

Präsentation im Ortsbeirat Groß Glienicke am 19.06.2012

TOP „Vorstellung des Verkehrskonzeptes zur Erschließung der Waldsiedlung und deren Auswirkungen auf Groß Glienicke“

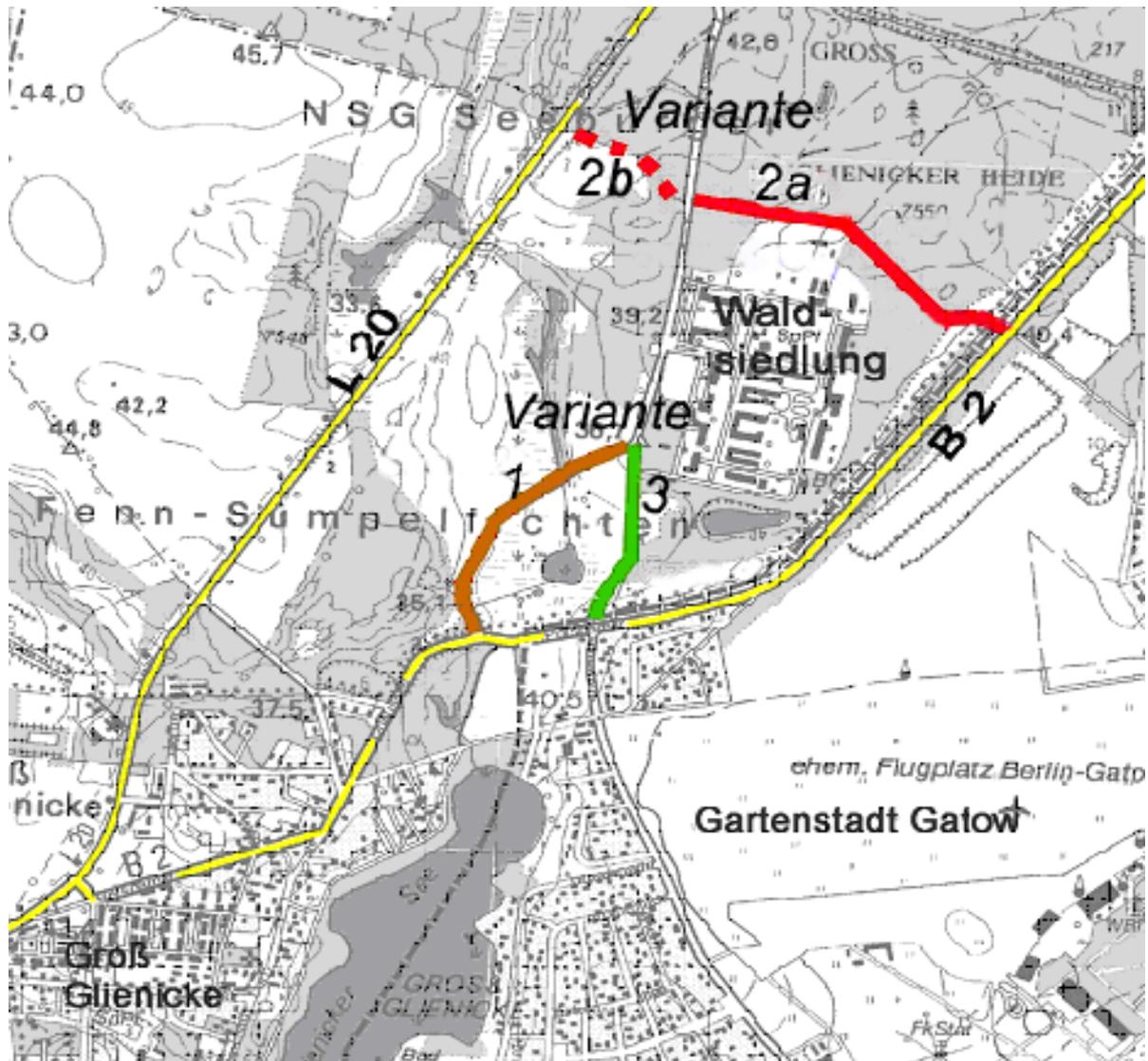
Dirk Volkmann, Erik Wolfram

Bereich Stadtentwicklung-Verkehrsentwicklung

Beschreibung der Varianten

Folgende Varianten wurden untereinander und mit der Istsituation verglichen:

Übersichtskarte mit Erläuterungen:



- Var. 1 braun Instandsetzung der neuen, derzeit genutzten Seeburger Chaussee, mit Herstellung von 2 Durchlässen als Verbindung der Niederungsrinne, Sanierung der Fahrbahn (Absackungen) und Bau eines Geh-/Radweges separat geführt oder parallel zur Straße.
- Var. 2a rot Bau der Ost-West-Spange zwischen B2 und Seeburger Chaussee (Vertragsgegenstand des derzeitigen städtebaulichen Vertrages mit der GEWOBA).
- Var. 2b rot Gestrichelt dargestellt ist die Fortsetzung zur L 20 als OU Groß Glienicke. Dieses wäre als Maßnahme des Bundes in den Bundesverkehrswegplan aufzunehmen und würde in diesem Fall vom Bund finanziert werden.
- Var. 3 grün Wiederherstellung der alten Seeburger Chaussee mit Anschluss an die B2 gegenüber Einmündung Ritterfelddamm. Diese wurde nach Bau der Mauer durch die neue Seeburger Ch. (siehe Var. 1) ersetzt. Sie ist teilweise in sehr desolatem Zustand vorhanden und wird als Geh-/Radweg genutzt.

Übersichtstabelle:

	Instandsetzung neue Seeburger Chaussee	O-W-Spange	OU Gr. Glienicke	Wiederherstellung alte Seeburger Chaussee
Variante	1	2a	2a+2b	3
Länge	790 m	920 m	1420 m	540 m
Kosten¹	1,2 Mio € ²	1,7 Mio €	1,7+0,5 ³ Mio €	1,0 Mio €
verkehrliche Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> - entspricht der vorhandenen Erschliessung - kurze Wege von/nach Potsdam - zusätzlich Herstellung Geh-/ Radweg erforderlich - unabhängig von OU GG 	<ul style="list-style-type: none"> - große Umwege von/nach Potsdam - zusätzl. Radweganbindung Ri GG erforderlich 	<ul style="list-style-type: none"> - Aufnahme in den BVWP als Voraussetzung der Realisierung - nur eingeschränkte Entlastungswirkung für GG 	<ul style="list-style-type: none"> - gute Knotenpunkt- ausbildung mit Ritterfelddamm mgl. (LSA) - kurze Wege von/ nach Potsdam und Berlin - unabhängig von OU GG
Verkehrsbelastung⁴ Ist: 8.500 Kfz/d	9.500 Kfz/d	8.000 Kfz/d	6.500 Kfz/d	9.500 Kfz/d
Eingriffe in Natur/Land- schaft	<ul style="list-style-type: none"> - vorh. Situation stellt starken Eingriff dar - geringe Verbesserung der Istsituation durch Bau von 2 Durchlässen - zusätzliche Flächeninanspruchnahme durch Dammverbreiterung für Fahrbahn und Radweg - Befreiung aus NSG erforderlich 	<ul style="list-style-type: none"> - sehr hoch - Waldnutzung - erneute Befreiung aus LSG erforderlich 	<ul style="list-style-type: none"> - sehr hoch - Waldnutzung - Befreiung aus LSG erforderlich 	<ul style="list-style-type: none"> - relativ gering, da Vorbelastung durch ehemalige Straße bereits vorhanden - durch erforderliche Trassenverbreiterung Eingriffe in Reste der alten Alleebepflanzung und Wildwuchs - Befreiung aus LSG erforderlich

¹ auf Basis einer überschlägigen Kostenermittlung durch den FB 47

² die vorhandenen schwierigen Baugrundverhältnisse können durchaus auch höhere Kosten verursachen

³ für die Verlängerung zur L 20 als OU Groß Glienicke

⁴ Potsdamer Chaussee Höhe Triftweg

Vorzugsvariante Verkehrserschließung der Waldsiedlung und Auswirkung auf Groß Glienicke

- Vorzugsvariante der Stadt ist die Anbindung über die alte Seeburger Chaussee:
- geringerer Eingriff in Landschaft (alte Trasse tlw. vorh.), allerdings in Teile des Baumbestandes der Allee nötig
- bessere Anbindung Richtung Potsdam
- geringere Kosten als Spange oder OU
- bessere Knotenpunktausbildung an B 2 (Ritterfelddamm)
- Eingesparte Mittel (Differenz zu Spange) für Potsdamer Chaussee (Ortslage in Gr. Glienicke) verwenden
- über OU Gr. Glienicke kann unabhängig von Erschließung der Waldsiedlung befunden werden (Überarbeitung des BVWP ab 2015 geplant)

Anlage 1

Darstellung der Verkehrsbelastung (Analyse 2010 und 4 Prognosevarianten 2025)

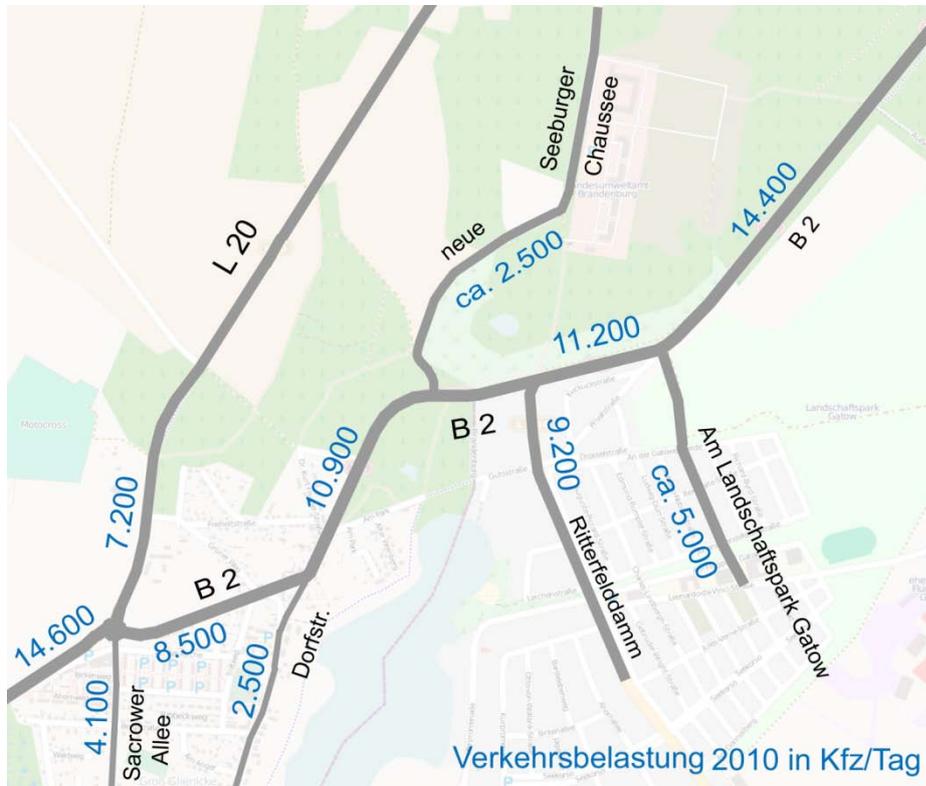


Bild 1:
Analyse 2010

Quelle:
Zählungen Bezirksamt
Spandau und SV Pots-
dam (ca.-Angaben sind
Annahmen ohne Zähl-
daten)



Bild 2:
Prognose 2025
neue Seeburger
Chaussee

Quelle:
GVP der Länder Berlin
und Brandenburg
Entwurf StEK-Verkehr
eigene Bewertungen



Bild 3:
Prognose 2025
mit O-W-Spange

Quelle:
GVP der Länder Berlin und
Brandenburg
Entwurf StEK-Verkehr
eigene Bewertungen und
Umlegungen



Bild 4:
Prognose 2025
mit kompletter OU

Quelle:
GVP der Länder Berlin und
Brandenburg
Entwurf StEK-Verkehr
eigene Bewertungen und
Umlegungen



Bild 5:
Prognose 2025
mit Neuanschluss über
die alte Seeburger
Chaussee

Quelle:
GVP der Länder Berlin und
Brandenburg
Entwurf StEK-Verkehr
eigene Bewertungen und
Umlegungen

Tabelle 1: Übersicht der Verkehrsbelastungen ausgewählter Straßenabschnitte

(Angaben in Kfz/Tag)

Variante Straße	Analyse 100 %	Variante 1 und 3		Variante 2a		Variante 2a+2b	
		absolut	Differenz	absolut	Differenz	absolut	Differenz
L 20	7.200	8.000 111 %	+ 800	10.500 146 %	+ 3.300	12.000 167 %	+ 4.800
B 2 Ortmitte	8.500	9.500 112 %	+ 1.000	8.000 94 %	- 500	6.500 76 %	- 2.000
B 2 nördl. Dorfstr.	10.900	11.500 106 %	+ 600	10.000 92 %	- 900	8.000 73 %	- 2.900
Seeburger Chaussee	2.500	3.500 140 %	+ 1.000	-	-	-	-
O-W- Spange	-	-	-	1.500	+ 1.500	5.000	+ 5.000