

Bericht

Straßennetzkonzept Waldblick

Entwicklung eines Straßennetzkonzeptes für die
Siedlung Waldblick in Blankenfelde-Mahlow



10.03.2017

LK Argus GmbH

Bericht

Straßennetzkonzept Waldblick

Entwicklung eines Straßennetzkonzeptes für die Siedlung Waldblick in Blankenfelde-Mahlow

Auftraggeber:

Gemeinde Blankenfelde-Mahlow

Karl-Marx-Straße 4

15827 Blankenfelde-Mahlow

Auftragnehmer

LK Argus GmbH

Schicklerstraße 5-7

D-10179 Berlin

Tel. 030.322 95 25 30

Fax 030.322 95 25 55

berlin@LK-argus.de

www.LK-argus.de

Bearbeitung

Dipl.-Ing. Matthias Heinz

M.Sc. Simon Stolz

B.Sc. Christopher Gradt

Berlin, 10.03.2017

1	Einleitung	1	Blankenfelde-Mahlow
	1.1	1	Straßennetz
	1.2	1	Waldblick
			10.03.2017
2	Analyse und Klassifizierung aller Straßenabschnitte	3	
	2.1	3	
	2.2	5	
	2.3	7	
	2.3.1	7	
	2.3.2	9	
	2.3.3	13	
	2.3.4	17	
	2.3.5	18	
	2.3.6	19	
	2.3.7	21	
	2.3.8	22	
	2.3.9	23	
	2.3.10	25	
	2.3.11	27	
3	Analyse des Straßennetzes	30	
4	Varianten für ein Straßennetzkonzept	32	
	4.1	33	
	4.1.1	33	
	4.1.2	34	
	4.2	36	
	4.2.1	36	
	4.2.2	37	
	4.2.3	37	

Blankenfelde-Mahlow	4.2.4	Vergleich der Varianten 2A und 2B	38
Straßennetz	4.3	Variante B (Bürgerkonzept)	39
Waldblick	4.3.1	Beschreibung	40
10.03.2017	4.3.2	Einschätzung „Begegnungszone“	40
	4.3.3	Einschätzung Busführung	41
	4.4	Empfehlung (Variante C)	43
	4.4.1	Beschreibung	43
	4.4.2	Bewertung	44
	4.5	Auswirkungen einer Nicht-Umsetzung der Netzkonzeption	46
	4.6	Empfehlungen zu Querschnitten	47
	4.6.1	Wohnwege	47
	4.6.2	Wohnstraße	48
	4.6.3	Haupterschließungsstraße	48
5	Fazit		51
		Abbildungsverzeichnis	52
		Literaturverzeichnis	52

1 Einleitung

Blankenfelde-Mahlow

Straßennetz**Waldblick**

10.03.2017

1.1 Aufgabenstellung

Die Siedlung Waldblick hat eine heterogene Entwicklung des Straßennetzes erfahren. Das aktuelle Straßennetz entspricht nicht mehr den verkehrlichen und stadträumlichen Anforderungen. Aus der Straßenraumgestaltung wird nicht klar, welche Straßen welche Funktionen erfüllen sollen. Dies ist wichtig, damit alle Verkehrsteilnehmer die straßenräumliche Situation intuitiv wahrnehmen und ihr Verkehrsverhalten entsprechend anpassen. Somit ist es erforderlich das bestehende Netz zu analysieren, die Anforderungen festzulegen und nach Regelwerk zu kategorisieren. Dabei sind die Anforderungen aller straßengebundener Verkehrsarten zu beachten.

Zur Entwicklung eines Straßennetzes für den Gemeindeteil Waldblick gibt es bereits verschiedene Untersuchungen und Varianten. Von diesen Varianten sind nach Abstimmung mit dem Auftraggeber drei Varianten einschließlich deren Untervarianten zu analysieren und auszuwerten sowie nach aktuellen Regelwerken zu systematisieren und zu bewerten. Im Ergebnis soll eine der bereits entwickelten Varianten (ggf. mit einzelnen Ergänzungen) bestätigt oder eine neue Variante erarbeitet werden. Diese sind zeichnerisch darzustellen und im Bericht mit Vor- und Nachteilen zu erläutern.

In der Untersuchung sind die aktuellen Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, der Gemeindestraßen-Leitfaden Brandenburg vom Landesbetrieb Straßenwesen sowie der Leitfaden zum Straßeninvestitions- und -Erhaltungsplan der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow zu berücksichtigen. Der Bericht gibt zunächst einen Überblick zu Netzen und Klassifizierungen. Es folgt die Darstellung des Verkehrsmengengerüsts und eine Analyse aller Straßenabschnitte, die jeweils in Steckbriefen zusammen gestellt sind. Aus diesen Erkenntnissen folgt eine detaillierte Diskussion der zu betrachtenden Varianten mit anschließendem Variantenvergleich. Im letzten Abschnitt werden Empfehlungen zu einer Klassifizierung des Straßennetzes und zu Querschnitten gegeben.

1.2 Netzhierarchien und Klassifizierung von Straßen

Für die Gliederung und Gestaltung des Straßennetzes ist eine Analyse der Straßen bezüglich verkehrlicher Funktionen (Verbindung und Erschließung) und nichtverkehrlicher Funktionen (Aufenthalt, Rand- und Umfeldnutzung) notwendig. Die Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung RIN (FGSV, 2008) gliedern die verkehrlichen Funktion in sogenannte Verbindungsfunktionsstufen. Im örtlichen Kontext sind Stufe IV „nahräumig“ und Stufe V „kleinräumig“ relevant.

Diese Funktionen überlagern sich auf den einzelnen Straßenabschnitten in vielfältiger Weise. Verkehrliche und nichtverkehrliche Funktionen sind für jeden

Blankenfelde-Mahlow

Straßennetz

Waldblick

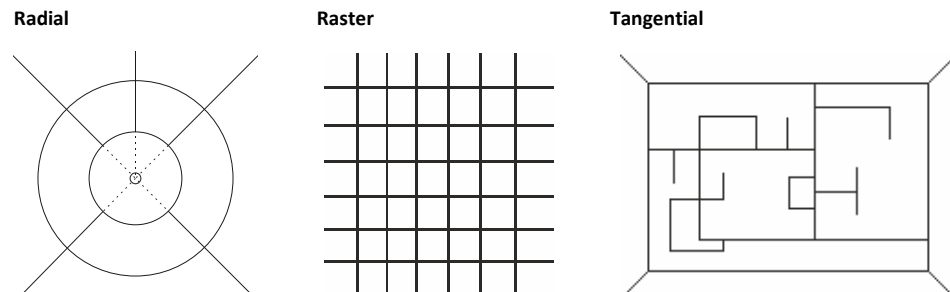
10.03.2017

Netzabschnitt mit unterschiedlichen Anspruchsniveaus verknüpft. Für verkehrliche Funktionen hängt das für die Straßennetzgestaltung maßgebende Anspruchsniveau von der Bedeutung der Verbindung und der Erschließungswirkung ab. Das verkehrliche Anspruchsniveau muss jedoch auf die Lage einer Straße, auf die Bebauung, die Erschließungsansprüche und auf die Intensität der Aufenthaltsnutzungen abgestimmt werden. Die RIN 2008 fordert dabei „Lösungen, bei denen keine der Funktionen in unzumutbarer Weise durch die anderen beeinträchtigt wird.“

Die Unterscheidung von Straßen mit verschiedene Funktionsaufgaben nennt sich Hierarchisierung. Sie sorgt dafür, dass auf manchen Straßen verkehrlich notwendige Funktion abgewickelt werden können, während auf anderen die Aufenthaltsfunktion durch Gestaltung und Netzaufbau im Vordergrund steht.

Abbildung 1 zeigt verschiedene Netztypen. Das **Radialsystem** hat auf ein Zentrum ausgerichtete Achsen und ein oder mehrere Ringe. Es bietet gute Möglichkeiten zur Hierarchisierung, es ergeben sich aber oft Probleme im Zentrum, wo alle Funktionen aufeinandertreffen. Im **Raster**system fehlt den Verkehrsströmen die Orientierung. Alle Straßen übernehmen Funktionen, es fehlt an Gliederung. Aufenthalt wird meist zurückgedrängt. **Tangentialsysteme** haben eine günstige Verteilerwirkung. In zentralen Bereichen lassen sich gut verkehrsberuhigte Zonen schaffen.

Abbildung 1: Verschiedene Netztypen



Darstellung in Anlehnung an Richter, Thomas: Städtebau und Straßenverkehrsplanung 2011.

Gewachsene Ortsstrukturen lassen sich nur mit großen Anpassungen in eine vorteilhafte Netzstruktur überführen. Neben der Anzahl und Art der Verbindungen sind für die Hierarchisierung Ausbaustandards, Straßenraumbreiten und Führungsprinzipien verantwortlich. Sie können helfen, die Funktionen im Straßennetz zu einem sinnvollen Ausgleich zu bringen.

2 Analyse und Klassifizierung aller Straßenabschnitte

Blankenfelde-Mahlow
Straßennetz
Waldblick
10.03.2017

In diesem Kapitel wird jeder Straßenabschnitt einzeln betrachtet, analysiert und seine Funktion im Netz beleuchtet. Ein Straßenabschnitt kann sich dabei über mehrere Querstraßen erstrecken, wenn die städtebaulichen und verkehrlichen Verhältnisse gleichbleibend sind. Im Abgleich mit dem Regelwerken werden zu jedem Abschnitt Hinweise zur Klassifizierung gegeben. Die verwendeten Regelwerke und ihre Kategorisierungen werden in Kapitel 2.1 vorgestellt.

Für jeden Abschnitt wurde die Verkehrsbelastung ermittelt. Die Vorgehensweise wird in Kapitel 2.2 beschrieben. Hans-Olde-Straße, Lesser-Ury-Weg und Lovis-Corinth-Straße wurden bereits im Rahmen des Bebauungsplans M16 hergestellt und sind nicht Teil dieser Netzkonzeption.

2.1 Überblick über Kategorien und Klassifizierungen

Die verschiedenen Richtlinien klassifizieren Straßen mit unterschiedlichen vielen Kategorien und legen verschiedene Straßentypen fest. Für den innerörtlichen Bereich ergeben sich die Klassifizierungen nach den Regelwerken wie folgt.

- RIN 2008 (FGSV, 2008):
 - Anbaufreie Hauptverkehrsstraße VS III,
 - Angebaute Hauptverkehrsstraße HS III,
 - Angebaute Hauptverkehrsstraße HS IV,
 - Erschließungsstraße ES IV,
 - Erschließungsstraße ES V.
- RAS 06 „typische Entwurfssituationen“ (FGSV, 2006)
 - Anbaufreie Straße,
 - Verbindungsstraße,
 - Örtliche Einfahrtstraße,
 - Dörfliche Hauptstraße,
 - Quartiersstraße,
 - Sammelstraße,
 - Wohnstraße,
 - Wohnweg.

Blankenfelde-Mahlow




Straßennetz

Waldblick

10.03.2017

- Zwei Leitfäden des Landes Brandenburg (Ortsdurchfahrten 2011, Gemeindestraßen 2012):
 - Ortsdurchfahrt,
 - Quartierstraße,
 - Sammelstraße,
 - Wohnstraße,
 - Wohnweg.
- Blankenfelde-Mahlow Verkehrsbedeutung Straße gemäß Verkehrskonzept 2005, Anlage 1:
 - Stufe 7/6: Hauptverkehrsstraße (HVS) mit erhöhter/durchschnittlicher Verkehrsbedeutung,
 - Stufe 5/4: Hauptschließungsstraße (HES) mit erhöhter/durchschnittlicher Verkehrsbedeutung,
 - Stufe 3/2/1: Anliegerstraße mit erhöhter/ durchschnittlicher/geringer Verkehrsbedeutung.
- Blankenfelde-Mahlow Leitfaden zum Straßeninvestitions- und Erhaltungsplan 2012, Novellierung 10.06.2015:
 - Stufe 5/4: Hauptverkehrsstraßen mit erhöhter/ durchschnittlicher Verkehrsbedeutung,
 - Stufe 3: Hauptschließungsstraßen,
 - Stufe 2/1: Anliegerstraßen mit erhöhter/geringer Verkehrsbedeutung

Für die Klassifizierung in dieser Untersuchung sind die Kategorien Hauptschließungsstraße und Anliegerstraße (Wohnstraße und Wohnweg) relevant. In den hier erstellten Grafiken werden dafür folgende Farben verwendet:

- Hauptschließungsstraßen in blau 
- Wohnstraßen in orange 
- Wohnwege in gelb 

2.2 Verkehrsmengen

Zur Bestimmung der Verkehrsmengen liegt nur eine Verkehrszählung vor, deren Erhebung den fachlichen Anforderungen an Verkehrserhebungen genügt. Die Zählung wurde am Donnerstag, 14.07.2016 am Knotenpunkt Ziethener Straße/Marienfelder Straße durchgeführt und ist somit sehr aktuell. Weiterhin liegt das Verkehrsaufkommen des gesamten Gemeindeteils Waldblick vor, das in der Rahmenplanung Mahlow 2011 durch eine Verkehrsaufkommensermittlung abgeschätzt wurde. Dort wurde auch eine Verteilung der Verkehre auf die Himmelsrichtungen vorgenommen, die auf Waldblick übertragen werden kann. Mit diesen Werten konnte für alle Straßenabschnitte die Verkehrsmenge logisch ergänzt und mit der Zählung kalibriert werden. Die Schätzwerte haben nicht die Qualität einer Zählung. Für den vorliegenden Arbeitsauftrag reichen die begründeten, abgeschätzten Werte aber aus, da in der RAST 06 die typischen Entwurfssituationen für einzelne Straßenquerschnitte auch nur in groben Kraftfahrzeugverkehrsstärken unterschieden wird. Die Spitzenstunden wurden als Anteil der Tageswerte mit 10 % errechnet. Der Wert liegt etwas über dem durchschnittlichen Spitzenstundenanteil am gezählten Knotenpunkt. Die Analyse zu den Verkehrsstärken ist damit „auf der sicheren Seite“. Das Ergebnis ist in Abbildung 2 zu sehen.

Blankenfelde-Mahlow
Straßennetz
Waldblick
10.03.2017

Abbildung 2: Verkehrsmengen Waldblick

Entwicklung Straßennetzkonzept Waldblick

Verkehrsmengengerüst Siedlung Waldblick

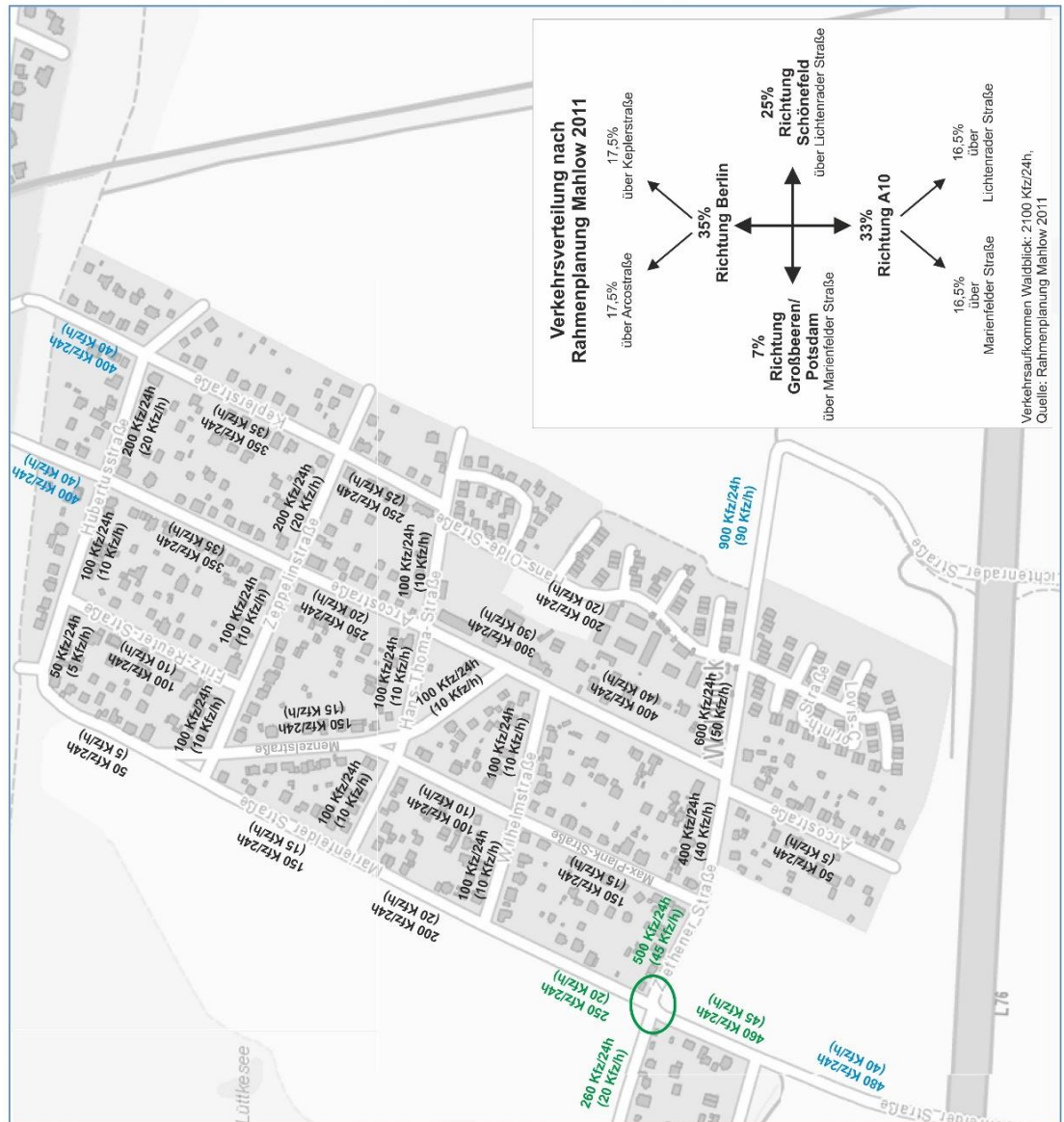
Verkehrsmengen nach Verkehrserhebung 2016
Verkehrsmenge (kleinster Wert 50 Kfz/24h)
(50 Kfz/h) Spitzenstunde des Tages
10 Kfz/24h Abschätzung der Verkehrsmenge (kleinster Wert 50 Kfz/24h)
10 Kfz/24h Ermittelte Verkehrsmengen auf Grundlage der Verkehrsverteilung im Rahmenplan Mahlow 2011

Maßstab: keiner
Kartengrundlage: Geobasis Brandenburg 2017
Datenstand: Januar 2017

0 100 250m

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

Schicklerstraße 57 • D-10179 Berlin
Tel. 030 322 95 20 • Fax 030 322 95 25 55
Berlin@LK-argus.de • www.LK-argus.de



2.3 Steckbriefe zu Straßenabschnitten

Blankenfelde-Mahlow

Straßennetz

Waldblick

2.3.1 Ziethener Straße

10.03.2017

Straßenname	Ziethener Straße West
Abschnitt	zwischen Marienfelder Straße und Arcostraße
Bild	
Charakterisierung	Etwas stärker befahrene Straße mit aktuell einseitiger Ein- und Mehrfamilienhausbebauung (B-Plan M 48 sieht weitere Wohnbebauung im Dreieck Ziethener Straße Marienfelder Straße vor).
Städtebauliche- und straßenräumliche Merkmale	
Nutzungen	Einseitige Wohnnutzung (Ein-, Mehrfamilienhäuser mit Vorgarten). Auf der gegenüberliegenden Straßenseite liegt eine Grünfläche (Im Osten der Straße sind 70 m zweiseitig angebaut.)
Gehweg	Einseitig vorhanden, Breite ca. 2,0 m
Fahrbahn und Parken	Fahrbahnbreite ca. 5,5 – 6,0 m, teilweise Parken auf Grünstreifen Fahrbahnbelag: Asphalt. Der Abschnitt ist Teil der Tempo-30-Zone im gesamten Gemeindeteil.
Straßenraum-begrünung	Grünstreifen mit Rasenbewuchs zwischen Fahrbahn und Gehweg. Bäume und Sträucher auf südlicher Straßenseite.
Verkehrliche Merkmale	
Lage im Netz	Die Straße liegt im südlichen Teil des Gemeindeteils und verbindet die Marienfelder Straße mit der Arcostraße. Sie dient als Sammelstraße, um die Verkehre des Orts Richtung L76, Mahlow bzw. Mahlow-Dorf zu leiten
Verkehrsmengen	Ca. 400 - 500 Kfz am Tag, ca. 50 Kfz in der Spitzenstunde
ÖV	Wird vom Busverkehr befahren.
Verkehrsberuhigung	Tempo-30-Zone. Regelmäßige Fahrgassenversätze mit Einengung der Fahrbahn auf ca. 3,25 m. Die Versätze sind mit einem Baum und einer Warnbake versehen.

Blankenfelde-Mahlow
Straßennetz
Waldblick
10.03.2017

Einstufung und Prüfung nach Regelwerken	In Variante 2 (Beschreibung in Kapitel 4.1 auf Seite 33) ist der Straßenabschnitt als Haupterschließungsstraße ausgewiesen, was aufgrund der Buslinie und der Sammelwirkung der Straße sinnvoll ist. In der RASt entspricht die Haupterschließungsstraße in etwa der typischen Entwurfsituation Quartierstraße (vgl. RASt06, Kapitel 5.2.4), allerdings mit deutlich geringeren Verkehrsmengen. Im Sinne eines durchgängigen Fußverkehrsnetzes sollte die gesamte Südseite der Straße mit einem Gehweg ausgestattet werden. Dann ist der Weg zur L76-Brücke für Fußgänger ohne Straßenquerung möglich.
---	---

Straßenname Ziethener Straße Ost

Abschnitt	zwischen Arcostraße und Siedlungsgrenze
-----------	---



Charakterisierung	Straße mit zweiseitiger Ein- und Mehrfamilienhausbebauung, Verbindung zum übergeordneten Netz.
-------------------	--

Städtebauliche- und straßenräumliche Merkmale

Nutzungen	Beidseitig Wohnnutzung (Ein-, Mehrfamilienhäuser mit Vorgarten).
-----------	--

Gehweg	Beidseitig vorhanden. Im westlichen Straßenabschnitt lediglich auf der nördlichen Straßenseite.
--------	---

Fahrbahn und Parken	Fahrbahnbreite ca. 5,5 – 6,0 m, einseitige Parkbuchten im Seitenraum. Teilweise Längsparken auf der Fahrbahn auf der südlichen Straßenseite in Kombination mit den Versätzen. Fahrbahnbelag: Asphalt. Der Abschnitt ist Teil der Tempo-30-Zone im gesamten Gemeindeteil.
---------------------	---

Straßenraumbegrünung	Baumscheiben sind zwischen den Parkbuchten in regelmäßigen Abständen vorhanden. Im westlichen Straßenabschnitt ist zwischen Gehweg und Fahrbahn ein mit Rasen bewachsener Grünstreifen vorhanden.
----------------------	---

Verkehrliche Merkmale

Lage im Netz	Die Straße liegt im südlichen Teil des Gemeindeteils und verbindet die Arcostraße mit der Lichtenrader Straße, die außerhalb des Siedlungsgebiets liegt. Sie dient als zentrale Einfahrtsstraße nach Waldblick von der L76, aus Mahlow und Mahlow-Dorf. Durch die Anordnung eines verkehrsberuhigten Bereichs in der Hans-Olde-Straße und Lovis-Corinth-Straße ist die Ziethener Straße hier vorfahrtsberechtigt.
--------------	---

Verkehrsmengen	Ca. 600 Kfz am Tag, ca. 60 Kfz in der Spitzenstunde.
----------------	--

ÖV	Linie 797 im Zwei-Richtungsverkehr. Haltestelle Ziethener Straße Richtung Arcostraße mit Fahrgastunterstand und erhöhtem Bord.
----	--

Verkehrsberuhigung	Tempo-30-Zone. Regelmäßige Fahrgassenversätze mit Einengung der Fahrbahn auf ca. 3,25 m. Die Versätze sind mit einem Baum und einer Warnbake versehen.
Einstufung und Prüfung nach Regelwerken	In Variante 2 ist der Straßenabschnitt als Haupteerschließungsstraße ausgewiesen, was aufgrund der Buslinie und der Sammelwirkung der Straße nachvollziehbar ist. In der RASSt entspricht die Haupteerschließungsstraße in etwa der typischen Entwurfsituation Quartierstraße (vgl. RASSt06, Kapitel 5.2.4). Die Richtlinien sehen beidseitige Gehwege vor, Radverkehrsangebote (z.B. Schutzstreifen) sind möglich. Am Ortseingang sollte ein Einfahrtstor den Übergang zu innerörtlichem Verkehrsverhalten deutlich machen. Die starken Versätze beeinträchtigen den Linienbusverkehr. Es sollte über andere Maßnahmen der Geschwindigkeitsdämpfung nachgedacht werden. Im Bereich der Bushaltestelle gibt es Bedarf für eine Querungsstelle.

2.3.2 Arcostraße


Straßenname	Arcostraße Nord
Abschnitt	zwischen Hans-Thoma-Straße und Landesgrenze
Bild	
Charakterisierung	Stärker befahrene Straße mit zweiseitiger Ein- und Mehrfamilienhausbebauung und auffälliger Verkehrsberuhigung durch Einengungen.
Städtebauliche- und straßenräumliche Merkmale	
Nutzungen	Beidseitige Wohnnutzung (Ein-, Mehrfamilienhäuser mit Vorgarten).
Gehweg	Beidseitig vorhanden, Breite ca. 1,5-2,0 m
Fahrbahn und Parken	Fahrbahnbreite 7,0-8,0 m. Alle 50-80 m befinden sich Fahrgassenversätze, sodass der fließende Verkehr wechselseitig an einen Fahrbahnrand verlagert wird. Begegnungsverkehr ist an diesen Stellen nicht möglich, daher sind gelegentlich Wartevorgänge zu beobachten. Fahrbahnbelag: Großsteinpflaster, an den Einengungen Belagswechsel zu rötlichem Betonpflaster. Meist wird anschließend an die Einengungen auf einer Seite längs geparkt. Der Abschnitt ist Teil der Tempo-30-Zone des gesamten Gemeindeteils.
Straßenraumbegrünung	Beidseitige Grünstreifen mit regelmäßigem Baumbestand und Alleecharakter.

Blankenfelde-Mahlow

Straßennetz

Waldblick

10.03.2017

Verkehrliche Merkmale	
Lage im Netz	Die Arcostraße führt mittig durch Waldblick und bindet alle Ost-West-Straßen an. Sie führt im Norden auf die Berliner Beethovenstraße, wo mit der Fahrt durch die Wohngebiete das Zentrum Lichtenrades erreicht werden kann.
Verkehrsmengen	Ca. 250-400 Kfz am Tag, ca. 25-40 Kfz in der Spitzenstunde.
ÖV	Linie 797, zwischen Hans-Thoma-Straße und Zeppelinstraße in beide Richtungen, bis zur Hubertusstraße nur in südlicher Richtung. Keine Haltestelle in diesem Abschnitt.
Verkehrsberuhigung	Regelmäßige Fahrgassenversätze mit Einengung der Fahrbahn auf ca. 3,25 m. Die Versätze sind mit einem Baum und einer Warnbake versehen. Sie dienen nicht der Fußgängerquerung, da sie nicht gepflastert sind und kein Anschluss an den Gehweg hergestellt wird. Weitere Beruhigungsmaßnahmen sind Tempo-30 und die Großsteinpflasterung.
Einstufung und Prüfung nach Regelwerken	<p>In Variante 2 als Haupteerschließungsstraße eingestuft, was aufgrund der Buslinie und der Sammelwirkung der Straße möglich ist. In der RASt entspricht die Haupteerschließungsstraße in etwa der typischen Entwurfssituation Quartierstraße (vgl. RASt06, Kapitel 5.2.4).</p> <p>Die Einstufung als Wohnstraße wäre auch möglich,</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. da mit der Buslinie (5 Busse/Tag) nur ein Grund für die höhere Einstufung vorliegt, während Bebauung und Verkehrsmengen dies nicht erfordern. Die Wohnstraße nach RASt06 (Kapitel 5.2.2) erlaubt Verkehrsmengen bis 400 Kfz pro Stunde. 2. da Durchgangsverkehre nicht erwünscht sind und eine zu hohe Einstufung vermieden werden sollte. <p>Für den Betrieb der Buslinie und den Komfort der Fahrgäste ist eine Straßengestaltung ohne Fahrgassenversätze zu favorisieren. Es sollten andere Beruhigungsmaßnahmen oder die Verkürzung der Buslinie in Betracht gezogen werden.</p>
<hr/>	
Straßenname	Arcostraße Mitte
Abschnitt	zwischen Ziethener Straße und Hans-Thoma-Straße
Bild	
Charakterisierung	Stärker befahrene Straße mit zweiseitiger Ein- und Mehrfamilienhausbebauung und auffälliger Verkehrsberuhigung durch Einengungen.


Städtebauliche- und straßenräumliche Merkmale	
Nutzungen	Beidseitige Wohnnutzung (Ein-, Mehrfamilienhäuser mit Vorgarten). Im Nordabschnitt liegen das Sozialzentrum Ichthys, die Gaststätte/Biergarten Waldstübchen und der öffentliche Spielplatz. Der Raum bildet das Zentrum von Waldblick.
Gehweg	Nur einseitig vorhanden, Breite ca. 1,5 - 2,0 m
Fahrbahn und Parken	Fahrbahnbreite ca. 6,0 m. Alle 50 - 60 m befinden sich Fahrgassenversätze, sodass der fließende Verkehr wechselseitig an einen Fahrbahnrand verlagert wird. Begegnungsverkehr ist an diesen Stellen nicht möglich, daher sind gelegentlich Wartevorgänge zu beobachten. Fahrbahnbelag: Südlich der Einmündung Menzelstraße Asphalt, an den Einengungen Belagswechsel zu rötlichem Betonpflaster. Meist wird anschließend an die Einengungen auf einer Seite längs geparkt. Der Abschnitt ist Teil der Tempo-30-Zone des gesamten Gemeindeteils.
Straßenraum-begrünung	Auf der Ostseite gibt es ein durchgängiger Grünstreifen mit Baumreihen neben dem Gehweg. Auf der Westseite befindet sich kein Gehweg, dafür ein ca. 3,5 – 4,0 m breiter Grünstreifen, der lose mit Bäumen und Sträuchern bepflanzt ist. Beide Grünstreifen sind teilweise durch Holzpoller geschützt.
Verkehrliche Merkmale	
Lage im Netz	Die Arcostraße führt mittig durch Waldblick und bindet alle Ost-West-Straßen an. Sie führt im Norden auf die Berliner Beethovenstraße, wo mit der Fahrt durch die Wohngebiete das Zentrum Lichtenrades erreicht werden kann. Im Süden bindet sie die Ziethener Straße an.
Verkehrsmengen	Ca. 300 - 400 Kfz am Tag, ca. 30 - 40 Kfz in der Spitzenstunde.
ÖV	Linie 797 in beiden Richtungen. Haltestelle Ziethener Straße Richtung Süden mit Fahrgastunterstand und erhöhtem Bord. Die gepflasterte Wartefläche liegt im Grünstreifen und ist nicht durch Gehwege erschlossen.
Verkehrsberuhigung	Regelmäßige Fahrgassenversätze mit Einengung der Fahrbahn auf ca. 3,25 m. Die Versätze sind mit einem Baum und einer Warnbake versehen. Auf der gegenüberliegenden Seite ist der Grünstreifen teilweise mit einem Poller geschützt. Die Einengungen dienen nicht der Fußgängerquerung, da sie nicht gepflastert sind und kein Anschluss an den Gehweg hergestellt wird. Im Bereich der Haltestelle sind aufgeschraubte Fahrbahnschwellen installiert. Sie lassen teilweise nur weniger als 20 cm zum Fahrbahnrand und sind somit auch für Rad fahrende Personen wirksam. Als weitere Beruhigungsmaßnahmen gilt Tempo 30.
Einstufung und Prüfung nach Regelwerken	In Variante 2 als Haupteerschließungsstraße eingestuft, was aufgrund der Buslinie und der Sammelwirkung der Straße sinnvoll ist. In der RASt entspricht die Haupteerschließungsstraße in etwa der typischen Entwurfssituation Quartierstraße (vgl. RASt06, Kapitel 5.2.4). Da hier der direkte Anschluss an die Ziethener Straße (Verbindung nach Mahlow, L76 und B96) besteht, ist die etwas höhere Klassifizierung gerechtfertigt, obwohl die Verkehrsmengen, die in der RASt06 für entsprechende Entwurfssituationen genannt werden, geringer sind. Für den Betrieb der Buslinie und den Komfort der Fahrgäste ist eine Straßengestaltung ohne Fahrgassenversätze zweckdienlicher. Es sollten andere Beruhigungsmaßnahmen in Betracht gezogen werden.

Blankenfelde-Mahlow

Straßennetz

Waldblick

10.03.2017

Straßenname	Arcostraße Süd
Abschnitt	südlich der Ziethener Straße bis zum Ortsrand
Bild	
Charakterisierung	Ruhige Straße mit zweiseitiger Ein- und Mehrfamilienhausbebauung
Städtebauliche- und straßenräumliche Merkmale	
Nutzungen	Beidseitige Wohnnutzung (Ein-, Mehrfamilienhäuser mit Vorgarten).
Gehweg	Nicht vorhanden. Führung auf der Fahrbahn im Mischungsprinzip.
Fahrbahn und Parken	Fahrbahnbreite ca. 5,0 – 6,0 m im Mischungsprinzip (keine Separation). Wechelseitig Längsparken, teilweise unter Inanspruchnahme des Grünstreifens. Die Straße ist eine Sackgasse. Es gibt keine angelegte Wendemöglichkeit, das Wenden ist aber mit Benutzung des Grünstreifens bzw. Grundstückszufahrten möglich. Unbefestigte Fahrbahn. Der Abschnitt ist Teil der Tempo-30-Zone des gesamten Gemeindeteils.
Straßenraumbegrünung	Beidseitige Grünstreifen mit Baumreihen.
Verkehrliche Merkmale	
Lage im Netz	Die Straße liegt am südlichen Rand des Gemeindeteils und bindet an die Arcostraße an. Außer einer Erschließungsfunktion vorhandener Grundstücke besitzt die Straße keine weitere Funktion im Netz.
Verkehrsmengen	Ca. 50 Kfz am Tag, ca. 5 Kfz in der Spitzenstunde
ÖV	Kein Linienbusverkehr.
Verkehrsberuhigung	Außer Tempo-30 keine Verkehrsberuhigung.
Einstufung und Prüfung nach Regelwerken	In Variante 2 ist der Straßenabschnitt als Wohnweg ausgewiesen; Diese Einstufung deckt sich mit Hinweisen der RAST06 in Kapitel 5.2.1, da nur eine Erschließungsfunktion mit geringen städtebaulichen Dichten und geringen Verkehrsmengen vorliegt. Die breiten Grünstreifen mit Bäumen sorgen für ein breites Fahrhahnpfinden. Es sollten Verkehrsberuhigungsmaßnahmen entsprechend der Richtlinien eingebaut werden, z.B. Einfahrtstore und Aufpflasterungen (GD-Leitfaden Brandenburg, Kapitel 6.1.5). In Wohnwegen reicht eine Fahrgasse von 4,0 m bis 5,0 m aus (GD-Leitfaden Brandenburg, Kapitel 6.1.5).

2.3.3 Marienfelder Straße

Blankenfelde-Mahlow

Straßennetz

Waldblick

10.03.2017

Straßenname	Marienfelder Straße Nord
Abschnitt	zwischen Hans-Thoma-Straße und nördlicher Sackgasse
Bild	
Charakterisierung	Ruhige Straße am Rand des Gemeindeteils mit unklarer Raumaufteilung.
Städtebauliche- und straßenräumliche Merkmale	
Nutzungen	Einseitig, Einfamilienhäuser mit Vorgarten
Gehweg	Nicht vorhanden. Führung auf der Fahrbahn im Mischungsprinzip.
Fahrbahn und Parken	Asphaltierte Fahrbahn mit ca. 3,5 m Breite. Unbefestigtes Bankett auf beiden Seiten, was ohne klare Trennung in einen Grünstreifen (Osten) bzw. in das Feld (Westen) übergeht. Beide Seitenbereiche werden teilweise zum Parken genutzt. Zum Wenden an der nördlichen Sackgasse werden teilweise unbefestigte Flächen des Feldes in Anspruch genommen. Der Abschnitt ist Teil der Tempo-30-Zone des gesamten Gemeindeteils.
Straßenraum-begrünung	Grünstreifen s.o. Kein Baumbestand im Straßenland, aber teils auf Privatgrund an der Grenze zur Straße
Verkehrliche Merkmale	
Lage im Netz	Liegt am westlichen Rand des Gemeindeteils. Sackgasse im Norden. Ab Einmündung Zeppelinstraße als Verbindung zur Ziethener Straße und Richtung Mahlow-Dorf.
Verkehrsmengen	Ca. 50-150 Kfz am Tag, ca. 5-15 Kfz in der Spitzenstunde
ÖV	Kein Busverkehr
Verkehrsberuhigung	Aufgrund der Begebenheiten ist die Einhaltung der Geschwindigkeit nicht garantiert (einseitig angebaut, breit wirkende Verkehrsfläche, weite Blicklinien, durchgehende Vorfahrt in Südrichtung). Nur die einstreifige Asphaltierung begrenzt das Geschwindigkeitsverhalten.
Einstufung und Prüfung nach Regelwerken	In Variante 2 ist die Straße als Wohnstraße eingestuft. Aufgrund der Lage im Netz, der städtebaulichen und straßenräumlichen Eigenschaften sowie der sehr geringen Verkehrsstärke liegt die Einstufung als Wohnstraße nahe. Bedenkenswert ist, dass die Strecke von Radfahrern als Verbindung zwischen Seebad Mahlow im Süden und Mauerradweg genutzt wird. Für die Sicherheit, besonders der radfahrenden Kinder, sollten unbedingt Maßnahmen zur Verkehrsber-

Blankenfelde-Mahlow

Straßennetz

Waldblick

10.03.2017

ruhigung (z.B. Aufpflasterungen, Einengungen) bedacht werden. Die Anlage eines Gehwegs ergibt Sinn, wenn die Straße eine größere verkehrliche Funktion übernimmt. Derzeit wird kein Straßengestaltungsprinzip (Mischung, Trennung) durchgängig angewandt.

Baumreihen können auf der Feldseite für einen klaren Abschluss des Siedlungsgebiets sorgen.

Straßenname **Marienfelder Straße Mitte**

Abschnitt zwischen Ziethener Straße und Hans-Thoma-Straße

Bild



Charakterisierung Ruhige Straße am Rand des Gemeindeteils mit unklarer Raumaufteilung.

Städtebauliche- und straßenräumliche Merkmale

Nutzungen Einseitig, Einfamilienhäuser mit Vorgarten, einige unbebaute Grundstücke mit mehreren Bäumen

Gehweg Nicht vorhanden. Führung auf der Fahrbahn im Mischungsprinzip.

Fahrbahn und Parken Asphaltierte Fahrbahn mit ca. 3,5 - 4,5 m Breite, teilweise unklarer Übergang in einen Grünstreifen (Osten) mit Baumreihen bzw. in das Feld (Westen). Beide Seitenbereiche werden teilweise zum Parken genutzt. Der Abschnitt ist Teil der Tempo-30-Zone des gesamten Gemeindeteils

Straßenraumbegrünung Grünstreifen mit einseitigem Baumbestand in Reihen

Verkehrliche Merkmale

Lage im Netz Die Straße liegt am westlichen Rand des Gemeindeteils. Sie führt zur Brücke über die L76 Richtung Mahlow-Dorf und nimmt je nach Routenwahl Fahrzeuge aus den nördlichen Gebieten auf.

Verkehrsmengen Laut Zählung am südlichen Knotenpunkt 250 Kfz am Tag, 25 Kfz in der Spitzenstunde, im nördlichen Abschnitt jeweils etwas weniger.

ÖV Kein Busverkehr

Verkehrsberuhigung Aufgrund der Begebenheiten ist die Einhaltung der Geschwindigkeit nicht garantiert (einseitig angebaut, breit wirkende Fahrfläche, weite Blicklinien, durchgehende Vorfahrt in Südrichtung).

Einstufung und Prüfung nach Regelwerken

In Variante 2 ist die Straße als Wohnstraße eingestuft.

Aufgrund der Lage im Netz und der städtebaulichen Eigenschaften liegt die Einstufung als Wohnweg nahe. Die etwas höheren Verkehrsmengen (im Vergleich zu anderen Straßen des Gemeindeteils) können als Argument zur Einstufung als Wohnstraße und dem Anlegen eines Gehwegs führen. Wohnwege ohne Separierung der Verkehrsteilnehmenden funktionieren nach RAST06 (Kapitel 5.2.1) allerdings bis 150 Kfz/h. Die vorliegenden Verkehrsmengen liegen deutlich darunter. Beide Einstufungsvarianten wären nachvollziehbar.

Bedenkenswert ist, dass die Strecke von Radfahrenden als Verbindung zwischen Seebad Mahlow im Süden und Mauerradweg genutzt wird. Für die Sicherheit, besonders der Rad fahrenden Kinder, sollten unbedingt Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung (z.B. Berliner Kissen, Einengungen) bedacht werden. Besonders der Knoten zur Ziethener Straße muss aus Sicherheitsgründen umgestaltet werden.

Die Anlage eines Gehwegs ergibt Sinn, wenn die Straße im Norden durchgebunden wird oder der Bus durch die Straße geführt wird.

Derzeit wird kein Straßengestaltungsprinzip (Mischung, Trennung) durchgängig angewandt. Bei Klassifizierung als Wohnweg kann die Straßenbreite bei 4,5 m liegen. Der Wert ergibt sich aus der RAST06 (Kapitel 5.2.2) für schmale Querschnitte. Im Falle eines Ausbaus als Wohnstraße reichen 4,0 m Fahrbahn (vgl. Gemeindestraßen-Leitfaden Brandenburg, Regelbreiten in Kapitel 4.6). Die Breiten sind ausreichend, da Begegnungsfälle von Pkw nur selten zu erwarten sind. Es werden nur wenige Parkstände benötigt.

Baumreihen können auf der Feldseite für einen klaren Abschluss des Siedlungsgebiets sorgen.

Blankenfelde-Mahlow

Straßennetz

Waldblick

10.03.2017

Straßenname Marienfelder Straße Süd

Abschnitt zwischen Brücke über die L76 und Ziethener Straße

Bild



Charakterisierung Straße im Übergang zum Außerortsnetz, trotz Anbauung geringer Innerorts-Charakter.

Städtebauliche- und straßenräumliche Merkmale

Nutzungen Einseitig, Einfamilienhäuser mit Vorgarten.

Gehweg Nicht vorhanden. Führung auf der Fahrbahn im Mischungsprinzip.

Blankenfelde-Mahlow

Straßennetz

Waldblick

10.03.2017

Fahrbahn und Parken	Asphaltierte Fahrbahn mit ca. 6,0 - 6,5 m Breite, Grünstreifen (Westen) bzw. in das Feld (Osten). Der Grünstreifen wird teilweise zum Parken genutzt. Der Abschnitt ist Teil der Tempo-30-Zone des gesamten Gemeindeteils. Die Zonenbeschränkung endet an der Brücke.
Straßenraum-begrünung	Grünstreifen mit einem Baum.
Verkehrliche Merkmale	
Lage im Netz	Die Straße liegt am südwestlichen Rand des Gemeindeteils. Sie verbindet die Haupteinfahrtsstraße Ziethener Straße mit der Brücke über die L76 Richtung Mahlow-Dorf.
Verkehrsmengen	Laut Zählung am nördlichen Knotenpunkt 460 Kfz am Tag, 46 Kfz in der Spitzenstunde
ÖV	Linie 797, Fahrtrichtung Süd (Einrichtungsverkehr), keine Haltestellen.
Verkehrsberuhigung	Aufgrund der Begebenheiten ist die Einhaltung der Geschwindigkeit unwahrscheinlich (einseitig angebaut, breite wirkende Fahrfläche, Gefühl, bereits auf einer Außerortsstraße zu sein).
Einstufung und Regelwerke	<p>In Variante 2 ist die Straße als Haupteinfahrtsstraße eingestuft.</p> <p>Aufgrund der Lage im Netz liegt die Einstufung als Haupteinfahrtsstraße nahe, auch wenn die Verkehrsmengen im Vergleich zu den genannten Werten in der RASSt06 immer noch sehr gering sind (z.B. örtliche Einfahrtsstraße, RASSt06 Kapitel 5.2.6, vgl. auch Leitfa-den zum Straßeninvestitions-&-Erhaltungsplan Blankenfelde-Mahlow).</p> <p>Die Anlage von beidseitigen Gehwegen ergibt Sinn, besonders um den Anschluss an den Gehweg über die Brücke herzustellen. Am Beginn der Brücke sollte eine Querungshilfe hergestellt werden.</p> <p>Bedenkenswert ist, dass die Strecke von Radfahrenden als Verbindung zwischen Seebad Mahlow im Süden und Mauerradweg genutzt wird. Die Sicherheit, besonders der Rad fahrenden Kinder, sollte unbedingt bedacht werden. Die Gestaltung der Ortseinfahrt sollte als Einfahrtstor gestaltet werden, um den Unterschied zwischen Außer-ortsstraße und Tempo-30-Zone deutlich machen.</p> <p>Auf Haupteinfahrtsstraßen (HES) sollten sich auch größere Fahrzeuge begegnen können. Hier liegen aber Sonderbedingungen vor: Busverkehr nur einseitig, Verkehrsbelastung für HES sehr gering, Tempo-30. Als Fahrbahnbreite reichen 5,5 - 6,0 m aus (Begegnungs-fall Lkw/Pkw bei 30 km/h: 5,0 m).</p>

2.3.4 Keplerstraße

Blankenfelde-Mahlow

Straßennetz

Waldblick

10.03.2017

Straßenname	Keplerstraße
Abschnitt	zwischen Hans-Thoma-Straße und Gemeindegrenze im Norden
Bild	
Charakterisierung	Stärker befahrene Straße, zweiseitig angebaut, großzügiger Straßenraum, Verbindung nach Berlin-Lichtenrade.
Städtebauliche- und straßenräumliche Merkmale	
Nutzungen	Beidseitige Wohnnutzung (Ein-, Mehrfamilienhäuser mit Vorgarten); im nordwestlichen Abschnitt Waldflächen
Gehweg	Beidseitig vorhanden; ca. 1,0 - 1,5 m Breite
Fahrbahn und Parken	Fahrbahnbreite 7,5 -8,0 m, Längsparken beidseitig. Fahrbahnbelag: Großsteinpflaster. Der Abschnitt ist Teil der Tempo-30-Zone des gesamten Gemeindeteils.
Straßenraumbegrünung	Grünstreifen im Seitenraum zwischen Fahrbahn und Gehweg auf beiden Seiten vorhanden; regelmäßig Bäume im Grünstreifen.
Verkehrliche Merkmale	
Lage im Netz	Die Straße verbindet in nördlicher Richtung den Gemeindeteil Waldblick mit Berlin und nimmt mit der Arcostraße die Verkehre auf, die durch die Wohngebiete Richtung Berlin fahren. Die Straße setzt die etwas dichter bebaute Hans-Olde-Straße in Nord-Süd-Richtung fort.
Verkehrsmengen	Ca. 250-400 Kfz am Tag, ca. 25- 40 Kfz in der Spitzenstunde. Richtung Norden nehmen die Querschnittsbelastungen zu.
ÖV	Wird vom Linienbusverkehr (797) im Abschnitt zwischen Zeppelinstraße und Hubertusstraße im Einrichtungs-Verkehr befahren. Keine Haltestellen.
Verkehrsberuhigung	Tempo-30-Zone; Großsteinpflaster wirkt geschwindigkeitsdämpfend.

Blankenfelde-Mahlow
Straßennetz
Waldblick
10.03.2017


Einstufung und Prüfung nach Regelwerken	<p>In Variante 2 ist die Straße abschnittsweise unterschiedlich ausgewiesen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zwischen Hans-Thoma-Straße und Zeppelinstraße als Wohnweg, - zwischen Zeppelinstraße und Hubertusstraße als Haupterschließungsstraße, - nördlich der Hubertusstraße als Wohnstraße. <p>Die Verkehrsmengen nehmen Richtung Norden etwas zu, sind aber ähnlich. Querschnitt und Seitennutzungen sind konstant. Eine dreifach unterschiedliche Klassifizierung ist schwierig zu begründen. Nach RAS06 entspricht die Straße am ehesten einer Wohnstraße, z.B. aufgrund der geringen Verkehrsmengen.</p> <p>Bei einem Straßenausbau sollte ein einheitlicher Straßenquerschnitt gewählt werden (wie im Bestand). Die Fahrbahn ist nach städtebaulicher Bemessung, auftretender Verkehrsmenge und Seitenraumnutzung überdimensioniert (vgl. RAS 06 Kap. 3.4). Falls die Buslinie im mittleren Abschnitt verkehrt, sollte hier auf starke Geschwindigkeitsdämpfung verzichtet werden. Auf den anderen Abschnitten sollte durch bauliche Elemente Vorsorge getroffen werden, dass der Schleichverkehr durch die Straße Richtung Berlin nicht das sichere Queren und die Aufenthaltsfunktion beeinträchtigt.</p>
---	---

2.3.5 Max-Planck-Straße

Straßenname	Max-Planck-Straße
Abschnitt	zwischen Ziethener Straße und Hans-Thoma-Straße.
Bild	
Charakterisierung	Ruhige Straße mit zweiseitiger Ein- und Mehrfamilienhausbebauung.
Städtebauliche- und straßenräumliche Merkmale	
Nutzungen	Beidseitige Wohnnutzung (Ein-, Mehrfamilienhäuser mit Vorgarten).
Gehweg	Nicht vorhanden. Führung auf der Fahrbahn im Mischungsprinzip.
Fahrbahn und Parken	Fahrbahnbreite alterniert zwischen 4,0 m und 6,0 m. Mischungsprinzip (keine Separation). Wechselseitig Längsparken, teilweise unter Inanspruchnahme des Grün- bzw. Seitenstreifens. Durch die abschnittswisen Baumreihen und die wechselnde Bebauungsstruktur wirken die Abschnitte sehr unterschiedlich. Unbefestigte Fahrbahn. Der Abschnitt ist Teil der Tempo-30-Zone des gesamten Gemeindefeils.

Straßenraum-begrünung	Beidseitige Grünstreifen, in Abschnitten unbepflanz, mit einzelnen Bäumen oder Baumreihen.
Verkehrliche Merkmale	
Lage im Netz	Die Straße liegt zwischen Ziethener Straße und Hans-Thoma-Straße. Außer der Erschließung der Grundstücke besitzt die Straße keine weitere Funktion im Netz.
Verkehrsmengen	Ca. 100 Kfz am Tag, ca. 10 Kfz in der Spitzenstunde
ÖV	Kein Linienbusverkehr.
Verkehrsberuhigung	Außer Tempo-30 keine Verkehrsberuhigung.
Einstufung und Prüfung nach Regelwerken	In Variante 2 ist der Straßenabschnitt als Wohnweg ausgewiesen. Diese Einstufung deckt sich mit Hinweisen der RAST06 in Kapitel 5.2.1, da nur eine Erschließungsfunktion mit geringen städtebaulichen Dichten und geringen Verkehrsmengen vorliegt. Die Grünstreifen zu den Grundstücken sorgen für ein breites Fahrbahnpfanden. Es sollten Verkehrsberuhigungsmaßnahmen entsprechend der Richtlinien eingebaut werden, z.B. Einfahrtstore (besonders zur Haupteerschließungsstraße Ziethener Straße) und Aufpflasterungen (GD-Leitfaden Brandenburg, Kapitel 6.1.5). In Wohnwegen reicht eine Fahrgasse von 4,0 m bis 5,0 m aus (GD-Leitfaden Brandenburg, Kapitel 6.1.5). Der unterschiedliche Eindruck der Straßensegmente kann in die Abschnittsbildung nach RAST06 Kapitel 6.1.1.1. eingehen.


2.3.6 Menzelstraße

Straßenname	Menzelstraße Nord
Abschnitt	zwischen Marienfelder Straße und Hans-Thoma Straße
Bild	
Charakterisierung	Ruhiger Wohnweg mit zweiseitiger Ein- und Mehrfamilienhausbebauung mit Mischverkehrsfläche und breiter Seitenraumbegrünung zu den anliegenden Grundstücken.
Städtebauliche- und straßenräumliche Merkmale	
Nutzungen	Beidseitige Wohnnutzung (Ein-, Mehrfamilienhäuser mit Vorgarten), teilweise Parken vor den Grundstücken.
Gehweg	Nicht vorhanden. Führung auf der Fahrbahn im Mischungsprinzip.

Blankenfelde-Mahlow
Straßennetz
Waldblick

10.03.2017

Fahrbahn und Parken	Breite der Mischverkehrsfläche ca. 4,0 m, teilweise Parken vor den Grundstücken und in Zufahrten Fahrbahnbelag: Asphalt. Der Abschnitt ist Teil der Tempo-30-Zone der gesamten Siedlung.
Straßenraum- begrünung	Breiter Grünstreifen zwischen den Grundstücken und der Verkehrsfläche vorhanden. Partieller Baumbestand und Sträucher. Rasenfläche dominiert.
Verkehrliche Merkmale	
Lage im Netz	Die Straße liegt im westlichen Teil des Gemeindeteils und verbindet die Marienfelder Straße mit der Hans-Thoma-Straße. Sie verbindet Arcostraße und die nördlichen Marienfelder Straße.
Verkehrsmengen	Ca. 150 Kfz am Tag, ca. 15 Kfz in der Spitzenstunde
ÖV	Kein Linienbusverkehr.
Verkehrsberuhigung	Tempo-30-Zone. Keine weiteren Maßnahmen vorhanden.
Einstufung und Prüfung nach Regelwerken	In Variante 2 ist der Straßenabschnitt als Wohnweg ausgewiesen. Diese Einstufung deckt sich mit den Hinweisen in der RAS06, da geringe Verkehrsmengen und gemeinsam genutzte Verkehrsfläche vorliegen. In Wohnwegen gibt es erhöhte Anforderung an die Aufenthaltsqualität. Der gerade Verlauf der Straße sollte durch Geschwindigkeitsdämpfung und Stadtmobiliar aufgebrochen werden. Am Kreuzungsbereich Max-Planck-Straße/Menzelstraße besteht Gestaltungsbedarf (vgl. GS Leitfaden Brandenburg Kap 4.4.; vgl. RAS06 Kapitel 5.2.1 und Kapitel 6.2).

Straßenname	Menzelstraße Süd
Abschnitt	zwischen Hans-Thoma-Straße und Arcostraße
Bild	
Charakterisierung	Zentral in der Siedlung gelegene Straße mit lockerer Einfamilienhausbebauung und Spielplatz.
Städtebauliche- und straßenräumliche Merkmale	
Nutzungen	Einseitige Wohnnutzung (Einfamilienhäuser mit Vorgarten) und abgezaunte Spielfläche.
Gehweg	Nicht vorhanden. Führung auf der Fahrbahn im Mischungsprinzip.

Fahrbahn und Parken	Breite der Mischverkehrsfläche ca. 4,0 m, teilweise Parken vor den Grundstücken und in Zufahrten; Fahrbahnbelag: Asphalt. Der Abschnitt ist Teil der Tempo-30-Zone der gesamten Siedlung.
Straßenraumbegrünung	Breiter Grünstreifen begrenzt die Mischverkehrsfläche. Abschnittsweise Baumreihen im östlichen Straßenabschnitt vorhanden.
Verkehrliche Merkmale	
Lage im Netz	Die Straße liegt zentral im Siedlungsgebiet zwischen Arcostraße und Hans-Thoma-Straße. Sie ist eine von diversen Verbindungen in Ost-West-Richtung.
Verkehrsmengen	Ca. 100 Kfz am Tag, ca. 10 Kfz in der Spitzenstunde.
ÖV	Kein Linienbusverkehr.
Verkehrsbekuhigung	Tempo-30-Zone. Keine weiteren Maßnahmen vorhanden.
Einstufung und Prüfung nach Regelwerken	In Variante 2 ist der Straßenabschnitt als Wohnweg ausgewiesen. Diese Einstufung deckt sich mit den Hinweisen der RAS06 und ist aufgrund der geringen Verkehrsmengen und der gemeinsam genutzten Verkehrsfläche folgerichtig. In Variante B ist der Abschnitt Teil der Überlegungen zu einer Begegnungszone. Die Straße erschließt in diesem Abschnitt nur wenige Häuser auf der südlichen Straßenseite. Wilhelmstraße und Hans-Thoma-Straße verlaufen in nächster Nähe parallel. Die verkehrlichen Funktionen spielen keine wesentliche Rolle. Daher sind Gestaltungsvorschläge wie Begegnungszone und Flächenumverteilung für die Spielfläche ohne Einschränkungen denkbar.

2.3.7 Fritz-Reuter-Straße

Straßenname	Fritz-Reuter-Straße
Abschnitt	zwischen Hubertusstraße und Zeppelinstraße
Bild	
Charakterisierung	Ruhige Straße mit zweiseitiger Ein- und Mehrfamilienhausbebauung mit Mischverkehrsfläche und breiter Seitenraumbegrünung zu den anliegenden Grundstücken.

Blankenfelde-Mahlow

Straßennetz

Waldblick

10.03.2017

Städtebauliche- und straßenräumliche Merkmale	
Nutzungen	Beidseitige Wohnnutzung (Ein-, Mehrfamilienhäuser mit Vorgarten); teilweise Parken vor den Grundstücken
Gehweg	Nicht vorhanden. Führung auf der Fahrbahn im Mischungsprinzip.
Fahrbahn und Parken	Fahrbahnbreite ca. 4,0 - 4,5 m, keine gesonderten Parkflächen vorhanden. Teilweise Parken vor den Grundstücken. Fahrbahnbelag: Asphalt. Der Abschnitt ist Teil der Tempo-30-Zone des gesamten Gemeindeteils.
Straßenraum- begrünung	Breiter Grünstreifen zwischen den Grundstücken und der Fahrbahn vorhanden; mit vereinzelt Bäumen, Sträuchern und Hecken.
Verkehrliche Merkmale	
Lage im Netz	Die Straße liegt im westlich in der Siedlung zwischen Zeppelin- und Hubertusstraße. Außer der Erschließung der Grundstücke besitzt die Straße keine weitere Funktion im Netz.
Verkehrsmengen	Ca. 100 Kfz am Tag, ca. 10 Kfz in der Spitzenstunde
ÖV	Wird vom Linienbusverkehr nicht befahren.
Verkehrsberuhigung	Tempo-30-Zone; keine weiteren Maßnahmen vorhanden
Einstufung und Prüfung nach Regelwerken	In Variante 2 ist der Straßenabschnitt als Wohnweg ausgewiesen. Diese Einstufung deckt sich mit den Hinweisen der RAST06, da nur geringe Verkehrsmengen und gemeinsam genutzte Verkehrsflächen vorliegen. Da der Straßenverlauf geradlinig ist und Bäume bzw. Hecken die Blickbeziehungen teilweise verdecken, sind geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen sinnvoll.

2.3.8 Wilhelmstraße

Straßenname	Wilhelmstraße
Abschnitt	zwischen Marienfelder Straße und Arcostraße.
Bild	
Charakterisierung	Ruhige Straße mit zweiseitiger Ein- und Mehrfamilienhausbebauung

Blankenfelde-Mahlow

Straßennetz

Waldblick

10.03.2017

Städtebauliche- und straßenräumliche Merkmale	
Nutzungen	Beidseitige Wohnnutzung (Ein-, Mehrfamilienhäuser mit Vorgarten).
Gehweg	Nicht vorhanden. Führung auf der Fahrbahn im Mischungsprinzip.
Fahrbahn und Parken	Fahrbahnbreite ca. 5,0 - 5,5 m im Mischungsprinzip (keine Separation). Wechselseitig Längsparken, teilweise unter Inanspruchnahme des Grün- bzw. Seitenstreifens. Unbefestigte Fahrbahn. Der Abschnitt ist Teil der Tempo-30-Zone des gesamten Gemeindeteils.
Straßenbegrünung	Beidseitige Grünstreifen mit vereinzelt Bäumen.
Verkehrliche Merkmale	
Lage im Netz	Die Straße liegt zwischen Marienfelder Straße und Arcostraße. Außer der Erschließung der Grundstücke besitzt die Straße keine weitere Funktion im Netz.
Verkehrsmengen	Ca. 100 Kfz am Tag, ca. 10 Kfz in der Spitzenstunde
ÖV	Kein Linienbusverkehr.
Verkehrsberuhigung	Außer Tempo-30 keine Verkehrsberuhigung.
Einstufung und Prüfung nach Regelwerken	In Variante 2 ist der Straßenabschnitt als Wohnweg ausgewiesen. Diese Einstufung deckt sich mit Hinweisen der RAST06 in Kapitel 5.2.1, da nur eine Erschließungsfunktion mit geringen städtebaulichen Dichten und geringen Verkehrsmengen vorliegt. Die Grünstreifen zu den Grundstücken sorgen für ein breites Fahrbahnempfinden. Es sollten Verkehrsberuhigungsmaßnahmen entsprechend der Richtlinien eingebaut werden, z.B. Einfahrtstore und Aufpflasterungen (GD-Leitfaden Brandenburg, Kapitel 6.1.5). In Wohnwegen reicht eine Fahrgasse von 4,0 m – 5,0 m aus (GD-Leitfaden Brandenburg, Kapitel 6.1.5).

2.3.9 Hans-Thoma-Straße

Straßenname	Hans-Thoma-Straße West
Abschnitt	zwischen Arcostraße und Marienfelder Straße
Bild	

Blankenfelde-Mahlow

Straßennetz

Waldblick

10.03.2017

Charakterisierung	Zentral in der Siedlung gelegene Straße mit ein- bzw. zweiseitiger Einfamilienhausbebauung mit Mischverkehrsfläche und breiter Seitenraumbegrünung.
-------------------	---

Städtebauliche- und straßenräumliche Merkmale

Nutzungen	Im Ostteil auf der nördlichen Seite Wohnnutzung (Einfamilienhäuser mit Vorgarten), südlich eine abgezaunte Spielfläche. Im Westteil beidseitig Wohnnutzung.
-----------	---

Gehweg	Nicht vorhanden. Führung auf der Fahrbahn im Mischungsprinzip.
--------	--

Fahrbahn und Parken	Breite der Mischverkehrsfläche ca. 5,0 m, teilweise Parken vor den Grundstücken und in Zufahrten. Fahrbahnbelag: Asphalt. Der Abschnitt ist Teil der Tempo-30-Zone des gesamten Gemeindeteils.
---------------------	--

Straßenraumbegrünung	Im Westteil breite Grünstreifen mit Baumreihen, im Ostteil vor allem Rasenbewuchs mit vereinzelt Bäumen. Der Bereich an der Kreuzung zur Menzelstraße wirkt mit der Grüninsel sehr weitläufig und bietet Potenzial für eine freiräumliche Gestaltung.
----------------------	---

Verkehrliche Merkmale

Lage im Netz	Die Straße liegt zentral im Siedlungsgebiet zwischen Arcostraße und Marienfelder Straße und ist eine von 5 Ost-West-Straßen im westlichen Gemeindeteil.
--------------	---

Verkehrsmengen	Ca. 100 Kfz am Tag, ca. 10 Kfz in der Spitzenstunde.
----------------	--

ÖV	Kein Linienbusverkehr.
----	------------------------

Verkehrsberuhigung	Tempo-30-Zone; keine weiteren Maßnahmen vorhanden
--------------------	---

Einstufung und Prüfung nach Regelwerken	In Variante 2 ist der Straßenabschnitt als Wohnstraße ausgewiesen; Die Straße entspricht derzeit nach RAS06 eher einem Wohnweg, da die Verkehrsmengen gering sind und der Verkehr im Mischprinzip geführt wird. Die Einstufung als Wohnstraße ist auch möglich, wenn dem Abschnitt eine Verkehrsfunktion zugewiesen wird.
---	---

Die Hans-Thoma-Straße wurde von Gemeindevertretern als Teil einer Begegnungszone vorgeschlagen. Aufgrund der zentralen Lage und der Seitenraumnutzungen mit Spiel und Aufenthalt eignet sich der Abschnitt gut, besonders zwischen Max-Planck-Straße und Arcostraße.

Das anliegende Gebiet rund um Hans-Thoma-Straße, Menzelstraße und Max-Planck-Straße ist überdurchschnittlich erschlossen. Es bietet Potenzial, im Einklang mit einer stadträumlichen Gestaltung Flächen für Aufenthalt oder Begrünung umzuverteilen.

Straßenname Hans-Thoma-Straße (Ost)

Abschnitte	zwischen Arcostraße und Siedlungsgrenze im Osten
------------	--

Charakterisierung	Zentral in der Siedlung gelegene Straße mit ein- bzw. zweiseitiger Einfamilienhausbebauung mit Mischverkehrsfläche und breitem Seitenraum.
-------------------	--

Blankenfelde-Mahlow

Straßennetz

Waldblick

10.03.2017


Städtebauliche- und straßenräumliche Merkmale

Nutzungen	Im Westteil auf der nördlichen Seite Wohnnutzung (Einfamilienhäuser mit Vorgarten), südlich liegt der Hinterhof des Sozialwerks als abgezaunte Spielfläche. Im Ostteil beidseitig Wohnnutzung.
Gehweg	Nicht vorhanden.
Fahrbahn und Parken	Breite der Mischverkehrsfläche ca. 4,5-5,0 m, teilweise Parken vor den Grundstücken und in Zufahrten. Fahrbahnbelag: Asphalt. Der Abschnitt ist Teil der Tempo-30-Zone des gesamten Gemeindeforts.
Straßenraum-begrünung	Beidseitig Grünstreifen mit vereinzelt Bäumen, im Ostteil vor allem Rasen.

Verkehrliche Merkmale

Lage im Netz	Die Straße liegt zentral im Siedlungsgebiet, östlich der Arcostraße. Sie ist eine von 4 Ost-West-Straßen. Ein kurzer Abschnitt stellt eine Überckverbindung der Hans-Olde-Straße mit der Keplerstraße her. Dort sind die Verkehrsmengen etwas höher.
Verkehrsmengen	Ca. 100 Kfz am Tag, ca. 10 Kfz in der Spitzenstunde.
ÖV	Kein Linienbusverkehr.
Verkehrsberuhigung	Tempo-30-Zone sowie verkehrsberuhigter Bereich an der Kreuzung Keplerstraße/Hans-Olde Straße
Einstufung und Prüfung nach Regelwerken	In Variante 2 ist der Straßenabschnitt als Wohnweg ausgewiesen. Dies entspricht den Hinweisen in den RAS 06, da die Verkehrsmengen gering sind, der Verkehr im Mischprinzip geführt wird und keine Netzfunktion erfüllt wird. Eine Ausnahme bildet der kurze Abschnitt zwischen Hans-Olde-Straße und Keplerstraße. Bei einer Herstellung der Straße sollte diesem Bereich besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden, um sichere Straßenverhältnisse herzustellen.

2.3.10 Zeppelinstraße


Straßenname	Zeppelinstraße West
Abschnitt	zwischen Marienfelder Straße und Arcostraße
Bild	
Charakterisierung	Ruhige Straße (zweiseitige Ein- und Mehrfamilienhausbebauung) mit Mischverkehrsfläche und breitem Grünstreifen.

Blankenfelde-Mahlow

Straßennetz

Waldblick

10.03.2017

Städtebauliche- und straßenräumliche Merkmale	
Nutzungen	Beidseitige Wohnnutzung (Ein-, Mehrfamilienhäuser mit Vorgarten); teilweise
Gehweg	Nicht vorhanden. Führung auf der Fahrbahn im Mischungsprinzip.
Fahrbahn und Parken	Fahrbahnbreite ca. 5,0 m, teilweise Senkrechtparken vor den Grundstücken, Fahrbahnbelag: Asphalt. Der Abschnitt ist Teil der Tempo-30-Zone im gesamten Gemeindeteil.
Straßenbegrünung	Breiter Grünstreifen zwischen den Grundstücken und der Verkehrsfläche vorhanden mit Bäumen und Sträuchern.
Verkehrliche Merkmale	
Lage im Netz	Die Straße liegt im westlichen Teil des Gemeindeteils und verbindet die Marienfelder Straße mit der Arcostraße. Für die Verkehre aus der Fritz-Reuter-Straße und Marienfelder Straße dient sie als Verbindung zur Arcostraße.
Verkehrsmengen	Ca. 100 Kfz am Tag, ca. 10 Kfz in der Spitzenstunde
ÖV	Kein Linienbusverkehr.
Verkehrsberuhigung	Tempo-30-Zone; keine weiteren Maßnahmen vorhanden.
Einstufung und Prüfung nach Regelwerken	In Variante 2 ist der Straßenabschnitt als Wohnweg ausgewiesen; Diese Einstufung deckt sich mit Hinweisen der RAST06 und ist aufgrund der geringen Verkehrsmengen und der gemeinsam genutzten Verkehrsfläche folgerichtig. In Wohnwegen gibt es erhöhte Anforderung an die Aufenthaltsqualität. Im Verlauf der Straße können Elemente zur Geschwindigkeitsdämpfung und Stadtmobiliar eingebracht werden. Besonders an den Kreuzungsbereichen sollten Einengungen vorgesehen werden („Einfahrtstore“ nach GS Leitfaden Brandenburg, Kapitel 6.1.5)
Straßenname	Zeppelinstraße Ost
Abschnitt	zwischen Arcostraße und Keplerstraße
Bild	
Charakterisierung	Straße mit zweiseitiger Ein- und Mehrfamilienhausbebauung.
Städtebauliche- und straßenräumliche Merkmale	
Nutzungen	Beidseitige Wohnnutzung (Ein-, Mehrfamilienhäuser mit Vorgarten).
Gehweg	Beidseitig vorhanden, Breite ca. 1,5 m
Fahrbahn und Parken	Fahrbahnbreite ca. 8,0 m; Längsparken beidseitig. Fahrbahnbelag: Großsteinpflaster. Der Abschnitt ist Teil der Tempo-30-Zone des gesamten Gemeindeteils.
Straßenbegrünung	Grünstreifen mit Baumbestand im Seitenraum.

Verkehrliche Merkmale	
Lage im Netz	Die Zeppelinstraße verbindet die Keplerstraße mit der Arcostraße. Verkehre von und Richtung Norden wechseln eventuell hier von der Arcostraße auf die Keplerstraße, wenn in Berlin die Mozartstraße genutzt wird.
Verkehrsmengen	Ca. 100 Kfz am Tag, ca. 10 Kfz in der Spitzenstunde.
ÖV	Linie 797, Fahrtrichtung Ost (Einrichtungsverkehr durch Ringschleife). Bushaltestelle Zeppelinstraße auf der Südseite. Keine Haltestellenausstattung außer dem Haltestellenschild.
Verkehrsberuhigung	Tempo-30-Zone. Großsteinpflasterung wirkt geschwindigkeitsmindernd; Die Fahrgasse ist aufgrund beidseitigem Längsparken schmaler als in anderen Straßenabschnitten.
Einstufung und Prüfung nach Regelwerken	In Variante 2 als Haupteerschließungsstraße eingestuft, was aufgrund der Buslinie möglich ist. In der RASt entspricht die Haupteerschließungsstraße in etwa der typischen Entwurfssituation Quartierstraße (vgl. RASt06, Kapitel 5.2.4. Die Einstufung als Wohnstraße wäre auch möglich, <ul style="list-style-type: none"> 1. da der Abschnitt mit 140m kurz ist, 2. da mit der Buslinie (5 Busse/Tag) nur ein Grund für die höhere Einstufung vorliegt, während Bebauung und Verkehrsmengen dies nicht erfordern, 3. da Durchgangsverkehre nicht erwünscht sind und eine zu hohe Einstufung vermieden werden sollte. <p>Die Gestaltung sollte in der Fahrtrichtung des Busses (nur Richtung Ost) eine geradlinige Führung ohne Verkehrsberuhigung aufweisen.</p>

Blankenfelde-Mahlow

Straßennetz

Waldblick

10.03.2017

2.3.11 Hubertusstraße

Straßenname	Hubertusstraße West
Abschnitt	zwischen Arcostraße und Marienfelder Straße
Bild	
Charakterisierung	Ruhige Wohnstraße mit zweiseitiger Ein- und Mehrfamilienhausbebauung und einer angemessenen straßenräumlichen Proportion
Städtebauliche- und straßenräumliche Merkmale	
Nutzungen	Beidseitige Wohnnutzung (Ein-, Mehrfamilienhäuser mit Vorgarten);

Blankenfelde-Mahlow

Straßennetz

Waldblick

10.03.2017

	Café/Restaurant auf einem Grundstück ansässig.
Gehweg	Beidseitig vorhanden, ca. 1,5 m Breite.
Fahrbahn und Parken	Fahrbahnbreite ca. 5,5 – 6,0 m, wechselseitig Längsparken, teilweise Parken auf Grünstreifen. Fahrbahnbelag: Großsteinpflaster. Der Abschnitt ist Teil der Tempo-30-Zone des gesamten Gemeindeteils.
Straßenraumbegrünung	Breiter Grünstreifen zwischen Fahrbahn und Gehweg mit Baumreihen.
Verkehrliche Merkmale	
Lage im Netz	Die Straße liegt am nördlichen Rand des Gemeindeteils und ist mit der Arcostraße verbunden. Außer einer Erschließungsfunktion vorhandener Grundstücke besitzt die Straße keine weitere Funktion im Netz
Verkehrsmengen	Ca. 50-100 Kfz am Tag, ca. 10 Kfz in der Spitzenstunde
ÖV	Wird vom Linienbusverkehr nicht befahren.
Verkehrsberuhigung	Tempo-30-Zone; Großsteinpflaster und wechselseitige Parkstände wirken geschwindigkeitsdämpfend
Einstufung und Prüfung nach Regelwerken	In Variante 2 ist der Straßenabschnitt als Wohnstraße ausgewiesen. Diese Einstufung deckt sich mit den Hinweisen der RAS06, vor allem da hier das Separationsprinzip angewandt wird. Aufgrund der Netzlage und den sehr geringen Verkehrsmengen wäre auch eine Einstufung und Gestaltung als Wohnweg möglich. Variante 2A schlägt die Verbindung zwischen Hubertusstraße und Marienfelder Straße vor. Wenn durchgebunden wird, sollte eine straßenräumliche Gestaltung umgesetzt werden, die Durchgangsverkehre vermeidet.

Straßenname	Hubertusstraße Ost
Abschnitt	zwischen Arcostraße und Keplerstraße
Bild	
Charakterisierung	Ruhige Straße mit Separationsprinzip.

Städtebauliche- und straßenräumliche Merkmale	
Nutzungen	Beidseitig, Einfamilienhäuser mit Vorgarten, Garagen
Gehweg	Beidseitig, 1,0 - 1,5 m Breite
Fahrbahn und Parken	Fahrbahnbreite ca. 7,5 -8,0 m , Längsparken beidseitig, Belegung gering. Fahrbahnbelag: Großsteinpflaster. Der Abschnitt ist Teil der Tempo-30-Zone des gesamten Gemeindeteils.
Straßenraum-begrünung	Beidseitige Grünstreifen im Seitenraum ca. 1,0 m, mit Baumreihen
Verkehrliche Merkmale	
Lage im Netz	Verbindet Kepler- und Arcostraße, die beide jeweils in Richtung Norden nach Berlin führen. Verkehre von und Richtung Norden wechseln eventuell hier von der Arcostraße auf die Keplerstraße, wenn in Berlin die Mozartstraße genutzt wird.
Verkehrsmengen	Ca. 200 Kfz am Tag, ca. 20 Kfz in der Spitzenstunde.
ÖV	Linie 797, Fahrtrichtung West (Einrichtungsverkehr durch Ringschleife). Bushaltestelle Hubertusstraße auf der Nordseite. Keine Haltestellenausstattung außer dem Haltestellenschild.
Verkehrsberuhigung	Tempo-30-Zone, teilweise durch Großsteinpflaster.
Einstufung und Prüfung nach Regelwerken	<p>In Variante 2 aufgrund der Buslinie als Haupteerschließungsstraße eingestuft. In der RAST entspricht die Haupteerschließungsstraße in etwa der typischen Entwurfssituation Quartierstraße (vgl. RAST06, Kapitel 5.2.4. Quartierstraßen sind haben jedoch einen anderen Charakter als die vorliegende Hubertusstraße (Sammelfunktion, >400 Kfz/h, dichte Bebauung). Die Einstufung als Wohnstraße wäre auch möglich,</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. da der Abschnitt mit 140 m kurz ist, 2. da mit der Buslinie (5 Busse/Tag) nur ein Grund für die höhere Einstufung vorliegt, während Bebauung und Verkehrsmengen dies nicht erfordern, 3. da Durchgangsverkehre nicht erwünscht sind und eine zu hohe Einstufung vermieden werden sollte. <p>Die Gestaltung sollte in Fahrtrichtung des Busses (nur nach Westen) eine geradlinige Führung ohne Verkehrsberuhigung aufweisen.</p> <p>Die Fahrbahn ist nach städtebaulicher Bemessung überdimensioniert (vgl. RAST 06 Kap. 3.4) und bietet Spielraum, Flächen zugunsten des Fußverkehrs umzuverteilen.</p>

3 Analyse des Straßennetzes

Die Ortsbegehung aller Straßen in Waldblick ergab die folgende Liste der Punkte mit Handlungsbedarf. Neben den Vor-Ort-Analysen gehen hier auch alle vorliegenden Planungsunterlagen zum Untersuchungsraum ein. Der Handlungsbedarf wurde gemäß aktueller Richtlinien identifiziert.

Netz

- Wer mit dem Kfz Richtung Norden (Arcostraße/Keplerstraße) nach Berlin fährt, befährt mind. 1,8 km Wohnstraßen bis zur Hauptverkehrsstraße Kirchhainer Damm/B96. Um die Anlieger dieser Wohnstraßen zu entlasten, sollte durch verkehrsreduzierende Maßnahmen die Verkehre über die L76 umgelenkt werden.
- Das Straßennetz im Gemeindeteil Waldblick ist rasterförmig angelegt und stark verknüpft (vgl. Abbildung 1 auf Seite 2). Der Quell-/Zielverkehr der Nutzungen wird nur bedingt auf geeigneten Straßen gesammelt und in Richtung der vorgesehenen Anschlüsse ans übergeordnete Netz geleitet. Laut Gemeindestraßen-Leitfaden Brandenburg fehlen netzirksame Maßnahmen wie Netzunterbrechungen, Stichstraßen und Diagonalsperren. An den Ortseingängen fehlen Einfahrtstore, um den Übergang zu innerörtlichem Fahrverhalten zu verdeutlichen.

Straßenraum

- Die Wahl verschiedener Straßengestaltungen ist in manchen Abschnitten nicht nachvollziehbar. Separierung oder Mischverkehr sollten der Straßenkategorie folgend konsequent umgesetzt werden. In Straßenabschnitten mit Aufenthaltsfunktion müssen bauliche Maßnahmen das Sicherheitsniveau zusätzlich gewährleisten. Dem Kfz-Verkehr muss durch die Gestaltung klar vermittelt werden, ob mit Fußgängern auf der Fahrbahn zu rechnen ist.
- Geschwindigkeitsdämpfende Elemente sind nur in wenigen Straßen umgesetzt. Sie sollten sich an den örtlichen Begebenheiten des Straßenabschnitts orientieren (Länge, Vorfahrtssituation, Sichtkorridore). Wenn möglich sind städtebauliche und gestalterische Elemente (Grüninseln, Bänke, Bäume) zu verwenden. Ansonsten helfen Versätze oder Plateau-Aufpflasterungen.
- In den Haupteinmündungsstraßen sollten die bestehenden Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung überprüft werden, ob sie in Bezug auf Straßenkategorie und ÖPNV-Nutzung geeignet sind. Die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeiten auf diesen Straßen ist auch durch Dialogdisplays und Geschwindigkeitskontrollen zu erreichen.
- Die Straßenräume sind häufig zulasten der Seitenräume proportioniert. Es könnten mehr Flächen für Fußgänger und Aufenthalt gewonnen werden.

- Wo Baumreihen im Seitenraum stehen, erreicht die teils einseitige Beleuchtung die gegenüberliegende Seite nur unzureichend. Das Unfallrisiko für Fußgänger steigt, wenn sie bei Dunkelheit nicht gut gesehen werden. Bei schlechter Beleuchtung können Angsträume mit geringer subjektiver Sicherheit entstehen.
- Bei der Ortsbesichtigung konnte häufiger das Parken im Kreuzungsbereich, an Fußgängerquerungen und an Bushaltestellen beobachtet werden. Aufgrund des geringen Parkdrucks in Waldblick kann generell mit wenigen Regelungen zum Parken gearbeitet werden. Die kritischen Bereiche sollten durch bauliche Maßnahmen (Vorstreckungen, Poller) freigehalten werden.

Radverkehr

- Es fehlen sichtbare Elemente zur Förderung des Radverkehrs (Infrastruktur, Anordnungen wie Fahrradstraßen, etc.). Die Strecken in die Ortszentren von Lichtenrade und Mahlow sind perfekte Fahrraddistanzen (2-3 km). Das Potenzial sollte unbedingt gehoben werden, um die Belastung durch Kfz in den Wohnstraßen zu verringern.
- Die wechselseitigen Einengungen der Arcostraße behindern derzeit auch den Radverkehr. Die im Süden auf der Fahrbahn aufgebrauchten Bodenschwellen sind von Radfahrern nicht sicher zu umfahren. Es gibt Gestaltungsvarianten zur Geschwindigkeitsdämpfung, die den Radverkehr bevorzugen.
- Das im gesamten Gemeindeteil Waldblick vorhandene Großsteinpflaster wirkt sich negativ auf den Fahrkomfort des Radverkehrs aus. Häufig nachgefragte Radverkehrsstrecken sollten mit radverkehrsfreundlichen Materialien versehen werden.

ÖV

- Die Haltestellenabstände sind im ganzen Gemeindeteil Waldblick attraktiv. Ein Taktverkehr beim Linienbus besteht derzeit nicht, dieser verkehrt derzeit unregelmäßig.
- In Straßen mit Linienbusbetrieb, sollte mit Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung zurückhaltend umgegangen werden. Dies gilt z.B. für die Arcostraße.

Fußverkehr

- Die Begehbarkeit der Gehwege für mobilitätseingeschränkte Personen ist derzeit nicht überall gegeben, da Gehwege teilweise schadhaft und lückenhaft sind oder nicht klar ist, ob auch die Fahrbahn zum Gehen vorgesehen ist.
- Das Erreichen der Bushaltestelle in der Arcostraße gestaltet sich für mobilitätseingeschränkte Personen als schwierig, da sie an keinen befestigten Gehweg angeschlossen ist. Die baulichen Versätze in der Arcostraße sind nicht zur Querung der Straße gestaltet.

4 Varianten für ein Straßennetzkonzept

Im Folgenden werden vier Varianten zum Verkehrskonzept diskutiert:

- **Variante 0** bezeichnet die Klassifizierung aus dem „Verkehrskonzept der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow, >Planzeichnung Straße<“ aus dem Jahr 2012¹. Sie wird als Ausgangsvariante betrachtet (Kapitel 4.1).
- **Variante 2** mit den Untervarianten 2a und 2b stammt aus den bisherigen Überlegungen von Verwaltung und Politik (Kapitel 4.2).²
- **Variante B** bezeichnet den Vorschlag eines Bürgers (Kapitel 4.3).³
- **Variante C** bezeichnet die Vorzugsvariante dieser Untersuchung. Aufgrund der Analysen von Netz, Straßenräumen und Funktionen wurde eine Variante entwickelt, die wir in Kapitel 4.4 vorstellen und bewerten.

Allen Varianten ist gemeinsam, dass viele verschiedene Ziele zu beachten sind. Teilweise lassen sich unterschiedliche Ziele durch einen geschickten Entwurf in Einklang bringen. An anderen Stellen sind die Ziele gegensätzlich, sodass im Rahmen einer Abwägung die Gewichtigkeit der Argumente festgestellt werden muss, um dann zu einer Entscheidung zu kommen.

Einige der Zielkonflikte sind in der folgenden Auflistung aufgeführt:

- Führung der Verkehrsarten im Mischverkehr zur Schaffung eines gemeinschaftlichen Verkehrsraumes, wo der Grundsatz des §1 StVO⁴ besonders zur Anwendung kommt und aufgrund der Verkehrsmengen auch Aufenthalt möglich ist
oder
Schaffung von Schutzräumen für Fuß- und Radfahrer, besonders für Kinder, Senioren und mobilitätseingeschränkte Personen, um eine ausreichende Sicherheit zu gewährleisten.

¹ Verkehrskonzept der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow, >Planzeichnung Straße<, GV-Beschluss 11/2012 vom 01.11.2012 in Verbindung mit den Änderungen gemäß der 68. Sitzung (TOP 19) vom 30.05.2013 und der 70. Sitzung (TOP 50, BSV 51/2013) vom 29.08.2013.

² Variante 2a und 2b, jeweils Bearbeitungsstand vom 05.08.2016.

³ Alexander Korsch: „Verkehrskonzept Mahlow-Waldblick, Überlegungen/Vorschläge/Ideen“, Seite 10: „Erschließung – Konzept Anwohner“

⁴ § 1 (1): „Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht“ (StVO, 2016).

- Herstellung wartungsarmer und hochwertiger Infrastruktur, die nach den Regeln der Technik auch von großen Bemessungsfahrzeugen (z.B. von Liefer- und Müllfahrzeugen) in einem Zug befahren werden kann

oder

Schlanke, den Ansprüchen und Zielen angemessene Straßenraumgestaltung zum effizienten Einsatz der öffentlichen Mittel und zur Begrenzung der Anliegerbeiträge.

- Herstellen von Vorrangstrecken für den Busverkehr, um den öffentlichen Verkehr in besonderem Maße zu fördern und Bussen und Passagieren ein sicheres, komfortables und schnelles Vorankommen zu ermöglichen. Vermeiden von geschwindigkeitsdämpfenden oder netzwirksamen Maßnahmen.

oder

Vermeiden von zügig zu befahrenden Straßenzügen in Wohngebieten. Der Verzicht auf geschwindigkeitsdämpfende Elemente führt dazu, dass der MIV-Verkehr durch zu hohes Tempo den Straßenraum dominiert und Kinder und andere Schutzbedürftige sich zurückziehen. Eine gute Befahrbarkeit sorgt außerdem für Schleichverkehr durch Wohnstraßen, sodass Anwohner übermäßig belastet werden.

4.1 Variante 0 (Verkehrskonzept 2012)

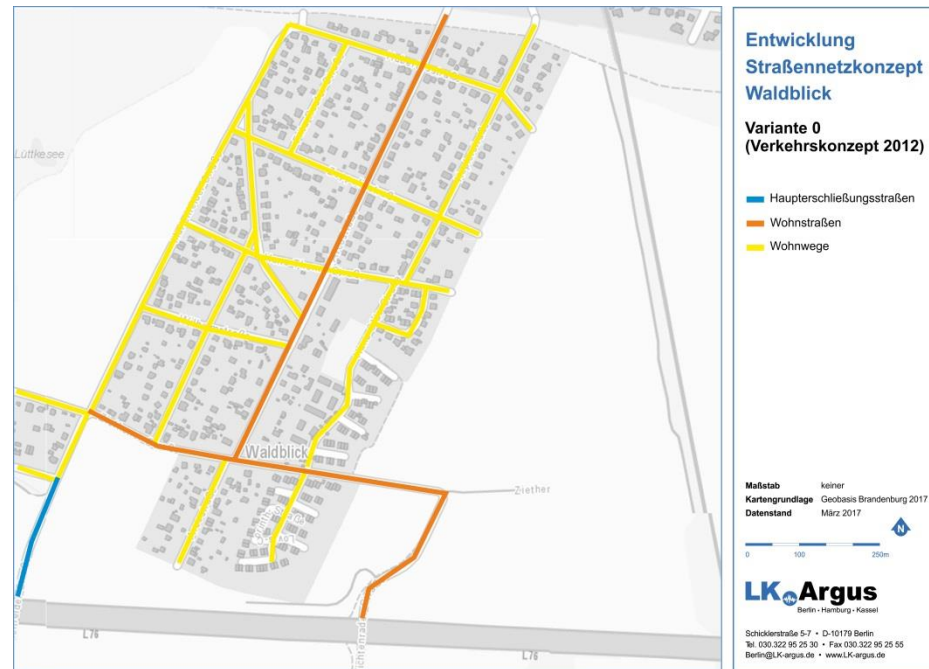
Die Variante aus dem Verkehrskonzept der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow, >Planzeichnung Straße< 2012 wird im Folgenden Variante 0 genannt, da sie dieser Untersuchung als Ausgangsvariante vorangestellt wird.

4.1.1 Beschreibung

Die Variante nutzt die fünfteilige Klassifizierung, die in Kapitel 2.1 unter der Überschrift „Blankenfelde-Mahlow Leitfaden zum Straßeninvestitions- und Erhaltungsplan 2012, Novellierung 10.06.2015“ beschrieben wurde. Sie sieht mit Ziethener Straße und Arcostraße zwei Straßenzüge als zentrale Achsen vor. Diese werden als Anliegerstraße mit erhöhter Verkehrsbedeutung (im Kontext dieser Untersuchung einer Wohnstraße entsprechend) klassifiziert.

Das restliche Netz in Waldblick ist als Anliegerstraße mit geringer Verkehrsbedeutung (dem Kontext entsprechend als Wohnweg) eingestuft. Die Marienfelder Straße wird erst südlich der Brenzstraße (Brücke) als Haupteerschließungsstraße eingestuft. Die Lichtenrader Straße ist südlich der Kreuzung mit der L76 Haupteerschließungsstraße, nördlich davon Anliegerstraße mit erhöhter Bedeutung.

Abbildung 3: Straßennetzkonzeption Variante 0 (Verkehrskonzept 2012)



Zur Zuweisung verschiedener Begrifflichkeiten zu den Kategorien siehe Fußnote 5.

4.1.2 Einschätzung

Die Variante nutzt zur Klassifizierung für die meisten Straßenabschnitte Kategorien niedriger Stufe, was mit den geringen Verkehrsmengen korrespondiert. Die Kategorisierung der Hauptachsen Arcostraße und Ziethener Straße als Wohnstraßen liegt in Bezug auf die vorliegenden Verkehrsmengen im Rahmen des Möglichen. Jedoch stellen die Straßen die maßgeblichen Verbindungen innerhalb des Gemeindeteils dar. Die Ausgestaltung als Wohnstraße hat ggf. nur einseitige Gehwege und den Begegnungsfall nur an Ausweichstellen zur Folge. Dies ist besonders dort nicht empfehlenswert, wo regelmäßig der Bus fährt. Bei nur einseitigen Gehwegen ist die Erschließung von Bushaltestellen in beiden Richtungen nicht gesichert. Die Abschnitte der heutigen Busschleife im Norden (Zeppelin-, Kepler-, Hubertusstraße) sind trotz der Busnutzung in der niedrigsten Kategorie klassifiziert. Dies entspricht der Zielvorstellung von wenig verkehrsbelasteten Erschließungsstraßen, ist aber inkonsistent mit den aktuell

⁵ Wie in Kapitel 2.1 „Überblick über Kategorien und Klassifizierungen“ ausgeführt, überlappen sich die Grenzen der Kategorien, wenn man verschiedene Richtlinien vergleicht. Die in Variante 0 im Original gelb dargestellten „Anliegerstraßen mit geringer Verkehrsbedeutung“ umfassen nach Gemeindeleitfaden 2015, Anlage 2 sowohl Wohnstraßen als auch Wohnwege. Das Dokument stellt ein Straßenbauregelnwerk dar. Es gibt aber Verschiebungen zu anderen relevanten planerischen Richtlinien (RASt, GS-Leitfaden Brandenburg), besonders auffällig im Bereich der üblichen Verkehrsmengen für verschiedene Straßentypen. Um in dieser Untersuchung Klassifizierungen für den Gemeindeteil Waldblick handhabbar und unterscheidbar zu machen, wurde in den Kartendarstellungen hier die Kategorien Haupterschließungsstraße (blau), Wohnstraße (orange) und Wohnweg (gelb) gewählt.

vorherrschenden Nutzungen (Busverkehr, für die Keplerstraße: Durchgangsfunktion Richtung Berlin).

Die Marienfelder Straße im Brückenbereich ist höher kategorisiert als die Lichtenrader Straße nördlich der L76, was sich aus der Verkehrsbedeutung (Verkehrsmengen, Routenoptionen) nicht ableiten lässt. Die Übereckverbindung Marienfelder Straße (Brücke) - Ziethener Straße sollte nicht durch eine Einstufung als Wohnweg zwischen Brenzstraße und Ziethener Straße uneinheitlich kategorisiert werden. Die Gestaltung der Ortseinfahrt durch bauliche Elemente zur Geschwindigkeitsreduzierung ist empfehlenswert, sollte jedoch nicht durch Sprünge der Straßenkategorie angezeigt werden.

Derzeit ist das gesamte Siedlungsgebiet eine Tempo-30-Zone (Marienfelder Straße direkt ab nördlich der Brücke, Ziethener Straße kurz nach dem Ortseingangsschild). Haupteerschließungsstraßen liegen oft außerhalb einer T30-Zonenregelung. In diesem Fall sind die Grenzen der Zone aufgrund der Siedlungsstruktur aber sinnvoll gesetzt.

Fazit:

Die Einstufung in der Straßen in niedrige Kategorien deckt sich mit den geringen Verkehrsmengen, entspricht aber nur teilweise der Netzstruktur des Gemeindeteils und geht nicht auf besondere Nutzungsansprüche z.B. durch den Bus ein.

Blankenfelde-Mahlow

Straßennetz

Waldblick

10.03.2017

4.2 Variante 2 (2A und 2B)

In Überlegungen, die dieser Untersuchung vorangestellt waren (Bearbeitungsstand August 2016), gab es insgesamt vier Varianten (mit jeweils zwei Unterteilungen). Drei Varianten (Ordnungsnummern 1, 3 und 4) wurden in einer Vorbesprechung mit dem Straßenverkehrsamt als nicht genehmigungsfähig eingestuft. Variante 2 hingegen ist genehmigungsfähig und wird daher in dieser Untersuchung geprüft.

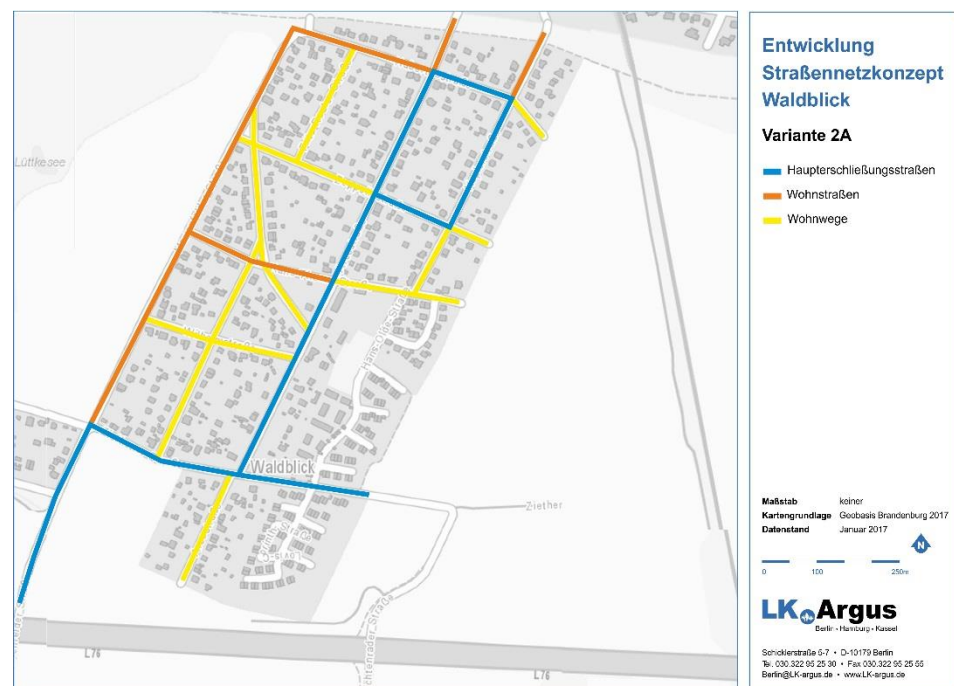
4.2.1 Beschreibung Variante 2A

Die Klassifizierung wurde gemäß Leitfaden zum Straßeninvestitions- und Erhaltungsplan 2015 (5 Kategorien, wobei wie oben darstellt jeweils zwei zusammengefasst wurden). Sie sieht die Arcostraße als zentrale Achse des Gemeindeteils vor. Sie wird ebenso wie die Ziethener Straße und die südliche Marienfelder Straße als Haupterschließungsstraße (HES) kategorisiert.

Die Buslinie wird wie im Bestand geführt, deshalb sind die Straßenabschnitte der Busschleife im Norden (Keplerstraße, Hubertusstraße) ebenfalls als Haupterschließungsstraße kategorisiert. Als Wohnstraße werden die beiden Anschluss-Straßenabschnitte nach Berlin (Arcostraße, Keplerstraße) kategorisiert, außerdem die westliche Hubertusstraße, die Marienfelder Straße und die Hans-Thoma-Straße. Die restlichen Abschnitte werden als Wohnweg eingestuft.

In dieser Variante wird die Verbindung der Marienfelder Straße und der Hubertusstraße hergestellt.

Abbildung 4: Straßennetzkonzeption Variante 2A

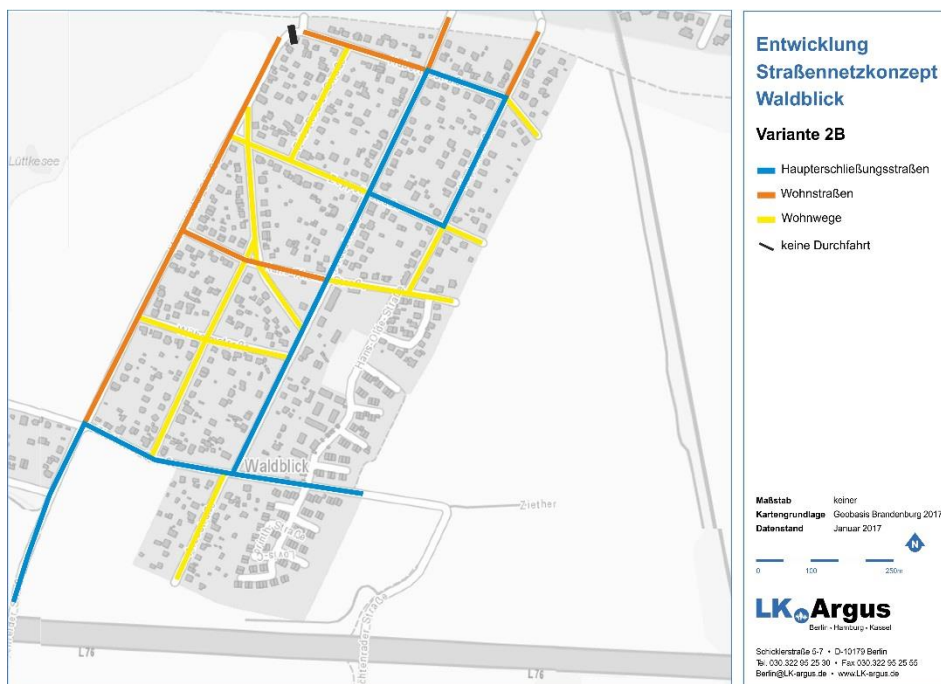


4.2.2 Beschreibung Variante 2B

Variante 2B unterscheidet sich von Variante 2A ausschließlich im Bereich der Marienfelder Straße/Hubertusstraße. Wie im Bestand werden beide Straßen nicht verbunden. Ansonsten sind die Konzepte identisch.

Blankenfelde-Mahlow
Straßennetz
Waldblick
10.03.2017

Abbildung 5: Straßennetzkonzeption Variante 2B



4.2.3 Einschätzung

Die Variante bietet eine klare Struktur, um das Straßennetz im Gemeindeteil zu hierarchisieren. Durch die Entscheidung, jede vom Bus befahrene Straße als Haupterschließungsstraße (HES) einzustufen, werden mit Zeppelinstraße, Keplerstraße und Hubertusstraße Straßen als solche eingestuft, die aufgrund von Netzlage, Bebauung und Verkehrsmengen nicht als HES ausgebaut werden sollten. Ein großzügiger Ausbau erscheint auch für eine gute ÖV-Qualität nicht unbedingt notwendig, da es 6 Busfahrten am Tag gibt und der Bus die Schleife nur in einer Richtung befährt. Mit den geringen Verkehrsmengen sind daher keine Konflikte zu erwarten.

Die Beibehaltung der Führung des Busses bis ganz nach Norden ist aus Erschließungsgründen nicht notwendig. Der annehmbare Haltestellenabstand liegt bei 400 m (FGSV-Empfehlungen für Planung, Bau und Betrieb des Öffentlichen Personennahverkehrs).

Die Einstufung der Marienfelder Straße sollte in Abhängigkeit der Öffnung im Norden getroffen werden (siehe Variantenvergleich im nächsten Kapitel 4.2.4). Wenn die Durchbindung nicht hergestellt wird, sollten vor allem die angrenzenden Abschnitte von Marienfelder Straße und Hubertusstraße als Wohnweg

Blankenfelde-Mahlow

Straßennetz

Waldblick

10.03.2017

gestaltet werden. Bei einer möglichen Durchbindung der Straßen sollte bedacht werden, welche Verkehre durch einen entsprechenden Ausbau bedient werden sollen. Durch die gerade Führung und den langen Abschnitt ist auf der Marienfelder Straße von regelmäßigen Geschwindigkeitsüberschreitungen auszugehen.

Die Ausweisung der Hans-Thoma-Straße als Wohnstraße ergibt Sinn, um eine Ost-West-Verbindung im Netz herzustellen. Die Verlängerung im Osten bis zur Hans-Olde-Straße wäre sinnvoll, da dann das Verkehrsaufkommen aus dieser Straße aufgenommen werden kann.

4.2.4 Vergleich der Varianten 2A und 2B

2B: Keine Verbindung zwischen Marienfelder Straße und Hubertusstraße

In dieser Variante 2B wird die Verbindung wie im Bestand nicht hergestellt.

Positive Aspekte

- Das Netz in Waldblick ist bereits jetzt sehr stark verknüpft, es gibt keine Stichstraßen, Schleifen oder Diagonalsperren. Ein gut gegliedertes Straßennetz sollte die Wohnstraßen auf die Haupteerschließungsstraßen ausrichten, aber wenig alternative Netzverbindungen zulassen. Die Sackgasse Marienfelder Straße und Hubertusstraße entspricht also dem Ziel, das Netz der Nebenstraßen nicht stark zu verknüpfen.

Negative Aspekte

- Bei voller Einhaltung der straßenplanerischen Vorgaben (Dimensionierung der Verkehrsanlagen) würden zwei Wendehammer benötigt, was einen Aufwand hinsichtlich Kosten und Flächeninanspruchnahme bedeutet.
- Westlich der Straße beginnt das Landschaftsschutzgebiet „Diedersdorfer Heide und Großbeerener Graben“. Für die Anlage der Wendehammer müssten dafür evtl. Flächen in Anspruch genommen werden.

Möglichkeiten

- Der Wendehammer wird außerhalb der heutigen Straßenbegrenzungslinie naturverträglich angelegt (wassergebunden/versickerungsfähig, z.B. Rasengittersteine).
- Die Entsorger sind bereit, rückwärts in die Stichstraße einzufahren (mit Einweiser). Dann ist der Verzicht auf Wendehammer möglich. (Marienfelder Straße ca. 100 m, Hubertusstraße ca. 75 m).
- Die Anwohner sind bereit, ihre Mülltonnen bis zur nächsten Straßenkreuzung zu bringen.

2A: Durchbindung von Marienfelder Straße und Hubertusstraße

Blankenfelde-Mahlow

Straßennetz**Waldblick**

10.03.2017

In dieser Variante 2A wird die Straßenverbindung hergestellt.

Positive Aspekte

- Die Durchbindung macht die beiden Wendehammer und die Entsorgungsprobleme obsolet.
- Für wenige Anlieger würden heute nötige Umwegfahrten überflüssig.
- Die Durchbindung knüpft an die historische Netzgestaltung an (Aussage eines Bürgers).

Negative Aspekte

- Netzgestaltung (siehe oben). Die Durchbindung wäre in Bezug auf diesen Punkt ein Schritt in die falsche Richtung.
- Für den Bau wären evtl. Bäume zu fällen.

Möglichkeiten

- Herstellung eines infrastrukturellen Durchfahrtsverbots: Einbau eines Fahrbahnelements („passive Busschleuse“), dass nur die Durchfahrt von Fahrzeugen mit großer Spurweite (Lkw, Müllfahrzeuge) erlaubt.

Empfehlung

Für beide Varianten liegen Vor- und Nachteile vor. In der Abwägung aller Belange wird empfohlen, die Straße zwischen Marienfelder Straße und Hubertusstraße **durchzubinden**. Es ist unbedingt zu vermeiden, dass die Verbindung Schleichverkehre anzieht. Sie sollte in aller Regel nur von den direkten Anwohnern und dem Müllfahrzeug benutzt werden. Daher sollte die Durchbindung nur einstreifig dimensioniert⁶ und mit einer fahrdynamisch wirksamen Aufpflasterung ausgestattet werden.

4.3 Variante B (Bürgerkonzept)

Das Konzept zur Klassifizierung, welches von einem Bürger erstellt wurde, wird im Folgenden Variante B genannt.

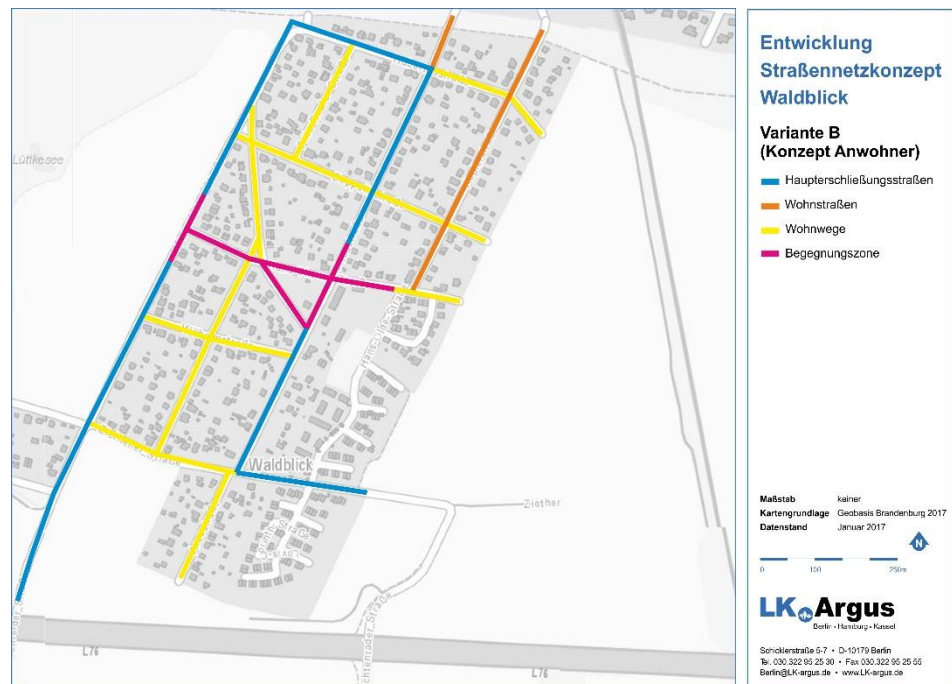
⁶ Durchfahrt für Bemessungsfahrzeug 3-achsiges Müllfahrzeug mit 5 km/h, keine Begegnung oder Vorbeifahrt möglich.

4.3.1 Beschreibung

Die Klassifizierung der Straßen wurde gemäß der Einteilung des Verkehrskonzepts 2005 Blankenfelde-Mahlow vorgenommen (7 Kategorien). Die Variante führt den Bus nach Norden über die Arcostraße bis zur Hubertusstraße. Anschließend verlässt der Bus den Gemeindeteil über die Marienfelder Straße.

Zweiter zentraler Bestandteil des Konzeptes ist die Einrichtung einer Begegnungszone in den Straßen Hans-Thoma-Straße zwischen Marienfelder Straße und Hans-Olde-Straße, in der südlichen Menzelstraße und in einem kurzen Abschnitt der Arcostraße.

Abbildung 6: Straßennetzkonzeption Variante B



4.3.2 Einschätzung „Begegnungszone“

Rund um die Kreuzung Arcostraße/Hans-Thoma-Straße liegt die geografische Mitte des Gemeindeteils. Der Raum ist durch anliegenden Nutzungen mit Spielplatz, Sozialzentrum und Gaststätte das Zentrum des Gemeindeteils.

Der Begriff Begegnungszone wird derzeit nicht einheitlich verwendet. Während in der Schweiz die Begegnungszone straßenverkehrsrechtlich definiert ist, wird in Deutschland damit nur allgemein eine Umgestaltung von Straßenräumen in zentralen Gebieten bezeichnet. Gemeinsam ist den Projekten, dass alle Verkehrsarten erlaubt sind, die Verkehrssicherheit erhöht werden soll und die Bedingungen für Fußgänger bzgl. Aufenthalt, Flanieren und Queren der Straße verbessert werden sollen. Ob die Straße niveaugleich (keine Gehwege, sondern Mischungsprinzip) oder mit Gehwegen (Separationsprinzip) gestaltet wird, wird im Einzelfall vor Ort entschieden und ist dem Begriff nicht immanent.

Die Anlage einer Begegnungszone ergibt im vorgeschlagenen Bereich Sinn. Durch eine offene Gestaltung, Materialwechsel bei den Straßenoberflächen und Entschleunigung für den Kfz-Verkehr kann die Aufenthaltsfunktion gestärkt werden. Der Verkehr sollte im Mischungsprinzip geführt werden. Busverkehr ist in Begegnungszonen möglich.

Die Verbindungen zwischen Straße und Seitenraum sollte intensiviert werden. Die Einrichtung einer solchen Zone kann Anlass geben, über eine neue Freiraumgestaltung (auch rund um Menzelstraße /Hans-Thoma-Straße) und maßvolle Nachverdichtung nachzudenken, um den Zentrumsgedanken zu stärken.

Wie beschrieben ist das Funktionieren einer Begegnungszone auch abhängig von den Seitenraumnutzungen. Es wird empfohlen, die Begegnungszone nur in einem etwas engeren Bereich rund um das Dreieck Arcostraße, Hans-Thoma-Straße und Menzelstraße anzulegen.

Die Benennung der Zone (Begegnungszone, Shared Space, Gemeinschaftsstraße oder weitere) ist offen. Es empfiehlt sich, Anwohner und Akteure in die Gestaltung und Benennung des Bereichs einzubeziehen.

4.3.3 Einschätzung Busführung

Die vorgeschlagene Route des Busses führt durch den gesamten Gemeindeteil. Ein Vorteil ist, dass die Strecke für den Bus geringfügig kürzer (ca. 250 m) würde, da die Schleife über die Keplerstraße entfällt. Die Führung würde allerdings Teilgebiete von Waldblick besser erschließen, die nur sehr wenige Fahrgastpotenziale aufweisen. Die Hubertusstraße ist nur locker bebaut, die Marienfelder Straße nur einseitig. Im Falle einer Entwicklung des Gebiets Mahlow-Nord wären die Haltestellen Richtung Mahlow für diese Siedlungsteile weit entfernt.

Die Route würde eine höhere Klassifizierung und ausreichende Dimensionierung von Hubertusstraße und Marienfelder Straße notwendig machen. Beide Straßen müssten für die Befahrung mit Bussen gestaltet werden, was sie auch für unerwünschte Verkehre attraktiver machen würde. Falls in der Marienfelder Straße eine Haltestelle angelegt würde, läge diese auf der nicht angebauten Straßenseite.

Die Führung in einer großen Schleife durch die Siedlung bietet wenig Vorteile: Für Einsteiger, die im westlichen/südwestlichen Bereich wohnen, bedeutet die Linienführung, dass man an einer nahegelegenen Haltestelle einsteigt und dann mit dem Bus eine Runde durch den gesamten Gemeindeteil fährt. Alternativ kann man einen weiten Fußweg zur letzten Haltestellen am Ortsrand auf sich nehmen, die vermutlich an der Marienfelder Straße nahe zum Knotenpunkt Zithener Straße läge.

Blankenfelde-Mahlow
Straßennetz
Waldblick

10.03.2017

Fazit: Der Linienverlauf bietet als Vorteil, dass der Linienverlauf gegenüber der Schleife über die Keplerstraße etwas begradigt wird. Die oben genannten Nachteile überwiegen.

4.4 Empfehlung (Variante C)

Blankenfelde-Mahlow

Straßennetz

Waldblick

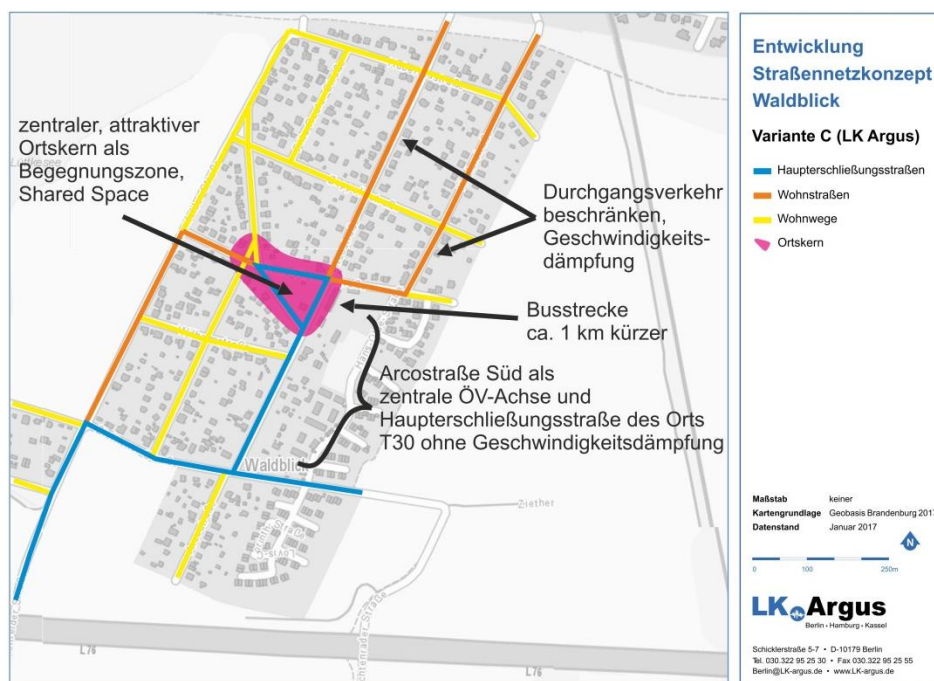
10.03.2017

Wie in der Einleitung zu Kapitel 4 (Seite 32) beschrieben ergeben sich zur Konzeption des Straßennetzes Zielkonflikte, die möglichst zum Ausgleich gebracht werden müssen. Daher wird hier als Vorzugsvariante ein weiteres Konzept vorgestellt (Variante C). Diese greift gute Vorschläge aus den beiden vorliegenden Konzepten (Variante 2 und Variante B) auf und entwickelt das Straßennetzkonzept anhand der analysierten Problempunkte weiter.

4.4.1 Beschreibung

Im Kern sieht das Konzept die Verkürzung der Buslinie vor. Sie wird bis zum Knotenpunkt Arcostraße/Hans-Thoma-Straße geführt und wendet dann über das Dreieck Hans-Thoma-Straße und Menzelstraße, um über die Arcostraße zurückzufahren. Die Klassifizierung als Hauptverkehrsstraße folgt der Buslinie. Der eingefärbte Bereich rund um Hans-Thoma-Straße und Menzelstraße kann als Begegnungszone/Shared Space gestaltet werden. Abbildung 7 zeigt das Straßennetzkonzept der Variante C.

Abbildung 7: Straßennetzkonzeption Variante C⁷



Der nördliche Abschnitt der Arcostraße, die Keplerstraße, Hans-Thoma-Straße West und der mittlere Abschnitt der Marienfelder Straße werden als Wohnstraße kategorisiert. Alle anderen Straßenabschnitte sollen als Wohnweg ausgestaltet werden.

⁷ Eine Version ohne textliche Hinweise findet sich im Anhang.

Blankenfelde-Mahlow

Straßennetz

Waldblick

10.03.2017

4.4.2 Bewertung

Busverkehr

- Die Busstrecke wird ca. 1 km kürzer, was Fahrzeit- und Betriebsvorteile bietet.
- Für den ÖV wird das Ziel erreicht, dass der Bus ohne Behinderung durch Geschwindigkeitsdämpfung durch das Gebiet fahren kann.
- Die Arcostraße Süd wird als Haupteinfahrungsstraße ohne Behinderungen angelegt. Die Buslinie muss nicht bis zum nördlichen Ende fahren, denn auch bei Halt auf Höhe der Hans-Thoma-Straße sind alle Haushalte max. 500 m von einer Haltestelle entfernt. Dies stellt eine gute Erschließung dar.
- Durch die Schleife am Dreieck Hans-Thoma-Straße/Menzelstraße kann die Zentrumsfunktion dort gestärkt werden. Bei Anlage einer Halteposition wären hier auch Wartezeiten möglich. Mit der Gaststätte könnte eine Vereinbarung zur Toilettenbenutzung für Busfahrer getroffen werden.

Arcostraße und Ziethener Straße

- Die Arcostraße zwischen Ziethener Straße und Hans-Thoma-Straße und die Ziethener Straße sollen die Hauptstraßen des Gemeindeteils werden. Dafür gibt es beidseitig Gehwege. Queren muss weiterhin regelmäßig unter sicheren Bedingungen möglich sein.

Arcostraße Nord, Keplerstraße, Zeppelinstraße, Hubertusstraße

- Durch die Verkürzung der Linie müssen die weiter nördlich gelegenen Straßen nicht als Haupteinfahrungsstraße kategorisiert werden. Dies entspricht nicht dem Charakter dieser Straßen mit lockerer Einfamilienhausbebauung.

Durchgangsverkehr nach Berlin

- Die Verkürzung der Buslinie macht es möglich, dass Arcostraße Nord und Keplerstraße als Wohnstraße klassifiziert werden. Die Anwohner dieser Abschnitte werden vom Schleichverkehr Richtung Berlin belastet. In Wohnstraßen sind geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen und Verkehrsberuhigung vorgesehen, sodass die negativen Auswirkungen der höheren Verkehrsmengen verringert werden können.
- Die Einstufung als Wohnstraße sieht beidseitige Gehwege vor und sorgt durch das Separationsprinzip dafür, dass auch bei höheren Verkehrsmengen Fußgänger sicher geführt werden.

Begegnungszone/Shared Space

- Der ausgewiesene Bereich kann durch besondere Gestaltung zum Zentrum des Gemeindeteils ausgebildet werden. Zahlreiche Hinweise und Einschätzungen finden sich in Kapitel 4.3.2 auf Seite 40.
- Die Verträglichkeit von solchen Bereichen mit Busverkehr ist durch viele Beispiele in Deutschland nachgewiesen. Der Befahrbarkeit für die Spitzkehre an der Hans-Thoma-Straße/Menzelstraße ist auch für Gelenkbus gegeben (Abbildung 8).

Abbildung 8: Schleppkurvennachweis zur Befahrbarkeit an der Kreuzung Hans-Thoma-Straße/Menzelstraße mit einem Gelenkbus (FGSV, 2001).



Marienfelder Straße und Hans-Thoma-Straße

Als Wohnstraße werden Hans-Thoma-Straße West (zwischen Menzelstraße und Marienfelder Straße) und die Marienfelder Straße Mitte (zwischen Hans-Thoma-Straße und Ziethener Straße) eingestuft. Damit entsteht im Gemeindeteil ein Grundgerüst an Straßen mit Separationsprinzip. Auf ihnen kann sich der Verkehr der umliegenden Wohnwege sammeln und zu den Anschlüssen außerhalb des Gemeindeteils geführt werden.

Durchbindung Marienfelder Straße und Hubertusstraße

Die Straßenverbindung zwischen den beiden Straßen kann hergestellt werden. In Kapitel 4.2.4 auf Seite 38 finden sich dazu zahlreiche Hinweise und Einschätzungen.

Wohnwege

Alle übrigen Straßenabschnitte sind als Wohnwege klassifiziert. Hier sollen ausschließlich die Funktionen Aufenthalt und Erschließung erfüllt werden. Die Marienfelder Straße Nord (ab Hans-Thoma-Straße) sollte ebenfalls als Wohnweg gestaltet und mit geschwindigkeitsdämpfenden Elementen ausgestattet

Blankenfelde-Mahlow

Straßennetz

Waldblick

10.03.2017

Blankenfelde-Mahlow

Straßennetz

Waldblick

10.03.2017

werden. Die Gestaltung als Wohnweg ist auch Teil der Überlegungen, dass die Durchbindung Marienfelder Straße/Hubertusstraße rein aus Erschließungsgründen (dann ist keine Wendestelle für Müllfahrzeug notwendig) geschieht und nicht als Verbindung für durchfahrende Kfz vorgesehen ist.

4.5 Auswirkungen einer Nicht-Umsetzung der Netzkonzeption

Erfolgt keine Gliederung des Straßennetzes, so korrespondiert die Einstufung und Gestaltung der Straßenabschnitte nicht mit den vorgesehenen Straßenfunktionen. Mit einer überarbeiteten Netzkonzipierung wird angestrebt, dass die Straßen auf Grundlage der straßenräumlichen und verkehrlichen Charakterisierung zuverlässig die vorhandenen Ansprüche wahrnehmen und erfüllen können, die ihnen aufgrund der Hierarchisierung zugewiesen werden. Die in Zukunft auftretenden Verkehrsströme würden ähnlich wie bisher nicht adäquat auf dafür ausgebauten Straßen gesammelt und durch das Gebiet gelenkt, sondern würden sich frei innerhalb des Netzes verteilen.

In der Bestandsanalyse zum Konzept wurden straßenräumliche Handlungsbedarfe identifiziert werden. Durch die im Konzept hinterlegten Straßenkategorien und -hierarchien können zielgerichtet infrastrukturelle Maßnahmen entsprechend der jeweiligen Straßenkategorien getroffen werden. Die Konzeption dient somit als planerische Richtschnur für zukünftige bauliche und verkehrliche Maßnahmen.

4.6 Empfehlungen zu Querschnitten

Blankenfelde-Mahlow

Straßennetz

Waldblick

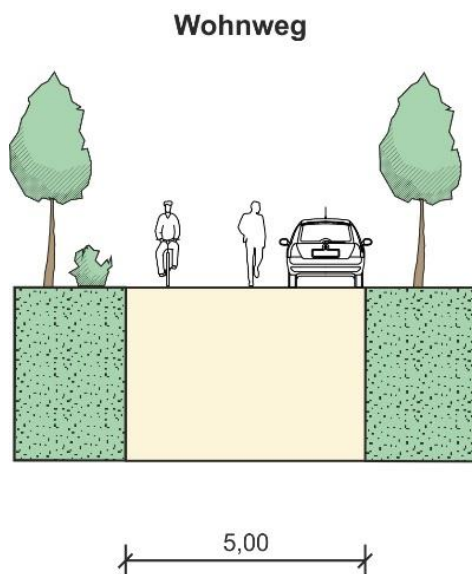
10.03.2017

Die nachfolgenden Querschnitte sind als erste Ideen zu verstehen und sollen Möglichkeiten zur Verkehrsraumgestaltung anhand der gültigen Richtlinien aufzeigen. Nachfolgend notwendige Detailplanungen für die jeweiligen Straßen bleiben hiervon unberührt und können im Einzelfall abweichen.

4.6.1 Wohnwege

Der Querschnitt in Abbildung 9 bezieht sich auf die typische Entwurfsituation Wohnweg, wie sie in der RAS06 dargestellt ist. Der Leitfaden Gemeindestraßen Brandenburg (Seite 27) und der Leitfaden zum Straßeninvestitions-&-Erhaltungsplan Gemeinde Blankenfelde-Mahlow (Anliegerstraße gering) empfehlen als Fahrgassenbreite 5 m.

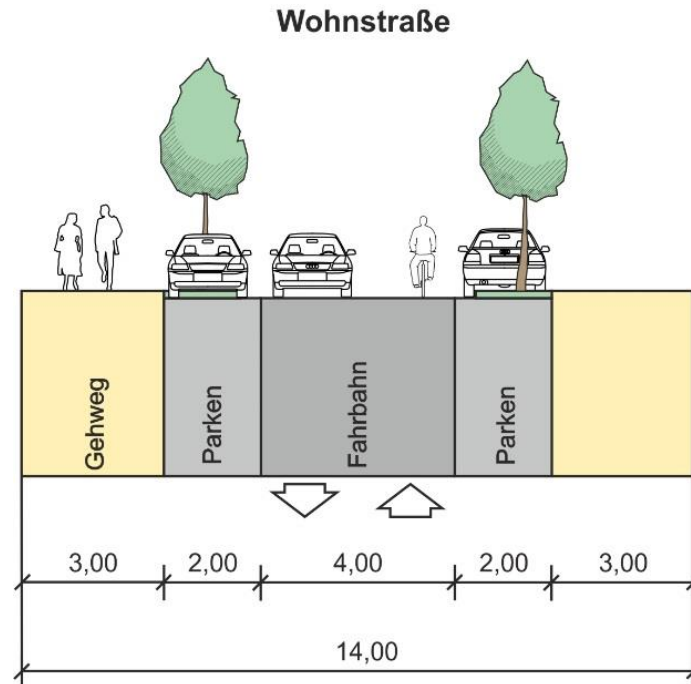
Abbildung 9: Querschnitt Wohnweg



4.6.2 Wohnstraße

Der Querschnitt in Abbildung 10 bezieht sich auf die typische Entwurfssituation Wohnstraße, wie sie in der RASSt06 dargestellt ist. Der Leitfaden Gemeindefahrstraßen Brandenburg (Seite 14) sieht als Regelfahrgassenbreite 4,0 m vor. Bei dieser Breite können auf längeren Abschnitten Ausweichstellen (Verzicht auf Parken) angelegt werden.

Abbildung 10: Querschnitt Wohnstraße



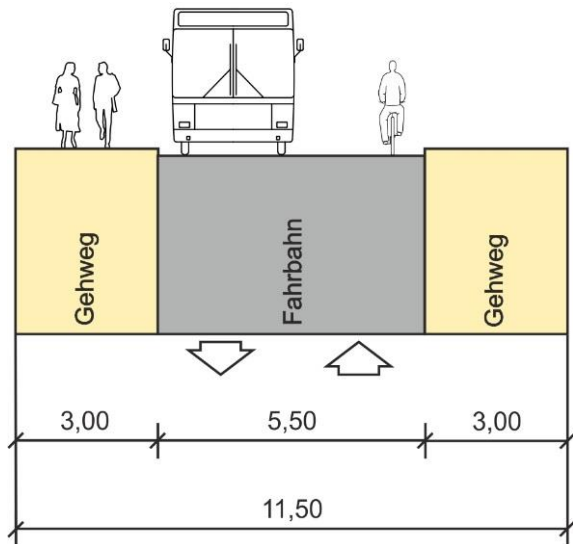
4.6.3 Haupteerschließungsstraße

Hierfür bieten sich 3 Querschnitte an, die für Ziethener Straße und Arcostraße zur Anwendung kommen können. Querschnitte können sich auch abschnittsweise abwechseln. Nach RASSt06 werden Allgemeinen 5,5 m Fahrgassenbreite für die typischen Entwurfssituationen Quartier- bzw. Sammelstraße empfohlen. Das ermöglicht den Begegnungsverkehr von großen Fahrzeugen (Bus) bei 30 km/h. Die Begegnung Bus/Bus ist aufgrund des Fahrplans nicht zu erwarten, daher muss im Entscheidungsbaum der RASSt06 nicht unbedingt die Kategorie Linienbusverkehr gewählt werden (Abbildung 11 und Abbildung 12).

Die Anlage von Schutzstreifen (Abbildung 13) ist ein Signal zur Radverkehrsförderung und bietet Radfahrern einen Schutzraum auf den Haupteerschließungsstraßen. Da Schutzstreifen im Begegnungsfall vom Kfz-Verkehr mitgenutzt werden dürfen, reichen 4,5 m Fahrgasse zwischen den Schutzstreifen aus.

Abbildung 11: Querschnitt Haupterschließungsstraße Variante 1

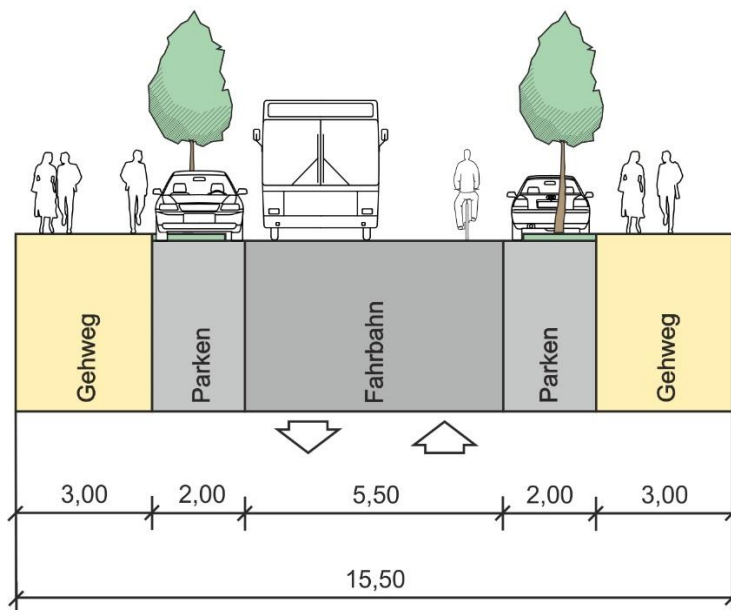
**Haupterschließungs-
 straße**



Blankenfelde-Mahlow
Straßennetz
Waldblick
 10.03.2017

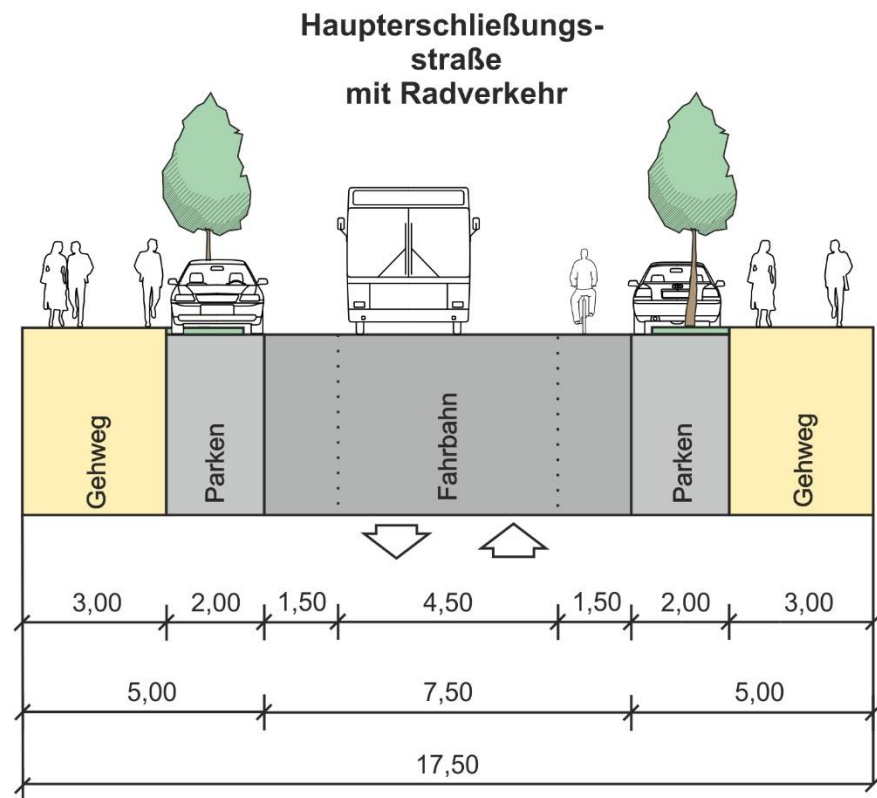
Abbildung 12: Querschnitt Haupterschließungsstraße Variante 2

**Haupterschließungs-
 straße**



Blankenfelde-Mahlow
Straßennetz
Waldblick
10.03.2017

Abbildung 13: Querschnitt Haupterschließungsstraße Variante 3



5 Fazit

Blankenfelde-Mahlow

Straßennetz**Waldblick**

10.03.2017

Für den Gemeindeteil Waldblick wurden Straßennetz und alle Straßenabschnitte analysiert, um eine Straßennetzkonzeption zu erstellen, die die Straßen klassifiziert und Handlungsbedarfe im Netz benennt.

Auf Grundlage von drei vorliegenden Konzepten wurde eine Vorzugsvariante entwickelt („Variante C“). Das Konzept sieht ein Grundnetz mit Hupterschließungsstraßen und Wohnstraßen vor. Im Vergleich zu den vorliegenden Varianten hat das hier entwickelte Konzept einige der Straßenabschnitte mit einer geringeren Kategorie klassifiziert. Das führt dazu, dass kleinere Querschnitte gewählt werden können. Bei der Herstellung der Straßen entstehen somit geringere Baukosten.

Der Kern des Konzepts ist die Führung der Buslinie in den Siedlungskern anstatt bis an den Bebauungsrand. Dort, wo die Buslinie verkehrt, kann ein angemessener Querschnitt für eine Hupterschließungsstraße gewählt und auf Geschwindigkeitsdämpfung verzichtet werden, die den Bus einschränken würde. Die Führungsänderung bietet für die Konzeption des Netzes große Vorteile. Dem stehen nur geringe Nachteile bei den Haltestellenabständen gegenüber, die weiterhin in einem akzeptablen Bereich bleiben.

Die Änderung ermöglicht, die Straßen im Norden entsprechend ihrer Funktion als Wohnstraße zu klassifizieren. Die Belastung aufgrund des Durchgangsverkehrs Richtung Berlin sollte in der Arcostraße Nord und der Keplerstraße weiterhin durch Geschwindigkeitsdämpfung abgefedert werden.

Alle Straßenabschnitte, in denen Erschließung und Aufenthalt im Vordergrund stehen, sind als Wohnweg klassifiziert. Hier kann der Fußverkehr auf einer Mischfläche mit dem Kfz-Verkehr geführt werden. Aufgrund der geringen vorliegenden Kfz-Mengen ist dieses Prinzip geeignet und anwendbar.

Das Ortszentrum kann im Sinne einer Begegnungszone bzw. Shared Space gestaltet werden. Durch eine offene Gestaltung, Materialwechsel bei den Straßenoberflächen und Entschleunigung für den Kfz-Verkehr kann die Aufenthaltsfunktion gestärkt werden. In Kombination mit städtebaulichen und freiräumlichen Verbesserungen besitzt der Raum Potenzial, sich zu einer attraktiven Ortsmitte zu entwickeln.

Blankenfelde-Mahlow
Straßennetz
Waldblick
10.03.2017

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Verschiedene Netztypen	2
Abbildung 2:	Verkehrsmengen Waldblick	6
Abbildung 3:	Straßennetzkonzeption Variante 0 (Verkehrskonzept 2012)	34
Abbildung 4:	Straßennetzkonzeption Variante 2A	36
Abbildung 5:	Straßennetzkonzeption Variante 2B	37
Abbildung 6:	Straßennetzkonzeption Variante B	40
Abbildung 7:	Straßennetzkonzeption Variante C	43
Abbildung 8:	Schleppkurvennachweis zur Befahrbarkeit an der Kreuzung Hans-Thoma-Straße/Menzelstraße mit einem Gelenkbus (FGSV, 2001).	45
Abbildung 9:	Querschnitt Wohnweg	47
Abbildung 10:	Querschnitt Wohnstraße	48
Abbildung 11:	Querschnitt Haupterschließungsstraße Variante 1	49
Abbildung 12:	Querschnitt Haupterschließungsstraße Variante 2	49
Abbildung 13:	Querschnitt Haupterschließungsstraße Variante 3	50
Abbildung 14:	Variante C (Vorzugsvariante) ohne Bemerkungen	53

Literaturverzeichnis

- FGSV. (2001). *Bemessungsfahrzeuge und Schleppkurven zur Überprüfung der Befahrbarkeit von Verkehrsflächen*. Köln: FGSV-Verlag.
- FGSV. (2001). *Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS)*. Köln: FGSV-Verlag.
- FGSV. (2006). *Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)*. Köln: FGSV-Verlag.
- FGSV. (2008). *Richtlinien für integrierte Netzgestaltung*. Köln: FGSV-Verlag.
- FGSV. (2010). *Richtlinien für Lichtsignalanlagen*. Köln: FGSV-Verlag.
- StVO. (2016). Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 16. Dezember 2016 (BGBl. I S. 2938) geändert worden ist. Berlin, Bundesrepublik Deutschland.

Anhang

Abbildung 14: Variante C (Vorzugsvariante) ohne Bemerkungen



Berlin

Schicklerstraße 5-7
D-10179 Berlin-Mitte
Tel. 030.322 95 25 30
Fax 030.322 95 25 55
berlin@LK-argus.de

Hamburg

Altonaer Poststraße 13b
D-22767 Hamburg-Altona
Tel. 040.38 99 94 50
Fax 040.38 99 94 55
hamburg@LK-argus.de

Kassel

Ludwig-Erhard-Straße 8
D-34131 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80
Fax 0561.31 09 72 89
kassel@LK-argus.de