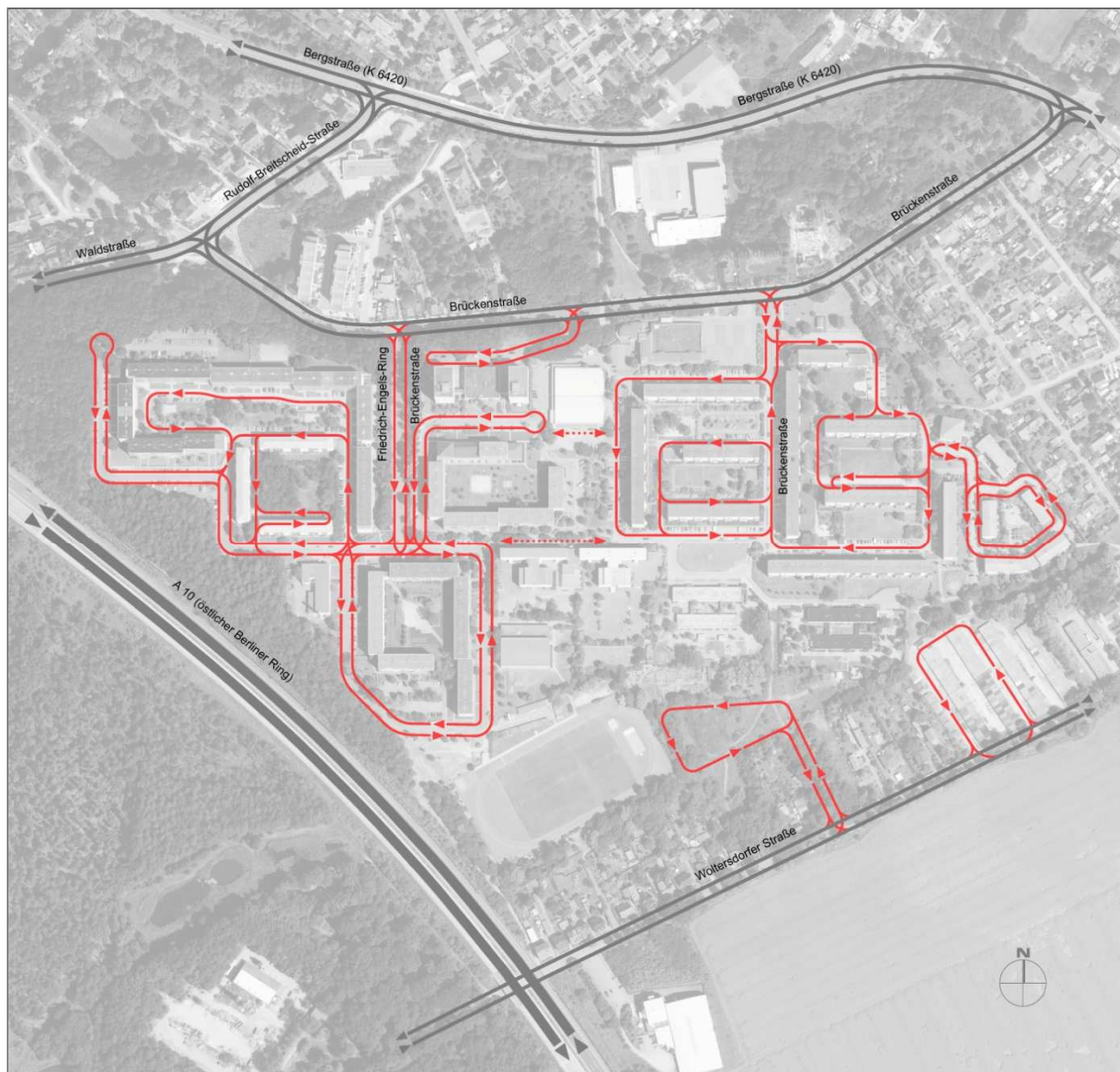




**Die Brücke trägt die Zukunft!**  
*Wohngebiet Brückenstraße Friedrich-Engels-Ring  
Rüdersdorf im Programm Soziale Stadt*

## Informationsveranstaltung über Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung im Wohngebiet Brückenstraße / Friedrich-Engels-Ring

am 9. März 2016



**Auftraggeber:**

Gemeinde Rüdersdorf bei Berlin  
Hans-Striegelski-Str. 5  
15562 Rüdersdorf bei Berlin  
www.ruederdorf.de

**Auftragnehmer:**

BSG Brandenburgische Stadterneuerungsgesellschaft mbH  
Ludwig-Richter-Straße 23, 14467 Potsdam  
Tel.: 0331 / 27 168-17  
Fax: 0331 / 27 168-30  
www.bsgmbh.com

Geschäftsführer:

Dipl.-Ing. Michael Schipper, Dipl.-Ing. Andreas Wunderlich  
Eingetragen: Amtsgericht Potsdam Stadt, HRB 3454 P, Ust.-IdNr. DE 138 40 21

**Durchführende und Dokumentation:**

BSG Brandenburgische Stadterneuerungsgesellschaft mbH  
Stephan Mayer, Stefanie Bombach

und

Stadtplan Ingenieur GmbH  
Berliner Straße 71 F, 14467 Potsdam

Potsdam, im April 2016



Bundesministerium  
für Umwelt, Naturschutz,  
Bau und Reaktorsicherheit



Rüdersdorf im Programm Soziale Stadt  
Quartiersmanagement  
Brückenstraße Friedrich-Engels-Ring

Gefördert aus Mitteln der Städtebauförderung der Bundesrepublik Deutschland, des Landes Brandenburg und der Gemeinde Rüdersdorf bei Berlin im Rahmen der Gemeinschaftsinitiative „Soziale Stadt - Investitionen im Quartier“ für das Wohngebiet Brückenstraße/Friedrich-Engels-Ring.

## **Gliederung**

|  |    |
|--|----|
| 1. Vorwort .....   | 3  |
| 2. Veranstaltungseröffnung.....  | 3  |
| 3. Präsentation der Untersuchungsergebnisse und Diskussionsverlauf.....  | 4  |
| 4. Ergebnisse der Veranstaltung im Überblick und weiteres Vorgehen ..... | 9  |
| 5. Anhang (Präsentation Büro StadtPlan GmbH) .....                       | 10 |

### **1. Vorwort**

Am Mittwoch, den 9. März 2016, fand zwischen 17.30 und 19.30 Uhr in der Tagesstätte für Senioren in der Brückenstraße 103 die öffentliche Informationsveranstaltung zur Verkehrsuntersuchung statt. Etwa 60 Interessierte waren gekommen, um sich zu informieren und bei diesem für die Gebietsentwicklung wichtigen Thema mitzureden.

Die Veranstaltung wird in der vorliegenden Dokumentation zusammengefasst, sodass der Leser einen Einblick in den Verlauf und die Inhalte der Veranstaltung erhält. Zur einfacheren Lesbarkeit erfolgt die Beschreibung des Veranstaltungsverlaufs in der Gegenwartsform und nicht chronologisch. Die Untersuchungsergebnisse und daraus resultierende Maßnahmenvorschläge des beauftragten Büros StadtPlan GmbH werden nach Themenblöcken gegliedert dargestellt. Die Anmerkungen der Anwesenden finden in den jeweils dazu passenden Themenblöcken Erwähnung. Anregungen, die im Nachgang der Veranstaltung eingingen, wurden aufgenommen. Zu einzelnen Themen wird auf die digitale Präsentation des Verkehrsplanungsbüros verwiesen. Diese finden Sie im Anhang der Dokumentation.

Die Beteiligung der beiden größten Eigentümer im Wohngebiet, der WBG Rüdersdorf mbH und Wohnungsbaugenossenschaft Rüdersdorf eG, fanden im Vorfeld der Veranstaltung statt. Die darin formulierten Hinweise, Wünsche und Kritikpunkte wurden in der Fortführung der Untersuchung zum Teil bereits berücksichtigt. Der Ergebnisstand wurde zudem im November 2015 in den Fachausschüssen der Gemeinde vorgestellt und wird in Abstimmung mit der Gemeindeverwaltung weiterentwickelt.

### **2. Veranstaltungseröffnung**

Herr Mayer, Koordinator des Programms Soziale Stadt, eröffnet die Veranstaltung und begrüßt die Anwesenden. Er heißt Herrn Bürgermeister André Schaller ebenso wie anwesende Ausschussmitglieder willkommen und stellt Herrn Prof. Dr. Stadt und Herrn Helbig vom beauftragten Verkehrsplanungsbüro StadtPlan GmbH aus Potsdam vor. Er spricht dem Team der Tagesstätte für Senioren seinen Dank für die geleisteten Vorbereitungen und die zur Verfügung gestellten Räumlichkeiten aus und erläutert die für das Programm Soziale Stadt wichtigsten Zielstellungen für die Gebietsentwicklung und die damit im Zusammenhang stehenden Bestandteile der Verkehrsuntersuchung.

Dazu gehören:

- die künftige Erschließung des Bildungsstandorts,
- die Verbesserung der allgemeinen Gestaltungsqualität des öffentlichen Raums, insbesondere durch
- die künftige Gestaltung und Anbindung des zentralen Gebietsbereichs (nachfolgend Quartiersplatz genannt).

### **3. Präsentation der Untersuchungsergebnisse und Diskussionsverlauf**

Herr Dr. Stadt stellt in einer halbstündigen digitalen Präsentation die Ergebnisse und Empfehlungen aus der Untersuchung vor. Gemeinsam mit Bürgermeister André Schaller werden im Anschluss die Fragen und Anliegen der Anwesenden diskutiert. Herr Mayer moderiert die Diskussion.

#### **3.1. Themenbereich Fußwegenetz**

Untersucht wurden die Qualität und Quantität der fußläufigen Verbindungen der inneren Erschließung, die Anbindung des Wohngebiets an den Ortskern und das Fußwegenetz im Bereich Woltersdorfer Straße.

Der bauliche Zustand der Fußwege wird als überwiegend gut beurteilt (vgl. Anhang Folie 3). Die Anzahl der Fußwege in schlechtem Zustand ist gering. Handlungsbedarf sehen die Planer vor allem bei Wegeverbindungen, die für die Erschließung des Wohngebiets wichtig aber noch unzureichend ausgebaut sind (vgl. Anhang Folie 21). Ein Defizit wird in der unzureichenden Breite vieler Gehwege gesehen (vgl. Anhang Folie 26). Zwei sich entgegenkommende Personen, zum Beispiel mit Rollator oder Kinderwagen, müssen auf die Fahrbahn oder Grünflächen ausweichen, um einander passieren zu können.

Die Verbesserung des Fußwegenetzes findet im allgemeinen Zustimmung bei den Teilnehmern. Herr Schaller und Herr Mayer merken an, dass dazu Gespräche zwischen der Gemeinde und den Grundstückseigentümern zu führen sind, um Verbesserungen zu besprechen, da insbesondere Bürgersteige nicht kommunales Eigentum sind.

Für einen verbesserten Anschluss des Wohngebiets an das Ortszentrum schlägt das Büro einen Gehweg nördlich der Blöcke des Friedrich-Engels-Ring 37-53 im Bereich der Bestände der Genossenschaft vor. Würde dieser über die gesamte Länge in den Hang gebaut werden, wäre es möglich, eine barrierefreie Zugänglichkeit zum Wohngebiet zu gewährleisten.

Die unzureichende Fußwegeverbindung zwischen den Bereichen Friedrich-Engels-Ring und Brückenstraße und die dafür sowohl von Kindern als auch Erwachsenen für die Querung genutzten Hangböschungen im Bereich der Zufahrt Friedrich-Engels-Ring wird von Herrn Dr. Stadt als problematisch und gefährlich befunden. Diese Einschätzung teilen viele Teilnehmer.

Eine Querung der Hauptzufahrt könnte mit Hilfe einer Brücke für Fußgänger und Radfahrer ermöglicht werden. Die benötigte lichte Höhe für die Durchfahrt von Lkw ist gewährleistet und würde eine barrierefreie Ausführung ermöglichen. Die Idee der Brücke wird von mehreren Bürgern positiv aufgenommen. Jedoch sind die dafür entstehenden Kosten zu berücksichtigen (vgl. Anhang Folie 21).

#### **3.2. Themenbereich Neuordnung des Verkehrsflusses**

Die Aufgabe der Verkehrsplaner war es unter anderem, Maßnahmen zu entwickeln, die zur Minimierung des Kfz-Verkehrs im Wohngebiet führen und Innenhöfe vom fließenden Verkehr entlasten. Die Erfahrungen des Büros zeigen, dass Einbahnstraßenregelungen Umweg-Fahrten verursachen, die Fahrtgeschwindigkeit tendenziell erhöhen, zur schlechten Orientierung im Wohngebiet und zur Erhöhung der Lärm- und Schadstoffemission führen.

Die Planer schlagen daher vor, über eine Aufhebung des Einbahnsystems im gesamten Wohngebiet nachzudenken. Dies würde Einsparungen der jährlichen Pkw-Fahrleistung um etwa 70 km im Jahr ermöglichen und damit jedem Einzelnen bares Geld sparen. Zudem wäre die damit zu erzielende CO<sup>2</sup>-Einsparung ein wertvoller Beitrag zum Klimaschutz.

An einigen Stellen liegen die Fahrbahnbreiten unter 4,75 m (vgl. Anhang Folie 28). Hier wäre eine Verbreiterung der Fahrbahnen, die mit erheblichen Kosten einhergeht, für die Einführung des Zweirichtungsverkehrs erforderlich. Eine Prüfung jedes Abschnittes wird von den Planern empfohlen. Kosten und Nutzen müssen in vernünftigen Verhältnis stehen. Die Praktikabilität des Zweirichtungsverkehrs könnte in einem Testbetrieb im Bereich Friedrich-Engels-Ring 1-25 getestet werden, da in diesem Bereich die erforderliche Straßenbreite gegeben ist. Zur Umsetzung ist lediglich die Wegnahme der bestehenden Einbahnstraßen-Schilder erforderlich, was ohne hohe Kosten machbar ist (vgl. Folie 16).

Es wird die Sorge geäußert, dass Anwohnern im Bereich des Testbetriebes Nachteile entstehen könnten. Das Büro StadtPlan argumentiert, dass dies nicht zu einer befürchteten Lärmerhöhung in diesem nahe der Autobahn gelegenen Bereich führen würde, weil sich die Summe der Fahrten durch die Richtungsänderung nicht erhöhen würde.

Einige Bürger merken an, dass mit der Aufhebung des Einrichtungsverkehrs vor dem Gymnasium, die Vorfahrt für die Eltern, die ihre Kinder mit dem Pkw zur Schule bringen, entfallen und sich die Situation zu Stoßzeiten dort verschlechtern würde. Diese Befürchtungen sind nicht von der Hand zu weisen, merkt Dr. Stadt an. Er meint jedoch, dass mit dem Testbetrieb solche Sachverhalte beobachtet und überprüft werden könnten. Zudem stimmen die Planer mit den Teilnehmern überein, dass nicht in allen Bereichen des Wohngebietes eine Neuordnung des Verkehrsflusses nötig ist und Kosten und Nutzen der Veränderung abgewogen werden müssen.

Auf die Befürchtungen, dass im Falle einer Einführung des Zweirichtungsverkehrs Parkplätze im Bereich des Längsparkens wegfallen und der Verkehr durch abgestellte Autos (beispielsweise beim Be- und Entladen) behindert wird, verweist Dr. Stadt auf die Erhebung zur Stellplatzsituation. Diese ergab, dass ausreichend Stellplätze im Wohngebiet vorhanden sind (vgl. Punkt 2.3). Die Problematik bezüglich der Behinderung durch stehende (parkende) Autos kann Herr Dr. Stadt nicht teilen. Bei richtiger Gestaltung des Straßenquerschnittes ist das Parken von Pkw auf der Fahrbahn weitgehend ausgeschlossen. Das beste Beispiel ist der Straßenabschnitt im Bereich des Friedrich-Engels-Rings 16 bis 21 mit seinen in Gegenlage angeordneten Stellplatzanlagen und einer ausreichend breiten Fahrbahn von 6 m. Temporäre Einschränkungen gäbe es nur durch Ver-, Entsorgungs- und Rettungsfahrzeuge. Diese temporären Einschränkungen tragen jedoch zur Verkehrsberuhigung bei. Die Einschränkungen durch Ver- und Entsorgungsfahrzeuge werden kontrovers diskutiert. Einige Anwesende stimmen dem Büro zu, dass dadurch das Verkehrstempo im Wohngebiet reduziert wird. Andere bitten zu bedenken, dass es durch die dadurch eintretenden Zeitverzögerungen möglicherweise zu einem aggressiveren Fahrverhalten und erhöhtem Unfallrisiko kommen könnte. Die Einführung des Testbetriebes könnte auch hier zeigen, ob die Befürchtungen berechtigt sind.

### **3.3. Themenbereich Stellplatzsituation**

Durch Zählverfahren stellten die Planer fest, dass im Wohngebiet insgesamt ausreichend Stellplätze vorhanden sind (vgl. Anhang Folien 8 und 9). Diese sind jedoch ungleich verteilt, weshalb an einigen Stellen Knappheit entsteht, während anderswo Stellplatzkapazitäten leer stehen. Die Untersuchung zur Stellplatzsituation habe gezeigt, dass die Gestaltung vieler Stellplatzanlagen mangelhaft ist. Die Auslastung der bewirtschafteten Stellplätze ist gering und die Nutzbarkeit der senkrecht angeordneten Stellplätze wird durch Fahrzeuge, die am gegenüberliegenden Fahrbahnrand parken beeinträchtigt (vgl. Anhang Folie 10).

Da die Manövrierfähigkeit von Autos rückwärts besser ist, ist das Vorwärtseinparken nur mit erhöhtem Aufwand möglich und wird daher weniger praktiziert. Die Bewohner stimmen dem zu. Ein Bewohner schlägt vor, die Stellplatzflächen besser abzumarkieren und mit einer Beschilderung zu versehen, um die Fahrzeughalter dazu anzuhalten vorwärts einzuparken, damit Abgase von den Häusern ferngehalten werden. Dies würde zu einer Aufwertung des Wohngebiets und zur Verbesserung der Wohnqualität führen.

Zudem wurde der Wunsch der baulichen Neugestaltung einzelner Stellplatzflächen, beispielsweise vor der Brückenstraße 103, geäußert. Die Höhe des Bordsteins verhindert hier, dass die vorhandenen Stellplatzflächen genutzt werden können. Herr Schaller merkt an, dass diese Flächen nicht der Gemeinde oder der WBG gehören, sondern sich im privaten Eigentum befinden. Für eine vermeintlich einfache Lösung, das Absenken des Bordsteins, muss das Gespräch mit den Eigentümern gesucht werden.

Einigkeit besteht darüber, dass ein ausreichendes, richtig angeordnetes, gut ausgestattetes und bequem nutzbares Stellplatzangebot zu schaffen ist.

Grundsätzlich befürwortet wird eine Gliederung der Stellplatzflächen mit Büschen für ein grünes Erscheinungsbild. Gegen die Gliederung mit Bäumen wird auf Grund der befürchteten Verschmutzung durch Laub, Blütenstaub, Vogelkot etc. gesprochen. Frau Behnsch von der WBG teilt diesen Wunsch nicht. In nachfolgenden Gesprächen bittet sie zu bedenken, dass mit der Erstellung von weiteren Grünflächen die Kosten für deren Pflege steigen, die die WBG bzw. auch deren Mieter tragen müssten.

Für die Wohnbebauung südlich der Woltersdorfer Straße werden Stellplatzflächen für die neuen Bewohner benötigt. Einige Anwesende befürchten, dass diese ihre Autos im südlichen Bereich des Wohngebiets abstellen, da in der Woltersdorfer Straße dafür nicht ausreichend Platz besteht. Die sich dadurch unter Umständen verschärfende Stellplatzsituation muss bei der Planung des neuen Wohngebiets beachtet werden, wenngleich die benötigten Stellplätze für das neue Wohngebiet auf dessen Fläche angeordnet werden sollen.

#### **3.4. Themenbereich Temporeduzierung im Wohngebiet**

Im gesamten Wohngebiet besteht eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h. Da viele Kraftfahrer deutlich schneller im Wohngebiet unterwegs sind, liegt die Vermutung nahe, dass sie die entsprechenden Vorschriftsschilder nicht wahrnehmen oder ignorieren. Im Kreuzungsbereich Brückenstraße/Friedrich-Engels-Ring am Eingang zum Wohngebiet schlagen die Planer die Umsetzung des Tempo-Schildes zur ersten Straßenaufpflasterung vor. So unterstützt die an dieser Stelle erzwungene Temporeduzierung die Wahrnehmung des Verkehrsschildes. Von weiteren Aufpflasterungen zur Verkehrsberuhigung innerhalb des Wohngebiets, wie aus dem Publikum vorgeschlagen, raten die Planer ab, da sowohl das Abbremsen davor als auch das Gasgeben danach Lärm und unnötige Emissionen verursachen.

#### **3.5. Themenbereich Orientierung im Wohngebiet**

Die Planer stellen fest, dass die Orientierung im Wohngebiet für Ortsfremde schwierig ist (vgl. Anhang Folie 6). Dies liegt zum einen daran, dass alle Straßen Friedrich-Engels-Ring oder Brückenstraße heißen. Zum anderen erfolgt die Nummerierung der Blöcke nicht durchgehend und beim Einfahren in das Wohngebiet auch nicht in geordneter Reihenfolge. Daher schlagen die Planer eine klare Nummerierung der Gebäude vor.

Die bessere Nummerierung der Hauseingänge trifft auf Zustimmung der Bewohner und der Vertreter der Gemeinde. Zudem wird angemerkt, dass sich die Hausnummern an der linken Seite der Hauseingänge befinden. Dies kommt daher, dass der Verkehr im Wohngebiet ursprünglich anders herum geführt wurde. Aktuell ist es aber so, dass ein Besucher erst am Hauseingang vorbei fahren muss, um die Hausnummer lesen zu können. Dies erschwert die Orientierung im Wohngebiet. Auch die Nummerierung der öffentlichen Einrichtungen wie Kita, Hort, Grund- und Oberschule, Gymnasium und Jugendamt ist für Ortsfremde verwirrend.

Die Bürger wünschen sich zur besseren Orientierung eine Beschilderung bereits beim Einfahren in das Wohngebiet und zusätzlich eine größere Kennzeichnung der Gebäude von außen. Die Verkehrsplaner erachten die eindeutige Gliederung des Verkehrssystems in den Bereich Friedrich-Engels-Ring und den Bereich Brückenstraße als sinnvoll. Im Nachgang zu der Veranstaltung schrieb ein Bürger dazu an die BSG: „Wenn die autoverkehrsmäßige Trennung des Wohngebietes Brückenstraße/Friedrich-Engels-Ring in eine Osthälfte und

eine Westhälfte bestehen bleibt, könnte man zur besseren Orientierung für Ortsunkundige die Straßenzüge der Häuser Brückenstraße 80a und 82 bis 103 in Friedrich-Engels-Ring umbenennen. Dann hätten an der westlichen Zufahrt zum Friedrich-Engels-Ring alle Häuser den Namen Friedrich-Engels-Ring und an der Zufahrt bei Kaiser's würden (wie bisher) alle Häuser an der Brückenstraße liegen.“

### **3.6. Themenbereich Gestaltung der Wohninnenhöfe**

Eine Verbesserung der Wohnqualität in den Innenhöfen kann nach Meinung der Planer nur erfolgen, wenn sie vom fließenden KFZ-Verkehr entlastet werden und die entsprechenden Verkehrsflächen umstrukturiert und verkleinert werden. Zudem könnte eine Doppelschließung von Wohngebäuden von Vorder- und Rückseite vermieden werden (vgl. Anhang Folien 6 und 7). Alle Hauseingänge würden weiterhin zugänglich bleiben und den Anforderungen der Einsatzfahrzeuge für die Ver- und Entsorgung entsprechen. Bei weiteren Planungen im Wohngebiet sollte daher die Gestaltung der Innenhöfe mitgedacht werden.

### **3.7. Themenbereich Erschließung des Quartiersplatzes**

Im Integrierten Entwicklungskonzept zum Programm Soziale Stadt ist der Quartiersplatz als wesentliche Maßnahme zur qualitativen Aufwertung des Wohngebiets benannt. Dieser soll eine hohe Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität aufweisen und möglichst verkehrsfrei gestaltet sein. Eine vom Büro vorgeschlagene Maßnahme dazu ist die Veränderung der Verkehrsführung von der derzeitigen Umfahrung der Blöcke Brückenstraße 82-103 hin zur Einführung des Zweirichtungsverkehrs vor der Brückenstraße 88-91 (vgl. Anhang Folie 19). Der dafür notwendige Ausbau der Straße und des Kreuzungsbereichs ist mit erheblichem baulichen Aufwand und hohen Kosten verbunden.

Dieser Vorschlag wird unter den Teilnehmern kontrovers diskutiert. So wird die Freihaltung des Quartiersplatzes von Verkehr zwar allgemein befürwortet, der Umbau zu einer für den Zweirichtungsverkehr geeigneten Straße vor dem Block Brückenstraße 88-91 aber aus unterschiedlichen Gründen kritisch betrachtet. Neben hohen Kosten für die Baumaßnahmen wird auch der Wegfall von Stellplätzen vermutet. Frau Behnsch von der WBG teilt diese Meinung und fügt hinzu, dass ab April 2016 die Gestaltung des Gehweges vor dem Block Brückenstraße 92-95 beginnt und dieses Jahr fertig gestellt wird. Sollte eine Neuplanung der Straßenführung bzw. des Kreuzungsbereichs geplant sein, bittet sie darum, der WBG zeitnah Unterlagen zu kommen zu lassen, sodass nicht Baumaßnahmen durchgeführt werden, die dann wieder beseitigt werden müssen.

Im Herbst wird der Block Brückenstraße 100-102 abgerissen und damit der Wohninnenhof des Ensembles von Osten her geöffnet. Die WBG befürwortet daher eine Aufhebung der derzeitigen Umfahrung dieses Bereichs, um den Innenhof von Lärm zu entlasten.

Unklar sei auch, an welcher Stelle Fahrzeuge Platz zum Wenden hätten, um aus dem Straßenzug wieder heraus fahren zu können. Das Büro StadtPlan hat im Falle einer Veränderung der Straßenführung einen auch für große Fahrzeuge zu nutzenden Wendehammer im Bereich der Brückenstraße 82 (süd-westlich des NP-Markts) vorgesehen. Herr Dr. Stadt bemerkt aber auch, dass eine detailliertere Betrachtung und maßstabsgerechte Überprüfung an dieser Stelle anzuraten ist.

### **3.8. Themenbereich Anbindung an die Woltersdorfer Straße**

Das Büro StadtPlan wurde von der Gemeinde beauftragt, Varianten für einen Anschluss des Wohngebiets an die Woltersdorfer Straße als „Überlauf“ für den Pkw-Verkehr, der das Wohngebiet von Durchgangsverkehr entlastet, zu prüfen.

Die Planer haben dazu vier Varianten der Wegeföhrung aufgestellt (vgl. Anhang Folie 14):

- Variante 1: entlang der Autobahn BAB 10 auf dem derzeitigen Fuß- und Radweg

- Variante 2a: zwischen Grund- und Oberschule und Hortgebäude,
- Variante 2b: zwischen Hort und Kitagebäude und
- Variante 3: im östlichen Gebietsteil als Verlängerung der vorhandenen Straße zu den Garagenhöfen.

Von der Realisierung aller vier Varianten rät das Büro aus folgenden Gründen ab. Variante 1 ist im Mündungsbereich zur Woltersdorfer Straße aufgrund der Enge und Unübersichtlichkeit des Straßenraums kaum realisierbar und es bestehen große Bedenken hinsichtlich der Verkehrssicherheit im Anschlussbereich an die Woltersdorfer Straße. Die Varianten 2a und 2b zerschneiden den Bildungsstandort zwischen Grund-, Oberschule und Hort bzw. zwischen Hort und Kita. Dieser Bereich sollte jedoch von Verkehr frei gehalten werden. Variante 3 würde im östlichen Teil des Wohngebietes zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen führen und erhebliche Kosten durch eine komplizierte Wegeführung nach sich ziehen. Dies wäre einerseits mit hohen Kosten verbunden und würde zusätzliche Verkehrsbelastung im ruhigsten Teil des Wohngebiets nach sich ziehen. Herr Dr. Stadt spricht sich grundsätzlich gegen jede Straßenverbindung zwischen der Brückenstraße im Norden und der Woltersdorfer Straße im Süden aus, da mit einer derartigen Verbindung gebietsfremder Durchgangsverkehr im Wohngebiet entstehen könnte. Diese Gefahr sieht er insbesondere im Hinblick auf die geplante Wohnbebauung südlich der Woltersdorfer Straße.

Nach Vorstellungen des Büro StadtPlan sollten für den Havariefall Überfahrten über den Quartiersplatz ermöglicht werden. Diese Überfahrten sollen sich jedoch auf den Havariefall beschränken. Die Folie 20 im Anhang zeigt, in welchem Bereich solche Überfahrmöglichkeiten sinnvoll erscheinen.

Der Bereich vor der Schule beispielsweise wird für Rettungsfahrzeuge ohnehin entsprechend gestaltet werden müssen und wäre damit einer dieser Bereiche. Dieser ist bereits jetzt durch die Feuerwehr benutzbar und im Regelfall abgepollert. Die Planer empfehlen, die flexible Überführung in die Planung des Quartiersplatzes aufzunehmen (vgl. Anhang Folie 20).

### **3.9. Themenbereich Erschließung der Bildungseinrichtungen über die Woltersdorfer Straße**

Im Zuge der Weiterentwicklung des Bildungsstandorts Brückenstraße wird beabsichtigt, die Verkehrssituation in diesem Teil des Wohngebiets neu zu ordnen und von Verkehr zu entlasten. Innerhalb der Gemeinde und ihrer Partner wird die derzeitige Situation, die es Eltern ermöglicht, ihre Kinder mit dem Pkw bis Kita zu bringen bzw. von dort abzuholen, unterschiedlich beurteilt. Grundsätzlich erscheint es wünschenswert, den Bereich der Brückenstraße zwischen Grund- und Oberschule und Kita perspektivisch von Durchgangsverkehr zu befreien, um die Qualität und Verkehrssicherheit für Kinder im öffentlichen Raum zu gewährleisten (vgl. Anhang Folie 13). Die Umsetzung dieses Ziels sollte schrittweise erfolgen, um Veränderungen mit der Akzeptanz durch die Nutzer in Einklang zu bringen.

Die Planer empfehlen dazu folgende Maßnahmen:

Erster Schritt: Aufhebung des Zweirichtungsverkehrs zwischen Grund- und Oberschule und Kita und Gestaltung eines verkehrsberuhigten Bereichs zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Schaffung eines „Überlaufs“ über die Garagenhöfen zur Woltersdorfer Straße.

Zweiter Schritt: Sperrung der Zufahrt für Pkw. Die Zufahrt für Liefer- und Rettungsfahrzeuge würde ungeachtet dessen sichergestellt (vgl. Anhang Folie 18). Schaffung einer Elternvorfahrt auf dem Garagenhof südlich der Kita mit Anbindung an die Woltersdorfer Straße (vgl. Anhang Folie 17). Die Idee einer solchen Anbindung über die Woltersdorfer Straße wurde von den Anwesenden unterschiedlich beurteilt.

Zum einen wird die geplante Schleife über die Garagenhöfe skeptisch gesehen. Stattdessen sollten angrenzende Brachflächen für die Erschließung genutzt werden (Anmerkung der Redaktion: Im Bereich westlich der Garagenhöfe bestehen keine Brachflächen. Die Liegenschaften sind mit Einfamilienhäusern bebaut.) Die Planer



haben mehrere Erschließungsmöglichkeiten geprüft und sind zu dem Ergebnis gekommen, dass eine Durchfahrt zwischen den Garagen die unkomplizierteste Möglichkeit auch hinsichtlich der Eigentumsverhältnisse sei. Die Bürger merken an, dass die Erschließung dann so gestaltet sein muss, dass die Nutzer ungefährdet aus ihren Garagen fahren können. Dabei könne eine Geschwindigkeitsreduzierung helfen. Zudem müssen genügend Stellplätze im Wendebereich geschaffen werden, sodass Eltern ihre Autos nicht wie bisher vor den Garagen parken. Des Weiteren wird durch einen Bewohner angemerkt, dass ein Zweirichtungsverkehr an dieser Stelle zu Chaos führen würde, da schon jetzt zwischen den Garagen gewendet wird und Behinderungen auftreten. Momentan entsteht durch die Befahrung des Bereichs zudem große Staubaufwirbelung. Daher sollte über eine Befestigung der Straße nachgedacht werden.

Entgegen der Empfehlung des Planungsbüros schlägt ein Bürger vor, die Straße vor der Kita breiter auszubauen, um einen Zweirichtungsverkehr zu ermöglichen. Diesem Vorschlag spricht der Wunsch der direkten Anwohner, der Kita-Leitung und der Gemeinde entgegen, den Verkehr zu beruhigen. Bei einem Ausbau befürchtet ein direkter Anwohner, dass sich die Situation vor allem abends und nachts noch verschlimmern könnte. Momentan nutzen abends junge Menschen den Bereich als Treffpunkt, um sich mit Ihren Motorrädern Rennen zu liefern. Dies sollte nicht zusätzlich befördert werden.

Dritter Schritt: Im Zuge des Ausbaus des Grundschulstandortes wird eine zusätzliche Anbindung von der Woltersdorfer Straße für eine Elternvorfahrt mit einer Wendeschleife und ergänzenden Parkmöglichkeiten auch für Lehrer vorgeschlagen. Diese Idee wird auf der Veranstaltung positiv diskutiert (vgl. Anhang Folie 20)

#### **4. Ergebnisse der Veranstaltung im Überblick und weiteres Vorgehen**

##### Ergebnisse im Überblick

- Fußwege: Überprüfung der Neugestaltung ausgewählter Fußwegeverbindungen, Brücke Zufahrt FER
- Neuordnung des Verkehrsflusses: Testbetrieb für Zweirichtungsverkehr im südlichen Bereich FER, perspektivisch ggf. Ausweitung auf weitere Teile des Wohngebiets
- Stellplatzsituation: Beschilderung für Stellplatzordnung, Prüfung einer Neugliederung und Neugestaltung von Stellflächen (z.B. Bordkanten, Begrünung), Berücksichtigung ausreichender Stellplatzkapazitäten im Neubaugebiet südlich der Woltersdorfer Straße
- Temporeduzierung: Standorte für Vorschriftsschilder überprüfen
- Orientierung im Wohngebiet: Orientierungshilfen durch Hinweisschilder und Hausnummerngestaltung, Klare Bereichsabgrenzung Brückenstraße und Friedrich-Engels-Ring
- Gestaltung der Wohninnenhöfe: Entlastung von Kfz-Verkehr zur Erhöhung der Wohnqualität bei Aufrechterhaltung der Hauserschließung und Anforderungen an Ver- und Entsorgung. Maßnahmen auf privaten Flächen setzen Einverständnis und Mitwirkungsbereitschaft des jeweiligen Eigentümers voraus.
- Erschließung des Quartiersplatzes: Aufhebung der Umfahrung der Blöcke Brückenstraße 82-102 mit Wendehammer, Ausbau im Bereich Brückenstraße 82-91 (Straßenbreite, Kreuzungsbereich, Verlegung Stellplätze)
- Anbindung an die Woltersdorfer Straße: direkte Anbindung des Wohngebiets an Woltersdorferstraße wird nicht empfohlen, stattdessen Überfahrten im zentralen Gebietsbereich für Notfälle
- Erschließung der Bildungseinrichtungen von Süden: Elternvorfahrt südlich des Kita und Schulstandortes

Herr Mayer lobt die konstruktive Arbeitsatmosphäre und erläutert den Umgang mit den Ergebnissen des Abends. Die Anregungen dieser Veranstaltung wurden aufgenommen und fließen in die Studie mit ein. Viele Vorschläge sowohl der Planer als auch der Bewohner sind jedoch mit hohen Kosten verbunden. Daher sollen sich im

nächsten Schritt die Gemeindevertreter mit einem Maßnahmenkatalog befassen und sich dazu verständigen, welche Maßnahme aus den Fördermitteln der Sozialen Stadt umgesetzt werden sollen.

Herr Mayer verweist auf die Sprechzeiten des Koordinationsbüros sowie die Informationsmöglichkeiten seitens der Gemeinde verbunden mit der Anregung, sich auch im Anschluss der Veranstaltung aktiv zu diesem Thema zu beteiligen, zu äußern, einzubringen und zu informieren. Er bedankt sich für das Kommen und Mitmachen und wünscht allen Gästen einen guten Heimweg.

## **5. Anhang (Präsentation Büro StadtPlan GmbH)**