

Verkehrsentwicklungskonzept für die Gemeinde Birkenwerder

Auftraggeber:

Gemeindeverwaltung Birkenwerder
Bauamt

Hauptstraße 34
16547 Birkenwerder

Auftragnehmer:

Masterplan
Gesellschaft für Stadtplanung
und Projektberatung
Gubener Straße 49
10243 Berlin
Tel: 030.29362820
Fax: 030.29362811
E-Mail: masterplan-berlin@snafu.de

Verfasser:

Dipl. Ing. Ludwig Krause
Dipl. Ing. Petra Effenberger

Inhaltsverzeichnis

1. Aufgaben und Ziele - Bedingungen und Grundregeln.....	1
1.1 Aufgaben- und Zielstellung	1
1.2 Ausgangsbedingungen	1
1.3 Grundregeln für die weitere Entwicklung des Verkehrsnetzes und des öffentlichen Raumes.....	3
2. Fuß- und Radwegenetz	5
2.1 Bestand und Weiterentwicklung des straßenbegleitenden Gehwegnetzes.....	5
2.2 Konzept für Fuß- und Radwege von gesamtgemeindlicher und regionaler Bedeutung	7
3. Straßennetz	13
3.1 Ausbaustand der Straßen und Zustand der Fahrbahnen	13
3.2 Klassifizierung und Netzgestaltung.....	14
3.3 Ausbaumaßnahmen	17
3.4 Kriterien für die Rang- und Reihenfolge des Straßenausbaus	23
4. Parkraumkonzept	25
4.1 Generelle Ziele	25
4.2 Vorschläge für die Entwicklung des Stellplatzangebots in ausgewählten Teilbereichen	26
4.3 Parkraumbewirtschaftung.....	34
5. Abstimmungsfelder mit der Stadt Hohen Neuendorf	37
5.1. Hohen Neuendorfer Weg	37
5.2. Leistikowstraße - Zühlsdorfer Straße (Brücke über DB-Anlagen).....	38
5.3. Waidmannsweg - Straße Am Waldfriedhof	38
5.4. Lindenhofsiedlung - Berliner Straße und Grenzweg	39
5.5. Ortsverbindung Summt - Borgsdorf über OT Briese	39
6. Öffentlicher Personennahverkehr.....	41
6.1 Stadtbuslinie	41
6.2 Zugangsbedingungen und Umsteigebeziehungen.....	42
7. Handlungsleitfaden	45
Abbildungen
Literatur
Anlage 1: Kommunale Straßen in Birkenwerder mit Festlegung der Einstufung und der endgültigen Herstellung.....
Anlage 2: Fotodokumentation Parkraumkonzept
Inhaltsverzeichnis.....
Abbildungsverzeichnis

1. Aufgaben und Ziele - Bedingungen und Grundregeln

1.1 Aufgaben- und Zielstellung

Die Gemeinde Birkenwerder hat nach dem Fall der Berliner Mauer und der Wiedervereinigung bedeutende Entwicklungsimpulse erhalten und ist zu einem sehr interessanten und beliebten Wohnstandort avanciert. Ihre Lagegunst und die intensiven Bemühungen der Gemeinde haben dazu geführt, dass qualifiziertes Gewerbe neu angesiedelt werden konnte. Die Gemeinde ist Bestandteil eines zusammenhängenden Siedlungsgebietes mit der B96 als Hauptachse und wird von der Stadt Hohen Neuendorf und den Stadtteilen Borgsdorf und Bergfelde umgeben.

Aus diesem Entwicklungsdruck und aus der Lage im größeren Siedlungsgebiet ergeben sich auch wichtige Rahmenbedingungen für die Verkehrserschließung der Gemeinde. Dabei ist die Beziehung zwischen dem Interesse an guter Erreichbarkeit einerseits und dem Schutz vor negativen Begleiterscheinungen des Verkehrs (Lärm, Trennwirkung, Unfallgefahr) andererseits eine bedeutende Komponente der Ortsentwicklung.

Die Gemeinde hatte mehrere Studien, Konzepte und Planungen veranlasst, die in die Flächennutzungsplanung und in die Bauleitplanung eingegangen sind. Es stellt sich die Frage, inwieweit diese Konzepte dem heutigen Bedarf gerecht werden. Die Gemeinde erwartet deshalb von dem vorliegenden Verkehrsentwicklungskonzept eine Prüfung des erreichten Standes, eine Anpassung an die veränderten Rahmenbedingungen sowie einen Handlungskatalog für erforderliche Maßnahmen nach Rang und Reihenfolge. Sie geht davon aus, die Investitionen langfristig und strategisch zu planen sowie auf Einzelfragen eine gesicherte Antwort zu finden, ohne dass gesamtgemeindliche Fragen immer wieder neu gestellt werden müssen.

In der Gemeinde besteht ein hohes Interesse an einer transparenten und bürgernahen Planung. So begleitet die Gruppe „Lokale Agenda 21“ die Arbeit der Gemeindevertretung und der Verwaltung. In diesem Prozess fanden zwei Workshops statt, an denen insgesamt ca. 80 Bürger beteiligt waren. Diese Workshops haben wichtige Anstöße und Anregungen für das Verkehrsentwicklungskonzept gegeben.

Das vorgelegte Entwicklungskonzept konzentriert sich auf die Darstellung und Begründung von umsetzungsfähigen Handlungsvorschlägen, die als Grundlage für die Entscheidungsfindung der Gemeinde für den Zeitraum bis 2010 dienen können.

1.2 Ausgangsbedingungen

Die Gemeinde Birkenwerder hat im Flächennutzungsplan (2) die Grundlagen für die mittelfristige Entwicklung dargestellt. Die wichtigsten Kennwerte der Ortsentwicklung (Einwohnerzahl, Wohnungsbau, Gewerbeentwicklung, Freiraumkonzept und Infrastruktur) wurden analytisch und prognostisch bewertet. Damit sind auch die Grundlagen für die Verkehrsentwicklung ausreichend definiert.

Bis zum Jahre 2010 soll die Einwohnerzahl gegenüber dem Basisjahr 1990 (ca. 5500 Einwohner) um 50 % auf dann ca. 8200 Einwohner steigen. Voraussetzung dafür ist die Erweiterung des Wohnungsbaupotenzials, das im wesentlichen durch die Innenentwicklung erschlossen werden kann. Die Verdichtung im Bestand sowie die Nutzung relativ kleiner, noch unbebauter Arrondierungsbereiche bietet dafür eine ausreichende Grundlage. Eine Erweiterung der Siedlungsflächen ist nur in wenigen Fällen vorgesehen. Hierzu gehört die Errichtung eines Baumarktes an der B 96 nördlich der Autobahn (Kirchenfeld).

Die so formulierte und beschlossene Zielsetzung bietet den Vorteil, dass sämtliche Entwicklungsmaßnahmen sich auf die Qualifizierung und Stärkung des Bestandes richten, eine extensive Entwicklung im Grundsatz ausgeschlossen wird. Damit werden die

Prinzipien der nachhaltigen Entwicklung erfüllt. Birkenwerder ist schon da und muss nicht neu erfunden werden!

Im Hinblick auf die Verkehrsentwicklung werden folgende Ziele im Leitbild der Ortsentwicklung formuliert:

- ▶ Minimierung der Beeinträchtigung der Wohn- und Naherholungsnutzung beim Ausbau der Verkehrswege (z. B. Lärmschutzmaßnahmen)
- ▶ Ergänzend zu den Straßenausbaumaßnahmen sind verkehrsorganisatorische Maßnahmen im Straßennetz sowie die Förderung des nicht motorisierten Verkehrs erforderlich.

Diese Erkenntnis der Nachhaltigkeit hat bereits die bisherigen Studien zur Verkehrsentwicklung der Gemeinde bestimmt. Im Verkehrskonzept Birkenwerder (9) wurde die Situation analysiert und für den Ausbau der Verkehrswege generelle Lösungsvorschläge unterbreitet. Der Lärminderungsplan (8) hat auf der Basis von Lärm- und Verkehrsmessungen Vorschläge für die Reduzierung der Lärmbelastung erbracht.

Die in beiden Gutachten vorgeschlagenen Lösungen sind größtenteils bereits umgesetzt. So wurde fast das gesamte Gemeindegebiet als Tempo-30-Zone ausgewiesen. In einigen Teilen wurden darüber hinaus Verkehrsberuhigte Bereiche eingerichtet.

Auf der Grundlage von Gutachten, Planungen, Beschlüssen der Gemeindevertretung und gefördert durch Land, Bund und Europäische Union wurden in den zurückliegenden 10 Jahren (1993 - 2002) in Birkenwerder umfangreiche Infrastrukturmaßnahmen realisiert. Zu den wichtigsten Maßnahmen gehören:

- Die Schmutzwasserkanalisation als Voraussetzung für den Ausbau der Straßen ist fast abgeschlossen. Es wurde ein Erschließungsgrad von 85 % erreicht.
- In den Straßen- und Brückenbau wurden mehr als 22,5 Mio. Euro investiert:
 - ▶ 4 verkehrswichtige Brücken wurden neu gebaut.
 - ▶ Die Ortsdurchfahrt der Bundesstraße B 96 wurde neu gestaltet und - mit geringen Ausnahmen - durchgängig mit Geh- und Radwegen ausgestattet.
 - ▶ Im Zusammenhang mit dem Bau der Brücken und der B 96 waren Umleitungen erforderlich, die Ausbaumaßnahmen an 21 Gemeindestraßen betrafen.
 - ▶ Mit dem grundhaften Ausbau weiterer Gemeindestraßen wurde Anfang der 1990er Jahre begonnen. Er umfasste bisher 35 Straßen, davon 26 Straßen ganz und 9 Straßen teilweise.
 - ▶ Für die Naherholung entstand ein umfangreiches innerörtliches Wanderwegenetz im Bereich der Brieße und im Briesetal.
 - ▶ Der Radfernwanderweg Berlin-Kopenhagen wurde 2001/2002 neu gebaut. Ca. 5 km der Strecke führen durch Birkenwerder, was zu Verbesserungen von 6 Gemeindestraßen beitrug.

Im Ergebnis der analytisch-konzeptionellen Arbeit, der veränderten Rahmenbedingungen, der in den beiden Workshops erzielten Übereinstimmungen sowie der Beratungen mit der Verwaltung ergibt sich für den Zeitraum bis 2010 das folgende umsetzungsorientierte Verkehrskonzept mit Anregungen und Maßnahmevorschlägen für

- ▶ Fuß- und Radwegeverbindungen
- ▶ Straßennetz
- ▶ Ruhender Verkehr
- ▶ Abstimmungsfelder mit der Stadt Hohen Neuendorf
- ▶ Öffentlicher Personennahverkehr.

1.3 Grundregeln für die weitere Entwicklung des Verkehrsnetzes und des öffentlichen Raumes

Das Verkehrsentwicklungskonzept versteht sich als Teil der Ortsentwicklung insgesamt. Dabei geht es vor allem darum, die unterschiedlich geprägten Bereiche in ihrer Identität weiter zu entwickeln und so für das 21. Jahrhunderts zu ertüchtigen. Dabei spielt die Verkehrserschließung eine bedeutende Rolle, müssen doch Erreichbarkeit und Lagegunst auf der einen und Verkehrsbelastungen auf der anderen Seite umwelt- und sozialverträglich abgewogen und zur räumlichen Einheit gebracht werden.

Das Verkehrsentwicklungskonzept soll zur Stärkung der spezifischen Prägung auch mit den Möglichkeiten des ortstypischen Ausbaus der Straßen und Wege und damit des Öffentlichen Raumes zur Gestaltung der "Visitenkarte" der Gemeinde beitragen. Als Bereiche mit eigener Prägung können, geordnet vor allem nach ihrer Entstehungsgeschichte, die folgenden Teilgebiete bezeichnet werden:

- › Die dörflichen Strukturen Am Werder
- › Die Straßenrandbebauung an der Hauptstraße mit den Bereichen zwischen Rathaus und Kirche sowie dem nördlich anschließenden Anger
- › Die Einzelhausbebauung um den Bahnhof, in den Bereichen Ludwig-Richter-Straße, Brieseallee (einschließlich Mönchberg) sowie im Ortsteil Birkenwerder Ost
- › Birkenwerder West mit der Frankenstraße als Haupterschließung
- › Die kleinteilige Bebauungsstruktur im Fontaneviertel
- › Der Übergangsbereich nach Hohen Neuendorf am Hohen Neuendorfer Weg
- › Der Übergangsbereich nach Borgsdorf (Lindenhofsiedlung)
- › Die Kleinsiedlungsgebiete in der Havelniederung und nördlich der Autobahn.

Der Charakter des Öffentlichen Raumes soll die unterschiedlichen Entwicklungsepochen der Gemeinde Birkenwerder widerspiegeln. Dieses Qualitätspotenzial muss erhalten, gepflegt und ausgebaut werden. Die Entwicklung in den 1990er Jahren hat sich daran orientiert. Die Rahmenpläne für das Ortszentrum (1) und für "Birkenwerder Ost" (4) geben die zukünftige Zielrichtung vor.

Die Dynamik des Straßenbaus muss sich veränderten Rahmenbedingungen anpassen. Mit dem Verkehrsentwicklungskonzept soll gesichert werden, dass die Qualität der historischen Ortsstruktur auch unter diesen Bedingungen gesichert werden kann.

Bewahrung des typischen Charakters des öffentlichen Raums

Die typischen Elemente im öffentlichen Raum der Gemeinde Birkenwerder sind zu nutzen und weiter zu entwickeln:

- › Sanierung und Aufwertung des Bestandes sowie Ersatzneubau
- › Verwendung natürlicher Werkstoffe (Naturpflaster und -borde) vor Beton
- › Einheitliche Materialien bei der Gestaltung neuer Fußwege unter Verwendung von Berliner Platte (350 mm) und „Bischofsmütze“ sowie Mosaikpflaster
- › Beibehaltung und Ergänzung des Baumbestandes und der Rasenflächen
- › Maßnahmen zum Schutz der Grünstreifen vor unberechtigtem Parken.

Sicherung der Wohnqualität und Stärkung der umweltverträglichen Erschließung

Die hohe Wohnqualität ist das wichtigste Potenzial der Gemeinde. Sie wird ergänzt durch ein Netz von Einrichtungen mit regionaler Ausstrahlung (z. B.: Asklepios Klinik) Die örtliche Wirtschaft hat wegen der Lage an der Autobahn erhebliche Standortvorteile. Daraus ergeben sich die folgenden Grundsätze:

- ▶ Sicherung der Erreichbarkeit der Wohn- und Arbeitsstätten bei maximalem Schutz der Wohnqualität durch ein zweistufiges Netz von Hauptverkehrsstraßen und Kommunalen Straßen
- ▶ Stärkung des Umweltverbundes durch den Ausbau der Fuß- und Radwegverbindungen zwischen den Ortsteilen sowie zum Bahnhof
- ▶ Besondere Berücksichtigung der Verkehrssicherheit von Kindern (Schulwegsicherung) und von älteren Mitbürgern (z. B. Querungshilfen)
- ▶ Verzicht auf "zügige" Streckenführungen in den Wohngebieten zur Vermeidung gebietsfremden Durchgangsverkehrs und unangemessener Geschwindigkeiten.

Die Geschwindigkeitsdämpfung ist eine der wichtigsten Ziele auf Hauptstraßen (Tempo 50) und in den Tempo-30-Zonen. Die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit wird in vielen Straßen nur durch den schlechten Straßenzustand erreicht. Ist eine Straße neu ausgebaut, ist auch mit oft unzulässig hohen Geschwindigkeiten zu rechnen. Es wird deshalb empfohlen, an das Bewusstsein der Kfz-Fahrer zu appellieren. Dem dient die Geschwindigkeitsanzeige im Straßenraum, die durch Leuchtsignale digital lesbar ist. Für eine Anzeige geeignete Standorte sind aus gegenwärtiger Sicht z. B.: Hauptstraße/B96 im Bereich Briesebrücke, Karl-Marx-Straße, Hohen Neuendorfer Weg, Frankenstraße, Unter den Ulmen und Humboldtallee.

Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit der Maßnahmen

Unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit und der Finanzierbarkeit ergeben sich die folgenden Grundregeln:

- ▶ Die langfristige Entwicklung wird bestimmt durch das Straßenausbauprogramm, wobei auch verkehrsorganisatorische Maßnahmen einbezogen werden.
- ▶ Begrenzung des Ausbaus der Fahrbahn auf 5,00 m. Nur in Ausnahmefällen (bei höherem Verkehrsaufkommen) sind Fahrbahnbreiten bis 5,50 m vorgesehen.
- ▶ Es werden keine gesonderten Radwege neu angelegt. Sind Gehwege vorhanden, konzentriert sich der Straßenausbau auf die Fahrbahndecke. Die Fahrbahn kann durch Radfahrer mitgenutzt werden
- ▶ Die Möglichkeiten eines schrittweisen Ausbaus sind im Einzelfall zu prüfen.
- ▶ Die Ausbaumaßnahmen sind unter dem Aspekt der Pflege zu optimieren.
- ▶ Der Straßenausbau erfolgt auf der Basis eines "grundhaften" Ausbaus (Tragschicht, Deckschicht, Entwässerung, Gehweg, Grünstreifen mit Bäumen, einseitige Straßenbeleuchtung). Unter Beachtung der Nachhaltigkeit ist das Ausbaukonzept offen für weitere kostengünstige Lösungen.
- ▶ Im allgemeinen erfolgt das Parken auf der Fahrbahn und den Grundstücken.
- ▶ Die Maßnahmen im städtischen Tiefbau (Straßenbau und Bau der Entsorgungsleitungen) sind, wie bereits praktiziert, zu koordinieren.

Grundsätze für die Prioritätenbildung

- ▶ Vorrang der Ausbaumaßnahmen zur Entlastung der Wohngebiete durch möglichst direkten Abfluss des Verkehrs auf die Bundesstraßen.
- ▶ Vorrang der Verkehrssicherung und der Umfeldgestaltung in besonders sensiblen Bereichen (Schulen, Kitas, Senioren, Erholungs-, Sport- u. Zentrumsbereiche).
- ▶ Vorrang der Befahrbarkeit unbefestigter Straßen vor dem weiteren Ausbau bestehender Straßen.

2. Fuß- und Radwegenetz

2.1 Bestand und Weiterentwicklung des straßenbegleitenden Gehwegnetzes

Als Wohnstandort mit bedeutenden Erholungsqualitäten weist Birkenwerder ein sehr differenziertes Wegenetz auf. Die Bestandsaufnahme der Gehwege, die als Bestandteil des Straßenraumes betrachtet werden können (also keine "Wanderwege" in Wald und Flur), ist in Abb. 1 dargestellt.

Folgende Aussagen lassen sich aus der Bestandserfassung (Länge) ableiten:

- ▶ Ca. 60% der Straßen sind einseitig oder beidseitig mit Gehwegen versehen
- ▶ Ca. 40% der Straßen haben keinen erkennbaren Gehweg neben der Fahrbahn
- ▶ In ca. 10% verläuft anstelle eines Gehwegs ein Grünstreifen im Seitenbereich.

Der Ausbau der Gehwege ist integraler Bestandteil des Straßenausbaus und für die Bürger ein wichtiges Merkmal von Lebensqualität. Aus der Darstellung des gegenwärtigen Bestandes und der Tatsache, dass in einigen Straßen Gehwege nicht vorhanden sind, leitet sich jedoch nicht automatisch das Erfordernis des Ausbaus von Gehwegen ab. Die von den Bürgern geforderten Bedingungen können teilweise auch ohne einen eigenständigen Gehweg erfüllt werden (z. B. im Verkehrsberuhigten Bereich oder auf Mischverkehrsflächen).

Die Anforderungen der Bürger als Fußgänger betreffen vor allem

- ▶ Verkehrssicherheit im allgemeinen Straßenverkehr
- ▶ ebene, stolperfreie und trockene Oberfläche
- ▶ Hindernisfreiheit und ausreichende Breite
- ▶ angemessene Beleuchtung sowie
- ▶ die Erreichbarkeit der Grundstücke über Gehwegüberfahrten bzw. Grundstückszufahrten.

Verkehrssicherheit im allgemeinen Straßenverkehr

Die klassische Trennung des Fahrverkehrs vom Fußgängerverkehr ist der Bordstein. In der überwiegenden Mehrheit der Straßen Birkenwerders besteht zwischen Fahrbahn und Gehweg ein Bordstein. Durch einen Grünstreifen, teilweise mit Bäumen oder Sträuchern, wird die Trennung vom Fahrverkehr auch gestalterisch unterstrichen.

Problembereiche sind die Kreuzungen und Einmündungen, für die die Fußgängerüberquerungen bei Anliegerstraßen möglichst nahe an der Einmündung liegen sollten. Bei Hauptnetzstraßen sollten sie dagegen möglichst so weit zurück gesetzt sein, dass ein abbiegendes Fahrzeug noch in der Nebenstraße stehen kann, bevor die Fußgängerquerung erreicht wird.

Bei den Anliegerstraßen mit geringem Verkehr ist eine einseitige Gehwegführung, wie z. T. bereits im westlichen Teil Birkenwerders ausgeführt, ausreichend.

Auch ohne gesonderten Gehweg kann bei Mischverkehrsflächen und in verkehrsberuhigten Bereichen eine ausreichende Verkehrssicherheit erreicht werden. Wichtigste Voraussetzung dafür ist die angemessene Geschwindigkeit (Schrittgeschwindigkeit).

Ebene, stolperfreie und trockene Oberfläche

Eine ebene, stolperfreie und im allgemeinen trockene Oberfläche ist für die Gehwege Voraussetzung, damit nicht alternativ die möglicherweise glatte Fahrbahn vorgezogen wird. Das Deckenmaterial des Fußweges ist uninteressant, wenn die o. g. Kriterien erfüllt werden. So kann auch eine geschlämmte Sand-Kies-Decke völlig den Ansprüchen genügen, wenn gesichert ist, dass das Regenwasser versickern bzw. von der Verkehrsfläche schnell ablaufen kann.

Problematisch sind die Stolperstellen infolge des Wurzelwachstums. Gegen diese Kraft nützen auch dickere Gehwegplatten nichts. Hier sollte im Interesse der leichteren Reparaturfähigkeit mit Kantenstein (der auch zur Überbrückung von Wurzelbereichen verwendet werden kann) und Gehwegplatten gearbeitet werden. Reicht dies nicht aus, sind Baumscheiben mit entsprechender Abdeckung zu verwenden.

Hindernisfreiheit und ausreichende Breite

Die Gehwege müssen eine ausreichende Breite haben, damit der Begegnungsfall gewährleistet ist. In den Anliegerstraßen ist die Breite von 1,25 bis 1,50 m ausreichend. Diese Breite sollte durchgängig ermöglicht sein.

Da in Birkenwerder einige Straßenzüge mittel- bis langfristig nicht mit einer Asphaltdecke versehen werden können und separate Radwege nicht finanzierbar sein werden, sollten die Gehwege so breit sein, dass sie den Radverkehr der Schüler aufnehmen können.

Angemessene Beleuchtung

Die ausreichende Beleuchtung der Gehwege ist einer der wichtigsten Kriterien für die Sicherheit der Bürger im öffentlichen Raum. Dieses Anliegen führt dazu, dass eine große Zahl der Gehwegsanierungen mit der Verbesserung der Beleuchtung einhergeht. Die Anlage von Bewegungsmeldern, die die Gehwegbeleuchtung steuern, ist für solche Bereiche der Gemeinde zu prüfen, in denen ein nur geringes Verkehrsaufkommen besteht.

Die Beleuchtung von Wegen außerhalb des Straßenraumes (Parks, Abkürzungen u. a.) ist nicht Pflichtaufgabe der Gemeinde. Hier ist im Einzelfall zu prüfen, ob eine Beleuchtung erfolgen muss.

Das Verkehrskonzept kann die Erarbeitung eines integrierten Beleuchtungskonzeptes nicht ersetzen, das zumindest in einigen Teilen der Gemeinde notwendig ist.

Erreichbarkeit der Grundstücke über Gehwegüberfahrten bzw. Grundstückszufahrten

Die Gehwegüber- und Grundstückszufahrten stellen eine Unterbrechung der geforderten durchgängigen Gestaltung der Gehwege dar. Ihre Anlage erfordert eine besonders sorgfältig abgestimmte Planung.

Prinzipien für die Umsetzung

Die hier genannten Bedingungen sind noch nicht überall erfüllt. Zur Umsetzung der Ziele werden die folgenden Prinzipien vorgeschlagen:

Erhaltung, Sanierung und Reparatur der Gehwege

Die Sanierung der im Grundsatz oft sehr ansprechenden Gehwege ist im Rahmen der Instandhaltungs- und Instandsetzungsarbeiten unter Verwendung der vorhandenen ortstypischen Materialien durchzuführen.

Ist das anstehende Material nicht mehr vor Ort verwendbar, soll mit der Gehwegplatte "Berliner Platte mit Bischofsmütze" (Kantenlänge 35 cm) gearbeitet werden (Plattenverlegung im Diagonalverband, Gehweg beidseitig eingefasst mit Kantensteinen). Die Verwendung des gleichen ortstypischen Materials stärkt das Erscheinungsbild der Gemeinde und erleichtert Pflege, Instandhaltung und Reparatur.

In Anbetracht des teilweise sehr überalterten Baumbestands können bei dessen Erneuerung die Gehwege in Mitleidenschaft gezogen werden. Bei dem dann notwendigen Neu- bzw. Ausbau ist zu beachten:

- ▶ Möglichst Verwendung von Pflanzmaterial, das weniger Wurzelwerk entwickelt, welches die Gehwege hoch drückt
- ▶ Anordnung von Baumscheiben

- › Überprüfung der erforderlichen Gehwegbreiten unter Beachtung des Gesamtbildes der Straße
- › Integration der Grundstückszufahrten unter Beachtung der höheren Belastungen
- › Verzicht auf die aufwändige Verwendung von Ober- und Unterstreifen als Begrenzung des Gehwegbereichs in den Wohnstraßen; stattdessen Rasenansaat
- › Einordnung der Straßenbeleuchtung in den Grünstreifen zur Vermeidung von Aufbrüchen bei Reparaturarbeiten.

Neuanlage von Gehwegen

Für die Neuanlage von Gehwegen im Zuge des Straßenausbaus sollten entsprechend dem Regelquerschnitt die erforderlichen Gehwegbreiten sorgfältig bestimmt werden.

Als Gehwegbreiten sind für Neubauten vorgesehen: zwischen 1,25 und 1,50 m.

Beibehaltung kostengünstiger und aufwandsarmer Lösungen

In einigen Straßenabschnitten sind Gehwege nur einseitig oder überhaupt nicht vorhanden. Ein Gehweg mit wassergebundener Kiesdecke oder im Rasen, gegebenenfalls durch Trittsteine stabilisiert, kann bei entsprechenden Boden- und Geländeverhältnissen durchaus als ausreichend angesehen werden. Hier geht es vor allem darum, die Ableitung des Regenwassers zu ermöglichen.

Als Beispiel für eine kostengünstige, den Qualitäten des städtebaulichen Raums entsprechende Lösung kann hier der Radweg im Zuge des straßenbegleitenden Grüns an der Hauptstraße/B96 nördlich der Evangelischen Kirche benannt werden. Er wurde als besonders ansprechendes Beispiel in einer Handlungsempfehlung des Landes Brandenburg dargestellt (6).

Verkehrsberuhigte Bereiche

Verkehrsberuhigte Bereiche werden in Fortsetzung der bisherigen Verfahrensweise als Mischverkehrsflächen angelegt.

2.2 Konzept für Fuß- und Radwege von gesamtgemeindlicher und regionaler Bedeutung

In Abb. 2 sind die Fuß- und Radwege dargestellt, die gesamtgemeindliche oder regionale Bedeutung besitzen. Hervorzuheben sind hier die touristischen Wanderwege von überregionaler Bedeutung.

Für die innergemeindlichen Wegebeziehungen spielen Fuß- und Radverkehr eine wichtige Rolle. Der Plan zeigt die wichtigsten Ziele:

- › das zwischen Bahnhof und Evangelischer Kirche / Grundschule gelegene Ortszentrum
- › das Krankenhausareal mit der Integrativ-Kooperativen Gesamtschule
- › die Kitas
- › die Betreuungseinrichtungen für Senioren
- › der Waldfriedhof sowie
- › das Naherholungsgebiet Kolonie Briese.

Die hervorragende Lage der Gemeinde zwischen Havelniederung, Briesetal und Wald sowie im S-Bahnerschlossenen Nachbarschaftsraum der Bundeshauptstadt machen Birkenwerder auch für Urlauber und Tagestouristen interessant.

Das dargestellte Wegenetz soll den Ansprüchen der Wohnbevölkerung sowie der Gäste und Besucher gleichermaßen gerecht werden. Die erforderlichen Ausbaustandards sind unter Punkt 2.1 dargestellt.

Der Ausbau eigenständiger Radwege im kommunalen Netz ist bis auf geringe Ausnahmen nicht erforderlich. Statt dessen sind vorhandene Gehwege (überwiegend 1,50m breit) instand zu setzen und zukünftig als gemeinsame Geh- und Radwege zu nutzen bzw. der Straßenbau ist so zu planen, dass eine Mitbenutzung der Straße durch den Radfahrer möglich wird (Asphaltierung).

Für die innergemeindlichen Wegebeziehungen sind die Schulwege, die Verbindungen zum Ortszentrum, die Wege zum Bahnhof und die Verbindungen zwischen den einzelnen Ortsteilen von besonderer Bedeutung. Diese Verbindungen setzen sich teilweise in den Naherholungsbereichen des Ortes (Briesetal, Boddensee) und in den regionalen Verbindungen fort.

Typisch für Birkenwerder ist das sehr sensible Wegesystem, das fußgängerfreundliche und ruhige Wege abseits der Hauptstraßen ermöglicht.

Wichtige Verbindungen sind hier - neben den Strecken im Briesetal - die Karl-Marx-Straße, die Summter Straße, die Hirschfährte, die Geschwister-Scholl-Straße, die Erich-Mühsam-Straße, die Sacco-Vanzetti-Straße, der Wensickendorfer Weg und die Havelstraße. Die sonstigen Wegeverbindungen sind in Abbildung 2 aufgenommen. Zu ihnen gehören auch die Wegeverbindungen vom Boddensee zum Wensickendorfer Weg, der Hasensprung und der verlängerte Krugsteig.

Ergänzend zur Netzentwicklung sind punktuelle Maßnahmen zur Verbesserung von Fuß- und Radverkehr notwendig. Zu ihnen gehören Querungshilfen im Bereich des Bahnhofs sowie - soweit noch nicht realisiert - an den Ortseingängen (auch als Beitrag zur Geschwindigkeitsdämpfung). Für die weitere Entwicklung wurden - in Ergänzung zu den straßenbegleitenden Gehwegen - die Möglichkeiten zur Verbesserung der Schulwege und der Erholungswege untersucht.

2.2.1 Netz der Schulwege und Maßnahmen zu seiner Verbesserung

In Abb. 3 sind die für die wichtigsten Schulwegeverbindungen notwendigen Ausbaumaßnahmen dargestellt. Die Schüler kommen zu Fuß, mit dem Rad oder werden mit dem Pkw gebracht. Durch den schrittweisen Ausbau der Anliegerstraßen, insbesondere durch das Aufbringen bituminöser Decken, kommt es (unabhängig von dem gewählten Querschnitt) zu einer generellen Verbesserung des Wegenetzes, so dass die Schüler sicherer und gefahrenfrei die Schule erreichen können.

Im Interesse der Schulwegsicherung werden darüber hinaus die folgenden Maßnahmen vorgeschlagen:

Integrativ-Kooperative Grundschule an der Evangelischen Kirche

Die Integrativ-Kooperative Grundschule (im weiteren als Grundschule bezeichnet) hat regionale Bedeutung, da die Schüler mit Behinderungen auch aus anderen Gemeinden kommen. Diese Schüler werden mit Kraftfahrzeugen zur Schule gebracht. Dafür sind gesonderte Halte- und Parkflächen ausgewiesen. Der Großteil der Grundschüler kommt zu Fuß oder mit dem Fahrrad.

Die Fuß- und Radwegführung entlang der B96 ist sicher. Die Fußgängerampel an der B96 ist auch Zielpunkt des Schülerverkehrs aus dem gesamten westlich der B96 gelegenen Siedlungsgebiet. Die Verbindung vom Werder zur Sacco-Vanzetti-Straße ist auch für die Kita von hoher Bedeutung und teilweise gut ausgebaut.

Die Havelstraße bildet den Hauptzubringer für die Schüler aus dem westlichen Gemeindegebiet. Sie weist ein radfahrerfeindliches Pflaster auf, so dass die Radfahrer die Gehwege benutzen. Hier sollte auch die erforderliche Ausschilderung erfolgen. Der Abschnitt von der Industriestraße zum Stolper Weg ist im Zusammenhang mit der geplanten Wohnbebauung und dem Straßenausbau mit beidseitigen Rad/Gehwegen (1,50 m Breite) auszubauen.

Für die weiteren Schulwege zur Grundschule können die straßenbegleitenden Gehwege, der Verkehrsberuhigte Bereich Fontaneweg und die Wege genutzt werden, die im Briesetal verlaufen bzw. dieses kreuzen.

Wichtiger Bestandteil der Schulwegsicherung ist der Eingangsbereich an der Hauptstraße/Havelstraße.

Folgende Probleme werden hier zeitweise deutlich:

Durch Fahrzeuge von Personen, die die Kinder zur Schule bringen bzw. holen, wird die Durchlassfähigkeit der Havel- und der Hauptstraße an der Kirche eingeschränkt. Es kommt zu kurzzeitigen Verzögerungen sowie zu einer Gefährdung von Kindern, die beim Ein- und Aussteigen auf den Verkehr nicht achten.

Die Havelstraße nimmt - neben dem Eigenverkehr - auch wohngebietsfremden Verkehr auf. Dabei kommt es im Vorfeld der Schule zu Konflikten zwischen dem Schülerverkehr und dem durchgehenden, z. T. auch Güterverkehr. Vorschläge zur Verminderung dieses Verkehrsanteils werden unter Punkt 3 dargestellt (Verkehrslenkung, Vermeidung von gebietsfremden Lkw-Verkehr).

Die mit dem Auto gebrachten bzw. geholten Kinder benötigen einen Schutzbereich für das Ein- und Aussteigen möglichst auf der der Schule zugewandten Straßenseite. Dazu wird vorgeschlagen, den Aus- und Einsteigebereich auf die östliche Bordsteinkante der Hauptstraße im Bereich der Grundschule zu konzentrieren. Im Schatten einer markierten Verkehrsinsel von ca. 20 m Länge entsteht so ein vom durchgehenden Verkehr geschützter Bereich, ein "Parkhafen" (siehe Abb. 18). Hier ist das Ein- und Aussteigen gefahrlos und ohne direkte Behinderung des durchgehenden Verkehrs möglich, der westlich in beiden Richtungen an der Verkehrsinsel vorbeigeführt wird.

Diese Regelung setzt jedoch die Bereitschaft der Eltern voraus, den Halt auf das Ein- und Aussteigen zu reduzieren, nicht aber dort auf die Schülerinnen und Schüler zu warten. Dazu ist in dem sich westlich anschließenden Teil der Havelstraße (westlich der Margaretenstraße) ausreichend Platz, so dass sich hier die Warteschlange bilden kann.

Die Nutzung des Parkhafens führt dazu, dass der Wendebereich konzentriert wird und eine geordnete Vorfahrt erfolgen kann. Gegenwärtig besteht durch die Größe der ungegliederten Fläche und die Tatsache, dass der durchgehende Verkehr wegen der Enge der Hauptstraße westlich der Kirche diesen Bereich als Wartebereich nutzt, ein gewisses Gefahrenpotenzial, das auf diese Weise abgebaut werden kann. Durch die angestrebte Gliederung der sehr breiten Fahrbahnfläche ergibt sich ein verbessertes Sicherheitsempfinden vor allem für die Kinder und die älteren Mitbürger. Die Wendevorgänge konzentrieren sich auf einen überschaubaren Bereich und müssen wegen der vorgesehenen "Kanalisation" langsamer erfolgen, was ebenfalls zur Sicherheit beiträgt.

Die Fahrbahnbreite von 5,50m westlich der Verkehrsinsel ist für den stattfindenden Lkw-Verkehr der anliegenden Firmen ausreichend. Hier können auch die Besucher der Seniorenbetreuungsstätte "Domino" ein- und aussteigen

Durch die in Punkt 3 vorgeschlagenen Ausbau- und Lenkungsmaßnahmen (Ausbau der mittleren Havelstraße, Erschwernisse beim Einbiegen in die Humboldtallee aus südlicher Richtung) wird eine günstige Alternative zur Nutzung der Havelstraße zwischen Industrie- und Hauptstraße angestrebt. Dies trägt dazu bei, dass im Bereich der Schule die Kriterien der Durchlassfähigkeit und Flüssigkeit gegenüber den Erfordernissen der Anlieger nachrangig sind.

Gleichzeitig wird damit eine deutliche Verringerung des Verkehrs im Bereich der Grundschule erreicht. Dies führt auch zur Reduzierung der "Begegnungsfälle" im räumlich beengten Abschnitt der Hauptstraße westlich der Kirche. Damit wird auch das Erfordernis einer Wartefläche für den durchgehenden Verkehr an der Schule verringert. Hier müssen die Fahrzeuge gegenwärtig oft warten, um den aus Norden

kommenden Verkehr durchzulassen. Die Länge der "Engstelle" beträgt gegenwärtig ca. 90 m. Der Straßenabschnitt ist nicht immer voll einsehbar.

Es wird vorgeschlagen, durch den Verzicht auf zwei Stellplätze am westlichen Fahrbahnrand eine Ausweichmöglichkeit zu schaffen und dadurch die Sicherheit insgesamt zu erhöhen (Reduzierung der Begegnungslänge, Reduzierung des erforderlichen Stauraums). Die beiden Engstellen haben dann nur noch eine Länge von 35 m bzw. 40 m.

Die vorgeschlagene Markierung einer Verkehrsinsel ist kostengünstig und beeinträchtigt das Erscheinungsbild in keiner Weise. Da die Markierung auf dem Natursteinpflaster nur eine geringe Lebensdauer besitzt, ist die Maßnahme als eine Testphase zu verstehen. Bewährt sich diese Regelung, ist eine Aufpflasterung unter Beachtung der Kriterien Denkmalschutz und Kostenaufwand möglich. Eine Behinderung des Regenwasserabflusses tritt dadurch nicht ein, da das Längs- und das Quergefälle der Fahrbahn dafür sorgt, dass der Abfluss überwiegend nördlich der Verkehrsinsel in Richtung Südosten erfolgt.

Die Vorschläge berücksichtigen die Aufstellflächen für die Rettungsfahrzeuge und die Feuerwehr. Sie sind durch Halteverbote bereits gekennzeichnet. Die Markierung bzw. eine spätere Aufpflasterung der Verkehrsinsel stellt für den Rettungsverkehr keine Behinderung dar.

Integrativ-Kooperative Gesamtschule mit gymnasialer Oberstufe

Die Schule an der Hubertusstraße (Gesamtschule) ist von regionaler Bedeutung. Die Anfahrt der Schüler mit Behinderungen erfolgt weitestgehend durch Kraftfahrzeuge (behindertengerechte Kleinbusse bzw. private Pkw). Die dafür erforderlichen räumlichen und verkehrsorganisatorischen Maßnahmen sind unter Punkt 4.2.10 dargestellt. Im Verkehrskonzept wird die Einbahnstraßenregelung in der Hubertusstraße ausdrücklich bestätigt. Sie ermöglicht es, dass sich die Schüler beim Verlassen der Schule bzw. beim Aus- und Einstieg in die behindertengerechten Fahrzeuge nur nach einer Seite orientieren müssen. Die der Schule zugewandte Fahrbahnkante wird vom Ruhenden Verkehr freigehalten.

Wegen der Randlage und wegen des Alters der Schüler hat der Radverkehr hier eine besonders große Bedeutung. Die Summter Straße ist ausreichend bemessen. Sie führt auf die "Rote Brücke" zu, die nur über Treppen erreicht werden kann. Mittelfristig ist kein Neubau zu erwarten. Bei einem Neubau sollten Rampen für Radfahrer vorgesehen werden.

Gegenwärtig hat die Hirschfährte große Bedeutung für den Fußgänger- und Radverkehr zur Schule. Ihr Ausbau ist im Anschluss an den Ausbau der Straße Unter den Ulmen vorgesehen. Damit wird die Schule günstiger an das Gemeindegebiet westlich des Bahnhofs angeschlossen. Weiterer Handlungsbedarf besteht nicht.

2.2.2 Maßnahmen für touristische Fuß- und Radwege

Durch Birkenwerder führen Rad- und Wanderwege von internationaler und regionaler Bedeutung. Diese verbinden die Städte und Gemeinden mit der wertvollen Landschaft an Havel und Brieße sowie den Waldarealen.

Europäischer Radfernwanderweg Berlin-Kopenhagen

Der durch Birkenwerder führende Europäische Radfernwanderweg Berlin-Kopenhagen wurde 2001/ 2002 ausgebaut (Tourismusförderung). Er nutzt zu großen Teilen Straßenabschnitte der B96, kommunale Straßen und Verkehrsberuhigte Bereiche. Unbefriedigend ist die Führung zur Kolonie Brieße. Langfristig ist ein Radweg an der Chaussee nach Brieße auszubauen, da es hier Konflikte mit dem Kfz-Verkehr gibt. Als Zwischenlösung wird empfohlen, die Geschwindigkeit für Kfz auf 50km/h - evtl. nur in der Urlaubszeit oder an den Wochenenden - zu beschränken, sowie einen Streifen auf der Fahrbahn zu markieren, der die Radfahrer schützt.

Regionale Wander- und Radwanderwege

Die Gemeinde Birkenwerder arbeitet mit Nachbargemeinden in interkommunalen Arbeitsgruppen zusammen. Ein gemeinsames Ergebnis dieser Arbeit ist die Entwicklung und die Ausschilderung von Wanderwegen in den Gebieten "Mühlenbecker Land" und "Havelniederung".

Diese regionalen Wanderwege haben Bedeutung für die touristische Erschließung des Nachbarschaftsraumes. Sie befinden sich in unterschiedlichem Ausbauzustand. Ziel war es, mit den Wanderwegenetzen Impulse für die gemeinsame Entwicklung zu geben und auf diese die Ausbaumaßnahmen oder die Aktivitäten von Vereinen zu konzentrieren. Von der Darstellung in Karten und von der Ausschilderung geht keine Rechtswirkung aus.

Die wichtigsten regionalen Wanderwege verbinden Natur- und Siedlungsräume entlang der Havel (Hennigsdorf - Pinnow - Oranienburg), entlang der Brieße sowie durch die Waldgebiete (z. B. nach Mühlenbeck und Summt). Innerhalb der Gemeinde Birkenwerder werden wichtige Verbindungen aufgenommen.

Radwegeverbindungen entlang der Bundes- und der überörtlichen Straßen

Entlang der B96, die als Verbindung zwischen Berlin und Brandenburg auch für den regionalen Radverkehr Bedeutung hat, sind inzwischen fast durchgängig Radwege vorhanden. Der Lückenschluss im Bereich Birkenwerder Nord soll im Zuge der Baumaßnahmen zum Autobahnausbau erfolgen. Damit wird auch ein wichtiger Beitrag zur Verbindung der Ortsteile Birkenwerders, zur Erschließung der Fachmärkte und zur Sicherung des Schulweges geleistet.

Im Jahre 2003 werden die Radwege durch den Ausbau der Clara-Zetkin-Straße auch auf der B96a weitergeführt. Für die Bergfelder Straße liegt eine Ausbauplanung für einen kombinierten Rad-Geh-Weg vor, die erst langfristig realisiert werden kann. Eine Zwischenlösung (Markierung eines Radstreifens) ist wegen der zu geringen Fahrbahnbreite nicht zulässig. Mittelfristig ist die gegenwärtige Praxis (Radfahren auf unbefestigtem Seitenstreifen) weiter zu führen.

Ein gemeinsamer Geh- und Radweg ist beim Ausbau der Straße Unter den Ulmen im Jahre 2003 im westlichen Bereich von der Bergfelder Straße bis zur Summter Straße geplant.

3. Straßennetz

3.1 Ausbaustand der Straßen und Zustand der Fahrbahnen

Das Straßennetz der Gemeinde hat eine Länge von ca. 69 km. In Abb. 4 ist die Befestigungsart der Fahrbahndecken dargestellt.

Der Deckenaufbau der Straßenfahrbahnen schlüsselt sich wie folgt auf:

Pflasterdecke	18,45 km
Pflaster mit bituminöser Deckschicht	0,45 km
Bituminöse Straßendecke	25,23 km
Unbefestigte (Sand-) Straße	24,97 km

Der Zustand der befestigten Straßen ist zu zwei Dritteln befriedigend. Die Pflasterdecken sind jedoch häufig sehr uneben, so dass besonders bei Lkw-Verkehr Erschütterungen und Verlärmungen auftreten, die die Wohnqualität beeinträchtigen.

Pflasterdecken:

In Birkenwerder treten Großpflaster, Kleinpflaster und Betonpflaster auf.

Das Betonpflaster wurde überwiegend im Zuge von Siedlungserweiterungen sowie bei der Gestaltung verkehrsberuhigter Bereiche verlegt. Die Straße Am Quast wurde ebenfalls in Betonpflaster verlegt. Der weitere Ausbau mit Betonpflaster ist nur in Ausnahmefällen zu empfehlen.

Das Pflaster in der Karl-Marx-Straße und in der Luisenstraße bildet eine Ausnahme. Durch die Ausweisung der Straße Unter den Ulmen und der Summter Straße zu einer Anliegerstraße mit Sammelfunktion sowie die veränderte Verkehrslenkung zum Krankenhaus soll auch eine Entlastung der Karl-Marx-Straße und damit ein langfristiger Schutz dieser typischen Fahrbahndecke erreicht werden.

Die Straßen mit Großpflaster können nicht einheitlich bewertet werden, da es sehr unterschiedliche Strukturen gibt.

Das typische brandenburgische Reihensteinpflaster mit relativ glatten Steinen hat nur geringe Schäden zu verzeichnen. Hier sind jedoch die Fahrbahnbreiten oft sehr gering, wie beispielsweise im Hohen Neuendorfer Weg, in der Humboldtallee oder in der Rosa-Luxemburg-Straße. Der hier teilweise erforderliche Ausbau resultiert aus den zu geringen Fahrbahnbreiten. Das Pflaster sollte auch bei Veränderungen des Straßenprofils erhalten werden.

Problematischer ist das Großpflaster aus Bruchsteinen (Granit), wie es beispielsweise in der Havelstraße oder in der Ludwig-Richter-Straße auftritt. Die unebenen Flächen resultieren aus mangelhafter Verlegung, aus den Verwerfungen im Wurzelbereich der Bäume sowie teilweise aus einer Überlastung durch Schwerlastfahrzeuge mit unangemessener Geschwindigkeit (Havelstraße). Besonders nachteilig sind die dem Deckenzustand geschuldete Lärmbelastung und die Erschütterung, die die Anlieger spüren. Zur Reduzierung der Beeinträchtigung der Lebensqualität im Anliegerbereich bieten sich generell an:

- ▶ Weitere Geschwindigkeitsreduzierung bis hin zu Schritttempo (z. B. für Lkw)
- ▶ Für Straßenabschnitte mit starker Verkehrsbelastung ist der Überzug mit bituminöser Deckschicht möglich, wobei das Großpflaster zur Tragschicht umfunktioniert wird (siehe Bergfelder Straße).

Sollen Pflasterbereiche aufgenommen und ersetzt werden, ist das Abbruchmaterial zu bergen und für Ausbesserungen, als Tragschicht oder für die Anlage von Parkstellflächen im Straßenraum zu verwenden.

Bituminöse Decken

Die meisten Neubaumaßnahmen erfolgten in den letzten Jahren in Bitumenbauweise. Beim Neubau hat die Herstellung einer dauerhaften und pflegeleichten (Reinigung, Winterdienst, Instandhaltung) Decke oberste Priorität.

In der Gemeinde kann von einem insgesamt guten Zustand der bituminösen Decken ausgegangen werden. Defizite treten auf in der Straße Zum Waldfriedhof sowie in dem (abgehängten) Teilstück des Wensickendorfer Weges nördlich der Autobahn.

Auch in Zukunft wird der Deckenaufbau überwiegend in bituminöser Bauweise erfolgen. Die im weiteren dargestellten Regelquerschnitte basieren auf dieser Bauweise. Die endgültige Entscheidung erfolgt auf der Grundlage der Baugrunduntersuchungen und ist nicht Gegenstand des Verkehrskonzeptes, sondern der Ausführungsplanung.

Unbefestigte Oberflächen

Da die verfügbaren Mittel in verkehrswichtigeren Bereichen eingesetzt werden müssen, muss in einigen Straßenabschnitten auf längere Sicht mit dem Fortbestand unbefestigter Straßen gerechnet werden,

Als erste Maßnahmen sind vorzusehen:

- die regelmäßige Gradierung der Fahrbahnflächen sowie die Gradierung im Zusammenhang mit dem Einbau der Abwasserleitungen durch den ZV Fließtal
- die Eingrenzung des Fahrbereichs durch Barrieren (Poller, Steine, Holzbalken) in besonders gefährdeten Abschnitten und
- die Pflege der Nebenflächen.
- Angestrebt wird ein grundhafter Ausbau mit einer bituminösen Fahrbahndecke im Anschluss an den Kanalbau, da eine Gradierung von unbefestigten Straßen keine nachhaltige Wirkung hat.

Ergänzend sollten Fahrverbote für schwere Fahrzeuge (außer Versorgungsfahrzeuge) ausgesprochen werden (z. B. im Birkensteig). Als Begründung dienen:

- die für unbefestigte Straßen zu hohen Achslasten und
- die dadurch ausgelöste Spurrinnen- und Löcherbildung
- die geringen Fahrbahnbreiten und damit die Zerstörung der Grünflächen
- die Staubentwicklung bei Trockenheit und die Spritzgefahr bei Regen und Nässe
- die durch die wegen der schlechten Befahrbarkeit ausgelösten Lärmemissionen und Erschütterungen.

Das nächtliche Abstellen der Lkw innerhalb der sensiblen Wohngebiete ist durch Verbote zu unterbinden.

3.2 Klassifizierung und Netzgestaltung

In Birkenwerder gibt es vom Grundsatz her nur zwei Straßenkategorien:

- die Bundesstraßen als Hauptverkehrsstraßen
- die Haupteerschließungsstraßen sowie
- die Anliegerstraßen (siehe Abb. 5).

Die Gemeinde Birkenwerder hat sich für die flächendeckende Einrichtung von Tempo-30-Zonen - mit nur geringen Ausnahmen - entschieden. In einigen Teilen wurden zusätzlich "Verkehrsberuhigte Bereiche" eingerichtet. Außerhalb der Tempo-30-Zonen liegen lediglich die Bundesstraßen, das Gewerbegebiet Am Triftweg und die Straße Unter den Ulmen.

Diese Kategorisierung hat sich in den letzten Jahren bewährt. Es haben sich jedoch aus unterschiedlichen Ursachen Differenzierungen herausgebildet, die für die Ausbauplanung, besonders für die Rangfolge der Maßnahmen, von Bedeutung sind.

Innerhalb der flächendeckenden Tempo-30-Zonen haben sich Straßenzüge herausgebildet, die eine gewisse Sammlerfunktion übernehmen. Diese Differenzierung ergibt sich

- aus dem Ausbauzustand der Straßen
- aus der Lage innerhalb der Tempo-30-Zone
- aus der günstigen Anbindung an die Bundesstraßen.

Mit der Ausprägung der Sammlerfunktion wird gleichzeitig eine Entlastung sensibler Wohnbereiche angestrebt, was bei den Kriterien für die Rang- und Reihenfolge von Ausbaumaßnahmen berücksichtigt werden sollte (Kriterienkatalog Pkt. 3.4).

Die sonstigen Anliegerstraßen ohne Sammlerfunktion bilden den Hauptteil des kommunalen Straßennetzes. Innerhalb dieser Kategorie gibt es besonders sensible und kleinteilige Gebiete, für die Verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen wurden bzw. für die eine entsprechende Ausweisung in Zukunft angestrebt werden sollte.

Der Vorschlag für die Festlegung der Einstufung kommunaler Straßen in die einzelnen Straßenkategorien ist in Anlage 1 dargestellt. Er enthält auch den Status der Fertigstellung (endgültig hergestellt, Teileinrichtung, nicht endgültig hergestellt) entsprechend der Stichtagsregelung 03.10.1990. Die Einstufung erfolgt stets für den gesamten Straßenverlauf.

3.2.1 Bundesstraßen

Die Bundesstraßen B 96 und B 96a bilden das Rückgrat des Straßennetzes. Die beiden Bundesstraßen haben - neben dem regionalen und länderverbindenden Charakter - vor allem die Funktion des Zubringers zur Bundesautobahn. Mit der Schaffung der Ortsumgehung der Stadt Oranienburg im Zuge der B 96 ist es zu einer Umverlagerung des durchgehenden Verkehrs gekommen, da sich der Verkehr nach Oranienburg und darüber hinaus in Teilen nach Westen verlagert und damit auch die Gemeinde Birkenwerder umfährt. Auch in Zukunft wird jedoch die B 96 durch die Gemeinde Birkenwerder bis zur Autobahnauffahrt geführt. Dort wird sie über die Autobahn A 10 zum Autobahnkreuz Oranienburg geleitet, wo sich die B 96 nach Norden fortsetzt.

In diesem Zusammenhang werden die folgenden Anregungen gegeben:

Um die Entlastungsfunktion der neuen Ortsumgehung Oranienburg auch für Birkenwerder wirksam werden zu lassen, sollten Wegeleitsysteme vorgesehen werden, die den Durchgangsverkehr, insbesondere den Schwerlastverkehr, frühzeitig auf die neue Ortsumgehung Oranienburg lenken (siehe Abb. 6). Die Möglichkeit der Ausweisung von siedlungsentlastenden Routen für den Lkw-Verkehr ist gemeinsam mit Hohen Neuendorf, Oranienburg und dem Straßenbauamt zu prüfen (Umlenkung auf die A 111 und die neue OU Oranienburg im Zuge der B 96). Die Nord-Süd-Relation wird nördlich der Stadt Oranienburg relativ eindeutig dargestellt. In der Gegenrichtung sollten Schilder zumindest in Frohnau und in Hohen Neuendorf (südlicher Kreisverkehr) auf die Anschlussstelle Stolpe hinweisen.

3.2.2 Haupterschließungsstraßen

Entsprechend der Straßenausbaubeitragssatzung (10) der Gemeinde Birkenwerder vom 13. 07. 2000 gelten als Haupterschließungsstraßen "Straßen, die der Erschließung von Grundstücken und gleichzeitig dem Verkehr innerhalb von Baugebieten oder innerhalb von im Zusammenhang bebauter Ortsteile dienen, soweit sie nicht Hauptverkehrsstraßen nach Ziff. 3 sind."

Entsprechend dieser Bewertung sind die Straßen Unter den Ulmen, die Straße nach Briesen, nach Borgsdorf und die Fichteallee als Haupterschließungsstraßen eingeordnet worden (siehe Anlage 1).

3.2.3 Anliegerstraßen mit Sammlerfunktion

Als Straßenzüge mit Sammlerfunktion werden ausgewiesen:

Östlich der B96

- ▶ Straße im Lindenhof (verlängerte Berliner Straße) und Straße Zum Waldfriedhof
- ▶ Straße Unter den Ulmen - Fichteallee zum Ortsteil Briesen
- ▶ Summter Straße
- ▶ Sacco-Vanzetti-Straße (zur B96) - Geschwister-Scholl-Straße - Am Walde

Westlich der B96

- ▶ Triftweg
- ▶ Frankenstraße
- ▶ Teile der Industriestraße (zwischen Frankenstraße und Havelstraße)
- ▶ Teile der Havelstraße (zwischen Industriestraße und Stolper Weg)
- ▶ Stolper Weg (nördlicher Teil) - Hohen Neuendorfer Weg.

3.2.4 Anliegerstraßen ohne Sammlerfunktion

Der überwiegende Teil des kommunalen Straßennetzes dient allein der Erschließung der Wohngrundstücke und besitzt ausnahmslos Anliegerfunktion. Der Ausbau dieser Straßen orientiert sich an den o. g. Grundsätzen und soll, falls dies noch nicht geschehen ist, in den unter Punkt 3.3.3 genannten Querschnitten erfolgen.

3.2.5 "Verkehrsberuhigte Bereiche"

Insgesamt existieren in Birkenwerder bereits sieben Verkehrsberuhigte Bereiche, in denen ein hohes Maß an Verkehrssicherheit und Umweltverträglichkeit gegeben sind. Die Beschilderung (Verkehrszeichen Z 325 ff.) ermöglicht den Vorrang von Kindern (Spiel) und Fußgängern, zwingt zu Schrittgeschwindigkeit und beschränkt das Abstellen der Fahrzeuge auf den ausdrücklich ausgewiesenen Flächen. Es handelt sich um die folgenden Bereiche:

- ▶ Fontaneviertel
- ▶ Erdebergstraße
- ▶ Am Schwalbenring
- ▶ Burgstellenweg
- ▶ An den Havelwiesen
- ▶ Am Quast und
- ▶ Straße Am Krankenhaus

Geeignet für die Weiterentwicklung Verkehrsberuhigter Bereiche sind in sich geschlossene kleinteilige Ortsteile mit besonders geringer Dichte, Kleinsiedlungsgebiete und Gebiete mit Bauten der Erholung (Datschen). Wie in Kapitel 4 - Parkraumkonzept - begründet, sollte der Verkehrsberuhigte Bereich in der Straße Am Krankenhaus aufgehoben werden.

3.3 Ausbaumaßnahmen

Die im Verkehrsentwicklungskonzept vorgeschlagenen Ausbaumaßnahmen sind in Abb. 7 kartiert sowie im folgenden textlich erläutert.

Von besonderer Bedeutung für die Rang- und Reihenfolge der Ausbaumaßnahmen ist darüber hinaus der Bau der Schmutzwasserkanalisation. In Abb. 8 ist dargestellt, welche Straßenabschnitte davon berührt werden.

3.3.1 Ausbau der Bundesstraßen

Die Gemeinde hat für die Bundesstraßen B 96 und B 96a nur Teile der Baulast zu tragen. Der vorgesehene Ausbau der Clara-Zetkin-Straße wird, wie schon in den vorangegangenen Ausbauphasen, in enger Abstimmung und unter Beteiligung der Gemeinde erfolgen. Die Planung wird im Konzept als Bestand dargestellt. Vorgesehen sind Fuß- und Radwege sowie die Einordnung von 33 Stellplätzen innerhalb des umgestalteten Straßenraumes. Die Freiraumgestaltung ist abgestimmt. Die Einrichtung eines Fußgängerschutzweges (Zebrastreifen) auf der Höhe des Bahnhofs wird von der Gemeinde gefordert.

Die Bundesstraßen B 96 und B 96a übernehmen für die Gemeinde - neben der Führung des regionalen und des überregionalen Verkehrs - wichtige Sammelfunktionen. Da die Gemeinde für den überörtlichen Verkehr keine siedlungsverträglichen Alternativen besitzt und im Interesse der Wohnqualitäten gebietsfremder Verkehr nicht in die sensiblen Bereiche gelenkt werden soll, muss es darum gehen, den von der Gemeinde erzeugten Straßenverkehr möglichst direkt den Bundesstraßen zuzuleiten und damit die Wohngebiete zu entlasten.

Dies setzt voraus, dass die Leistungsfähigkeit der Bundesstraßen gewährleistet ist. Mit der Verkehrskoordination im Interesse eines flüssigen Verkehrsablaufs auf stadtverträglichem Geschwindigkeitsniveau wird die notwendige Durchlassfähigkeit bei gleichzeitig hohem Sicherheitsstandard ermöglicht. Die Leistungsfähigkeit der Bundesstraßen ist Voraussetzung für die Entlastung der sensiblen Bereiche vom Schleichverkehr und vom gebietsfremden Durchgangsverkehr.

Durch den Baulastträger sind Querungshilfen in den Ortseingangsbereichen vorgesehen. Im Norden ist diese mit der Signalanlage gekoppelt. Im Bereich zwischen Karl-Marx-Straße und Schützenstraße an der Bergfelder Straße soll eine Mittelinsel den Ortseingang räumlich und sicherheitstechnisch signalisieren. Eine sichere Fußgängerquerung ist auch im Bereich des Bahnhofs vorzusehen.

Mit Ausnahme der Bergfelder Straße werden die Bundesstraßen von Radwegen begleitet. Hier gibt es keinen Handlungsbedarf.

3.3.2 Ausbau der Haupteerschließungsstraßen

Straße Unter den Ulmen - Fichteallee zum Ortsteil Briese

Die Straße Unter den Ulmen stellt mit ihrer Fortsetzung zum Ortsteil Briese die siedlungsverträgliche Erschließung des östlichen Gemeindegebietes sicher. Von Vorteil ist die Bündelung des Verkehrs entlang der Bahnstrecke. Die langfristigen Entwicklungspotenziale am Güterbahnhof können günstig erschlossen werden.

Die Straße Unter den Ulmen weist gegenwärtig in Teilen erhebliche Mängel auf.

Der Ausbau ist im Jahre 2003 geplant. In diesem Zusammenhang soll die Straße aus der Tempo-30-Zone genommen werden. Als Ausgleich ist die Geschwindigkeitsbegrenzung zwischen der Hirschfährte und der Roten Brücke aufgrund des verstärkten Schülerverkehrs mit dem Verkehrszeichen Z 274 (zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h) vorgesehen, das eine vergleichbare Wirkung entfaltet. Die Beschilderung mit dem Verkehrszeichen "Tempo-30-Zone" (Verkehrszeichen Z274.1/2) ist dann an allen von der Straße Unter den Ulmen abzweigenden Einmündungen anzubringen. Im Interesse der Schulwegsicherung ist an der "Roten Brücke" ein Fußgängerschutzweg (Zebrastreifen) anzuordnen.

3.3.2 Ausbau der Anliegerstraßen mit Sammlerfunktion

Straßennetz östlich der B96

Lindenhofsiedlung und Straße Zum Waldfriedhof

Nördlich der Bundesautobahn A10 befindet sich ein Teilgebiet der Gemeinde, das unmittelbar an den Hohen Neuendorfer Stadtteil Borgsdorf angrenzt. Die Straße Im Lindenhof stellt die Verbindung zwischen den Siedlungsgebieten her und leitet den Verkehr der B96 zu, die hier zur Landesstraße L20 herabklassifiziert wird. Mit ihrem Ausbau entsprechend dem Regelprofil (als Vorbild dient der Querschnitt der ausgebauten Bayernstraße, siehe Abbildungen 9a und 9b) trägt sie zur Sammlung der Anliegerverkehrsströme am Rande der Bebauung Birkenwerders bei und vermeidet dadurch ein stärkeres Eindringen in die sensibleren Bereiche. Die Situation ist mit der Stadt Hohen Neuendorf abgestimmt. Sie ist auch Voraussetzung für die weitere bauliche Entwicklung am Grenzweg (siehe Punkt 5.4).

Die Straße zum Waldfriedhof sammelt den Verkehr der nördlich und südlich angrenzenden Wohnbereiche sowie den Verkehr zum Waldfriedhof.

Summter Straße

Die bereits ausgebaute Summter Straße ermöglicht die direkte Anbindung der Asklepios Klinik, der Integrativ-Kooperativen Gesamtschule und des Sportgeländes (Platz und Halle), so dass sensible Wohngebiete entlastet werden. Die Darstellung entspricht den ersten Überlegungen zum Rahmenplan für Birkenwerder-Ost (4).

Die Summter Straße ist von großer Bedeutung für den Schulweg zur Gesamtschule.

Sacco-Vanzetti-Straße - Geschwister-Scholl-Straße - Am Walde

Der B-Plan Nr. 25 sieht im Zuge eines Bauvorhabens an der Hauptstraße (Einzelhandel, Wohnen) die Durchbindung der Sacco-Vanzetti-Straße zur B96 vor. Diese Planung ermöglicht eine günstige Anbindung der Siedlungsgebiete an die B96 unter Umgehung der verkehrlich schwierigen Situation im Ortszentrum (Brieseallee - Rathaus). Mit der Verbindung wird auch die Durchfahrung der historischen und wegen des Kindergartens besonders sensiblen Bereiche Am Werder und am Burgstellenweg vermieden.

Der Ausbau der Geschwister-Scholl-Straße - Am Walde soll im bewährten gemeindetypischen Profil erfolgen. Die Straßenfolge Sacco-Vanzetti-Straße - Geschwister-Scholl-Straße - Am Walde muss für den Havariefall als Umleitungsstrecke dienen. Die Notwendigkeit einer solchen Ausweichtrasse wurde bereits beim Ausbau der B 96 und dem Neubau der Bahnhofsbrücke deutlich. Die Trasse wird auch für den Ausbau der B96a erforderlich.

Mit dem Ausbau der Straße Unter den Ulmen und der geplanten Durchbindung der Sacco-Vanzetti-Straße ist das östlich der B 96 gelegene Teilstraßennetz ausreichend strukturiert. Mit der prioritären Entwicklung dieser Straßenzüge werden die wichtigsten Ziel- und Quellverkehre auf direktem Weg den Bundesstraßen zugeführt sowie die Entlastung sensibler Bereiche östlich der B96 ermöglicht.

Westlich der B96

Triftweg

Der Triftweg (bereits ausgebaut) befindet sich - wie auch die nördliche Industriestraße und die Straße An der Autobahn - außerhalb der Tempo-30-Zone und dient der Erschließung des Gewerbegebietes. Der Triftweg dient auch als Ausweichstrecke bei stauähnlichen Zuständen im Bereich der Autobahnanschlussstelle. Er wird von einem Radweg begleitet.

Frankenstraße

Die Frankenstraße übernimmt auf Grund des guten Ausbauszustandes und der vielen einmündenden Querstraßen bereits heute eine Sammlerfunktion. Die Frankenstraße wurde in den 1990er Jahren ausgebaut (Asphaltdecke) und befindet sich in gutem Zustand. Es besteht kein Ausbaubedarf.

Straßenzug Industriestraße - Havelstraße - Stolper Weg - Hohen Neuendorfer Weg

Diese Folge von Straßen übernimmt für den westlichen Teil Birkenwerders eine Sammlerfunktion. Durch diese Streckenführung werden folgende Ziele erreicht:

- ▶ Flächenhafte Erschließung zusammenhängender Wohngebiete
- ▶ Entlastung besonders sensibler Bereiche (z. B. Schule)
- ▶ Entlastung der Humboldtallee (geschützte Allee).

Der Straßenzug bindet an den in Hohen Neuendorf geplanten „Stadtring“ an, der hier die Siedlungsgebiete unter Umgehung der Bundes- und Landesstraßen vernetzt. Die Rudolf-Breitscheid-Straße und die Erdmannstraße bilden den nordwestlichen Teil dieses Ringes. Im Havariefall muss deshalb mit der Umleitung des Verkehrs in diesen Teil Birkenwerders gerechnet werden.

Die erforderlichen Ausbaumaßnahmen orientieren sich an dem oben bereits dargestellten Regelquerschnitt (siehe Abb. 9) unter Nutzung der bestehenden Strukturen.

▶ Industriestraße

Der größte Teil der Industriestraße ist nur einseitig bebaut. Der Querschnitt ist ausreichend. Bei einer Aufwertung und einem Umbau des südlichen Abschnittes (Herstellen einer ebenen Fahrbahn durch Asphaltierung oder Ersatz des Großpflasters) würden die Belastungen (Lärm, Erschütterung) reduziert. Für diese Maßnahme gibt es gegenwärtig keine Option. Sie sollte langfristig ermöglicht werden. Langfristige, weil gegenwärtig nicht finanzierbare Maßnahmen, sind auch die in Abb. 10 und Abb. 11 dargestellten Möglichkeiten zur Lenkung des Verkehrs und zur Vermeidung gebietsfremden Durchgangsverkehrs durch sensible Bereiche bzw. von Ersatztrassen zur Umgehung der Bundesstraße B 96. Die Durchfahrt Richtung Norden (Borgsdorf) könnte durch Fahrbahneinengungen, unter Berücksichtigung der Straßeneinläufe (Regenentwässerung), erschwert und so eine Entlastung erzielt werden.

▶ Teile der Havelstraße (zwischen Industriestraße und Stolper Weg)

Der Ausbau dieses Abschnitts der Havelstraße ist unabhängig von der „Klassifizierung“ erforderlich, da die Fahrbahn hier aus einer nur 4,00m breiten Kopfsteinpflasterdecke sowie einem 6,80 m breiten Sandstreifen besteht. Die schleifende Einmündung des Stolper Wegs ist im Interesse der Sicherheit und der Geschwindigkeitsdämpfung umzugestalten. Die Einmündung in die Industriestraße ist durch eine Fahrbahneinengung der östlichen Havelstraße aufzuwerten. Dadurch soll eine Umlenkung des Verkehrs erreicht werden (siehe Querschnitt Abb. 12a und Abb. 13). Auch diese optionale Möglichkeit wird auf Grund der Kostenbelastung nur langfristig umsetzbar sein.

‣ Stolper Weg (nördlicher Teil) - Hohen Neuendorfer Weg

Dieser Streckenabschnitt wird teilweise von geringen Fahrbahnbreiten geprägt, so dass im Begegnungsfall die Grünstreifen überfahren werden. Die gefahrenen Geschwindigkeiten sind ungeachtet der Begrenzung (Tempo-30-Zone) unangemessen hoch, so dass ein erhebliches Gefahrenpotenzial besteht (Kinderspielplatz). Die Abkürzung über die Humboldtallee zur Havelstraße wird trotz der aufgebrachten Schwelle genutzt.

Folgende Vorschläge werden unterbreitet (siehe Abb. 12 und 14):

Abchnittsweise Verbreiterung der Fahrbahn des Hohen Neuendorfer Weges:

- Die Pflasterstraße von 4,00 m Breite wird partiell und alternierend seitlich um einen Meter mit Schwarzdecke verbreitert, so dass der Begegnungsfall ohne Befahren des Grünstreifens möglich wird. Die Gestaltung von Bord, Grün und Gehweg ist dem Bestand anzupassen.

Das bestehende Fahrbahnprofil wird somit als Basis erhalten, Ausweichstellen werden geschaffen, eine Verkehrsbeschleunigung wird nicht provoziert. Der vorgesehene Ausbau der Fahrbahn orientiert sich - bei Nutzung der teilweise gut erhaltenen Fahrbahndecke - am Regelquerschnitt.

Umgestaltung der Einmündung Humboldtallee in den Hohen Neuendorfer Weg:

- Die schleifende Einfahrt provoziert höhere Geschwindigkeiten sowie die Nutzung der Humboldtallee als Abkürzung, wodurch wiederum die Havelstraße und der Schulbereich belastet werden. Mit der vorgeschlagenen Umgestaltung werden die folgenden Ziele erreicht:
 - Abpollerung der Humboldtallee am Hohen Neuendorfer Weg und an der Sandseestraße.
 - Dämpfung der Geschwindigkeit beim Einbiegen in die Humboldtallee
 - Reduzierung des Abbiegeverkehrs und damit des Verkehrs in den besonders sensiblen Bereichen
 - Verlängerung der vom Schleichverkehr genutzten Strecke mit einem gewissen „Abschreckungseffekt“
 - Sperrung der Humboldtallee für Lkw in beide Richtungen
 - Schaffung eines kleinen Grünplatzes.

Gegenüber dem gegenwärtigen Zustand wird eine höhere Belegung des nördlichen Abschnitts Hohen Neuendorfer Weg - Stolper Weg eintreten. Durch die Umgestaltung der Einmündung der Humboldtallee wird eine Verkehrsberuhigung sowie eine effektivere Verkehrsführung erreichbar.

Eine "Markierung" des Ortseingangs durch eine Mittelinsel ist nicht erforderlich. Die verringerte Fahrbahnbreite am Ortseingang und die anschließenden Fahrbahnverziehungen reichen zur Signalisierung des Übergangs zwischen den Gemeinden aus. Durch die vorgesehene Einführung der Tempo-30-Zonen in Hohen Neuendorf wird der gegenwärtige Unterschied im Geschwindigkeitsniveau der Gemeinden abgebaut.

3.3.4 Ausbau der Anliegerstraßen ohne Sammlerfunktion

In der Gemeinde hat eine Vielzahl von Straßen lediglich eine unbefestigte Oberfläche. Die Ausbaumaßnahmen wurden unter Pkt. 3.1 dargestellt. Der Ausbau dieser Straßen verzögert sich aufgrund der fehlenden Finanzierung. Die folgenden Ausbauvorschläge dienen der schrittweisen Problemlösung:

1. Die Gradierung der Fahrbahn als erster Schritt hat nur dann temporären Erfolg, wenn die stabilisierte gradierte Fläche begrenzt wird und die Belastung durch Schwerlastfahrzeuge allein auf den Versorgungsverkehr beschränkt wird. Eine nachhaltige Verbesserung ist nicht zu erreichen.

2. Für die sehr gering belasteten Straßen sollte geprüft werden, ob hier unkonventionelle Lösungen mit differenzierten Standards (Belastungsklassen, Deckenaufbau, Nebenanlagen) eingesetzt werden können. Dazu werden die rechtlichen und technischen Rahmenbedingungen gegenwärtig landesweit diskutiert.

3. Entsprechend den unter Punkt 1.3 genannten Grundprinzipien sollten auch bei den Anliegerstraßen ohne Sammelfunktion die bestehenden und weiter verwendbaren ortstypischen Elemente aufgenommen werden. Das könnte zutreffen auf Bordsteine aus Natursteinmaterial, auf Gehwege in Kleinpflaster oder Platten sowie natürlich auf den Baumbestand.

4. Entlastungen der Wohngebiete von Schwerlastverkehr können durch Verbote für gebietsfremden Lkw-Verkehr erreicht werden (Ausnahme für Anliegerbetriebe, Versorgungsverkehr). In folgenden Straßen sollte eine Beschränkung erfolgen:

- ▶ Havelstraße (Schule),
- ▶ Humboldtallee
- ▶ Birkensteig
- ▶ Im Winkel.

5. Die Sperrung für den Kraftfahrzeugverkehr wegen zu geringer Fahrgassenbreite ist in der Leistikowstraße erfolgt. Ein Poller sorgt dafür, dass die Erschließung der südlichen Grundstücke nur über die Karl-Marx-Straße erfolgen kann.

3.3.5 Ausbau von "Verkehrsberuhigten Bereichen" und Bereichen mit Mischverkehrsflächen

Für die weitere Entwicklung von Verkehrsberuhigten Bereichen sowie für die Erschließung durch Mischverkehrsflächen sind in sich geschlossene kleinteilige Ortsteile mit besonders geringer Dichte, Kleinsiedlungsgebiete und Gebiete mit Bauten der Erholung besonders geeignet. Die Umsetzung dieser Vorschläge sollte - soweit noch nicht existent - als langfristige Option dargestellt werden.

Bereich zwischen Grenzweg und Straße Zum Waldfriedhof

Der Grenzweg wird entsprechend dem Bebauungsplan eine Breite von 6 m zwischen den Grundstücken aufweisen. Er soll auch nicht eine Sammelfunktion zur Berliner Straße / Straße im Lindenhof hin übernehmen. Es wird der Ausbau als Verkehrsberuhigter Bereich empfohlen (Siehe auch Punkt 5.4).

Kleinsiedlungsgebiet zwischen Autobahn und Straße Zum Waldfriedhof

Die ursprünglich als Wochenendhausgebiet angelegte Siedlung wird immer mehr von Eigenheimen durchsetzt. Die zwischen den Grundstücken gelegenen Wege sind für einen Standardausbau zu schmal. Dieser ist auch nicht erforderlich. Eine Ausbaubreite von 3.60 m erscheint ausreichend.

Am Mönchberg

Das Siedlungsgebiet wird von schönem Baumbestand geprägt. Die Straße hat nur wenige Anliegergrundstücke zu erschließen. Der Ausbau-, Instandhaltungs- und Pflegeaufwand ist bei Beibehaltung der gegenwärtigen Querschnitte unangemessen hoch. Mit einem Verkehrsberuhigten Bereich im Bereich des südlichen Straßenbogens würde die unbefriedigende Situation langfristig gelöst werden können.

Am Werder - Burgstellenweg

Dieser Bereich mit kleinteiliger Bebauungsstruktur wird durch die Verbindung der Sacco-Vanzetti-Straße mit der B96 von anliegerfremden Verkehr entlastet. Die Kindertagesstätte ist dann der einzige nennenswerte Verkehrserzeuger. Sie könnte von Norden aus erschlossen werden, so dass der Bereich insgesamt beruhigt werden kann. Die Gestaltung des öffentlichen Raums sollte mit großer Sorgfalt erfolgen, befindet sich hier doch die Wiege der Ortsentwicklung. Vorgeschlagen wird eine historische

Pflasterung, die Verwendung von Schinkelleuchten und das Aufstellen von Sitzgruppen.

Nibelungenplatz

Der Nibelungenplatz hat durch die Überbauung des dreieckigen Platzbereichs seine Qualität verloren. Die ursprüngliche Platzsituation kann zwar nicht wieder erreicht werden, doch ist eine Aufwertung durch eine bessere Gestaltung des öffentlichen Raums möglich.

Die Entwässerungsleitungen sind bereits verlegt. Die drei Zufahrten reichen für die Erschließung aus und müssen nicht in ursprünglicher Breite voll ausgebaut werden. Das Fahrbahnprofil im ehemaligen Platzbereich kann minimiert werden. Die provisorischen und teilweise bereits zerstörten Gehwege könnten ersatzlos abgebrochen werden. Die Anlage von Stellplätzen neben der Fahrbahn ist denkbar. Dabei sollte ein durchgehender Parkstreifen der Anlage einzelner Parktaschen vorgezogen werden. Das nördliche Profil der Rosa-Luxemburg-Straße bedarf einer gesonderten Betrachtung (sehr schönes erhaltenswertes Pflaster mit breitem Sandstreifen zwischen Granitborden).

Anliegerstraßen südlich der Asklepios Klinik

Hier sollten die Straßen Im Vogelsang und Am Wacholderbusch als Mischverkehrsflächen ausgebaut werden. Gemeinsam mit Teilen der Straße Am Quast würde dann ein weiterer Teilbereich als Verkehrsberuhigter Bereich dargestellt werden können.

Siedlungsgebiet Blumenweg - Gartenstadt Briesetal

Dieser Teil zwischen B 96, Autobahn und Wensickendorfer Weg ist für die Einrichtung von Mischverkehrsflächen geeignet.

Friesenstraße im Bereich zwischen Thüringer- und Erdebergstraße

Der Raum, in dem die Friesenstraße verläuft, ist gegenwärtig durch eine offene Landschaft mit eingestreuten Gehölzgruppen geprägt. Die Fahrbahn erschließt zwischen der Thüringer- und der Erdebergstraße auf einer Länge von rund 420 m nur rund 20 Grundstücke, die überwiegend an der Südseite gelegen sind. Es wird vorgeschlagen, diesen Raum "freier" zu gestalten und eine geschwungene Fahrbahn anzuordnen (siehe Abb. 15). Die Straße könnte als Spielstraße deklariert oder mit dem Verkehrszeichen Z260 (Verbot für Kfz) mit Zusatzzeichen Z1020-30 (Anlieger frei) versehen werden. Der Vorschlag, einen einseitigen Gehweg anzulegen, soll zu gegebener Zeit geprüft werden.

Siedlungsgebiet An den Havelwiesen

Hier ist bereits ein Verkehrsberuhigter Bereich eingerichtet worden.

Siedlungsgebiet im Bereich der Havelniederungen (Birkenwerder-West)

Das in der Havelniederung liegende Kleinsiedlungsgebiet weist Straßenräume mit hoher gestalterischer Qualität auf. Dies ergibt sich aus den geschwungenen Wegen und dem schönen Baumbestand. In diesem Gebiet gibt es keinen gebietsfremden Verkehr. Es scheint besonders geeignet für die Darstellung als Verkehrsberuhigter Bereich. Damit könnten auch die teilweise sehr unschönen Gehwege entfallen. Die Ausbaubreite sollte zwischen 3,60 m (mit Ausweichstellen) und 5,00 m liegen. Für die Anlage von Stellplätzen sollten vor Ort geeignete Lösungen gefunden werden.

Siedlungsgebiet Hans-Holbein-Straße

Dieses Gebiet mit geringer Dichte ist als Verkehrsberuhigter Bereich geeignet.

3.4 Kriterien für die Rang- und Reihenfolge des Straßenausbaus

Das Verkehrsentwicklungskonzept bildet eine Grundlage für die Entscheidungsfindung der Gemeinde zur Rang- und Reihenfolge von Ausbaumaßnahmen. Zur Begründung sachgerechter Entscheidungen werden im folgenden ein Katalog von Kriterien aufgestellt und mögliche Schritte kurz erläutert.

Vorhandensein einer Ausbauplanung (A)

Für den Ausbau der Clara-Zetkin-Straße (B96a), der Straße Unter den Ulmen, der Hirschfährte und der Menzelstraße liegen Ausbauplanungen vor. Sie sind Bestandteil der Haushalte. Das Verkehrskonzept nimmt diese Abschnitte auf.

Bündelung des Straßenausbaus mit dem Schmutzwasserkanalusbau (B)

Durch den Schmutzwasserausbau werden bisher teilausgebaute und unausgebaute Straßen betroffen. Zu einem Straßenneubau wird es in der Straße Im Lindenhof (verlängerte Berliner Straße) kommen. Da in einigen vom Kanalausbau berührten Straßen Gehwege und Grünstreifen bereits angelegt sind, sollte hier der Weiterbau auch des Straßenraums erfolgen. Alle sonstigen vom Kanalausbau betroffenen Straßen sollten sparsam als Mischverkehrsflächen ausgebaut werden. Die Anlage von Gehwegen ist im Einzelfall zu prüfen.

Ausbau von Straßen mit höherem Verkehrsaufkommen (Haupterschließungsstraßen und Anliegerstraßen mit Sammelfunktion) (C)

Der Ausbau dieser Straßen hat wegen der entlastenden Wirkung für die sensiblen Wohnbereiche, die jetzt noch vom Schleichverkehr belastet sind, besondere Bedeutung. Dieser Ausbau dient vor allem der Ertüchtigung mangelhafter Straßenräume, der Herstellung der Regelbreite für den Begegnungsfall (Pkw/Lkw), dem Ausbau des ehemaligen unbefestigten Sommerweges für den Kfz-Verkehr und der Sicherung von Umleitungsstrecken im Havariefall. Hierzu gehören beispielsweise Teilabschnitte der Havelstraße, der Stolper Weg, der Hohen Neuendorfer Weg, die Geschwister-Scholl-Straße und die Straße Am Walde. Bei Umsetzung des geplanten Bebauungsplans für eine Standortentwicklung an der Hauptstraße östlich des Angerbereichs ist die Durchbindung der Sacco-Vanzetti-Straße vorgesehen. Sie ist zwar von hoher verkehrs-entlastender Bedeutung, ist jedoch nur im Rahmen entsprechender Städtebaulicher Verträge finanzierbar.

Weiterbau im gemeindetypischen Bestand (D)

Der Straßenausbau in Birkenwerder erfolgte über einen längeren Zeitraum und wurde teilweise aus unterschiedlichen Gründen abgebrochen, so dass einige Straßenprofile zwar erkennbar, ihre Endgestaltung jedoch noch nicht abgeschlossen ist (z. B. Am Winkel und Kehr wieder). Ein weiteres Verzögern dieses Abschlusses verschlechtert jedoch nachhaltig die Bedingungen, so dass es angemessen erscheint, die fehlenden Leistungen möglichst bald zu erbringen. Dabei handelt es sich im Allgemeinen lediglich noch um die Aufbringung der Fahrbahndecke (Schwarzdecke). Die vorhandene Tragschicht ist zu glätten und eine Schwarzdecke aufzubringen. Dabei sind auch die Entwässerungsverhältnisse zu klären. Der Kostenaufwand ist vergleichsweise gering. Eine zügige Fertigstellung würde auch die Bedingungen für die Straßenunterhaltung verbessern.

Neubau entsprechend dem angestrebten Regelquerschnitt (E)

In Birkenwerder West wurde in den 1990er Jahren mit dem Ausbau bisher schlecht ausgebauter Straßen ein gutes Beispiel für die Weiterentwicklung des öffentlichen Raumes geschaffen. Diese Parameter sollten in dem begonnenen Bereich auch für die weiteren Straßen gelten. Da es sich um einen zusammenhängenden Bereich handelt, sollte dies stetig erfolgen, so dass möglichst zeitnah der Straßenbau in diesem Gebiet abgeschlossen werden kann.

Ausbau von Mischverkehrsflächen in gering belasteten Bereichen bei Prüfung von unkonventionellen Bauweisen und Finanzierungsverfahren (F)

In der Gemeinde gibt es viele Bereiche mit sehr geringer Bebauungsdichte, Bereiche die teilweise durch die Umnutzung von Erholungsgrundstücken erst zu Wohngebieten wurden. Für solche zusammenhängenden Gebiete sowie für sonstige Randbereiche und Stichstraßen sollte geprüft werden, ob durch die Anpassung der Ausbaustandards an die tatsächlichen Erfordernisse sparsamere Lösungen angewandt werden können.

4. Parkraumkonzept

4.1 Generelle Ziele

4.1.1 Wohngebiete

In den Wohnbereichen steht das Parkraumkonzept in enger Beziehung zur Gestaltung des öffentlichen Raums und zum vorgesehenen Straßenausbau.

Das Parken erfolgt gegenwärtig auf der ausgewiesenen Fahrbahn, auf ausgewiesenen Parkstreifen und Parktaschen sowie unberechtigtweise auf Grünstreifen.

Das verkehrswidrige Parken ist in vielen Fällen auch der Tatsache geschuldet, dass der Straßenausbau nicht erfolgt ist und dass man im Interesse der Durchlassfähigkeit und zum Schutz des eigenen Fahrzeuges den mehr oder weniger befestigten Straßenabschnitt nicht nutzt. Damit wird nicht nur das Straßenbild und die Qualität des Ortes geschädigt, damit wird es auch nicht möglich, die notwendigen Pflegemaßnahmen durchzuführen. Solange der Straßenausbau nicht erfolgt ist, gibt es auch kaum Möglichkeiten, dieses Fehlverhalten zu unterbinden. Selbst bei ausgebauten Straßen wird häufig in einer Spur seitlich geparkt, das Bankett verletzt und das Wachsen von Grün unmöglich gemacht. Rechtlich kann dem verkehrswidrigen Parken oft nicht begegnet werden, weil nur eine Straßenbegrenzungslinie als deutliche Markierung eine Rechtswirkung entfaltet. Diese Markierung wird im allgemeinen nicht vorgenommen, ist aufwändig und erfordert Pflege. Es kann hier nur an das Verständnis der Anlieger appelliert werden, die Fahrzeuge auf dem Grundstück bzw. kurzzeitig auf den befestigten und ausdrücklich dafür ausgewiesenen Bereichen der Straße zu parken.

Im Allgemeinen ist innerhalb der Wohngebiete das Parken auf der Fahrbahn möglich. Die Fahrbahnbreiten von mindestens 5,00m ermöglichen die Vorbeifahrt auch für größere Fahrzeuge. Die dadurch hervor gerufene Verlangsamung dient der Verkehrsberuhigung und der Umsetzung der Tempo-30-Zonen.

In den zu erneuernden Straßenabschnitten (gemeindetypischer historischer Bestand) und bei dem für den Neubau von Straßen vorgeschlagenen Regelquerschnitt ist das Parken nur auf der Fahrbahn zugelassen. Als Schutzmaßnahme für die Grünstreifen ist der Straßenbord rechtlich ausreichend. Nur in Ausnahmefällen sollten Poller oder Barrieren angewendet werden.

Die Anlage von gesonderten Parkstreifen und Parktaschen bildet in den Wohngebieten Birkenwerders die Ausnahme. Dabei sollten durchgehende Parkstreifen in Verbindung mit Grundstückszufahrten dem Ausbau einzelner Parktaschen, die das Straßenbild unruhig gestalten, vorgezogen werden.

4.1.2 Gewerbegebiete

Im Gewerbegebiet am Triftweg bestehen nur wenige Möglichkeiten zum Ausbau weiterer Stellplätze im öffentlichen Raum. Nach Bauordnung haben die Gewerbetreibenden die Stellplätze auf den Grundstücken bereitzustellen. Die Grundstücke sind dafür ausreichend dimensioniert.

Im Umfeld der innerörtlichen Einrichtungen des Einzelhandels sind Parkprobleme durch Zeitparkzonen weitestgehend gelöst, so dass hier auch kein Handlungsbedarf besteht. Der neue Baumarkt nördlich der Autobahn wird mit einer ausreichenden Anzahl von Stellplätzen ausgestattet. Der Markt am südlichen Ortseingang ist mit einem gut gestalteten Parkplatz versehen..

4.2 Vorschläge für die Entwicklung des Stellplatzangebots in ausgewählten Teilbereichen

Durch die Gemeindeverwaltung (Bauamt) wurde im Vorfeld des Verkehrsentwicklungskonzeptes die Stellplatzproblematik erfasst, dokumentiert und erste Vorschläge für die zukünftige Entwicklung unterbreitet. Im Rahmen des Verkehrsentwicklungskonzeptes wurden die Untersuchungen weiter geführt und das vorgeschlagene Parkraumkonzept erarbeitet.

Plan 16 gibt einen Überblick über Lage, Kapazität und Erreichbarkeit der Parkplätze. In den Tabellen 3 und 4 werden die Ergebnisse zusammengefasst dargestellt.

Weiterhin werden besonders wichtige Teilbereiche mit Handlungsbedarf bzw. Entwicklungspotenzialen vertieft dargestellt und Vorschläge für deren Umsetzung unterbreitet. In der Anlage 3 befinden sich Fotos vom gegenwärtigen Zustand der Parkplätze und Parkbereiche.

4.2.1 Gewerbegebiet Triftweg (1)

Im Gewerbegebiet Triftweg werden im Öffentlichen Straßenraum 52 Stellplätze ausgewiesen. Eine Erweiterung ist an der Nordseite des Triftweges zwischen Hauptstraße und Thüringer Straße (7 Stellplätze) möglich.

Die teilweise unbefriedigenden Parkverhältnisse resultieren daraus, dass die innerbetrieblichen Stellplatzangebote von den Beschäftigten und Besuchern nicht genutzt und teilweise als Lagerflächen "zweckentfremdet" werden. In Gesprächen mit den Gewerbetreibenden ist auf die Verpflichtung der Stellplatznutzung auf den betrieblichen Flächen hinzuweisen.

Im Gewerbegebiet sind die Haltestellen für den Bus zu sichern.

4.2.2 Ortszentrum – westlich der Briese

Hauptstraße im Bereich Frankenstraße (2)

Auf dem Dorfanger befinden sich 40 Stellplätze zwischen der Franken- und der Margaretenstraße. Der Parkplatz ist gut ausgebaut und übersichtlich gestaltet. Er wird vor allem von Beschäftigten der benachbarten Gewerbebetriebe genutzt. Problematisch ist die Tatsache, dass sich hier zeitweise ein Automarkt entwickelt. Dies kann durch Halteverbote in der Nachtzeit (22.00 bis 6.00 Uhr) unterbunden werden. Der reale Parkbedarf wird dadurch nicht eingeschränkt.

Die Stellplätze können auch von den Beschäftigten der Schule genutzt werden. Die Entfernung ist für Langzeitparker zumutbar. Die Sicherheit ist durch die hohe Öffentlichkeit (B 96) gegeben.

Evangelische Kirche – Integrativ-Kooperative Grundschule (3)

Im Rahmenplan Ortszentrum wurde die städtebauliche und funktionelle Bedeutung des Platzes zwischen Kirche und Schule herausgestellt. Sie gilt es zu erhalten, gleichzeitig aber auch die Verkehrsabwicklung weiterhin sicher zu gestalten.

Der Rahmenplan Ortszentrum (1) hat in Varianten das Parken zwischen Schule und Kirche dargestellt. Der Ortsentwicklungsausschuss hat gefordert, dass der Straßenabschnitt nordöstlich des Hortes nicht beparkt werden darf. Es sollte geprüft werden, ob in die geschützte Grünanlage Stellplätze gebaut werden könnten.

Die Gutachter haben dazu zwei Vorschläge skizziert (Abb. 17). Im Ergebnis der Abwägung schlagen die Gutachter vor, diese Stellplätze keinesfalls zu realisieren (Abb. 18). Der Eingriff in die denkmalgeschützte Anlage mit der historischen, von Friedrich August Stüler errichteten Kirche ist nicht zu rechtfertigen, da Aufwand und Ergebnis in keinem vernünftigen Verhältnis stehen. Der Charakter der Anlage wird nachhaltig gestört. Der Stellplatzgewinn ist minimal.

Insgesamt können im Bereich zwischen Kirche und Hort 11 Stellplätze, darunter 2 Stellplätze für Behindertenfahrzeuge (Kleinbusse) realisiert werden.

Es wurden weitere Bereiche untersucht, in denen das Parken erfolgen kann:

- ▶ Das Parken im Umfeld der Feuerwehr wird aus betrieblichen und sicherheitsrelevanten Gründen ausgeschlossen. Selbst wenn Flächen über die längste Zeit des Tages zur Verfügung stünden: Der Einsatz der Feuerwehr muss sich primär an den Sicherheitsbedingungen orientieren!
- ▶ Die überwiegende Zahl der Straßenstellplätze (13 von 15) am westlichen Bord der Hauptstraße (Höhe Kirche) kann auch zukünftig genutzt werden, ohne dass es zu unzumutbarem Rückstau im Begegnungsfall kommt, wenn im mittleren Abschnitt eine Ausweichstelle geschaffen wird. Dazu ist das Parken auf einer Länge von 12 m zu unterbinden. Dieser Kompromiss sichert den Verkehrsablauf im Schulbereich und die rationelle Stellplatzausnutzung gleichermaßen.
- ▶ Im fußläufigen Einzugsbereich liegen auch die acht Stellplätze am östlichen Ende der Münsterstraße.
- ▶ Für ausgewählte Mitarbeiter der Schule können auf dem Schulgelände 6 Stellplätze angeboten werden.
- ▶ Die 40 Stellplätze im Bereich der Hauptstraße nördlich der Kirche (Punkt. 4.2.2) stehen dem Berufsparken zur Verfügung. Die Entfernung (ca. 200 m) ist zumutbar.
- ▶ Weitere Stellplätze (28) stehen in der Havelstraße sowie in der Münsterstraße zur Verfügung.

Insgesamt stehen im engeren Umfeld der Schule (Radius 150 m) ca. 38 Stellplätze, im weiteren Umfeld (Radius 250 m) zusätzlich ca. 88 Stellplätze zur Verfügung. Eine Erweiterung des Stellplatzangebots ist nicht erforderlich.

Zusammenfassung Ortszentrum westlich der Brieze

Aus dem Parkraumkonzept geht hervor, dass im Dorfangerbereich westlich der Brieze, der eine große Bedeutung für Birkenwerder hat, durch eine rationelle Nutzung vorhandener Stellplatzanlagen insgesamt 126 Stellplätze im öffentlichen Straßenraum zur Verfügung stehen (Bereich A) können. Der Bedarf ist damit ausreichend gedeckt.

4.2.3 Ortszentrum - Umfeld des Rathaus

Im Bereich des Rathauses befinden sich wichtige Verkehrsziele, so dass hier auch erheblicher Stellplatzbedarf besteht. Dabei dominiert der Stellplatzbedarf der Läden und der Verwaltung (Rathaus) eindeutig den Bedarf der Anwohner, der auf den Grundstücken realisiert wird.

Die hier praktizierte Parkplatzbewirtschaftung passt sich den Gegebenheiten sehr gut an. In den Geschäftsstraßen dient die Parkscheibe dem häufigen Nutzerwechsel im Interesse der Geschäfte. Die Bewirtschaftung und Kontrolle des Parkplatzes am Rathaus ist aufwandsgünstig, da sie vom Rathaus aus direkt erfolgen kann.

Diese Maßnahmen werden jedoch nur dann wirksam, wenn das "wilde" Parken konsequent unterbunden wird. Das bedeutet: Abpollerung von Gehwegen.

Auch in der Clara-Zetkin-Straße, die als Geschäftsstraße dient, wird der Parkraum bewirtschaftet, um den Einkauf zu erleichtern (Parkscheibe, 2 Stunden). Durch den Ausbau der B96a sind nur geringe Entwicklungspotenziale gegeben (ca. 33 Stellplätze).

Stellplätze am Sportplatz gegenüber dem Rathaus (4)

Die Flächen am Sportplatz gegenüber dem Rathaus erscheinen "auf den ersten Blick" für die Unterbringung des ruhenden Verkehrs wegen der zentralen Lage besonders geeignet, es handelt sich hierbei jedoch um ein Privatgrundstück. Im Rahmenplan für das Ortszentrum wurde in Abstimmung mit allen Beteiligten dargestellt, dass diese Fläche nicht für das Parken genutzt werden soll, da es sich hier um eine wichtige inner-

gemeindliche Freifläche handelt, durch die die Eingangssituation in den Ort und die Verbindung zwischen Zentrum und Landschaft dokumentiert wird. Das Parken ist durch Absperrungen (Poller) und Verbote zu verhindern.

Parkplatz Hauptstraße südlich des Rathauses (5)

Der Parkplatz südlich des Rathauses wird als einziger der Gemeinde mittels Parkgebühr bewirtschaftet. Dieser Parkplatz (18 Stellplätze) besitzt noch Reserven. Allein durch Markierung kann das Angebot auf 21 Stellplätze erhöht werden, darunter 2 Behindertenplätze.

Eine weitere Erhöhung der Kapazität könnte durch die Erweiterung in die Böschung und durch den Bau einer Stützmauer erreicht werden. Der Parkplatz kann so auf 52 Stellplätze, darunter 2 Behindertenparkplätze erweitert werden (siehe Abb. 19).

Für die Besucher des Rathauses geeignet ist schließlich die Gustav-Freytag-Straße. Hier können zwischen Weimarer Straße und Hauptstraße noch 23 Stellplätze einseitig untergebracht werden.

Mit diesem Stellplatzangebot ist der Bedarf des Rathauses und des südlichen Teils des Ortszentrums ausreichend abgedeckt.

Straßenstellplätze im Bereich Brieseallee - Erich-Mühsam-Straße (6)

Die breiten und gepflasterten Straßenabschnitte liegen zentrumsnah, so dass hier Besucher und Beschäftigte des Ortszentrums ihre Fahrzeuge abstellen. Im allgemeinen besteht keine Behinderung des fließenden Verkehrs. Zu unterbinden ist jedoch das Parken am östlichen Bordstein am südlichen Ende der Brieseallee, da es hier zu Rückstau und zur Gefährdung im Knotenbereich der Bundesstraßen kommt. Da das Parken hier wegen der Lage im Kreuzungsbereich a priori verboten ist, ist ein zusätzliches Parkverbotsschild nicht zulässig. Um das Parken auf dem Gehweg zu verhindern, ist eine Abpollerung realisiert worden.

Insgesamt können bis Höhe Bergallee 76 Fahrzeuge untergebracht werden.

Zusammenfassung Ortszentrum - Rathaus

Im Einzugsbereich des Rathauses und damit im engeren Zentrumsbereich (Bereich B) werden unter Einbeziehung der Theodor-Storm- und Karlstraße insgesamt ca. 250 Stellplätze ausgewiesen. Damit ist der notwendige Bedarf gedeckt.

4.2.4 Umfeld des Bahnhofs

Der S- und R-Bahnhof Birkenwerder hat gegenwärtig vor allem lokale, aber auch regionale Bedeutung. Er wird als Zugangsbahnhof zu Fuß, mit dem Rad oder mit dem Pkw erreicht. Die Bedeutung des Bahnhofs wird mit dem Ausbau des Regionalverkehrs wachsen. Dann werden auch Reisende aus den Nachbargemeinden verstärkt den Bahnhof Birkenwerder nutzen.

Die Belastung der angrenzenden Wohnstraßen durch den vom Bahnhof ausgelösten Parksuchverkehr wird von den Anwohnern als erheblich eingestuft. Ein größerer P+R-Parkplatz existiert nicht. Die Clara-Zetkin-Straße dient lediglich als Kurzparkzone.

Wegen der Belastung sensibler Wohnbereiche durch den Parkverkehr des Bahnhofs ist die Errichtung eines P+R-Platzes eine wichtige langfristige Zielstellung des Parkraumkonzeptes und der Ortsentwicklung insgesamt.

Straßenstellplätze westlich des Bahnhofs (7)

Westlich des Bahnhofs sind - neben der Clara-Zetkin-Straße, die vorrangig den kurz parkenden Einkaufsverkehr aufnehmen soll - Stellplätze nur entlang der Anliegerstraßen (Längsparken) vorhanden. Lediglich die Straße An der Bahn weist eine geringe Sensibilität hinsichtlich der Wohnfunktion auf, so dass hier das Parken unproblematisch erscheint.

Erweiterungsmöglichkeiten bestehen in der Weimarer Straße, der Ludwig-Richter-Straße sowie in der E.-und-J.-Rosenberg Straße. Die Parkdauer (Clara-Zetkin-Straße) sollte nur eine Stunde betragen. Die gegenwärtige Regelung (2 Stunden) ist im Zusammenhang mit den Anliegernutzungen nicht erforderlich.

Im Zusammenhang mit der Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes sind Ein/Ausstiegsplätze, Taxiplätze (max. 2 Stück) und Sonderstellplätze für Behinderte vorzusehen.

Durch die Markierung der Stellplätze und die Erweiterung des Angebots in die o. g. Straßen erhöht sich das Stellplatzangebot von gegenwärtig 48 auf 106 Stellplätze.

Straßenstellplätze östlich des Bahnhofs (8)

Das Stellplatzangebot östlich des Bahnhofs beschränkt sich gegenwärtig auf die Leistikowstraße (Parktaschen, Querparken neben der Fahrbahn).

Für die Einrichtung eines größeren P+R-Parkplatzes wird, übereinstimmend mit dem Rahmenplan für das Ortszentrum, das Gelände des Güterbahnhofs vorgesehen. Hier können in Etappen 72 bis 170 Stellplätze realisiert werden. Für den Bau des Parkplatzes ist die Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn AG erforderlich. Die Einrichtung sollte Bestandteil des P+R-Entwicklungskonzeptes der DBAG und des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB) sein. In diesem Zusammenhang ist der Bau, die Finanzierung und die Betreuung vertraglich zu regeln.

In einer ersten Stufe (siehe Abb. 20), die bereits in der Ausbauphase der B96a (Clara-Zetkin-Straße) erprobt werden könnte, sollten die Parkplätze in der Nähe des Güterschuppens provisorisch realisiert werden. Die Zufahrt könnte noch über die bisherige Abfahrtsrampe erfolgen. Der Gehweg ist zu sichern.

In einem zweiten Schritt (siehe Abb. 21) ist der Parkplatz auszubauen und zu erweitern sowie die Zufahrt zur Straße Unter den Ulmen in Höhe der Straße Am Quast zu realisieren. In dieser Ausbauphase sollte auch, ähnlich wie im Rahmenplan Ortszentrum dargestellt, der zweite Zugang zu den Bahnsteigen (S- und R-Bahnsteig) gebaut werden.

Im Rahmenplan für das Ortszentrum wird die Fläche zwischen dem Bahnhof und der Straße Unter den Ulmen als potenzielles Zentrumserweiterungsgebiet dargestellt. Hier könnte langfristig eine größere Einkaufseinrichtung positioniert werden. Die im Parkraumkonzept dargestellte Entwicklung des P+R-Platzes steht einer solchen Entwicklung nicht im Wege. Der Parkplatz könnte zu Teilen überbaut und in den Baukörper einer Verkaufseinrichtung integriert werden.

Straßenstellplätze im Bereich Bergfelder Straße (9)

Die Bergfelder Straße ist Bundesstraße. In der Straße ist das Parken nur abschnittsweise zugelassen. Da hier einige Geschäfte lokalisiert sind, besteht ein gewisser Stellplatzbedarf, der nur unter Einbeziehung der Querstraßen realisiert werden kann.

Nach Prüfung der Situation vor Ort und unter Berücksichtigung der Vermeidung zusätzlicher Verkehrsbelastungen von Wohngebieten (max. 50m Entfernung zur Bergfelder Straße) ergibt sich eine Stellplatzreserve von 79 Stellplätzen.

Zusammenfassung Bahnhofsumfeld

Das Umfeld des Bahnhofs erfordert in Birkenwerder die höchste Stellplatzanzahl. Die Nutzung des alten Güterbahnhofs als P+R-Platz trägt zur Stärkung des Öffentlichen Personennahverkehrs bei und erlaubt es, das Dauerparken aus sensiblen Wohnbereichen zu verdrängen. Auf der Grundlage des Parkraumkonzeptes lässt sich für diesen Teil Birkenwerders (Bereich C) das Stellplatzangebot ortsverträglich von 121 auf zukünftig ca. 370 Stellplätze steigern.

4.2.5 Verkehrserschließung Asklepios Klinik, Integrativ-Kooperative Gesamtschule und Sportgelände Summter Straße

Asklepios Klinik und Integrativ-Kooperative Gesamtschule (10)

Die Asklepios Klinik ist einer der wichtigsten Arbeitgeber der Gemeinde. Die Beschäftigten und die Patienten kommen aus der gesamten Region. Die Klinik liegt am Ortsrand und in direkter Nachbarschaft zum Wald. In ihrem Umfeld befindet sich ein kleiner Park, eine Sporthalle und ein Sportplatz sowie die Integrativ-Kooperative Gesamtschule mit gymnasialer Oberstufe mit einem großen Einzugsbereich.

Insgesamt befindet sich hier somit ein sehr sensibles Zentrum mit einem relativ hohen Verkehrsaufkommen aus der Gemeinde und dem Umland.

Ein erheblicher Standortnachteil ergibt sich aus der ungünstigen Erreichbarkeit. Zum Bahnhof sind es ca. 800 m Luftlinie. Man benötigt etwa 12 Minuten zu Fuß. Nur für die behinderten Schüler der Integrationsschule besteht ein Busfahrdienst.

Dementsprechend ist der Anteil des Individualverkehrs am Schüler-, Beschäftigten- und Besucherverkehr sehr hoch. Daraus ergeben sich wiederum erhebliche Belastungen für den Ruhenden Verkehr. Dies drückt sich darin aus, dass nicht nur auf den ausgewiesenen Parkplätzen, sondern auch in den Wohnstraßen, auf Grundstückszufahrten, auf Freiflächen und im Wald geparkt wird. Neben den Belastungen des Wohnens ist auch eine Behinderung des Versorgungs- und des Nothilfeverkehrs zu verzeichnen.

Gegenwärtig werden von der Asklepios Klinik die folgenden Bemessungsgrößen dargestellt:

Bettenanzahl:	180 Betten
Beschäftigte insgesamt:	230 Personen
darunter gleichzeitig anwesend (Tagschicht):	80 Personen
Ambulante Betreuung (gleichzeitig anwesend):	50 - 60 Personen
Besucher (gleichzeitig anwesend):	30 Personen

Die Klinik hat sich seit Beginn der Neubautätigkeit um ausreichende Stellplatzangebote bemüht und ist in der Lage, zukünftig noch weitere Stellplatzflächen zu erschließen. Zur Zeit kommt es bezüglich des Angebotes noch ständig zu Konflikten. Dies wirkt sich wiederum auf die Verkehrssicherheit aus, die sowohl den Belangen der Klinik als auch denen der Gesamtschule gerecht werden muss.

Zu beachten sind in Sonderheit:

- ▶ Die behinderten Schüler sowie das Schülerverhalten insgesamt
- ▶ Der Besucherverkehr des Krankenhauses (Orthopädische Klinik)
- ▶ Der Rettungsdienst mit dem Unfallhilfeverkehr
- ▶ Der Versorgungsverkehr der Klinik.

Stichprobenhafte Verkehrserhebungen haben folgendes Bild ergeben:

Gezählte Fahrzeuge insgesamt:	192 Fahrzeuge
darunter im engeren Bereich	
Hubertusstraße - Straße am Krankenhaus:	142 Fahrzeuge
darunter unrechtmäßig geparkt	50 Fahrzeuge
Nicht in Anspruch genommene Stellplätze	25 Stellplätze

Es besteht erheblicher Ordnungsbedarf, der sich auch auf die Verkehrsorganisation insgesamt erstreckt.

In Zusammenarbeit mit der Klinik- und der Gemeindeverwaltung wurde ein Konzept erarbeitet, das zu einer nachhaltigen Verbesserung führen dürfte. Hierzu gehört:

- ▶ Ausreichende Bemessung, Verteilung und Ordnung des Ruhenden Verkehrs unter Beachtung der Sensibilitäten und der Bedeutung der Verkehrsteilnehmer
- ▶ Übersichtliche und geschwindigkeitsdämpfende Führung des fließenden Verkehrs
- ▶ Leitsystem für die unterschiedlichen Verkehrsarten.

Ausreichende Bemessung, Verteilung und Ordnung des Ruhenden Verkehrs unter Beachtung der Sensibilitäten und Bedeutung der Verkehrsteilnehmer

Das Stellplatzangebot der Klinik übersteigt bei weitem die Forderungen der Landesbauordnung des Landes Brandenburg (1 Stellplatz/3 Betten, entsprechend: 60 Stellplätze bei 180 Betten!). Die Forderung für die Schule beläuft sich auf 20 Stellplätze.

Gegenwärtig besteht das folgende Stellplatzangebot:

Stellplätze auf dem Krankenhausgrundstück:

- 65 Stellplätze, darunter 25 auf dem Parkplatz an der Summter Straße

Stellplätze im öffentlichen Raum, von der Klinik errichtet:

- 31 Stellplätze, darunter 2 Behindertenparkplätze

Weitere Stellplätze im Öffentlichen Raum (Längs- und Schrägaufstellung):

- 43 Stellplätze, darunter 3 Plätze für Schülerkleinbusse.

Durch den Ausbau des bestehenden Parkplatzes an der Summter Straße (Abb. 22) und die Neuanlage eines weiteren Parkplatzes in der Nähe des Haupteingangs (Abb. 23 und 24) werden zusätzlich 63 Stellplätze hergestellt.

Damit stehen in diesem Bereich zukünftig insgesamt 202 Stellplätze zur Verfügung.

Aufgabe des Konzeptes ist es, diese Potenziale umweltverträglich zu ordnen, so dass Belastungen abgebaut und die Verkehrssicherheit erhöht werden können.

Folgende Vorschläge werden unterbreitet (Abb. 25)

- ▶ Zuweisung von Stellplätzen für Rettungsfahrzeuge, für das Einsatzpersonal einschließlich der Stellplätze für den Nachtdienst. Diese Fahrzeuge erhalten eine Sondergenehmigung (z. T. für die jeweilige Standzeit). Dafür stehen 18 Stellplätze im Klinikhof und 8 auf dem neuen Parkplatz zur Verfügung.
- ▶ Zuweisung für ambulant zu behandelnde Patienten mit befristeter Parkkarte. Dafür stehen 12 Stellplätze auf dem neuen Parkplatz zur Verfügung.
- ▶ Zuweisung von Stellplätzen für stationär zu behandelnde Patienten (eigene Anreise). Dafür stehen 8 Stellplätze nördlich der Klinik zur Verfügung.
- ▶ Zuweisung von Stellplätzen für das technische Personal und Personen mit Parkausweis. Dafür stehen 14 Stellplätze am Technikgebäude zur Verfügung.
- ▶ 68 Stellplätze stehen für die Beschäftigten der Klinik auf dem Parkplatz an der Summter Straße zur Verfügung. Die Nutzung ist mit einer Parkkarte zulässig.
- ▶ Für die Lehrer stehen 12 Stellplätze in der Hubertusstraße gegenüber der Schule zur Verfügung (Parkkarte).
- ▶ Die sonstigen Stellplätze im öffentlichen Straßenraum (Hubertusstraße und Straße Am Krankenhaus) werden bewirtschaftet (Parkscheibe, 3 Stunden). Sie dienen den ambulanten Patienten und den Besuchern. Dafür stehen insgesamt 59 Stellplätze einschließlich der Behindertenplätze zur Verfügung.

Die Maßnahmen sind innerhalb der Belegschaft des Krankenhauses und der Schule zu erläutern sowie durch Beschilderung rechtlich abzusichern.

Übersichtliche und geschwindigkeitsdämpfende Führung des fließenden Verkehrs

Die hier vorgeschlagene Regelung für den ruhenden Verkehr erfolgte auch im Interesse der günstigeren Verteilung des fließenden Verkehrs im Sinne der Verkehrsbündelung und der Entlastung besonders sensibler Bereiche. Im Umfeld des Krankenhauses und der Schule gilt es, durch Verkehrsberuhigung die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Dies ist angesichts der hohen Verkehrsbelegung und der Art des Verkehrs (Schnelle medizinisch Hilfe) nur durch die Abwägung der unterschiedlichen Ansprüche möglich.

Auf Anregung der Bürger wurden deshalb Möglichkeiten untersucht, durch Einbahnstraßenregelung zu einer Erhöhung der Wohnqualität zu gelangen, ohne die Erreichbarkeit des Krankenhauses einzuschränken.

Erschließung von Süden:

Einbahnstraßensysteme erfordern stets "Straßenpaare", in denen die beiden Richtungen möglichst parallel geführt werden können. Nur die Karl-Marx-Straße führt von der Bundesstraße zum Krankenhaus. Die "Gegenrichtung müsste über den Birkensteig geführt werden, der nur über die Summter Straße mit dem Krankenhaus verbunden ist. Die erforderlichen Umwegfahrten und die Tatsache, dass dann alle Zu- bzw. Abfahrten den Bereich an der Gesamtschule nutzen müssten (Hubertusstraße) sprechen gegen eine solche Lösung. Weitere unerwünschte "Nebenwirkungen" sind Verkehre in der südlichen Hubertusstraße und im verkehrsberuhigten Bereich Am Quast (östlicher Abschnitt).

Erschließung von Westen

Durch den Ausbau der Straße Unter den Ulmen ist eine umweltverträgliche Verkehrsführung und -bündelung entlang der Bahn möglich. Von hier aus könnte auch das Krankenhaus zusätzlich zur Summter Straße über die Straße "Am Quast" erschlossen werden. Es ergäbe sich dann eine ringförmige Erschließung unter Einbeziehung der Straßen Unter den Ulmen, Am Quast, Karl-Marx-Straße und Summter Straße, an die die Straßen Am Krankenhaus und Hubertusstraße angehängt sind. Um den Durchgangsverkehr durch die sensiblen Wohnbereiche zu unterbinden, müssten die Nord-Süd-gerichteten Straßen als Einbahnstraßen ausgeschildert werden, die jeweils von der Straße Am Quast weg weisen. Die Folge wären erhebliche Umwegerfordernisse für den Anwohnerverkehr.

In Abwägung der Vor- und Nachteile der Einbahnstraßenregelung wird auf die hier skizzierten Regelungen verzichtet und die bisherige beibehalten.

Im nördlichen Abschnitt der Hubertusstraße wird die bisherige Einbahnstraßenführung aufrecht erhalten. Im mittleren Abschnitt wird der Gegenverkehr zugelassen, so dass der innerbetriebliche Verkehr des Krankenhauses zum Technikgebäude erleichtert wird (Anliegen der Krankenhausverwaltung) (Abb. 25)

Durch den Versatz der Stellplätze wird die Straße gegliedert und eine Geschwindigkeitsdämpfung erreicht.

Die Ausschilderung des Verkehrsberuhigten Bereichs im östlichen Teil der Straße Am Krankenhaus kann aufgehoben werden. Die Straße ist in die Tempo-30-Zone einzugliedern. Das Parken in den Ausweichtaschen und das Parken in den Straßen Im Vogelsang und Am Wacholderbusch ist durch Beschilderung zu untersagen

Leitsystem für die unterschiedlichen Verkehrsarten (Abb. 26)

Mit dem Ausbau der Straße Unter den Ulmen werden die Voraussetzungen für eine Entlastung der Wohnbereiche vom Straßenverkehr verbessert. Aus diesem Grund soll die Straße Unter den Ulmen als Hauptzufahrt ausgewiesen werden. Die Zufahrt erfolgt

dann über die Summter Straße und die Hubertusstraße zum Beschäftigtenparkplatz bzw. zu den Versorgungseinrichtungen im nördlichen Teil des Klinikgeländes. Von dort aus können ebenfalls Besucher und Patienten anfahren und ihre Autos an der Hubertusstraße abstellen.

Die Vorschläge sind mit der Krankenhausverwaltung abgestimmt worden.

Sporthalle Summter Straße (11)

Für die Sporthalle stehen 40 Stellplätze im öffentlichen Straßenraum, darunter 3 für Behinderte zur Verfügung. Weitere ca. 40 Stellplätze befinden sich auf dem Parkplatz auf dem Sportplatzgelände. Bei entsprechendem Bedarf ist die Erweiterung der Kapazität durch Nutzung der Summter Straße (außer im Schutzbereich der Gesamtschule) und - außerhalb des Berufsverkehrs - des Parkplatzes der Asklepios Klinik möglich.

Zusammenfassung Bereich Asklepios Klinik, Schule, Sport

Das integrierte Verkehrskonzept (fließender Verkehr und ruhender Verkehr) führt zu einer zielführenden Verkehrslenkung im Interesse der erforderlichen Verkehrssicherheit sensibler Bereiche und der Stärkung der Wohnqualität. Die Verkehrslenkung über die Straße Unter den Ulmen und die Summter Straße ist mit dem differenzierten Stellplatzangebot insbesondere der Klinik abgestimmt.

4.2.6 Sonstige Zielgebiet

Naherholungsgebiet Briese (12)

Der Ortsteil Briese ist als Tor in das Briesetal und in die Waldgebiete des Naturparks Barnim Ausgangspunkt für Wanderer und Radwanderer sowie durch die Waldschule selbst auch Ziel von Touristen und Schulklassen. Am Ortseingang befindet sich der gut ausgebaute Parkplatz. Die Kapazität beträgt 120 Stellplätze und ist auch bei Ausflugswetter ausreichend. Es besteht kein Handlungsbedarf.

Waldfriedhof (13)

Der Waldfriedhof liegt am nordöstlichen Ortsende. Hier wird eine angemessene Vorplatzgestaltung empfohlen, in die auch die notwendigen Stellplätze zu integrieren sind (Abb. 27). Als Mittel der Gestaltung sollten Pflanzungen und wasserdurchlässige Decken verwendet werden. Die Verbindung zum Waidmannsweg in Borgsdorf ist für eine langfristige Lösung freizuhalten. (Siehe auch Punkt 5.3)

Bootshafen (14)

Am Bootshafen befindet sich in sehr sensiblem Landschaftsraum ein kleiner Stellplatz für die Anlieger und Hafennutzer. Ein Entwicklungsvorschlag wurde in Abb. 28 unterbreitet. Die Kapazität kann bedarfsgerecht auf 29 Stellplätze erhöht werden.

In der Schützenstraße befindet sich das Karmelitenkloster und die katholische Kirche. Hier besteht an Sonn- und Feiertagen Stellplatzbedarf, der gegenwärtig auf den Grünflächen zwischen den Alleebäumen realisiert wird. Nach Ausbau der Straße besteht Platz für das Parken der Besucher der kirchlichen Veranstaltungen.

Ein Beispiel für eine kleinteilige Maßnahme zur effizienteren Erschließung und zur Nutzung einer öffentlichen Freifläche, auf welcher u.a. der Ruhende Verkehr angeordnet werden kann, ist der Bereich Finkenweg in dem Kleinsiedlungsgebiet zwischen Autobahn und Straße Zum Waldfriedhof. Die Freifläche ist für Gemeinschaftsveranstaltungen geeignet (Abb. 29).

4.2.7 Kurzparkzonen

Gegenwärtig bestehen in Birkenwerder drei Kurzparkzonen:

Hauptstraße (zwischen Rathaus und Briesebrücke)	8 Stellplätze
Clara-Zetkin-Straße (Erich-Mühsam-Straße bis Bahnhofsvorplatz)	35 Stellplätze
Ludwig-Richter-Straße (nördlich Kleiststraße)	14 Stellplätze

Die Parkdauer beträgt im allgemeinen 2 Stunden. Nach dem Ausbau der Clara-Zetkin-Straße werden an deren Nordseite 33 Stellplätze verfügbar sein (darunter ein Behindertenstellplatz).

4.3 Parkraumbewirtschaftung

Abbildung 30 zeigt Bereiche mit erhöhtem Stellplatzbedarf. Insgesamt sind die Parkprobleme vergleichsweise gering, so dass eine Parkraumbewirtschaftung nur im Ausnahmefall erforderlich ist. Als Bewirtschaftungsmaßnahmen kommen in Frage:

- ▶ Gebührenpflichtiges Parken
- ▶ Zeitlich begrenztes Parken (Parkscheibe)
- ▶ Für bestimmte Personen bzw. in bestimmten Zeiten zugelassenes Parken
- ▶ Sonstige Bewirtschaftungsmaßnahmen.

Für Birkenwerder werden die folgenden Möglichkeiten vorgeschlagen, die bei der Betrachtung der Teilbereiche erforderlichenfalls vertieft werden:

Gebührenpflichtiges Parken

Diese Bewirtschaftungsform erfolgt nur für den Parkplatz südlich des Rathauses.

Zeitlich begrenztes Parken (Parkscheibe)

Die Parkdauerbeschränkung mittels Parkscheibe ist im Zentrum sowie im Bereich des Krankenhauses vorgesehen. Entlang der Clara-Zetkin-Straße und der Hauptstraße soll die Parkdauer auf 1 Stunde, im Bereich des Krankenhauses (Hubertusstraße, Straße Am Krankenhaus) auf 3 Stunden begrenzt werden. Aus gegenwärtiger Sicht ergibt sich kein Erfordernis, die Parkdauer an anderen Standorten zu begrenzen. Sollte sich aus heute nicht absehbaren Gründen eine Beschränkung ergeben, kann diese durch entsprechende Ausschilderung umgesetzt werden.

Für bestimmte Personengruppen bzw. in bestimmten Zeiten zugelassenes Parken

Durch Ausnahmeregelungen (Parken für berechtigte Fahrzeuge mit Berechtigungsschein sowie zeitliche Befristung) sollen folgende Bereiche geregelt werden:

- ▶ Im Bereich der evangelischen Kirche für den Schulbetrieb: Stellplätze zwischen Hort und Kirche (max. 23) sowie am östlichen Ende der Münsterstraße (max. 8).
- ▶ Im Bereich des Krankenhauses auf dem Krankenhaugelände für das Bereitschaftspersonal sowie mit dem Auto anreisende Patienten, auf dem Parkplatz an der Summter Straße für die sonstigen Beschäftigten der Klinik
- ▶ Auf dem nördlichen Abschnitt der Hubertusstraße für Schulpersonal.

Sonstige Bewirtschaftungsmaßnahmen

Der Ausbau und der Betrieb eines P+R-Platzes ist eine wichtige verkehrspolitische Maßnahme, die in Verantwortung der Deutschen Bahn AG und des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB) erfolgen muss. Es ist mit der Deutschen Bahn AG zu klären, ob die Einführung einer Parkberechtigung in Verbindung mit einer Jahreskarte sinnvoll ist.

Tabelle 1: Bestand und Entwicklungspotenzial der Stellflächen

Nr.	Parkplatz/Parkbereich	Anzahl Ist	Anzahl Potenzial	Bemerkungen
1	Gewerbegebiet Triftweg	52	59	Geringe Potenziale, Nutzung der betrieblichen Flächen sichern, Gewerbetreibende einbeziehen; Haltestelle Bus
2	Hauptstraße zwischen Frankenstraße und Margaretenstraße	40	60	Erweiterung durch Nutzung der Nebenstraßen (Frankenstraße bis Flandrische Straße); Bewirtschaftung nicht erforderlich; Automarkt durch zeitliches Parkverbot (nachts) unterbinden
3	Kirche/Grundschule	38	126	Erweiterung durch Einbeziehung der Nebenstraßen und Parkplatz Hauptstraße; evtl. Berechtigungsscheine für Lehrer
4	Sportplatz Rathaus	-	-	Privatgrundstück, Fläche vom Parken freihalten, langfristige Freiraumentwicklung erforderlich
5	Rathaus Süd	18	75	Parkordnung (Markierung); bei Bedarf Erweiterung des Parkplatzes (Stützmauer); Einbeziehung Nebenstraßen (Gustav-Freytag-Straße)
6	Brieseallee / Erich-Mühsam-Straße	72	76	Geringe Erweiterungspotenziale durch Parkordnung; Längsaufstellung; Verkehrssicherung im Einmündungsbereich B96a durch Poller
7	Bahnhof (Westseite) (An der Bahn, Rosenbergstr., Weimarer Straße Ludwig-Richter-Straße)	48	106	Erweiterungspotenzial durch Einbeziehung weiterer Straßen; Haltestellen Bus, Taxi, Sonderfahrzeuge berücksichtigen.
8	Bahnhof (Ostseite) (Leistikowstraße, Unter den Ulmen, alter Güterbahnhof)	49	187	Zwischenausbau und Potenzial für P+R am Güterbahnhof; Entwicklung des Zentrums (Rahmenplan)
9	Bergfelder Straße	24	79	Potenziale durch Nutzung der Nebenstraßen; Fahrbahnbreiten ausreichend
10	Asklepiosklinik-Gesamtschule	139	202	Gesondertes Konzept in Zusammenarbeit mit Klinik, Schule und Betroffenen; differenzierte Bewirtschaftung
11	Sporthalle Summter Straße	80	90	Stellplatzangebot ausreichend; Erweiterung entlang Summter Straße möglich
12	Naherholung Briese	120	120	Ausreichendes Angebot
13	Waldfriedhof	30	33	Vorschlag für Neuordnung liegt vor
14	Bootshafen	15	29	Vorschlag für Neuordnung liegt vor
	Kurzparkbereiche: Briesebrücke-Rathaus Clara-Zetkin-Str. Nordseite Ludwig-Richter-Str. Nord		8 33 14	Parkdauerbegrenzung 1 und 2 Std.; Neue Parkbuchten durch Umbau B96a (Keine Zunahme der Stellplätze)

Tabelle 2: Stellplätze im Einzugsbereiche wichtiger Verkehrsziele

Nr.	Zielbereich	Parkplätze im Einzugsbereich	Anzahl Ist	Anzahl Potenzial	Bemerkungen
A	Kirche Grundschule	2, 3	126	126	Stellplatzbedarf räumlich ausreichend, Reserven in den Nebenstraßen Evtl. Berechtigungsscheine
B	Rathaus	5, 6	210	250	Bewirtschaftung durch Gebühren und Parkscheibe im 50m- und 250m Umkreis Stellplatzangebot ausreichend
C	Bahnhof	7, 8, 9	121	372	Kurzparken in Abstimmung mit Einkauf; Flächensicherung für P+R am Güterbahnhof; Integration in die Zentrumsentwicklung; Abstimmung mit Bahn bezüglich Sondertarif P+R Stellplätze mit Parkscheibe 15 min Stellplätze mit Parkscheibe 2 h

5. Abstimmungsfelder mit der Stadt Hohen Neuendorf

Die Gemeinde Birkenwerder wird fast vollständig von der Gemarkung der Stadt Hohen Neuendorf umschlossen. Die benachbarten Kommunen Birkenwerder, Bergfelde, Borgsdorf und Hohen Neuendorf hatten ursprünglich einen gemeinsamen Flächennutzungsplan entwickelt. Nach Zusammenführung von drei Gemeinden zur Stadt Hohen Neuendorf wurde er in den jeweiligen Geltungsbereich der Gebietskörperschaften Birkenwerder und Hohen Neuendorf übergeführt und für beide getrennt beschlossen und zur Rechtskraft geführt.

Die Nachbargemeinden bilden faktisch eine funktionale Einheit, was sich in den Lebensbezügen der Bürger, im Verkehrsnetz und in den Verkehrsbeziehungen niederschlägt.

Das Verkehrsentwicklungskonzept enthält die Ergebnisse der Abstimmung der beiden Verwaltungen zu folgenden Problemfeldern:

- ▶ Hohen Neuendorfer Weg
- ▶ Leistikowstraße - Zühlsdorfer Straße
- ▶ Waidmannsweg - Straße Am Waldfriedhof
- ▶ Grenzweg - Lindenhofsiedlung
- ▶ Ortsverbindung Summt - Borgsdorf über Ortsteil Briele

5.1. Hohen Neuendorfer Weg

Der Hohen Neuendorfer Weg bildet die direkte nördliche Verlängerung der Rudolf-Breitscheid-Straße, die Bestandteil eines geplanten innerstädtischen Erschließungsrings in Hohen Neuendorf ist, zu dem u. a. auch die Erdmannstraße, die Zühlsdorfer Straße und die Puschkinallee gehören. Hohen Neuendorf differenziert mit diesem Innenstadtring sein Verkehrsnetz und entwickelt dadurch eine Zwischenebene zwischen Bundes- und Landesstraßen einerseits und Anliegerstraßen mit überwiegend Wohnerschließungsfunktion andererseits. Der stadtverträglichen Ausbau dieser Straßen ist vorgesehen, um damit die "reinen" Wohngebiete von gebietsfremden Verkehr zu entlasten. Ein solcher Ring ermöglicht die Umgehung der überregionalen Straßen im Havariefall.

Birkenwerder verzichtet auf die Herausbildung eines Sammlersystems, was wegen der Überschaubarkeit der Gemeinde und wegen der unterschiedlichen Siedlungsstruktur ihrer Teilbereiche begründet ist. Die Bürger befürchten, dass die Fortsetzung der Sammel- und Verbindungsfunktion der Rudolf-Breitscheid-Straße Durchgangsverkehr nach Birkenwerder lenken könnte.

Aus Sicht der Stadt Hohen Neuendorf besteht kein Abstimmungsbedarf. Dem in Birkenwerder vorgeschlagenen Teilausbau des Hohen Neuendorfer Wegs (wechselseitige seitliche Verbreiterung auf 5m Fahrbahnbreite zur Sicherung des Begegnungsfalls) wird zugestimmt. Die Herstellung einer zweiten, westlich der Bundesstraße B96 gelegenen "Magistrale" als Verbindung nach Borgsdorf ist nicht vorgesehen.

5.2 Leistikowstraße - Zühlsdorfer Straße (Brücke über DB-Anlagen)

Im Jahre 2002 wurde eine neue Brücke über die Nordbahn gebaut, so dass die Zühlsdorfer Straße und die Puschkinallee in Hohen Neuendorf miteinander verbunden sind und der innere Sammelstraßenring wieder geschlossen ist.

Hohen Neuendorf erwägt die Herstellung einer direkten Straßenverbindung von diesem Eckpunkt des Innenringes zum Stadtteil Bergfelde, die auch im FNP dargestellt wurde. Voraussetzung ist der Neubau einer zweiten Brücke über das Verbindungsgleis vom Berliner Außenring (BAR) zur Nordbahn sowie einer neuen Straße nach Bergfelde. Dadurch könnten die beiden Stadtteile Hohen Neuendorfs ohne Berührung der Gemarkung Birkenwerder verbunden werden. Gleichzeitig würden auch die zu Hohen Neuendorf gehörenden Grundstücke an der Zühlsdorfer Straße von dort aus erschlossen werden können. Der Realisierungszeitraum und die Finanzierung kann nur im Zusammenhang mit dem weiteren Ausbau der Bahnstrecke präzisiert werden.

Der südliche Abschnitt der Leistikowstraße und die Grundstücke an der östlichen Zühlsdorfer Straße in Hohen Neuendorf können vom Kfz-Verkehr bisher nur über die Karl-Marx-Straße erreicht werden. Aus Sicherheitsgründen wurde im südlichen Abschnitt der Leistikowstraße (zwischen Menzel- und Karl-Marx-Straße) die Durchfahrt durch Poller unterbunden.

Abbildung 31 stellt die im Abstimmungsgespräch erörterte Lösungsmöglichkeit dar.

Aus der so dargestellten Lösung ergeben sich für die Gemeinde Birkenwerder keine zusätzlichen Erfordernisse.

Sollte sich die Straßenführung so nicht realisieren lassen, erscheint eine Fußgängerbrücke über die Verbindungskurve unverzichtbar. Die Grundstücke an der Zühlsdorfer Straße würden dann auch zukünftig nur über Birkenwerder erschlossen werden. Auch bei dieser Lösung ergeben sich für Birkenwerder keine zusätzlichen Anforderungen.

5.3 Waidmannsweg - Straße Am Waldfriedhof

Östlich der Bahn befindet sich in Borgsdorf ein kleiner Siedlungsteil, der lediglich am S-Bahnhof mit der Ortslage verbunden ist. Der Waidmannsweg ist über ca. 500 m eine Sackgasse. Hohen Neuendorf äußert den Wunsch, den Waidmannsweg nach Süden zu verlängern und am Waldfriedhof mit dem Wensickendorfer Weg zu verbinden. Diese Planung ist bereits Bestandteil des Flächennutzungsplans.

Nach Prüfung der Verkehrsströme wird festgestellt, dass die Durchbindung des Waidmannswegs zwar ein höheres Verkehrsaufkommen im Friedhofsbereich nach sich zieht, dieses jedoch beherrschbar erscheint. Nachteile sind für Birkenwerder nicht erkennbar. Die Einschätzung wird dadurch begründet, dass die innerörtliche Verbindung Borgsdorfs vorrangig am Bahnhof erfolgt. Hier befinden sich die wichtigsten Verkehrsziele. Selbst die Schrankenschließzeiten sind nicht relevant für eine erhebliche Umverteilung der Verkehrsströme. Lediglich für den südlichen Teil des Waidmannsweges mit ca. 20 Wohngrundstücken ergeben sich bedeutende Vorteile. Die Verbindung zum Waldfriedhof, der auch von Borgsdorf genutzt wird, wird verbessert. Entlang der Bahn kann der Radverkehr geführt werden.

Nach Prüfung verschiedener Varianten schlagen die Gutachter die in Abbildung 27 dargestellte Anbindung des Waidmannswegs an die Straße Am Waldfriedhof vor. Der Waidmannsweg bindet erst unmittelbar neben der Unterführung an die Straße Am Waldfriedhof an.

Die konsequente Bündelung von Straße und Bahn wird fortgesetzt, so dass kaum Verschnittflächen entstehen. Der Betriebshof hat nur einen geringfügigen Flächenverlust zu verzeichnen.

Für den Ausbau des Waidmannsweges gibt es gegenwärtig keinen zwingenden Bedarf. Wegen der günstigen Folgen für den nahräumlichen Verkehr ist eine langfristige Flächenfreihaltung sinnvoll. Die Einmündung und die Straße Am Waldfriedhof sind in diesem Fall mit auszubauen. Die Realisierung könnte auf der Basis einer zwischengemeindlichen Vereinbarung erfolgen.

5.4 Lindenhofsiedlung - Berliner Straße und Grenzweg

Die Siedlungsstruktur von Birkenwerder geht am Grenzweg übergangslos in die Bebauung von Borgsdorf über. Einige Straßen sind durchgebunden. Gegenwärtig hat die Berliner Straße und ihre südliche Verlängerung über die Straße Im Lindenhof besondere Bedeutung. Die Gemeinde Birkenwerder hat auf dem Grenzstreifen südlich des Grenzwegs Baurecht für Eigenheime geschaffen.

Gemeinsames Anliegen von Birkenwerder und Hohen Neuendorf ist es, in diesem Bereich eine geordnete bauliche und verkehrliche Entwicklung zu ermöglichen.

Folgende Lösungen werden vereinbart (Abbildung 32):

- ▶ Die Ortsverbindung im Zuge der Straßen Im Lindenhof - Berliner Straße soll entsprechend dem Regelquerschnitt als Anliegerstraße mit Sammlerfunktion und mit einseitigem Gehweg und beidseitigen Grünstreifen ausgebaut werden.
- ▶ Der Grenzweg ist im Bebauungsplan mit einer Breite von 6 m festgesetzt. Dieser Querschnitt befindet sich hälftig auf den Gemarkungen beider Gemeinden. Der Ausbau sollte gemeinsam als Mischverkehrsfläche und im Sinne eines verkehrsberuhigten Bereichs erfolgen.
- ▶ Zum Ausbau des Grenzwegs soll zu gegebener Zeit eine zwischengemeindliche Vereinbarung abgeschlossen werden, in der Rechte, Pflichten und Finanzierung festgesetzt werden.

Die sonstigen Nord-Süd-Straßen werden in der Gemeinde Birkenwerder langfristig als Mischverkehrsflächen ausgebaut (schmale Fahrbahn sowie breite Grünstreifen), da das Verkehrsaufkommen sehr gering ist.

5.5 Ortsverbindung Summt - Borgsdorf über OT Briese

Die Gemeinde Birkenwerder errichtet im Jahre 2003 im Ortsteil Briese eine neue Straßenbrücke (Briesetalbrücke). Dadurch wird die historische Straßenverbindung über die Briese und die touristische Erschließung des Briesetals als wertvoller Bestandteil des Landschaftsschutzgebietes und des Naturparks Barnim sichergestellt.

Der touristische Verkehr muss auch in Zukunft weiter gefördert werden. Dabei geht es, neben den Wanderwegen im Briesetal, auch um die Vernetzung der Nachbargemeinden Mühlenbeck/Summt, Bergfelde, Birkenwerder und Borgsdorf. Die Ortsverbindungsstraße von Summt über den Ortsteil Briese nach Borgsdorf hat hierfür eine wichtige Funktion.

Die ehemalige Landesstraße II. Ordnung (LIOP90) wurde 1994 zur Kreisstraße und 1996 zur Gemeindestraße herabgestuft.

Somit ist straßenrechtlich nur noch das mittlere Teilstück der Ortsverbindung Kreisstraße (Bergfelde); die Anbindungen nach Ost und West sind Gemeindestraßen.

Die Kreisverwaltung OHV schlägt im Schreiben vom 28.01.2003 vor, diese Straße insgesamt zum Rad- bzw. Wanderweg umzugestalten. Der Landkreis würde die entsprechenden Kosten tragen. Anschließend solle die Baulast an die Gemeinden übertragen werden. Die Kreisverwaltung unterbreitete dazu Ausbauvorschläge.

Die Gutachter empfehlen der Gemeinde, diesem Vorschlag nicht zuzustimmen, besonders wegen der mit der Baulast zu erwartenden Pflichten (Verkehrssicherungspflicht, Instandhaltung, Instandsetzung).

Die Befahrbarkeit der Straße ist aus touristischen Gründen und wegen der Erfordernisse des Brandschutzes (Feuerwehrezufahrt) zu sichern.

Der Anlage eines Radweges wird zugestimmt. Der Radweg sollte jedoch neben der Straße oder auf einer gesonderten Trasse verlaufen. Der Bau des Radweges kann nicht aus Mitteln der Gemeinde erfolgen, sondern ist vom Landkreis zu tragen.

Im Interesse der Stärkung des Radwegenetzes und zur Verbindung des OT Briesa (Waldschule) mit dem Bahnhof Birkenwerder ist die Anlage eines sicheren Radweges an der verlängerten Fichteallee (Radfernwanderweg Berlin-Kopenhagen) von höherer Priorität.

Zusammenfassung

Auf Grund der engen räumlichen und funktionellen Verzahnung von Birkenwerder und Hohen Neuendorf kommt der interkommunalen Abstimmung der Verkehrskonzepte und der Ausbauplanung eine große Bedeutung zu.

Aus gegenwärtiger Sicht gibt es zwischen den Kommunen kein Konfliktpotenzial bei der Entwicklung des Verkehrssystems.

Die unmittelbaren Berührungspunkte sind im vorliegenden Verkehrskonzept benannt und Lösungsmöglichkeiten dargestellt worden. Die Anregungen können nur genereller Art sein und müssen durch direkte Abstimmungen auf den unterschiedlichen Entscheidungsfeldern konkretisiert werden.

Ein gemeinsames Auftreten der beiden Kommunen bei regionalen Fragestellungen ist sinnvoll und könnte zu einer stärkeren Beachtung des Nachbarschaftsraums führen.

6. Öffentlicher Personennahverkehr

Die Gemeinde Birkenwerder ist im Grundsatz hervorragend in das Netz des ÖPNV eingebunden. Herausragend sind die zweifache Anbindung der S-Bahn an Berlin (S1 und S26) und die Anbindung an den Regionalverkehr. Als besonders günstig erweist sich dabei die zentrale Lage des S-Bahnhofs im Gemeindegebiet. Er ist zu Fuß für die meisten Bewohner innerhalb von 15 Minuten erreichbar, so dass ein innerstädtischer Zubringerverkehr mit dem Rad günstig, mit dem Bus als eine nur zusätzliche Möglichkeit bewertet werden kann. Der Pkw spielt, ungeachtet der kurzen Wege, eine dominierende Rolle im Zubringerverkehr.

Gegenwärtig bedient ein betriebsinterner Bus die Relation zwischen dem S-Bahnhof Birkenwerder und dem Gewerbegebiet am Triftweg während des morgendlichen und des nachmittäglichen Berufsverkehrs.

Die offene, in großzügigen Grundstücken gelegene Wohnbebauung hat eine relativ geringe Besiedlungsdichte, die maßgebend für die Entwicklung Birkenwerders als Vorstadtgemeinde ist und die einen flächenerschließenden Nahverkehr erfordert, gleichzeitig aber die Wirtschaftlichkeit der Erschließung erheblich einschränkt. Die Gemeinde Birkenwerder ist eng verzahnt mit der Stadt Hohen Neuendorf. Gemeinsam ergibt sich ein Potenzial für einen innerstädtischen, hier also gemeindeübergreifenden Nahverkehr. Hinzu kommt das Erfordernis einer besseren Bedienung des Erholungsverkehrs, insbesondere ins Briesetal.

Im Rahmen des Verkehrsentwicklungskonzeptes werden die folgenden Aspekte untersucht:

- ▶ Einrichtung einer Stadtbuslinie
- ▶ Verbesserung der Zugangsbedingungen und Umsteigebeziehungen

6.1 Stadtbuslinie

Im Zusammenhang mit dem gemeinsamen Flächennutzungsplan (2) und in Abstimmung mit dem Landkreis entstand ein Vorschlag für eine Stadtbuslinie, der die S-Bahnhöfe untereinander und mit den peripheren Ortsteilen verbinden sollte.

Auf diesem Konzept baut der hier unterbreitete modifizierte Vorschlag auf, der jedoch z.Z. noch eher visionären Charakter hat. Dieser Vorschlag hat gegenwärtig keine Realisierungschance, sollte jedoch angesichts des Einwohnerzuwachses und der angestrebten Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs als Option Grundlage weiterer Überlegungen sein. Folgende Änderungen werden vorgeschlagen, mit denen wichtige zusätzliche Ziele bedient und Mehrwegfahrten vermieden werden.

Im Interesse einer hohen Flexibilität sollten die Linien nicht geschlossene Schleifen bilden. Parallelfahrten zur S-Bahn sind auszuschließen. Das Netz ist so zu gestalten, dass Flächenerschließung vor Reisegeschwindigkeit geht.

Folgende zwei Verbindungen sollten geprüft werden (Abb. 33):

Linie A mit folgenden Haltestellen:

(Borgsdorf) S-Bf. Borgsdorf - Bahnhofstraße (Sportplatz) - Lindenstraße/Hauptstraße - Alte Trift - (Birkenwerder) Hauptstraße/Lindenhof - Hauptstraße/Triftweg - Kirche - Rathaus - S-Bf. Birkenwerder – Asklepios Klinik/Gesamtschule - Bergfelder Straße / Karl-Marx-Straße - (Bergfelde) Heideplan/Briesestraße - Briesestraße/Flachlakestraße - Mittelstraße/Dorfstraße - Kirche/S-Bf. Bergfelde - Herthastraße/Hohen Neuendorfer Straße - (Hohen Neuendorf) An den Rotpfuhlen - S-Bf. Hohen Neuendorf und zurück (Streckenlänge ca. 12,5km, Umlaufzeit ca. 60 Minuten)

Linie B:

(Hohen Neuendorf) S-Bf. Hohen Neuendorf - Karl-Marx-Straße/Tucholskystraße - Eichenallee/Hennigsdorfer Straße - Hennigsdorfer Straße/Friedrich-Engels-Straße - Niederheide (Umlandstraße) - Niederheide (Heinrich-Heine-Straße) - (Birkenwerder) Hohen Neuendorfer Weg/Humboldtallee - Havelstraße/Industriestraße – Industriestraße/Frankenstraße - Industriestraße/Triftweg - Triftweg/Hauptstraße - Kirche - Rathaus - S-Bf. Birkenwerder – Asklepios Klinik/Gesamtschule - Fichteallee/Friedensallee - Ortsteil Briese - S-Bf. Borgsdorf und zurück
(Streckenlänge ca. 14,5 km, Umlaufzeit ca. 60 Minuten).

Für beide Linien sollten wendige Busse mit einem Platzangebot von maximal 30 Personen eingesetzt werden.

Bei einem Stundentakt werden je Linie zwei Busse benötigt. Soll der Busverkehr dem 20-Minuten-Takt der S-Bahn (Nordbahn nach Oranienburg) in den Spitzenzeiten angepasst werden, werden für die jeweilige Linie 6 Busse benötigt.

Für den Abend- und Nachtverkehr sollte die Einrichtung eines Rufbus- oder Sammel-taxisystems untersucht werden.

Die Planung des Busbetriebs einschließlich der Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen ist nicht Gegenstand des Verkehrsentwicklungskonzeptes. Es ist mit erheblichen Kosten für den Betrieb zu rechnen, so dass eine Kofinanzierung durch die Kommunen stets erforderlich sein wird. Der Busbetrieb ist dann Bestandteil des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB), so dass hier die Fahrkarten und die Tarife des Verkehrsverbundes gelten.

6.2 Zugangsbedingungen und Umsteigebeziehungen

Die Gestaltung der Übergangsstellen zwischen den unterschiedlichen Verkehrsträgern sind von gravierender Bedeutung für die Effizienz des Erschließungskonzeptes. Im Gegensatz zum Individualverkehr, dessen unbegrenzte und flexible Verfügbarkeit allgemein als wichtigstes Kriterium für die Nutzung auch für kleinste Strecken angesehen wird, leiden die öffentlichen Verkehrsmittel unter einer Starrheit, die sich besonders beim Umsteigen als nachteilig erweist.

Um den ÖPNV attraktiv zu machen, sind - neben der Gestaltung des Fahrplans - die baulichen Voraussetzungen für einen konfliktfreien Wechsel zu schaffen.

In der Gemeinde Birkenwerder trifft das für den S-Bahnhof zu. Folgende Wechsel sind zu berücksichtigen:

Übergang S-Bahn - R-Bahn

Gegenwärtig erfolgt der Wechsel auf einem gemeinsamen Bahnsteig. Bei Errichtung des Regionalbahnhofs wäre ein Verbundbetrieb anzustreben, so dass das Umsteigen von der S- zur R-Bahn auf dem gleichen Bahnsteig erfolgen kann. Anzustreben ist dann auch der Richtungsbetrieb, so dass alle Züge nach Norden (stadtauswärts) vom gleichen Bahnsteig aus verkehren, ebenso wie die in die Stadt einfahrenden vom anderen.

Ist dies nicht möglich, sollte der Umsteigeverkehr zwischen S- und R-Bahn innerhalb des Bahnhofs erfolgen. Eine gemeinsame Verteilerbrücke in Hochlage ist anzustreben. Sie hat bereits bestanden, wurde aber im Zuge von Rationalisierungsmaßnahmen abgebrochen. Die Weiterführung zum P+R-Platz und zu der innerstädtischen Entwicklungsfläche am Güterbahnhof ist anzustreben.

Übergang Bus - Bahn

Gegenwärtig besteht nur eine Bedarfshaltestelle an der Clara-Zetkin-Straße für den betriebsinternen Bus zum Gewerbegebiet Triftweg. Hier starten gegenwärtig auch Reisebusse.

Sollte ein Stadtbus eingeführt werden, sind am Bahnhof eine Haltestelle sowie eine Wendemöglichkeit einzurichten. Diese kann auch vom Schienenersatzverkehr genutzt werden.

Für Linien, die am Bahnhof enden, bieten sich folgende Möglichkeiten an.

1. Der Freiraumwettbewerb für den Bahnhofsvorplatz sieht eine durchgehende Pflasterung zwischen dem Bahnhofsausgang und dem Postgebäude vor. Für einen kleinen Bus (9 m) ist die Zufahrt über die Rosenbergstraße und Straße An der Bahn möglich. Die Haltestelle sollte direkt vor dem Bahnhofseingang liegen.
2. Im Interesse der Entzerrung der Verkehrsströme und zur Bewahrung der städtebaulichen Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes ist alternativ eine Wendemöglichkeit östlich der Bahn denkbar. Hierzu sollte die Straße Unter den Ulmen genutzt werden.

Übergang Fahrrad - Bahn

Die Gemeinde Birkenwerder hat an mehreren Stellen im Bahnhofsumfeld Abstellanlagen für Fahrräder errichtet. Weil nur wenige Flächen verfügbar sind, kam es dabei zu einer kleinteiligen Verteilung der Abstellplätze. Diese Verteilung kommt den individuellen Ansprüchen unterschiedlicher Nutzergruppen im Hinblick auf die Erreichbarkeit entgegen, stört aber den Gesamteindruck des Raumes. Ziel sollte es sein, die Abstellanlagen attraktiver zu gestalten (Überdachung) und das Abstellen mit Serviceleistungen für das Fahrrad zu verbinden.

Kurz- und mittelfristig zeichnen sich keine Verbesserungsmöglichkeiten ab, da die notwendigen Flächen nicht verfügbar sind.

Am ehesten sind Flächen auf der Ostseite des Bahnhofs verfügbar. Wenn der Regionalbahnhof mit einer Brücke zum S-Bahnsteig in Betrieb geht. Es ist zu prüfen, ob dann, insbesondere wenn sich das P+R-System am alten Güterbahnhof etabliert, hier auch eine Radabstellanlage gebaut werden kann.

Übergang Pkw - Bahn

Der Bahnhof in Birkenwerder wird als Zugangsstelle von Pkw-Fahrern der Gemeinde Birkenwerder und aus anderen Gemeinden genutzt. Übergemeindliche Bedeutung besitzt in Zukunft v.a. der Regionalbahnhof. Sollte die Nordbahn auch für den Fernbahnverkehr aktiviert werden, ist mit einem erheblichen Zuwachs der Zusteiger aus der Region zu rechnen, weil sich die Reisezeit in die Berliner City erheblich verkürzt. Da die Regionalbahn erst wieder am Bahnhof Berlin-Gesundbrunnen halten wird, verringert sich die Reisezeit zum Potsdamer Platz von gegenwärtig 42 Minuten auf ca. 25 Minuten. Deshalb ist es wichtig, schon heute die Vorkehrungen im Bereich Flächenfreihaltung und Erreichbarkeit zu treffen.

Das Parken erfolgt gegenwärtig vor allem in den Seitenstraßen der Clara-Zetkin- und der Bergfelder Straße. Auf dem alten Güterbahnhof bietet sich eine bedeutende Fläche für den Ruhenden Verkehr an, wie bereits im Rahmenplan „Ortszentrum Birkenwerder“ skizziert wurde. Im Interesse der langfristigen Vorhaltung und der städtebaulichen Flexibilität soll die Zufahrt zum Parkplatz frühestens auf der Höhe der Straße Am Quast erfolgen. Damit wird die Entwicklung nach Süden und nach Norden ermöglicht. Sollten sich die Erfordernisse für eine Stärkung des Zentrums im Bahnhofsumfeld ergeben, scheint die Fläche zur Straße Unter den Ulmen dafür am ehesten geeignet. Eine Überbauung des Parkplatzes könnte hier möglich sein.

In Verbindung mit dem Regionalbahnhof wird der Zugang zur Bahn erleichtert.

Der Ruhende Verkehr im Bahnhofsumfeld wird in Kapitel 4.3.3 gesondert behandelt.

Auf dem Bahnhofsvorplatz sollten auch die Stellplätze für Taxi (max. 3 Fahrzeuge) vorgesehen werden. Geeignet dafür ist die Straße An der Bahn.

7. Handlungsleitfaden

Das Verkehrsentwicklungskonzept basiert auf den in der Gemeinde in den 1990er Jahren erarbeiteten Grundlagen (Schnüll - Haller) und entstand unter Beteiligung der Bevölkerung, der Lokalen Agenda, der Ausschüsse der Gemeindevertretung und der Verwaltung. Der Handlungsleitfaden dient der Steuerung der Verkehrsentwicklung.

Das Konzept trägt dazu bei, den Charakter der Gemeinde Birkenwerder als berlinnahe Wohn- und Erholungsort mit einer wertvollen landschaftlichen und städtebaulichen Prägung zu stärken. Dies wird durch eine Straßenraumgestaltung erreicht, die den Anforderungen an hohe Verkehrssicherheit, gute Erschließungsqualität und anspruchsvolle ästhetische Gestaltung gleichermaßen gerecht wird. Im Vordergrund steht die Weiterentwicklung der ortstypischen Struktur unter den Bedingungen hoher Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit.

Ausbau der Geh- und Radwege

Das Erfordernis eigener Radwege besteht - mit Ausnahme der Bundesstraßen - nicht. Die Anlage von Gehwegen (einseitig, beidseitig, Verzicht) ist im Einzelfall zu prüfen.

Für die Rang- und Reihenfolge der Ausbauplanung der Schulwege und der touristischen Rad- und Wanderwege ergeben sich die folgenden Kriterien:

- Verkehrssicherheit für Kinder und Schüler (Schulwegsicherung)
- Ausbau der Rad- und Wanderwege von regionaler Bedeutung im Interesse der Stärkung des Erholungs- und Freizeitwertes.

Es werden verkehrsorganisatorische Maßnahmen im Umfeld von Schulen und Krankenhaus sowie Querungshilfen im Bereich der Bundesstraßen empfohlen.

Im Interesse von Verkehrssicherheit und touristischer Qualität ist eine verbesserte Radwegführung zum Ortsteil Briesa (Bestandteil des Radfernweges Berlin-Kopenhagen) und in der Bergfelder Straße anzustreben.

Für die Rang- und Reihenfolge zum Ausbau der straßenbegleitenden Gehwege gelten die folgenden Kriterien:

- Verkehrssicherheit entlang der Bundesstraßen
- Vorliegen einer Ausbauplanung
- Haupteinmündungsstraßen und Anliegerstraße mit höherem Verkehrsaufkommen
- Weiterbau im Bestand bereits teilausgebauter Straßenabschnitte

Von großer Bedeutung ist die gemeinsame Planung und Ausführung von Gehwegreparaturen und -ausbau mit dem Neubau bzw. der Sanierung der Beleuchtung.

Ausbau des Straßennetzes

Der Ausbau des Straßennetzes dient der Sicherung der hohen Wohn- und Erschließungsqualität in Birkenwerder. Der Straßenausbau ist wichtiger Bestandteil der Gestaltung des Öffentlichen Raums und an den Grundsätzen einer ökologischen und nachhaltigen Ortsentwicklung zu orientieren.

Kriterien des Ausbaus

Zur Bestimmung der Rang- und Reihenfolge der Maßnahmen gelten folgende Kriterien:

- Vorhandensein einer Ausbauplanung
- Bündelung des Straßenausbaus mit dem Schmutzwasserkanalausbau
- Ausbau von Straßen mit höherem Verkehrsaufkommen
- Weiterbau im gemeindetypischen Bestand

- Neubau entsprechend dem angestrebten Regelquerschnitt
- Ausbau von Mischverkehrsflächen in gering belegten Bereichen bei Prüfung von unkonventionellen Bauweisen und Finanzierungsverfahren.

Schwerpunkte des Ausbaus

Unter Berücksichtigung o. g. Kriterien ergeben sich für den Ausbau der kommunalen Straßen die folgenden Schwerpunkte:

- Ausbau der vom Schmutzwasserkanalbau betroffenen Bereiche (z. B. Lindenhof)
- Teilausbau der Anliegerstraßen mit Sammelfunktion (z. B. Teile der Havelstraße, des Stolper Weges und des Hohen Neuendorfer Weges)
- Weiterbau im Bestand der Bereiche Birkenwerder-Ost (z. B. Hirschfährte, Menzelstraße, Schützenstraße, Am Nibelungenplatz) und Birkenwerder-Mitte (z. B. Kehr wieder und Im Winkel)
- Fortsetzung, ggffs. stufenweiser Ausbau entsprechend der Straßenraumgestaltung in Birkenwerder-West.

Im Interesse der Entlastung des Ortszentrums (Brieseallee) und sensibler Wohnbereiche ist die Durchbindung der Sacco-Vanzetti-Straße anzustreben.

Überwindung des "Ausbaustaus"

Nach dem dynamischen Ausbau der Infrastruktur und der Straßen im letzten Jahrzehnt, kann der weitere Ausbau der Anliegerstraßen auf der Grundlage bisheriger Ausbaustandards in Birkenwerder nur langfristig realisiert werden.

Es sind Lösungsmöglichkeiten zu entwickeln, mit denen der "Ausbaustau" schneller abgebaut werden kann, z. B. stufenweiser Ausbau unter Beachtung der bewährten Straßenraumgestaltung.

Zur Zeit findet zu diesem Thema ein intensiver Austausch zwischen Kommunen, Genehmigungsbehörden des Landes und Initiativen von Anliegern statt. Folgende Kriterien spielen dabei eine Rolle:

- Anpassung an die konkreten Erfordernisse (Belastung und Verkehrsaufkommen)
- Haltbarkeit der Anlage
- Unterhaltungsaufwand (Instandhaltung und Pflege)
- Umlagefähigkeit und soziale Verträglichkeit

Es wird empfohlen, die Entwicklung auf diesem Gebiet - auch im Rahmen des Erfahrungsaustauschs mit den Nachbargemeinden - zu verfolgen und positive Ergebnisse in Anwendung zu bringen.

Ruhender Verkehr

Birkenwerder ist mit Anlagen des ruhenden Verkehrs ausreichend ausgestattet.

Im Umfeld der Asklepios Klinik wird eine mit dem Krankenhaus abgestimmte Steuerung des ruhenden und damit auch des fließenden Verkehrs vorgeschlagen.

Zur Stärkung des Umweltverbundes und bei zunehmender Bedeutung des Regionalbahnverkehrs sollten in Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn AG und mit potenziellen Investoren die Flächen auf dem ehemaligen Güterbahnhof für den P+R-Verkehr entwickelt werden.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Durch die Gestaltung des Bahnhofsumfeldes werden die Zugangsmöglichkeiten zur Bahn und damit die Attraktivität des ÖPNV verbessert.

Es wird empfohlen, gemeinsam mit Hohen Neuendorf die Einführung eines innerstädtischen Busverkehrs anzustreben. Damit wird die Anbindung der Wohngebiete an die Zentren und Bahnhöfe verbessert und ein Beitrag zur touristischen Erschließung geleistet.

Abbildungen

- 1 Bestandsaufnahme Gehwege
- 2 Fuß- und Radwege
- 3 Schulwegsicherung
- 4 Straßennetz - Art der Fahrbahndecken
- 5 Straßennetz - Klassifizierung
- 6 Leitsystem zur B96
- 7 Art des Straßenausbaus entspr. Prioritätenliste
- 8 Straßenausbau (nach Schmutzwasserkanalbau)
- 9 Regelquerschnitt
- 10 Ausbau Industriestraße/ Triftweg
- 11 Ausbau Industriestraße/ Frankenstraße
- 12 Querschnitte Havelstraße/ Hohen Neuendorfer Weg
- 13 Ausbau Industriestraße/ Havelstraße
- 14 Ausbau Hohen Neuendorfer Weg
- 15 Ausbau Friesenstraße
- 16 Parkplatzverteilung und Einzugsbereiche
- 17 Parkplatz Grundschule - Varianten
- 18 Parkplatz Grundschule - Vorzugslösung
- 19 Parkplatz Rathaus
- 20 Parkplatz Güterbahnhof – Mindestausbau
- 21 Parkplatz Güterbahnhof – langfristige Entwicklungspotenziale
- 22 Asklepios Klinik: Parkplatz Summter Straße
- 23 Asklepios Klinik: Parkplatz für Sonderverkehre – Variante 1
- 24 Asklepios Klinik: Parkplatz für Sonderverkehre – Variante 2
- 25 Asklepios Klinik: Ruhender Verkehr, Beschilderungsplan
- 26 Wegeleitsystem zur Asklepios Klinik
- 27 Parkplatz am Waldfriedhof
- 28 Parkplatz am Bootshafen
- 29 Stellplätze im Wochenendhausgebiet Zum Waldfriedhof
- 30 Parkraumkonzept – Bereiche mit Ordnungsbedarf
- 31 Brücke Zühlsdorfer Straße
- 32 Bereich Grenzweg
- 33 Stadtbuslinie

Literatur

1. BSG Brandenburgische Stadterneuerungsgesellschaft mbH
Rahmenplan „Ortszentrum Birkenwerder“ (Entwurf)
Stand Dezember 2002
2. Flächennutzungsplan der Gemeinde Birkenwerder
Birkenwerder, Fassung vom November 2000
3. Forschungsgruppe für Strassen- und Verkehrswesen
Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen (EAE 85/95)
Köln 1996
4. Ludewig, Anke und Ralf
Rahmenplan „Birkenwerder Ost“ (Entwurf)
Birkenwerder, Stand Januar 2003
5. Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr
Erschließungsstraßen (BEATE '94)
Potsdam 1994
6. Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr
Gestaltung Brandenburgischer Ortsdurchfahrten
Potsdam 2001
7. Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr
Hauptverkehrsstraßen und Ortsdurchfahrten (BRISOS)
Potsdam 1993
8. Schnüll, Haller
Lärminderungsplan für die Gemeinde Birkenwerder
Hannover 1996
9. Schnüll, Haller
Verkehrskonzept Birkenwerder,
Hannover 1993
10. Satzung über die Erhebung von Beiträgen nach §8 Kommunalabgabengesetz...
(Straßenausbaubeitragssatzung) der Gemeinde Birkenwerder vom 13. 07. 2000

Anlage 1: Kommunale Straßen in Birkenwerder mit Festlegung der Einstufung und der endgültigen Herstellung

Lfd. Nr.	Straßen	Straßeneinstufung	per 03.10.1990 als endgültig hergestellte Straßen bzw. Teileinrichtungen
001	Havelstraße	A	Fahrbahn und z.T. Gehwege
002	Brieseallee	A	Fahrbahn und Gehwege
003	Am Briesewald	A	Fahrbahn und Gehwege
004	Karl-Marx-Straße	A	Fahrbahn und Gehwege
005	Am Walde	A	-
006	Friedensallee	A	Fahrbahn und Gehwege
007	Geschwister-Scholl-Straße	A	Fahrbahn und Gehwege
009	Unter den Ulmen	HE	z.T. Fahrbahn und Gehwege
010	Am Quast	A	Fahrbahn und z.T. Gehwege
011	Luisenstraße	A	Fahrbahn und z.T. Gehwege
012	Lindenallee	A	Fahrbahn und Gehwege
013	An der Bahn	A	Fahrbahn und Gehwege
014	Erich-Mühsam-Straße	A	Fahrbahn und Gehwege
015	E.-und-J.-Rosenberg-Straße	A	Fahrbahn und Gehwege
016	Weimarer Straße	A	Fahrbahn und Gehwege
017	Ludwig-Richter-Straße	A	Fahrbahn und Gehwege
018	Straße nach Briese	HE	Fahrbahn
019	Straße nach Borgsdorf (OT Briese)	HE	Fahrbahn
020	Summter Straße	A	z.T. Fahrbahn, z.T. Gehwege
021	Leistikowstraße	A	-
022	Wensickendorfer Weg	A	z.T. Fahrbahn
023	Florastraße	A	z.T. Fahrbahn, z.T. Gehwege
024	Verbindungsstraße am Boddensee (verlängerte Brieseallee)	A	-
025	Sacco-Vanzetti-Straße	A	Fahrbahn und Gehwege
026	Am alten Friedhof	A	-
027	Friedrich-Engels-Allee	A	Fahrbahn und Gehwege
028	Frankenstraße	A	-
029	Fontaneweg	A	z.T. Gehwege
030	Humboldtallee	A	Fahrbahn und Gehwege
031	Hohen Neuendorfer Weg	A	-
032	Saumweg	A	-
033	Eichholzstraße	A	z.T. Gehwege
034	Windmühlenweg	A	-
035	Münsterstraße	A	-
036	Bergallee	A	nur Gehwege
037	G.-Freytag-Straße	A	z.T. Gehwege
038	T.-Storm-Straße	A	-
039	Kleiststraße	A	z.T. Fahrbahn und Gehwege
040	Birkensteig	A	z.T. Gehwege

Legende:

HV	= Hauptverkehrsstraße	-	= nicht endgültig hergestellte Straße
HE	= Haupteinzelstraße	F	= Fußgängerweg
A	= Anliegerstraße		

Lfd. Nr.	Straßen	Straßeneinstufung	per 03.10.1990 als endgültig hergestellte Straßen bzw. Teileinrichtungen
041	Am Wacholderbusch	A	-
042	Richard-Wagner-Straße	A	z.T. Gehwege
043	Fichteallee	HE	z.T. Fahrbahn, z.T. Gehwege
044	Hubertusstraße	A	Fahrbahn und Gehwege
045	Gartenallee	A	Fahrbahn und Gehwege
046	Nürnberger Straße	A	z.T. Gehwege
047	Viktoriaallee	A	Fahrbahn und z.T. Gehwege
048	Karlstraße	A	Fahrbahn und Gehwege
049	Alter Krugsteig	A	-
050	Am Karpfenteich	A	-
051	Am Mönchberg	A	-
052	Am Mühlenfeld	A	-
053	Am Stichkanal	A	z.T. Fahrbahn (100m)
054	Am Waldfriedhof (Friedhofsvorplatz)	A	-
055	Am Werder	A	-
056	Amselweg	A	-
057	Bachstelzenweg	A	-
058	Bayernstraße	A	z.T. Fahrbahn, z.T. Gehwege
059	Briese (OT Briese)	A	-
060	Briesesteig (Wanderweg)	F	endgültig ausgebaut
061	Burgstellenweg	A	-
062	Bussardweg	A	-
063	Hauptstraße, Parallelstr. zur B 96 (Am Anger)	A	Fahrbahn und Gehwege
064	Drosselweg	A	-
065	Elsterweg	A	-
066	Erdbergstraße	A	z.T. Fahrbahn
067	Erlenkamp	A	-
068	Falkenweg	A	-
069	Fasanenweg	A	-
070	Finkenweg	A	-
071	Fischerwall	A	z.T. Gehweg
072	Flandrische Straße	A	-
073	Förstersteig	A	-
074	Friesenstraße	A	-
075	Gartenstadt/Briesetal	A	-
076	Haakestraße	A	-
077	Halligenstraße	A	-
078	Hans-Holbein-Straße	A	-
079	Hessenstraße	A	-
080	Hirschfährte	A	z.T. Fahrbahn, z.T. Gehwege
081	Im Binnenfeld	A	-
082	Im Fuchsbau	A	-

Legende:

HV	= Hauptverkehrsstraße	-	= nicht endgültig hergestellte Straße
HE	= Haupteinzelstraße	F	= Fußgängerweg
A	= Anliegerstraße		

Lfd. Nr.	Straßen	Straßeneinstufung	per 03.10.1990 als endgültig hergestellte Straßen bzw. Teileinrichtungen
083	Im Grund	A	-
084	Im Vogelsang	A	-
085	Im Winkel	A	z.T. Gehwege
086	In der Niederheide	A	-
087	Industriestraße	HE	Fahrbahn und z.T. Gehwege
088	J.-v.-Buch-Straße	A	-
089	Kehrwieder	A	Gehwege
090	Kiebitzweg	A	-
091	Kiefernweg	A	-
092	Knesebeckstraße	A	-
093	Lindenhof-Gut	A	-
094	Lindenhof-Siedlung	A	-
094a	Straße Im Lindenhof	A	-
095	Margaretenstraße	A	-
096	M.-Luther-Straße	A	z.T. Fahrbahn, z.T. Gehwege
097	Meisenweg	A	-
098	Menzelstraße	A	-
099	Paradiesgarten	A	z.T. Gehwege
100	Reihersteg	A	z.T. Gehwege
101	Rosa-Luxemburg-Straße	A	z.T. Fahrbahn, z.T. Gehwege
102	Sachsenstraße	A	-
103	Sandseestraße	A	-
104	Schützenstraße	A	Gehwege
105	Schwäbische Straße	A	-
106	Sperlingsweg	A	-
107	Stolper Weg	A	-
108	Taubenweg	A	-
109	Thüringer Straße	A	-
110	Triftweg	HE	z.T. Fahrbahn, z.T. Gehwege
111	Weidenweg	A	-
112	Wendeplan	A	-
113	Westfalenstraße	A	-
114	Winsstraße	A	-
115	Zeisigweg	A	-
116	Straße am Krankenhaus	A	z.T. Fahrbahn, z.T. Gehwege
117	Am Nibelungenplatz	A	-
118	Blumenweg	A	-
119	Zum Waldfriedhof	A	z.T. Fahrbahn
120	Schwalbenring	A	noch nicht gewidmet
121	An der Autobahn	A	-
122	Hasensprung	F	-

Legende:

HV	= Hauptverkehrsstraße	-	= nicht endgültig hergestellte Straße
HE	= Haupteinzelstraße	F	= Fußgängerweg
A	= Anliegerstraße		

Straßen in Baulast des Bundes*

lfd. Nr	Straßen	Straßeneinstufung	per 03.10.1990 als endgültig hergestellte Straßen bzw. Teileinrichtungen
01	Hauptstraße	HV	gesamte Anlage
02	Clara-Zetkin-Straße	HV	gesamte Anlage, außer Oberflächenentwässerung
03	Bergfelder Straße	HV	gesamte Anlage, außer Oberflächenentwässerung

* Baulastteilung:

Bund: Fahrbahn, Sicherheitsstreifen, Radwege

Gemeinde: Gehwege, Gehwegüberfahrten, Parkflächen (-buchten)

Legende:

HV = Hauptverkehrsstraße - = nicht endgültig hergestellte Straße
HE = Hauptschließungsstraße F = Fußgängerweg
A = Anliegerstraße

Anlage 2: Fotodokumentation Parkraumkonzept

Alle Fotos:

W. Gottschalk, Gemeinde Birkenwerder





Inhaltsverzeichnis

1.	Aufgaben und Ziele - Bedingungen und Grundregeln.....	1
1.1	Aufgaben- und Zielstellung	1
1.2	Ausgangsbedingungen	1
1.3	Grundregeln für die weitere Entwicklung des Verkehrsnetzes und des öffentlichen Raumes.....	3
2.	Fuß- und Radwegenetz	5
2.1	Bestand und Weiterentwicklung des straßenbegleitenden Gehwegnetzes.....	5
2.2	Konzept für Fuß- und Radwege von gesamtgemeindlicher Bedeutung	7
3.	Straßennetz	13
3.1	Ausbaustand der Straßen und Zustand der Fahrbahnen	13
3.2	Klassifizierung und Netzgestaltung.....	14
3.3	Ausbaumaßnahmen	17
3.4	Prioritätenliste	23
4.	Parkraumkonzept	25
4.1	Generelle Ziele	25
4.2	Vorschläge für die Entwicklung des Stellplatzangebots in ausgewählten Teilbereichen	26
4.3	Parkraumbewirtschaftung.....	34
5.	Abstimmungsfelder mit der Stadt Hohen Neuendorf	37
5.1.	Hohen Neuendorfer Weg	37
5.2	Leistikowstraße - Zühlsdorfer Straße (Brücke über DB-Anlagen)	38
5.3	Waidmannsweg - Straße Am Waldfriedhof	38
5.4	Lindenhofsiedlung - Berliner Straße und Grenzweg	39
5.5	Ortsverbindung Summt - Borgsdorf über OT Briese	39
6.	Öffentlicher Personennahverkehr.....	41
6.1	Stadtbuslinie	41
6.2	Zugangsbedingungen und Umsteigebeziehungen.....	42
7.	Zusammenfassung	45

Abbildungen

Literatur

Anlage 1: Kommunale Straßen in Birkenwerder mit Festlegung der Einstufung und der endgültigen Herstellung

Anlage 2: Fotodokumentation Parkraumkonzept

Abbildungsverzeichnis

1	Bestandsaufnahme Gehwege	18	Parkplatz Grundschule - Vorzugslösung
2	Fuß- und Radwege	19	Parkplatz Rathaus
3	Schulwegsicherung	20	Parkplatz Güterbahnhof – Mindestausbau
4	Straßennetz – Art der Fahrbahndecken	21	Parkplatz Güterbahnhof – langfristige Entwicklungspotenziale
5	Straßennetz - Klassifizierung	22	Asklepios Klinik: Parkplatz Summter Straße
6	Leitsystem zur B96	23	Asklepios Klinik: Parkplatz für Sonderverkehre – Variante 1
7	Art des Straßenausbaus	24	Asklepios Klinik: Parkplatz für Sonderverkehre – Variante 2
8	Straßenausbau (nach Schmutzwasserkanalbau)	25	Asklepios Klinik: Ruhender Verkehr, Beschilderungsplan
9	Regelquerschnitt	26	Wegeleitsystem zur Asklepios Klinik
10	Ausbau Industriestraße/ Triftweg	27	Parkplatz am Waldfriedhof
11	Ausbau Industriestraße/ Frankenstraße	28	Parkplatz am Bootshafen
12	Querschnitte Havelstraße/ Hohen Neuendorfer Weg	29	Stellplätze im Wochenendhausgebiet Zum Waldfriedhof
13	Ausbau Industriestraße/ Havelstraße	30	Parkraumkonzept – Bereiche mit Ordnungsbedarf
14	Ausbau Hohen Neuendorfer Weg	31	Brücke Zühlsdorfer Straße
15	Ausbau Friesenstraße	32	Bereich Grenzweg
16	Parkplatzverteilung und Einzugsbereiche	33	Stadtbuslinie
17	Parkplatz Grundschule - Varianten		