

19.3.1992

B e g r ü n d u n g

zum Bebauungsplan Nr. 2 "Verkehrsknoten GUM"
der Gemeinde Marquardt

Grenzbeschreibung:

Das Bebauungsplangebiet liegt ca. 1.100 m nördlich der Ortsmitte Marquardt und wird wie folgt begrenzt:

Im Norden:

Südgrenze der Kreisstraße Po XIII, Flurstücke 38/1, 38/2 und im weiteren Verlauf Westgrenze der Wegeparzelle 37 und Südgrenzen der Wegeparzellen 35 und 33 bis zur Westgrenze der Reichsbahnstrecke Wustermark - Potsdam (Flur 1).

Im Osten:

Westgrenze der Reichsbahnstrecke Potsdam - Wustermark (Flur 1).

Im Süden:

Teilflächen des Flurstückes 42/79, ausgehend von der Westbegrenzung der Reichsbahnstrecke Wustermark - Potsdam, etwa 20 m südlich der Kreuzung zwischen der Bundesstraße 273 mit der genannten Bahnstrecke. Die Grenze verläuft von dort in westlicher Richtung zum Westrand der Gemeindestraße Marquardt - Bundesstraße 273, etwa 210 m vor deren Einmündung; Grenzpunkt zwischen den Flurstücken 71/3, 74 und 75 (Flur 1).

Im Westen:

Vom letztgenannten Grenzpunkt verläuft die Linie entlang der Flurstücksgrenze zwischen den Parzellen 71/3 und 75, 71/3 und 76 und auf einer Länge von ca. 50 m zwischen den Flurstücken 77/1 und 76. In diesem Punkt knickt sie leicht nach Westnordwest auf das Flurstück 79 zu, dieses in einem mittleren Abstand von 11 m zur Grenze zwischen den Flurstücken 79 und 80/5 schneidend. Von hier aus verläuft die Grenze ca. 80 m durch das Flurstück 82 (alle genannten Parzellen Flur 1) bis zu einem Punkt, der ca. 42 m in südwestlicher Richtung

dem Grenzpunkt der Flurstücke 4, 5/1 und 5/2 (Flur 4) gegenüberliegt. Die Linie überquert dann die B 273 bis zum letztgenannten Grenzpunkt, knickt in diesem und verläuft jetzt entlang der Grenze zwischen den Flurstücken 5/1 und 5/2 (Flur 4). Sie schneidet abschließend in deren Verlängerung die Kreisstraße Po XIII, auf den Ausgangspunkt der Grenzbeschreibung zulaufend.

1. Grundlagen der Planung

Der Bebauungsplan wird aus dem Flächennutzungsplan, der nach Genehmigung am 10.9.1991 und Bekanntmachung am 16.9.1991 rechtskräftig ist, entwickelt. Der Verkehrsknoten dient der Erschließung von Gewerbe- und Sondergebietsflächen zwischen der Bundesautobahn -BAB- A 10, der Bahnstrecke Wustermark - Nauen - Potsdam und der Bundesstraße 273.

2. Planziel

Die Gemeindevertretung Marquardt hatte am 11.9.1991 die Aufstellung der Bebauungspläne für das Gewerbe- und Marktzentrum - GUM - beschlossen.

Die Bürgeranhörung wurde, wie folgt, durchgeführt: Die Einladung zur vorgezogenen Bürgerbeteiligung am 22.11.91, um 18.00 Uhr in der Schule in Marquardt, wurde durch öffentliche Bekanntmachung am schwarzen Brett am 25.10.91 ausgesprochen. Darin wird allen Bürgern mitgeteilt, daß der Vorentwurf des Bebauungsplanes GUM mit Begründung in der Gemeindeverwaltung in der Zeit vom 5.11. bis 22.11.91 zur Einsichtnahme ausliegt. Dem Bebauungsplan lag ebenfalls der Entwurf des Bebauungsplanes "Verkehrsknoten GUM" bei. Diese Möglichkeit haben die Bürger wahrgenommen. In der Sitzung der Gemeindevertretung vom 22.11.91 fand die vorgezogene Bürgeranhörung statt. Die Pläne des Gewerbe- und Marktzentrums -GUM- und des Verkehrsknotens wurden vorgetragen und in ihren Auswirkungen erläutert (s. Niederschrift). Im Plangebiet "Verkehrsknoten GUM" sollen die Verkehrsflächen für den Verkehrsknoten und die Erschließungsstraße des Gewerbe- und Marktzentrums -GUM- sowie die Verknüpfung mit der Bundesstraße 273 und der Anschluß der Gemeindestraße von Marquardt festgesetzt werden.

Das Gebiet ausserhalb der Verkehrsfläche ist nördlich der Bundesstraße 273 bewaldet und soll auch als Waldfläche festgesetzt werden.

Das Gebiet südlich ist derzeit landwirtschaftlich genutzt und soll im Plan als Waldfläche festgesetzt werden. Die für die Erschließung nicht benötigten Flächen sollen ebenfalls als Wald festgesetzt werden. Bebauung ist im Plangebiet nicht vorhanden und soll auch nicht stattfinden.

3. Grünordnung und Umweltverträglichkeit

Für die Anlegung des Verkehrsknotens werden zusätzlich zu den vorhandenen Verkehrsflächen 29.109 qm für Verkehrsgrün, Böschungsrün und für befestigte Flächen benötigt.

20.022 qm sind derzeit bewaldet, 12.209 qm landwirtschaftlich genutzt, 3.022 qm sind Verkehrsfläche, die nach dem Ausbau des Verkehrsknotens als Flächen wieder bepflanzt werden können.

25.159 qm, die als neue Waldfläche festgesetzt werden (bisher landwirtschaftliche Flächen) und 3.022 qm bisherige Verkehrsflächen - gesamt 28.181 qm - sollen aufgeforstet werden. Diese stehen den 20.022 qm aus der Waldfläche zu entnehmenden Forstfläche gegenüber. Dies ist ein Plus von 8.159 qm zugunsten der Waldflächen.

Der Waldstreifen südlich der Bundesstraße 273 wird die Ortslage Marquardt vom Verkehrslärm der Bundesstraße stärker abschirmen, als durch größeres Verkehrsaufkommen dazukommt.

Der Verkehrslärm aus dem kreuzenden Verkehr wird sich durch die Tieflage kaum auswirken.

4. Verkehr und Auswirkung

Die wesentlichen Auswirkungen des Bebauungsplanes sind verkehrlicher Natur.

So plant die Bundesrepublik Deutschland den Ausbau der Bundesautobahn A 10 (Berliner Ring) zwischen km 108 - Abzweig Magdeburg - und km 136 - Anschlußstelle Nauen auf 6 Spuren, da durch einen weiteren Verkehrsanstieg die Leistungsgrenze bald erreicht ist.

Die Verbreiterung der Autobahn und damit der Ausbau des Knotens Potsdam - Nord ist vorgesehen. Von Seiten der Straßenbauverwaltung ist an einen Umbau der beiden jetzt 2- spurigen Richtungsfahrbahnen ohne Standspur zu einer 3- streifigen Richtungsfahrbahn mit Standspur gedacht.

Für die andere Richtungsfahrbahn soll, durch Mittelstreifen getrennt, ein neuer Autobahnkörper angefügt werden. Dieser soll, nach Auffassung der Straßenbaubehörde, auf der Westseite erfolgen.

Die Bundesstraße 273 soll von Potsdam bis zur Anschlußstelle Potsdam - Nord um 2 Spuren erweitert werden.

Das Gewerbe- und Marktzentrum wird zur Bundesstraße angebunden.

Nach den Richtlinien des Landes Brandenburg müssen einmündende Erschließungsstraßen in Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen niveaufrei eingeführt werden.

Die neue Straße zwischen Ortslage Marquardt und dem Gewerbe- und Marktzentrum unterquert die B 273, die bei ihrem Ausbau geringfügig angehoben werden soll.

Die Ein- und Abbiegungsverkehre werden über Begleitrampen zugeführt. Der geringfügige Verkehr von Potsdam soll über die Anschlußstelle nach Marquardt gesondert angebunden werden.

Der Gewerbepark Marquardt hat überregionale Einzugsbereiche und ist deshalb auf eine gute Anbindung an das überörtliche Netz angewiesen. Die Verkehrsspitzen werden bei einem solchen Park eindeutig durch die Besucher-Personenfahrten geprägt; es ist bei der Dimensionierung der Verkehrswege davon auszugehen, daß sowohl morgens als auch abends etwa 60 % der Stellplätze in einer Stunde belegt bzw. entleert werden (vergleichbar mit dem in Betrieb befindlichen Hansa-Park in Düsseldorf bzw. den Erfahrungswerten für Zustrom und Abfluß der RAR /5./7/). Die Andienung der LKW erfolgt nicht während dieser Zeiten, sondern über den ganzen Tag verteilt.

Die Be- und Entladerampen sind ca. maximal zu 25 % der Zeit belegt.

Für die Dimensionierung des angrenzenden und des inneren Verkehrssystems sind im allgemeinen die Spitzenstundenbelastungen maßgebend. Bei ca 250 Arbeitstagen treten sie pro Jahr etwa 500 mal auf (Morgen- und Abendspitze). Wird ein Verkehrssystem ca 200 mal im Jahr ausgelastet oder überlastet, so ist es wirtschaftlich ausgelegt. Deshalb sollen im weiteren Beurteilungsverfahren nur noch die morgendlichen und abendlichen Spitzenstunden betrachtet werden.

Der Gewerbepark Marquardt wird nach der Kaufkraftabschöpfung im Umland des Parkes (lt. Gutachten des Prisma-Institutes, Hamburg) zu 55 % aus Richtung Nauen und zu 45 % aus Richtung Potsdam über die B 273 angefahren (s. Abb. 7). Im Lastzugverkehr (LZ) zu ca 90 % von der Autobahn angedient bzw. beliefert.

Strukturdaten:

Pkw-Stellplätze	Shopping:	4.000
"	"	Arbeitskräfte: 1.000
"	"	Zusatznutzung: 1.000
		<hr/>
	Gesamtanzahl	6.000

Die geplanten 4.000 Shopping-Parkplätze erzeugen also in der Spitzenstunde ein Pkw-Aufkommen von 2.400 Pkw-fahrten (60 % Belegungs- bzw. Entleerungsgrad.)

Den gleichen Wert erhält man vergleichsweise über die Angaben des Prisma-Institutes, Hamburg. Hier wird eine Spitzenbelastung im Besucherstrom von 40.000 Besucher pro Tag erwartet. Bei einer Öffnungszeit von 9 Stunden pro Tag werden also 4.444 Besucher in der Spitzenstunde erwartet. Desweiteren wird ein Pkw-Belegungsgrad von 1,8 Besuchern pro Pkw für den größtenteils aus Einkaufsverkehr bestehenden Verkehr während der Öffnungszeiten angenommen (RAR, Tabelle 7/5.7/), sodaß insgesamt 2.469 Pkw pro Stunde ankommen werden. Dieser Stundenwert stimmt somit mit dem Erfahrungswert des Hansa-Parkes, Düsseldorf von 2.400 Pkw/h überein und ist nur durch den aus der RAR übernommenen Belegungsgrad der Pkw mit 1,8 Besuchern erklärbar.

Die zu erwartenden 2.500 Arbeitskräfte des Gewerbe- u. Marktzentrums werden im Jahr 2010 zu 60 % mit dem Pkw anfahren (Modal Split IV zu ÖPNV: 60 : 40). Es sind demnach 1.500 Arbeitskräfte-Stellplätze vorzusehen.

Während der Öffnungszeiten wird es zu den 15 % im Verkehr auftretenden Geschäfts- und Dienstfahrten kommen, sodaß weitere 225 Pkw-Fahrten zu erwarten sind. Diese, während der 9 Stunden Arbeitszeit ausgeführten Fahrten belasten die Erschließungsstraße mit 25 Pkw-Fahrten pro Stunde zusätzlich.

Die Belieferung und Andienung des Gewerbe- und Marktzentrums erfolgt per Lastzüge bzw. LKW-Verkehr. Die ca 27 zur Verfügung stehenden Be- und Entladerampen (Annahme: 1 Rampe pro Gebäudekomplex) sind lt. Erhebung im Hansa-Park maximal zu 25 % der Zeit belegt, d.h. es werden ca 3 Lastzüge und 4 Lastkraftwagen pro Tag abgefertigt. Als erzeugender Verkehr in der Spitzenstunde werden 2 Lastzüge und/oder LKW's auftreten und zu ca 90 % aus der Fahrtrichtung Autobahn A 10/ Nauen anfahren.

Für die Gewerbegebietsfläche zwischen dem Gewerbe- und Marktzentrum Potsdam - Nord und der Kreisstraße PO XIII werden 750 Arbeitskräfte prognostiziert. Bei 60 % Pkw-Benutzern der Beschäftigten ergeben sich 450 Pendlerfahrten bzw. während der Arbeitszeit 68 Kfz-Wirtschaftsverkehr (Berufsfahrten) oder 8-Kfz-Fahrten in der Stunde.

Für das reine Gewerbegebiet mit geringem Besucherverkehr sind lediglich 150 Besucher-Stellplätze vorzusehen, die bei 60 % Entleerungs-/Besetzungsgrad in der Spitzenstunde ein Verkehrsaufkommen von 90 Kfz/h hervorrufen werden.

Somit ergibt sich ein Gesamtverkehrsaufkommen in der Spitzenstunde von 2.530 Kfz-Fahrten auf der Erschließungsstraße je Fahrtrichtung.

Zur Ermittlung der Fahrtenhäufigkeit wird eine auf die Flächenausnutzung bezogene Abschätzung geführt. Es wird nach diesem Verfahren der RAR (Anhang 7) berücksichtigt, daß eine Nutzungsart Quelle und Ziel mehrerer Fahrtzwecke sein kann.

Es erfolgt eine Differenzierung nach

- . Berufspendlerverkehr
- . Wirtschaftsverkehr
- . Einkaufsverkehr und
- . Privatverkehr

sowie eine Annahme einer mittleren ÖPNV-Bedienung (bzw. Bahn) des Untersuchungsgebietes bei fast immer ausreichendem Stellplatzangebot.

Im Straßenknotenpunkt der Erschließungsstraße mit der B 273 tritt eine Verkehrsverteilung auf, sodaß eine Querschnittmehrbelastung der B 273 von 15.495 Kfz-Fahrten Fahrtrichtung Nauen/Autobahn A 10 und von 12.677 Kfz-Fahrten Fahrtrichtung Potsdam im Tagverkehr eintreten wird.

Somit werden folgende DTV-Werte auf der B 273 prognostiziert:

- . zwischen BAB Anschlußstelle Potsdam-Nord und dem Anschlußknoten der Erschließungsstraße in die B 273:
31.450 Kfz/24 h
- . zwischen dem Anschlußknoten der Erschließungsstraße in die B 273 und der Einmündung der L.I.O.149 in die B 273:
28.632 Kfz/24 h

Durch die Errichtung des Gewerbe- und Marktzentrums wird somit eine Verdoppelung der Verkehrsmenge auf der B 273 im Jahr 2010 vorhanden sein.

Eine einbahnige Straße könnte diese Verkehrsmenge nicht aufnehmen bzw. es wäre keine ausreichende Verkehrsqualität nach der RAS-Q gegeben (zulässige Verkehrsmenge größer als die Bemessungsverkehrsstärke /5.8/). Daher ist der beschriebene Ausbau der B 273 erforderlich.

5. Bodenordnende Maßnahmen

Für die Herstellung der Flächen müssen von der Gemeinde mit Unterstützung des Investors 57.400 qm erworben und der Erschließungsmaßnahme zur Verfügung gestellt werden. Hierin sind 28.181 qm für Aufforstung infolge Waldumwandlungsbedingung enthalten.

6. Ein Erschließungsvertrag

zwischen der Landesstraßenbauverwaltung und der Gemeinde mit Einbeziehung des Investors ist rechtlich auf der Grundlage eines Erschließungsprojektes gem. Festsetzungen dieses Bebauungsplanes abzuschließen.

Der Planer:

[Handwritten signature]

Der Gemeindevertretervorsteher:

[Handwritten signature]

Der Bürgermeister:

[Handwritten signature]



Die Begründung hat mit dem Bebauungsplan Nr. 2 in der Zeit vom 16.11.1992 bis 16.12.1992 im Gemeindeamt und in der Amtsverwaltung öffentlich ausgelegen.

Marquardt, den 17.12.1992

i.A. *[Handwritten signature]*



[Handwritten signature]
.....
Menzer
Bürgermeister