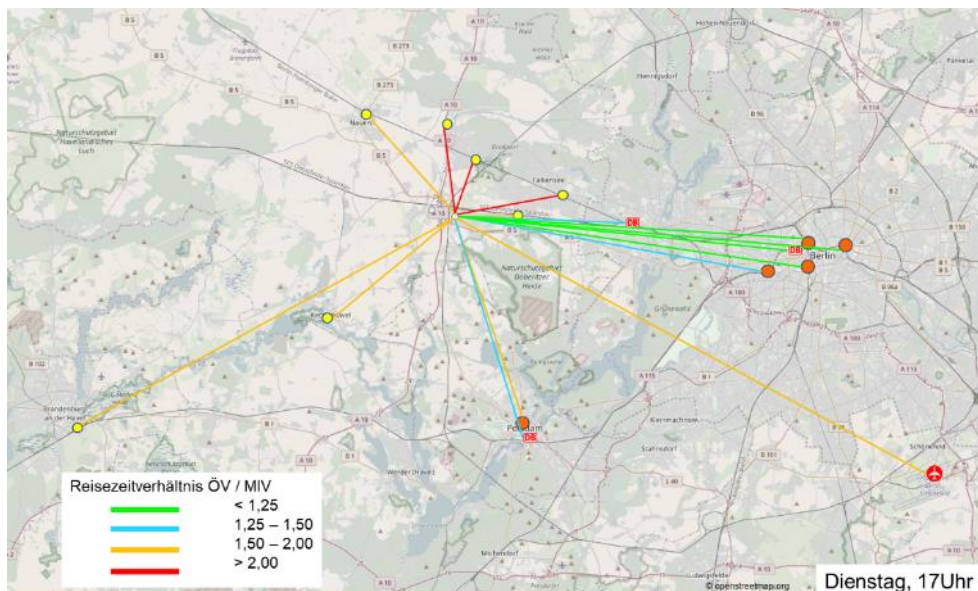


Bild 25: Verbindungsanalyse - Startpunkt Designer Outlet Center

Aufgrund der beschriebenen, umwegigen Linienführung der Regionalbahn aus dem Raum Wustermark zu den Zentren in Berlin bestehen 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 Rahmen 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

Die Dokumentation der Rahmenbedingungen des Fuß- und Radverkehrs erfolgt auf Grundlage des erarbeiteten Modul 1 des VEP Wustermark.

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 26: 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 die 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.

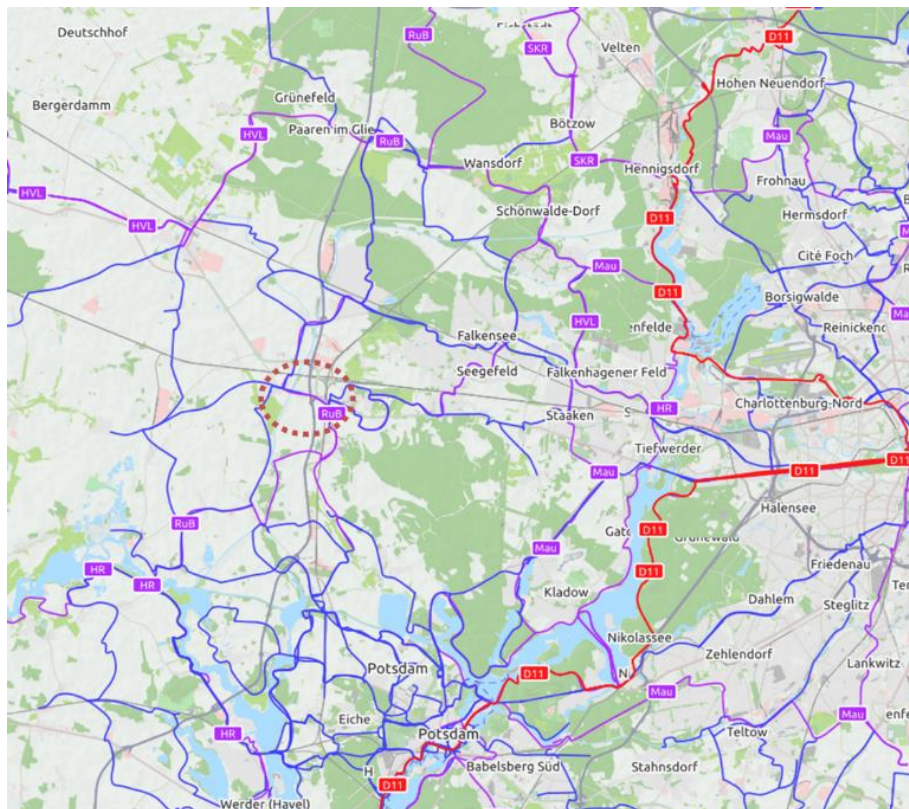


Bild 27: Lage zu ausgewiesenen touristischen Radrouten

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

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 angesiedelt bzw. 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 überregionalen 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 11):

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

Gleichzeitig steigt entsprechend Bild 12 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 Verkehrliche Wirkung des Vorhabens "Freizeitpark zur Erweiterung Karls Erlebnis-Dorf und Errichtung eines Ferienresorts" in der Gemeinde Wustermark, Ortsteil Elstal

7.1 Bestand

7.1.1 Besucheraufkommen

Aus internen Daten von Karls wurde eine Verteilung des Besucheraufkommens über das Jahr generiert. Für den Bestand wird von einem jährlichen Besucheraufkommen von ca. 1 Mio. Besucher ausgegangen.

Hieraus wurde die relevante Bandbreite und das durchschnittliche Besucheraufkommen aller Tage des Jahres abgeleitet und mittels Erfahrungswerten von Karls auf Kfz-Fahrten pro Tag umgerechnet.

Deutlich wird, dass neben wenigen Tagen mit sehr hohen Spitzenbelastungen (insbesondere an Wochenenden, in den Ferien und im Sommer) auch Tage mit sehr begrenztem Besucheraufkommen, z.B. an Arbeitstagen im November, beschrieben werden.

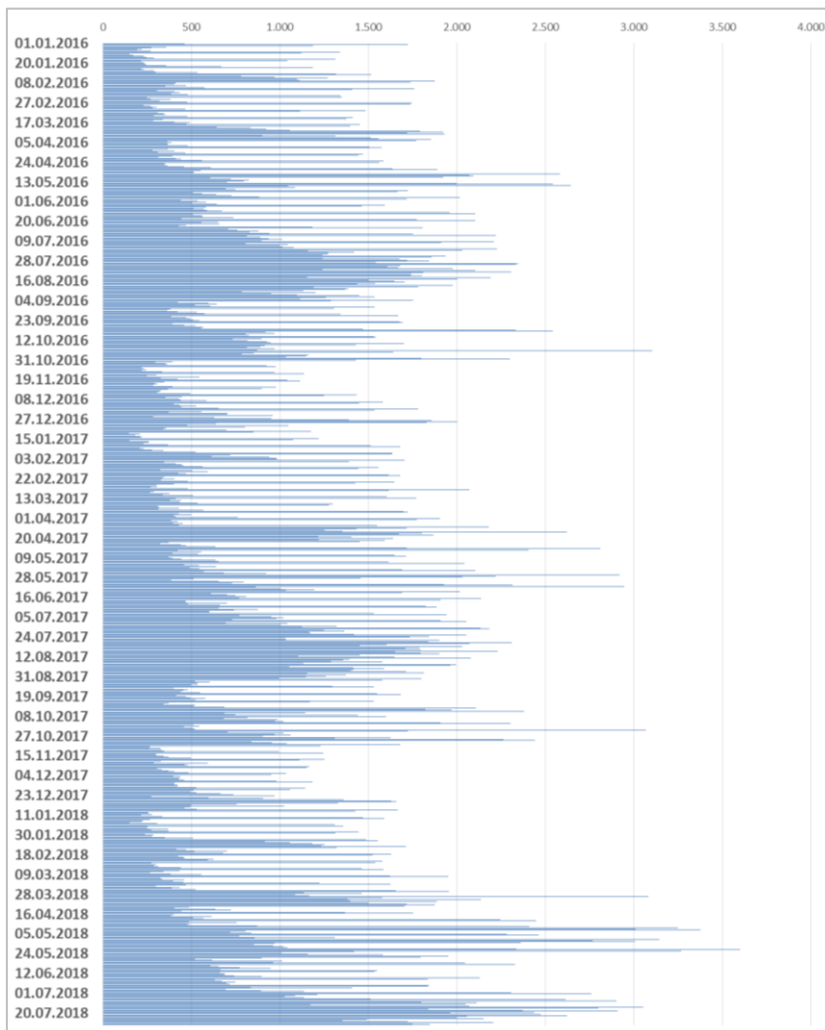


Bild 28: Kfz-Aufkommen des Standortes Erlebnis-Dorf Elstal (Datenquelle Karls)

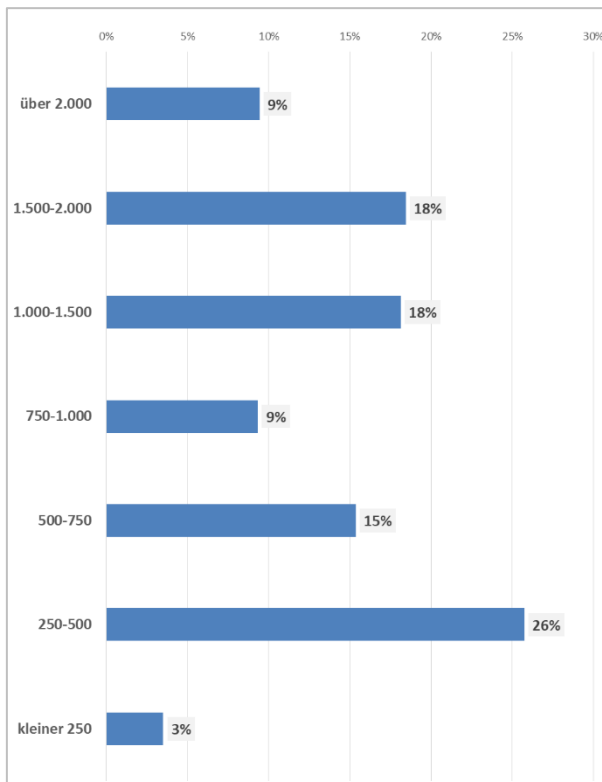


Bild 29: Kfz-Aufkommen - Klassifizierung und Häufigkeit (Datenquelle Karls)

Anhand der übergebenen Statistik lässt sich das Pkw-Aufkommen des Standortes klassifizieren. An über der Hälfte der Tage induziert im Bestand das Erlebnis-Dorf ein richtungsbezogenes Pkw-Aufkommen von unter 1.000 Kfz/24h. An 9% der Tage liegt das richtungsbezogene Pkw-Aufkommen bei über 2.000 Kfz/24h.

Aus der Statistik lässt sich die Bandbreite des bestehenden Verkehrsaufkommens ableiten.

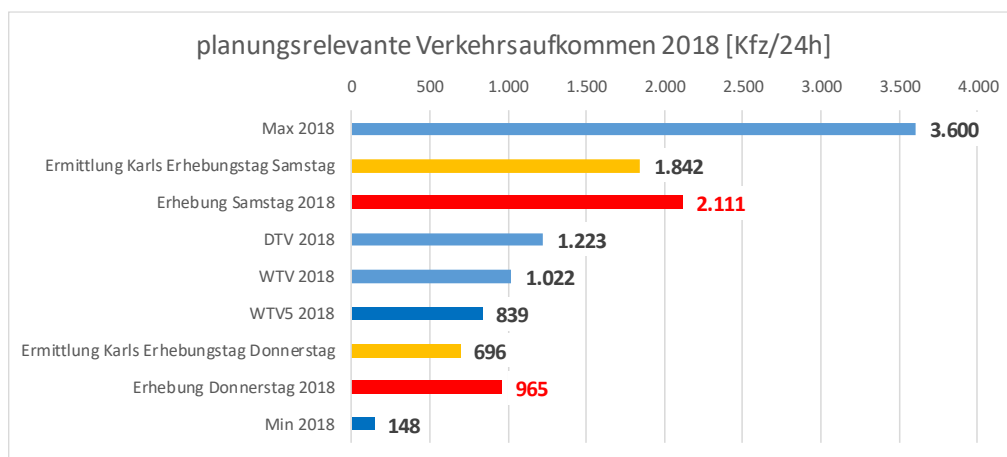


Bild 30: Planungsrelevante Verkehrsaufkommen

Im Durchschnitt betrug das Verkehrsaufkommen 1.223 Kfz/24h. Der Maximalwert des täglichen Verkehrsaufkommens von Karls lag 2018 bei ca. 3.600 Kfz/24h, das geringste Verkehrsaufkommen wurde mit 148 Kfz/24h ermittelt. Aufgrund der höheren Frequentierung an den Wochenenden lag der Durchschnittswert an den Arbeitstagen Montag bis Freitag bei nur

839 Kfz/24h. Damit bildet der Standort Verkehrsspitzen außerhalb der üblichen verkehrlichen Spitzenzeiten.

Für die beiden Erhebungstage am Donnerstag (21. Juni 2018) und am Samstag (23. Juni 2018) wurden die durch Karls zur Verfügung gestellten Kfz-Werte mit den Werten der an diesem Tag durchgeführten Verkehrserhebung gegenübergestellt. An beiden Tagen lag die erhobene Belastung der Videoerhebung um ca. 250 Kfz/24h höher. Der höhere Wert der Videoerhebung erscheint weitgehend plausibel, da z.B. in der Erhebung der Verkehr zur Sielmanns Naturlandschaft Döberitzer Heide und der Buslinienverkehr nicht gesondert erhoben werden konnte. Im Ergebnis der Auswertung wurde jedoch in Absprache mit Karls für die Ermittlung des prognostischen Verkehrsaufkommens für das ROV der Pkw-Besetzungsgrad und damit das besucherspezifische Verkehrsaufkommen geringfügig angehoben und so geeicht.

Für die Dimensionierung von Verkehrsanlagen wird in Deutschland standardisiert nach Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015) die Belastung der 50. Spitzenstunde des Jahres ermittelt (Rang 50 der Verkehrsbelastung aller Stunden eines Jahres).

Im Sinne der wirtschaftlichen Entwicklung des Straßennetzes wird daher ein Stau auf der Verkehrsanlage in 50 Stunden des Jahres als zumutbar unterstellt.

Zur Eichung der Aufkommensermittlung erfolgte eine Auswertung der Tage mit dem höchsten Kfz/Aufkommen in den letzten 12 Monaten des von Karls übergebenen Datensatzes.

Bereits am 10. höchsten Tag des Jahres sank das richtungsbezogene Aufkommen des Standortes um ca. 20% gegenüber dem Maximalwert auf ca. 3.000 Kfz/24h.

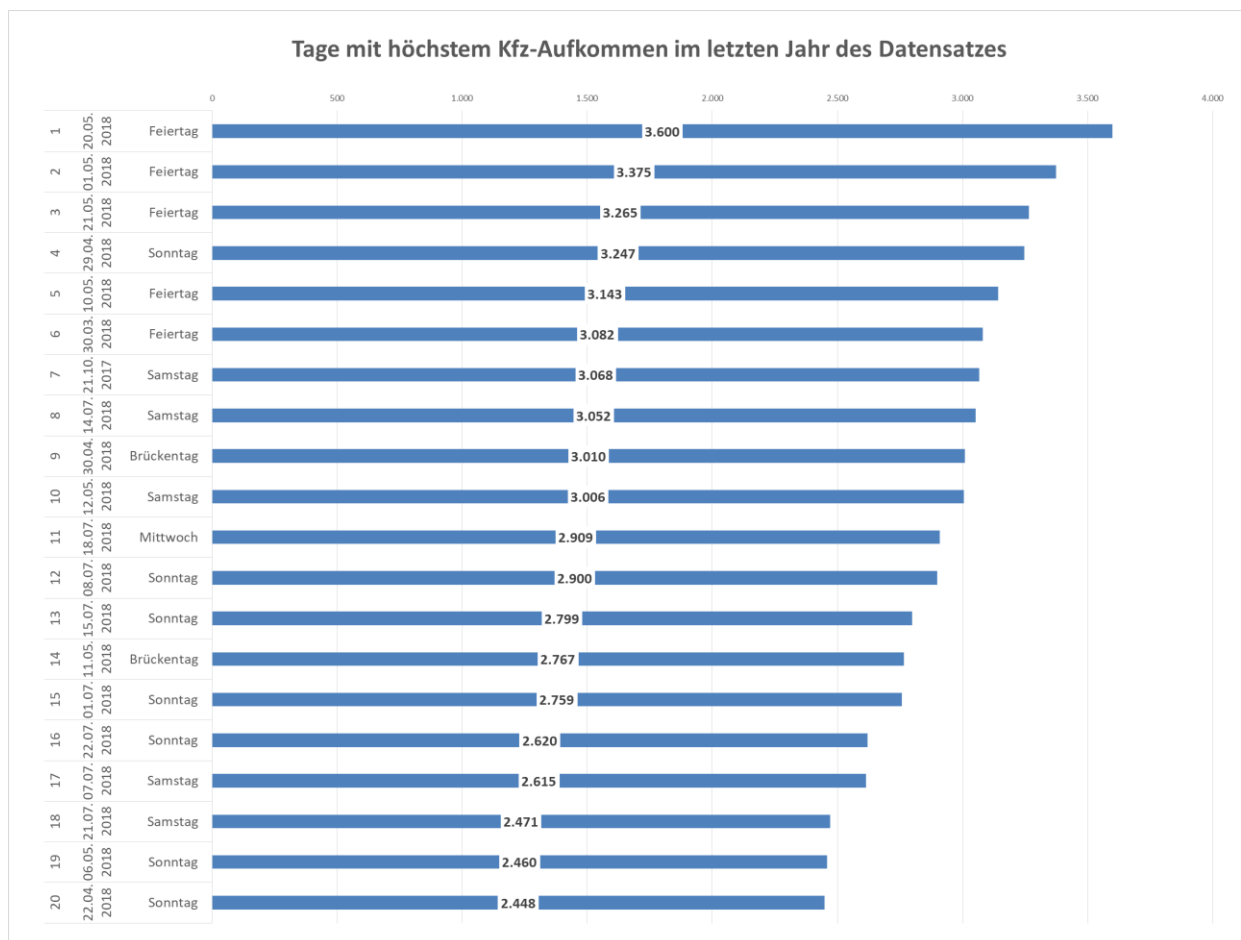


Bild 31: Tage mit höchstem Verkehrsaufkommen im letzten Erfassungsjahr (Datenquelle Karls)

7.1.2 Kfz-Verkehr

Am Knoten B5/Elstal wurden am 21. und am 23. Juni 2018 Verkehrserhebungen mittels Videoerfassung durchgeführt.

Diese Verkehrserhebungen liefern spezifische Daten, beispielsweise über die zeitliche Verteilung in den Tages- und Nachtstunden oder über die relevanten Fahrzeugarten. Hierbei ist festzustellen, dass das Erlebnis-Dorf fast ausschließlich Kfz-Verkehr in den Tagesstunden erzeugt und der Lkw-Anteil ausgesprochen gering ausfällt. Am Knoten B5/Elstal verteilt sich der Verkehr von Karls und aus Elstal auf der B 5 im Bestand in etwa hälftig zwischen der Fahrtrichtung Berlin und der Fahrtrichtung A 10. Zwischen Elstal und Karls sind dagegen nur ausgesprochen schwache Verkehrsbeziehungen ausgebildet.

7.2 Verkehrsaufkommen des Vorhabens Karls

Die Gemeinde Wustermark und der Investor Karls haben vereinbart, das Planverfahren auf möglichst belastbaren und geeichten Daten aufzubauen.

Die Zielstellung besteht hierbei in der Absicherung einer hohen Planungssicherheit und hinreichenden Dimensionierung der Verkehrsanlagen, insbesondere der Anschlussknoten von Elstal an die B 5.

Zu diesem Zweck wurde eine Vielzahl von statistischen Erfassungen und Erhebungen vorgenommen. Alle Eingangsdaten, auch aus vorangegangenen Planverfahren zu benachbarten Vorhaben in Elstal oder zum Vorhaben Elstal wurden kritisch überprüft und in großem Umfang modifiziert. Die in Ansatz gebrachten spezifischen Verkehrsaufkommen liegen nunmehr deutlich über aktuell genutzten, regionalen Eckwerten.

7.2.1 Bestand

Unter Nutzung nachfolgender statistischer Daten und Eckwerte wurde für den bestehenden Standort Karls das Verkehrsaufkommen ermittelt.

• Besucher pro Jahr	1.000.000
• Spitzenmonat	13,3%
• Wochen pro Monat	4,4
• Spitzentag	27,0%
• IV-Anteil	89%
• Besetzungsgrad Juli	2,5
• Anpassungsfaktor Besucherdaten zu Verkehrserhebung	1,25

Im Ergebnis wurde ein Kfz-Aufkommen von ca. **3.100 Kfz/Fahrten pro 24h und Richtung** errechnet.

In Überlagerung mit Bild 31 liegt dieser Wert über dem 6.höchst-belasteten Tag des Jahres und stellt eine sichere Dimensionierungsgrundlage dar.

7.2.2 Gültige Bauleitplanung (Bezugsfall)

Auf Grundlage des beschriebenen Zahlenwerkes für den Bestand wird das Verkehrsmengen-gerüst für den Vergleichsfall des Raumordnungsverfahrens ermittelt. Hierbei wird unterstellt, dass Karls auf Grundlage der rechtskräftigen Bauleitplanung, beispielsweise im Zuge der Eröff-

nung weiterer Attraktionen, wie z.B. der Kartoffelchips-Erlebniswelt inklusive großer Achterbahn, dem „Gummibeerchen-Land“ (Indoor-Bereich mit mehreren Attraktionen) und dem Wasserpark „Plansch Land“ die jährliche Besucherzahl auf 1,5 Mio. Besucher im Jahr steigert.

Im Ergebnis wurde ein mögliches Kfz-Aufkommen entsprechend der gültigen Bauleitplanung von ca. **4.700 Kfz/Fahrten pro 24h und Richtung** errechnet.

7.2.3 Planfälle

Das geplante Vorhaben Karls Erlebnis-Dorf mit Resort beinhaltet neben einer Erweiterung des bestehenden Karls Erlebnis-Dorfes die Errichtung eines Ferienresorts.

Im Rahmen des Raumordnungsverfahrens (ROV) für das Vorhaben "Freizeitpark zur Erweiterung Karls Erlebnis-Dorf und Errichtung eines Ferienresorts" in der Gemeinde Wustermark, Ortsteil Elstal werden hinsichtlich der Errichtung des Ferienresorts 2 Planfälle unterschieden:

- Ferienresort mit 2.000 Betten
- Ferienresort mit 4.000 Betten

Für den Maßnahmenfall des Raumordnungsverfahrens wird der Ausbau des Erlebnis-Dorfes auf 2. Mio. Besucher im Jahr und die Entwicklung eines Resorts mit ca. 2.000 (4.000) Betten in Ansatz gebracht. Bereits heute werden durch Karls umfangreiche Anstrengungen zur Steigerung des ÖV-Anteils unternommen, beispielsweise durch die Bestellung zusätzlichen Busverkehrs.

In Absprache mit der Gemeinde sollen für den Standort zusätzliche Angebote entwickelt werden:

- Bessere ÖV-Vernetzung zur Regionalbahn und zu anderen Standorten in Wustermark
- Angebot der Anreise mit Bussen aus Gebieten mit schlechter ÖV-Erreichbarkeit, z.B. aus ländlichen Regionen Brandenburgs.
- Entwicklung eines E-Bike- und Radverleih am Standort Karls und Vermarktung von Tourenvorschlägen, z.B. nach Potsdam
- Ausbau des Radwegenetzes in der Gemeinde.

Durch dieses breit gefächerte Maßnahmenkonzept soll der ÖV-Anteil von derzeit 11% auf 20% gesteigert werden.

Vor dem Hintergrund

- der beschriebenen, vergleichsweise geringen ÖV-Verbindungsqualität von Wustermark in die City-West von Berlin und in weite Teile von Brandenburg auch nach Umsetzung einer neuen RB-Anbindung "Potsdam - Berlin Gesundbrunnen",
- der schlechten ÖV-Erreichbarkeit der Nachbargemeinden über das ÖV-Netz
- der Gruppengrößen und Altersstruktur der Besucher von Karls
- der für den Radverkehr (insbesondere mit Kindern) oft zu hohen Reiseweiten in der Anreise

stellt dieser Eckwert einen belastbaren Arbeitsansatz dar, der ggf. die entstehenden Probleme mit dem Kfz-Verkehr aufzeigen kann.

Die Ermittlung des Verkehrsaufkommens wurde mit Statistiken für das Verkehrsaufkommen von Hotels abgeglichen. Aufgrund der überwiegenden Besucherstruktur von Familien und der Verweildauer in der Erlebniswelt wird analog von Statistiken, beispielsweise vom Hauptsitz von

Karls in Rövershagen bei Rostock ein gegenüber Hotels leicht abgeminderter Ansatz für das Verkehrsaufkommen des Resorts in Ansatz gebracht.

Für die Planfälle wurden folgende Verkehrsaufkommen ermittelt

- Ferienresort (2.000 Betten) **5.600 Kfz/Fahrten pro 24h und Richtung**
- Ferienresort (4.000 Betten) **5.900 Kfz/Fahrten pro 24h und Richtung**

Das für das Raumordnungsverfahren relevante zusätzliche Verkehrsaufkommen von Karls beträgt somit je nach Planfall 900 / 1.200 Kfz/Fahrten pro 24h und Richtung.

Hierbei handelt es sich um Werte für den dimensionierungsrelevanten Spitzentag.

Aufgrund der geschilderten großen Bandbreite über das Jahr ist davon auszugehen, dass das für die Umweltbetrachtung relevante durchschnittliche Verkehrsaufkommen bei ca. 40% des Aufkommens des dimensionierungsrelevanten Spitzentages liegt.

Um jedoch die Berechnungen „auf der sicheren Seite“ zu führen, wird empfohlen, bei der Ermittlung umweltrelevanter Wirkungen mit den höheren Werten des Spitzentages zu arbeiten.

Das ROV-induzierte zusätzliche Verkehrsaufkommen im schienengebundenen ÖV von 100 bis 200 Personen-Fahrten pro 24h und Richtung führt zu keiner signifikanten Veränderung der Nutzung des Regionalverkehrs, z.B. im Bahnhof Spandau.

7.3 Verkehrsaufkommen des Ortsteiles Elstal

Über den Knoten mit der B 5 werden sowohl der Standort Karls als auch der Ortsteil Elstal der Gemeinde Wustermark an das Straßennetz angebunden. Neben dem benachbarten Knoten am Designer Outlet Center sind keine leistungsfähigen Routenalternativen verfügbar.

Bisher kam es nur an wenigen Tagen zu einer ausgesprochenen Überlastung des Knotens mit der B 5. Die Ursache hierfür lagen in der Vergangenheit in Sonderveranstaltungen, z.B. Sonderverkaufstage im Designer Outlet Center, Baustellen und als Einzelfall in einer Eröffnungsveranstaltung bei Karls. Neben den bestehenden Verkehrsmengen überschneiden sich die relevanten Verkehrsspitzen des Ortsteils Elstal und von Karls nur bedingt. Der Verkehr aus Elstal ist besonders stark an den Werktagen Montag bis Freitag, Karls generiert verkehrliche Spitzen insbesondere an Feiertagen, an Wochenenden und in den Ferien.

Analog dem Verkehrsaufkommen von Karls wurde das Verkehrsaufkommen des Ortsteils Elstal der Gemeinde Wustermark mittels der genannten Verkehrserhebung und einer weiteren Erhebung am Knoten B5/Wustermark detailliert erhoben (27. bis 29.09.2018). Anhand der Verkehrserhebungen konnte das spezifische Verkehrsaufkommen von Elstal differenziert ermittelt werden (ca. 2,3 MIV-Fahrten pro Einwohner oder Beschäftigten).

Es liegt deutlich über den bisher genutzten Eckwerten für Elstal (ca. 1,6 MIV-Fahrten pro Einwohner oder Beschäftigten) oder anderen regionalen Planungsansätzen (z.B. für Krampnitz), korrespondiert aber mit der eingeschränkten ÖV-Verbindungsqualität nach Berlin City-West und der hohen durchschnittlichen Pkw-Verfügbarkeit von Wustermark, der über dem Durchschnitt des Landes Brandenburg liegt.

Im Ortsteil Elstal erfolgt die Entwicklung großflächiger Wohn- und Gewerbeprojekte, die sich derzeit zu großen Teilen in der Bauausführung befinden und zu einem deutlichen Anstieg des Verkehrsaufkommens des Ortsteils führen werden.

Zwischen dem Bestand und dem Planungshorizont 2030 für das Raumordnungsverfahren ist mit einem Anstieg des Verkehrsaufkommens von Elstal am Knoten der B 5 in Höhe Karls von **4.600 um 14.100 auf 18.700 Kfz/Fahrten pro 24h und Richtung** auszugehen, wobei dieser Anstieg insbesondere aus der Entwicklung der Wohn- und Gewerbeflächen des Ortsteiles Elstal resultiert.

7.4 Wirkung auf den MIV

Der prognostische Anstieg der Verkehrsaufkommen von Elstal bestimmt die Leistungsfähigkeit des Knotens B5/Elstal maßgeblich, da er gegenüber dem durch das Vorhaben Karls induzierten Verkehr um ein Vielfaches höher liegt. Zudem sind bereits im Bestand Wechselwirkungen mit dem benachbarten Knoten B5 / K 6304 (Priort / Wustermark) zu beobachten, die sich prognostisch deutlich steigern können.

Zur sachgerechten Untersuchung dieser Entwicklungen außerhalb des Raumordnungsverfahrens für den Standort Karls wurde durch die Gemeinde Wustermark im Einvernehmen mit dem Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung Brandenburg, dem Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg und maßgeblichen Verkehrserzeugern in Elstal die Aufgabenstellung für eine weitere Teiluntersuchung im Rahmen des VEP Wustermark vereinbart. In dieser soll der Aus- und Umbaubedarf für die Knoten B5 / Elstal und B5 / K 6304 ermittelt und mit den Baulast- und Kostenträgern abgestimmt werden. Erste Teilergebnisse, beispielsweise die Verkehrserhebungen liegen vor, wurden im Rahmen eines gemeinsamen Forums der Wirtschaftsförderung Brandenburg, des MIL, des MWE und der ILB zur Standortentwicklung Wustermark vorgestellt und sind im vorliegenden Sachstand zum Raumordnungsverfahren bereits berücksichtigt.

Als wichtige, noch nicht vollumfänglich verfügbare Planungsgrundlage für die Aktualisierung des Verkehrsentwicklungsplanes Wustermark wird zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch die Straßenverkehrsprognose 2030 (SVP2030) des Landes Brandenburg in Endredaktion bearbeitet. Aus dieser lassen sich Aussagen zu folgenden Punkten ableiten:

- Anstiege der regionalen Verkehrsaufkommen,
- Widerstände im prognostischen Straßennetz,
- Anteile bei der Zielwahl vom Standort Karls in Richtung A 10 und Berlin,
- Maßnahmenwirkung der Projektzuschnitte des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen (VB+WB*) und des Landesstraßenbedarfsplanes 2010.

Aus dem aktuellen Sachstand der SVP2030 lassen sich jedoch für das Raumordnungsverfahren (ROV) für das Vorhaben "Freizeitpark zur Erweiterung Karls Erlebnis-Dorf und Errichtung eines Ferienresorts" in der Gemeinde Wustermark, Ortsteil Elstal folgende generelle Schlussfolgerungen ableiten:

- Durch die prognostizierte dynamische Einwohner- und Beschäftigtenentwicklung in Berlin und seinem Umland sind signifikante Anstiege im Verkehrsaufkommen der Region, auch bei den Kfz zu erwarten.
- Die Straßenkapazitäten in Berlin insbesondere auf den Ausfallstraßen nach Westen und Süden werden weitestgehend ausgelastet, so dass innerhalb von Berlin, z.B. auf der Heerstraße keine zusätzlichen Verkehrsmengen aufgenommen werden können. Infolgedessen nutzt der Verkehr zwischen Berlin und Wustermark zunehmend alternative Routen über den Berliner Ring.
- Der durch das ROV zusätzlich induzierte Kfz-Verkehr von 900 / 1.200 Kfz/Fahrten pro 24h und Richtung stellt vor dem Hintergrund der prognostizierten regionalen Zuwächse

sowie des azyklischen Aufkommens im Vergleich zum Berufsverkehr eine zu vernachlässigende Größenordnung dar.

Zur Ableitung der verkehrlichen Wirkung im umgebenden Straßennetz in Richtung Berlin erfolgt eine Beispielrechnung für die maßgebenden Spitzenstunden des werktäglichen Verkehrs unter Ansatz der nachfolgenden statistischen/empirischen Werte:

- Durchschnittliches werktägliches Aufkommen = 40 % des vom ROV zusätzlich induzierte maximalen Aufkommens
[vergl. 7.2.3]
- 50 % des Aufkommens ist an die B 5 in Richtung Berlin gebunden
[Auswertung der Verkehrserhebung]
- Spitzenstundenanteil 15-16 Uhr an Werktagen = 9% des Tageswertes
[Auswertung der Verkehrserhebung]

Im Ergebnis ist von einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen von 16 / 22 Fahrzeugen in der werktäglichen Spitzenstunde ab der Anschlussstelle Elstal in Richtung Berlin und in gleicher Größenordnung in Richtung A 10 auszugehen. Die ermittelte Größenordnung liegt unterhalb der Prognoseunschärfen für die B 5.

Dieses Verkehrsaufkommen verteilt sich im weiterführenden Straßennetz, so dass im Raum Wustermark / Berlin-Spandau / Falkensee

(B 5/ Heerstraße, L 20, L201, L202, am Straßenknoten Heerstraße/ Nennhauser Damm, auf die Verbindung B 5 - Potsdam, auf den Knotenpunkt B 5/ Elstal, auf die Anschlussstelle Berlin-Spandau der BAB A10)

keine signifikanten verkehrlichen Wirkungen durch das vom ROV zusätzlich induzierte Aufkommens ermittelt werden können.

Aufbauend auf die noch ausstehenden Verkehrssimulationen des Standortes Karls können die Dimensionierungsbelastungen für verschiedene Zeiträume abgeleitet und bewertet werden. Diese sollen als Grundlage für die bereits beauftragte Vorplanung der Knotenpunkte dienen.

7.5 Anpassungsbedarf im benachbarten Straßennetz

Zur Prüfung des Anpassungsbedarfes im Straßennetz erfolgt in einem ersten Schritt die Bewertung der prognostisch zu erwartenden Verkehrsmengen. Für den Knoten B5/Elstal sind aus der Gesamtschau des zu erwartenden Verkehrsaufkommens prognostisch an Spitzentagen Belastungen von ca. 50.000 Kfz/24h in den Teilknoten der Anschlussstelle Elstal im Zuge der B 5 nicht auszuschließen (ohne durchgehenden Verkehr der B5). Der Anteil der an Karls gebundenen Verkehrsmengen beträgt ca. 25%

Das für das Raumordnungsverfahren (ROV) für das Vorhaben "Freizeitpark zur Erweiterung Karls Erlebnis-Dorf und Errichtung eines Ferienresorts" relevante zusätzliche Verkehrsaufkommen hat in Bezug auf die Gesamtbelastung der Teilknoten einen marginalen Anteil von ca. 3%.

Die Kapazität der bestehenden Knoten reicht für solche Gesamtverkehrsmengen mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht aus.

Zu prüfender und mit dem Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg abzustimmender Anpassungsbedarf ergibt sich unabhängig von der Erweiterung des Karls Erlebnis-Dorf und der Errichtung eines Ferienresorts:

- Umbau der Teilknoten und Veränderung der Verkehrsorganisation (Lichtsignalanlagen),
- Erweiterung oder paralleles Brückenbauwerk über die B 5,

- Veränderung der Rampenlage oder Rampenausbildung (Rauten),
- Durchgehende Verteilerfahrbahnen mit dem benachbarten Knoten B5 / K 6304 und
- Konfliktfreie Führung der Fußgänger und Radfahrer.

Als wesentliche Planungsgrundlage wird hierfür die Straßenverkehrsprognose 2030 des Landes Brandenburg benötigt, aus der die Routenwahl des zu- und abfließenden Verkehrs abgeleitet werden soll. In einem zweiten Schritt ist (sind) die dimensionierungsrelevante(n) Spitzenstunde(n) abzuleiten.

Die erhobenen Spitzenstunden des Bestandes sind hierfür nicht nutzbar, da z.B. durch den überproportionalen Anstieg des Verkehrs von und nach Elstal die prognostische Spitzenstunde sich vom Wochenende auf einen Werktag, oder vom Nachmittag auf den Abend verlagern kann.

Über die Berechnung der Stundenbelastungen für maßgebende Bemessungstage sind Maximalfälle der Belastung zu ermitteln. Hierbei sind auch Rampenlage und Verkehrsorganisation am Knotenpunkt zu berücksichtigen.

Die notwendigen Untersuchungen und Vorplanungen wurden durch die Gemeinde Wustermark im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes außerhalb des ROV beauftragt. Erste Arbeitsergebnisse wurden bereits mit dem Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg abgestimmt.

8 Resümee

Die Gemeinde Wustermark, aber auch die Nachbargemeinden erfahren aufgrund ihrer Lage-
gunst im Umland von Berlin und Potsdam sowie ihrer eigenen Entwicklungspotenziale eine äu-
ßerst dynamische Entwicklung bei der Ansiedlung und Entwicklung von Gewerbe- und Wohn-
bauflächen.

Auch für das nahe gelegene Berlin werden in aktuellen Rahmen- und Verkehrsprognosen sig-
nifikante Zuwächse bei Einwohnern, Beschäftigten und Verkehrsaufkommen ausgewiesen, die
zur Verschärfung der verkehrlichen Probleme der Region führen werden.

Die starke Entwicklungsdynamik wird direkten oder indirekten Einfluss auf die gemeindliche
und verkehrliche Entwicklung in Wustermark haben.

In Reaktion auf den starken Handlungsdruck aktualisiert die Gemeinde Wustermark gegenwär-
tig vollumfänglich die verkehrlichen Planungsgrundlagen auf sektoraler (MIV, ÖV; Rad- und
Fußverkehr, Verkehrsentwicklungsplan), räumlicher (Gemeinde, Ortsteile, Region) und vorha-
benbezogener Ebene (z.B. OU Wernitz, Knoten der B5 im Ortsteil Elstal unter Einbeziehung
von Vorhabenträgern wie Karls und Designer-Outlet-Center).

In einem ersten Arbeitsschritt erfolgte die Synopse aller maßgeblichen Planungsgrundlagen
auf Ebene der Kommune, des Landkreises, des Landes Brandenburg und der Bundesfernstra-
ßenplanung. Im Ergebnis wurden die Größenordnung, die Dynamik und der resultierende
Handlungsdruck der absehbaren verkehrlichen Entwicklung in Wustermark benannt.

Trotzdem sich viele Teiluntersuchungen zum Verkehr in Wustermark erst in Erarbeitung befin-
den, sollen im Raumordnungsverfahren für das Vorhaben "Freizeitpark zur Erweiterung Karls
Erlebnis-Dorf und Errichtung eines Ferienresorts" die neuen Handlungsansätze erstmals in An-
satz gebracht werden.

Im Rahmen der hierfür erstellten Untersuchung der verkehrlichen Wirkungen des Vorhabens
erfolgt auf Grundlage differenzierter Verkehrserhebungen und umfangreichen statistischen Ma-
terials eine detaillierte Beschreibung des Bestands und des möglichen Verkehrsaufkommens
unter Ansatz der bereits gültigen Bauleitplanung für Karls.

Darauf aufbauend wurde das für das Raumordnungsverfahren relevante durchschnittliche zu-
sätzliche Verkehrsaufkommen von ca. 400 ÖV-Personen-Fahrten und ca. 900 bzw. 1.200 Kfz-
Fahrten pro Tag und Richtung ermittelt. Vor dem Hintergrund der prognostizierten regionalen
Zuwächse stellen diese Verkehrsmengen eine eher zu vernachlässigende Größenordnung dar.
Die Berechnung der Verkehrsmengen des Vorhabens beruhen auf empirisch belegbaren und
damit belastbaren Ansätzen.

Für die Bewertung der Raumverträglichkeit des Vorhabens lassen sich folgende Schlussfolge-
rungen ableiten:

- Durch die Gemeinde und den Investor werden Maßnahmen zur maximalen Förderung
von alternativen Verkehrsarten entwickelt. Aufgrund der Besucherstruktur, der vorhaben-
spezifischen Anfahrtsweiten und der Reisezeitverhältnisse im ÖV mit vergleichsweise
niedrigen Reisegeschwindigkeiten zu maßgeblichen Zielen in Berlin (die nicht im Hand-
lungsrahmen der Gemeinde liegen) können diese Maßnahmen jedoch nur eine be-
grenzte Wirkung entfalten.
- Im Vergleich zu benachbarten Entwicklungsstandorten in der Gemeinde Wustermark
wird durch das Vorhaben "Freizeitpark zur Erweiterung Karls Erlebnis-Dorf und Errich-

tung eines Ferienresorts" nur ein vergleichsweise geringes Verkehrsaufkommen induziert. Die notwendigen Anpassungen der Verkehrsinfrastruktur sind daher dem Standort Karls nur bedingt zuzuordnen.

- Weiterhin entsteht das zusätzliche Verkehrsaufkommen azyklisch zum werktäglichen Berufsverkehr und tritt somit azyklisch zu den üblichen Spitzenbelastungen der Verkehrsinfrastruktur auf.
- Die Straßenkapazitäten in Berlin insbesondere auf den Ausfallstraßen nach Westen und Süden werden entsprechend den aktuellen Verkehrsprognosen des Bundes und des Landes Brandenburg weitestgehend ausgelastet, so dass innerhalb von Berlin, z.B. auf der Heerstraße keine zusätzlichen Verkehrsmengen aufgenommen werden können. Infolgedessen nutzt der Verkehr zwischen Berlin und Wustermark zunehmend alternative Routen über den Berliner Ring. Aufgrund des vergleichsweise geringen zusätzlichen Verkehrsaufkommens und der zu erwartenden stärkeren Ausrichtung auf den Berliner Ring sind hinsichtlich des Kfz-Verkehrs durch das Vorhaben "Freizeitpark zur Erweiterung Karls Erlebnis-Dorf und Errichtung eines Ferienresorts" im Raum Falkensee/Spandau keine signifikanten verkehrlichen Wirkungen und Beeinträchtigungen zu erwarten.

Aufgestellt

Ingenieurgruppe IVV



i.A.

Aachen/ Berlin, August 2019