

INTEGRIERTES MOBILITÄTSKONZEPT BIRKENWERDER

**ANLAGE 4: DOKUMENTATION
 3. BÜRGERWERKSTATT
 AM 28.09.2023**

Auftraggeber: Gemeinde Birkenwerder

Auftragnehmer: spiekermann ingenieure gmbh

Stand: 16.02.2024 | Version 1.0

INTEGRIERTES MOBILITÄTSKONZEPT FÜR DIE GEMEINDE BIRKENWERDER: DRITTE BÜRGERVERANSTALTUNG AM 28.09.2023

Dokumentation der Veranstaltung sowie
der Veränderungen im Maßnahmenkatalog
infolge im Vorfeld, während und im Nachgang der
Veranstaltung vorgebrachter Rückmeldungen

spiekermann ingenieure gmbh
Martin-Hoffmann-Str. 18
12425 Berlin
www.spiekermann.de

Inga Deibel, Roman Parzonka, Markus Zahn

1 ZIEL, INHALTE UND ABLAUF DER VERANSTALTUNG

Anlässlich der Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts für die Gemeinde Birkenwerder fand am 28. September 2023 im Rathaus der Gemeinde eine dritte Bürgerveranstaltung statt. Diese knüpfte inhaltlich an die zweite Bürgerveranstaltung vom Mai 2022 an, auf der die Ergebnisse der Bestandsanalyse, das Zielkonzept sowie die Handlungsfelder des Mobilitätskonzepts erörtert wurden. Auf Basis dieser partizipativ erarbeiteten Grundlagen wurden in der Folge konkrete Maßnahmeempfehlungen formuliert: Die öffentliche Präsentation und Diskussion jener – mit der Gemeindeverwaltung vorab abgestimmten – Maßnahmevorschläge stellte nun das zentrale Anliegen der dritten Bürgerveranstaltung dar.

Eingeladen waren alle mobilitätsrelevanten und politischen Akteure sowie allgemein sämtliche interessierte Bürger:innen. Die Teilnehmer:innen konnten sich einerseits über die bereits ausgearbeiteten Maßnahmeempfehlungen informieren und andererseits aus ihrer fach- und ortskundigen Perspektive direkte Ergänzungshinweise oder Kritiken äußern, die in der darauffolgenden Finalisierungsphase des Konzepts berücksichtigt werden. Dank dieses weiteren öffentlichen Beteiligungsformats wird die inhaltliche Basis des Mobilitätskonzepts verbreitert und gleichzeitig steigt die bevölkerungsseitige Akzeptanz und Legitimation des letztlich von der Gemeindevertretung zu beschließenden Mobilitätskonzepts.

Im Vorfeld der Veranstaltung wurde vonseiten der Gemeindeverwaltung mit einer E-Mail am 28.08.2023 all jenen Akteuren („Stakeholder“), die entweder in die Erarbeitung des Mobilitätskonzepts involviert sind oder die von dessen Inhalte direkt tangiert bzw. mit dessen Umsetzung beauftragt sein werden (z. B. aus der Kinder- und Jugendarbeit bzw. dem schulischen Kontext, Interessensvertreter:innen, Baulastträger) sowie darüber hinaus allen Gemeindevertreter:innen ein digitaler Maßnahmenkatalog im Tabellen-Format (inkl. dem aktuellen Entwurf des Radverkehrsnetzes) zur Verfügung gestellt. Damit verband sich auch die Aufforderung, schon im Vorfeld der dritten Bürgerveranstaltung ein allgemeines oder maßnahmespezifisches Feedback an das Bearbeiter:innen-Team zu übermitteln. Vier Akteure machten von dieser Möglichkeit Gebrauch. Ihre Rückmeldungen wurden einerseits für die inhaltliche Konzeptionierung und die Festlegung der Fokusthemen der dritten Bürgerveranstaltung berücksichtigt und andererseits – vorbehaltlich der gutachterlichen Bewertung – zur Überarbeitung des Maßnahmenkatalogs herangezogen.

An der dritten Bürgerveranstaltung im Ratsaal des Rathauses Birkenwerder nahmen etwa 20 interessierte Personen teil. Weiterhin waren folgende projektverantwortliche Personen vor Ort:

- Herr Stephan Zimniok, Bürgermeister der Gemeinde Birkenwerder

- Herr Jens Kruse, Amtsleiter Bauen / stellvertretender Bürgermeister, Gemeinde Birkenwerder
- Herr Dandy Schlieffe, Mitarbeiter Stadtplanung, Gemeinde Birkenwerder
- Frau Inga Deibel, Mitarbeiterin spiekermann ingenieure gmbh
- Herr Roman Parzonka, Mitarbeiter spiekermann ingenieure bmbh

Nach einer Begrüßung von Herrn Zimniok erläuterte Herr Parzonka den Aufbau, wesentliche Erkenntnisse der Bestandsanalyse sowie die verkehrlichen Leitziele des Mobilitätskonzepts. Im Folgenden wurde allen Teilnehmer:innen von Frau Deibel und Herrn Parzonka eine Auswahl an Handlungsfeldern und Maßnahmebereiche des Mobilitätskonzepts vorgestellt:

1. Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr)
 - Barrierefreiheit / ‚Design für alle‘
 - Fuß- und Radverkehrsanlagen
 - Knotenpunkte / Querungshilfen (Fuß- und Radverkehr)
 - Infrastrukturen für fließenden und ruhenden Radverkehr
2. Öffentlicher Personennahverkehr
 - SPNV¹-Betrieb
 - SPNV-Infrastruktur
 - Bus-Betrieb
 - Bus-Infrastruktur
3. Kfz-Verkehr
 - Verkehrsnetz
 - Verkehrslenkung
 - Verkehrssteuerung
 - Straßeninfrastruktur
 - Ruhender Verkehr
4. Mobilitätsmanagement
 - Kommunales Mobilitätsmanagement
 - Schulisches Mobilitätsmanagement
 - Mobilitätsmanagement an Schulstandorten
 - Mobilitätsmanagement für weitere Zielgruppen

In anschließenden Diskussion wurden die Fokus-/Schwerpunkthemen der Veranstaltung aufgegriffen und Rückfragen durch die Teilnehmer:innen beantwortet. Sowohl die während der Veranstaltung geäußerten als auch die vorab schriftlich übermittelten Rückmeldungen

¹ SPNV: Schienenpersonennahverkehr

waren überwiegend positiv bzw. zustimmend und werden im Folgenden genauer dargestellt.

2 ZENTRALE DISKUSSIONSTHEMEN WÄHREND DER BÜRGERVERANSTALTUNG

Die sich an die Präsentation anschließenden Fragen und Diskussionen fokussierten auf folgende Handlungsfelder, Maßnahmebereiche und konkrete Themen:

2.1 Ortsbuslinie 822

Seit Anfang 2022 verkehrt in Birkenwerder und Hohen Neuendorf die interkommunale Ortsbuslinie 822 im Testbetrieb und erschließt im Gemeindegebiet Birkenwerders eine Reihe wichtiger Zielorte, bspw. den Bahnhof, die beiden Schulen, das Nahversorgungszentrum, das Krankenhaus, das Gewerbegebiet, den Waldfriedhof sowie einige bedeutende Siedlungsbereiche (siehe Maßnahme-Nr. 69, 70, 74, 77, 78, 79, 80 im Maßnahmenkatalog). Der auf Basis eines zwischen Hohen Neuendorf und Birkenwerder geschlossenen öffentlich rechtlichen Vertrages erfolgende Probebetrieb endet zeitnah, danach folgt bis Ende 2023 die Evaluierungsphase des Angebots. Zum Zeitpunkt dieser Bürgerveranstaltung stand ein Beschluss im Kreistag Oberhavel bevor², bei dem über die Aufnahme der Buslinie in den Nahverkehrsplan zum 01.01.2024 und damit ihre Aufrechterhaltung (und Optimierung) entschieden wurde. Hintergrund dieses Beschlussvorhabens ist, dass eine weitere Fortsetzung des Buslinienbetriebes allein auf Kosten der Kommunen Hohen Neuendorf und Birkenwerder von diesen finanziell nicht weiter zu bewerkstelligen ist.

Die rege Diskussion zu diesem Thema fokussierte sich auf das Ziel der künftigen Sicherung der Ortsbuslinie. Der Ortsbus sei unter schwierigen bzw. nicht repräsentativen Umständen gestartet (u. a. allgemeiner Rückgang der Verkehrsnachfrage im Zuge der COVID-19-Pandemie, paralleler Schienenersatzverkehr, Baustellensperrungen z. B. aufgrund des Ausbaus der Autobahnbrücke sowie der Bergfelder Straße / B 96a), werde aber von immer mehr Menschen genutzt. Es benötige mehr Zeit, damit sich die Nutzungsroutinen der Bürger:innen ändern und das Angebot in die individuelle Alltagsmobilität integriert werde. Insbesondere die Schüler:innen der Regine-Hildebrandt-Gesamtschule nehmen das Angebot sehr gut an (zu Schulanfangs- und -endzeiten seien die Busse „rappellvoll“). Auch zahlreiche Senior:innen würden das Angebot nutzen. Kritische Rückmeldungen bezogen sich auf die derzeitige Linienführung, die bei Fortführung des Angebotes anzupassen wäre. Insbesondere die Siedlungsgebiete in Birkenwerder West seien besser anzubinden. In dem Zusammenhang habe auch der Ausbau der Havelstraße zu erfolgen. Zusätzliche Haltestellen sind aus Teilnehmer:innenperspektive sinnvoll, insbesondere angesichts der derzeit aufgrund der teils hohen Distanzen zwischen einzelnen Haltestellen erschwerten

² Zum Zeitpunkt der Finalisierung dieser Dokumentation war die Ablehnung der entsprechenden Beschlussvorlage durch den Kreistag am 18.10.2023 bekannt, siehe Ö 5.2 (Vorlage 1026/BF/2023): https://www.oberhavel.de/buergerinfo/si0057.asp?_ksinr=4603

Erreichbarkeit der vorhandenen Haltestellen für Senioren, z. B. am Rathaus oder am Krankenhaus. Die Teilnehmer:innen wünschen sich darüber hinaus eine einfachere und regelmäßige Taktung sowie fahrplantreue Abfahrtszeiten der Buslinie. Unabhängig dieser konkreten Ideen zur etwaigen Verbesserung des Busangebots war es einhelliger Tenor aller Teilnehmer:innen der Bürgerveranstaltung, dass eine Aufnahme in den Nahverkehrsplan des Landkreises Oberhavel erwirkt werden sollte, um die Einstellung der Buslinie 822 nach dem Probetrieb zu verhindern.

2.2 Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Einigkeit herrschte unter den Teilnehmer:innen der Veranstaltung auch im Hinblick auf die dringend notwendige Aufwertung des Bahnhofs und Bahnhofsumfeldes und seine erweiterte Anbindung an das regionale Schiennenetz (siehe Maßnahme-Nr. 63, 64, 67). Bis 2031, so konnte der Bürgermeister Herr Zimniok u. a. auf Basis von Gesprächen mit der Deutschen Bahn berichten, solle ein separater Regionalbahnsteig in Birkenwerder fertig errichtet sein (das entsprechende Planfeststellungsverfahren startet im Jahr 2024). Damit einhergehend verbessert sich nicht nur die Anbindung Birkenwerders zur Innenstadt Berlins, sondern auch eine direkte RB-Verbindung zum Flughafen BER steht konkret in Aussicht.

Der in dem Zusammenhang anzustrebende Ausbau des Bahnhofs zu einem attraktiven Umstiegspunkt mit zusätzlichen Fahrradabstellmöglichkeiten (B&R) und P&R-Angeboten wird ebenfalls durch die Gemeindeverwaltung forciert (siehe Maßnahmen-Nr. 65, 66, 67, 68). Konkret liefen z. B. die Verhandlungen zum Kauf eines im Eigentum der Deutschen Bahn befindlichen Geländes östlich des Bahnhofs. Turnusmäßig würde ein solcher Flächenverkauf seitens der DB aller drei Jahre geprüft und neu bewertet. Allerdings zeigt sich die Gemeinde Birkenwerder auch offen für alle Varianten der gemeinsamen Flächenentwicklung mit der DB – unabhängig von einem etwaigen Grundstückserwerb. Anknüpfend an Ideen des Interkommunalen Verkehrskonzepts könnte hier eine Mobilitätsdrehscheibe mit z. B. gesicherten und freien Fahrradabstellplätzen (B+R-Anlage), einer P+R-Anlage und zusätzlichen Services (Lademöglichkeiten, Schließfächer, Nahversorgung, Angebote der Shared Mobility) angesiedelt werden (siehe Maßnahmen-Nr. 65, 66, 82, 83, 84, 85, 86).

Befürwortet wird in diesem Zuge auch ein etwaiger Brückenneubau über das Bahnhofsgebäude bzw. den neuen Regionalbahnsteig: Damit solle nicht einzig die Erreichbarkeit des Bahnhofs aus dem westlichen und östlichen Gemeindegebiet Birkenwerders optimiert werden, sondern gleichzeitig auch eine attraktive West-Ost-Verbindung für den Fuß- und Radverkehr als Alternative für die hochbelastete und gefährliche Bahnhofsbrücke sowie die nicht barrierefreie Rote Brücke geschaffen werden (siehe Maßnahme-Nr. 05). Positive Bestätigung seitens der Teilnehmer:innen gab es auch

zum Thema ‚S-Bahn-Taktverdichtung‘ mit dem Ziel, mittels der Abfahrtszeiten-Kombination von S1 und S8 einen 10-min-Takt zu realisieren (siehe Maßnahmen-Nr. 60, 61, 62).

2.3 Schulisches Mobilitätsmanagement

Besonderes Interesse riefen – sowohl bereits im Vorfeld der Veranstaltung sowie während der Veranstaltung – der Schulwegplan sowie dezidiert der Schulwegsicherheit dienende Maßnahmeempfehlungen hervor. Geäußerte Änderungsvorschläge bezogen sich einerseits auf empfehlenswerte Schul(rad)wegrouten und andererseits auf die Verortung der einzurichtenden Elternhaltestelle der Pestalozzi-Grundschule (siehe Maßnahme-Nr. 127): Aufgrund des hohen Parkdrucks infolge der Nutzung durch Mitarbeiter:innen ansässiger Betriebe nahe des vorgeschlagenen Standorts auf dem Parkplatz an der B 96 / Margarethenstraße wurden zwei alternative Standorte an der B 96 auf Höhe des Evangelischen Gemeindehauses bzw. an einem von dort unweit gelegenen Blumenladen vorgeschlagen. Diesen Vorschlag hatte das Planer-Team bereits geprüft, aufgrund zweier Sicherheitsbedenken verworfen und wird sie auch infolge der neuerlichen Diskussion nicht weiter verfolgen:

- Dooring-Unfallgefahr auf der rechten Pkw-Ausstiegsseite: unmittelbar neben der Parkbucht / ohne Sicherheitstrennstreifen verlaufender, schmaler Geh-/Radweg
- Linke Pkw-Ausstiegsseite (B 96): hohes Pkw-Verkehrsaufkommen sowie relativ hohe Geschwindigkeit

Weiterhin wurde das Radfahren auf der Fahrbahn der Bahnhofsbrücke insbesondere für Schüler:innen als zu gefährlich erachtet. Auch der neu gestaltete Knotenpunkt B 96 / Unter den Ulmen / Leistikowstraße birgt Sicherheitsdefizite und Gefährdungspotenziale, die angesichts des hohen Schülerverkehrsaufkommens besonders bedeutsam sind.

Es wurde weiterhin auch darauf hingewiesen, dass es an der Regine-Hildebrandt-Gesamtschule zu neuen Gefahrensituationen auf den Gehwegen kommt, weil eine zunehmende Zahl an Schüler:innen mit einem E-Tretroller zur Schule kommt. Das wirke sich auch auf die Park- bzw. Fahrradabstellsituation im Schulumfeld aus.

2.4 Mobilitätsmanagement / Beteiligung an Planungen

Die Teilnehmer:innen äußerten weiterhin den Wunsch, die konkrete Planung und Umsetzung der im Mobilitätskonzept empfohlenen Maßnahmen mit betroffenen Anwohner:innen frühzeitig abzustimmen, z. B. im Falle der Regulierung von Durchgangsverkehren. Dieses nachvollziehbare Anliegen ist bereits im Maßnahmenkatalog hinterlegt (kontinuierlicher Planungsdialog, siehe Maßnahme-Nr. 115). Weiterhin befürwortet das Mobilitätskonzept die Durchführung von Verkehrsversuchen zur Erprobung der Wirkung verkehrsregelnder Maßnahmen (siehe Maßnahme-Nr. 116). Dies hat zweierlei Vorteile: Zum einen sind die Kosten für den Verkehrsversuch überschaubar, zum anderen

bestehen die Möglichkeiten im Rahmen der Evaluation die Anwohner:innen in die Maßnahmendiskussion einzubeziehen.

Allgemein sprachen sich die Teilnehmer:innen für eine öffentlichkeitswirksame Vorbereitung und Begleitung verkehrlicher Planungen und Konzepte aus – ein hypothetisches Beispiel wäre eine Postwurfsendung mit Vorankündigung der heutigen Bürgerveranstaltung gewesen. Das Mobilitätskonzept sieht mit zahlreichen Maßnahmen (siehe Maßnahmen-Nr. 110, 112, 113, 114, 115, 131, 133, 135) die weitreichende Sichtbarkeit und Informationen zu Aktivitäten der Verwaltung zugunsten nachhaltiger Mobilität in der Gemeinde vor. Für das kontinuierliche Mobilitätsmanagement der Gemeinde, inklusive Öffentlichkeitsarbeit, sind entsprechende Ressourcen zur Verfügung zu stellen (Maßnahme-Nr. 110). Die Gemeinde informiert bereits heute über verschiedene Informationskanäle die Bürger:innen zu Planungen und Veranstaltungen.

2.5 Radverkehr

Die Ausführungen zu empfehlenswerten Verbesserungen der Ausgangssituationen des Fuß- und Radverkehrs wurden vom Publikum weitestgehend befürwortet bzw. bestätigt. Vorrangiges Interesse riefen insbesondere jene Maßnahmen hervor, die mit – relativ – überschaubaren finanziellen und personellen Aufwänden geplant und realisiert werden können und gleichzeitig signifikante Optimierungen für den Radverkehr hervorbringen, bspw. die Einrichtung von Fahrradstraßen.

Ergänzt wurden seitens der Teilnehmer:innen noch einzelne verbesserungsbedürftige Aspekte, bspw. die intuitive Erkennbarkeit konkreter Radverkehrsführungen im Straßenraum sowie Defizite in Bezug auf vorhandene bzw. gänzlich fehlende Fahrradabstellanlagen. Dies betrifft bspw. die Pestalozzi-Grundschule oder die Geschäfts- und Gewerbeeinrichtungen entlang der B 96a im Abschnitt zwischen Bahnhof und Rathaus. Aufgrund schon derzeit beengter Flächenverhältnisse (Parkbuchten, schmaler getrennter Geh-/Radweg) sind hier in den Nebenanlagen jedoch kaum über die aktuell vorhandenen ‚Felgenbieger-Werbeaufsteller‘ hinausgehende Fahrradabstellanlagen realisierbar, ohne dabei insbesondere den Fußverkehr in noch stärkerem Maße zu beeinträchtigen.

Für die perspektivische Realisierung durchgängiger Radverkehrsrouten ist es u. a. auch notwendig, bisherige Gehwege, bspw. den Verbindungsweg Wensickendorfer Weg <> Sacco-Vanzetti-Straße, offiziell für den Radverkehr freizugeben. Angeregt wurde, dies in Anlehnung an eine Beschilderung in Wandlitz (Landkreis Barnim) mit einem ‚Langsamer Radfahrer frei‘ zu regeln.

Weitere Diskussionsinhalte stellten Grundstückszufahrten (Geh-/Radwegüberfahrten) dar, die aufgrund ihrer Oberfläche nicht barrierefrei sind und auch nicht der aktuellen Gestaltungsstandards der Gemeinde entsprechen. Auch eine aufmerksamkeitssteigernde, farbliche Gestaltung von frequentierten Grundstückszufahrten zu öffentlichen Quell-

/Zielorten sowie von Geh-/Radwegfurten in Einmündungs- bzw. Kreuzungsbereichen wurde herausgehoben und befürwortend diskutiert (Maßnahme-Nr. 16).

2.6 Verkehrsberuhigungsmaßnahmen: Geschwindigkeitsdämpfung und Unterbindung von Durchgangsverkehren

Zwei weitere, explizit von den Teilnehmer:innen der Veranstaltung zur Sprache gebrachte Themen betreffen die als übermäßig stark wahrgenommenen Durchgangs- bzw. Abkürzungs- und Schleichverkehre im Ludwig-Richter-Viertel sowie die als deutlich überhöht empfundenen Fahrgeschwindigkeiten von einem hohen Anteil des Kfz-Verkehrs im Hohen Neuendorfer Weg („gleicht phasenweise einer Autobahn“), die sowohl Sicherheitsrisiken für sämtliche Verkehrsteilnehmer:innen als auch Lärmbelästigungen für die Anwohner:innen – insbesondere aufgrund der Befestigung mit Großsteinpflaster – erzeugen. Beide Problematiken sind sowohl der Gemeindeverwaltung wie auch dem Planer-Team bekannt. Neben einem Verweis auf die im Maßnahmenkatalog diesbezüglich bereits hinterlegten Maßnahmevorschläge zur Beseitigung bzw. Abmilderung jener Gegebenheiten (Maßnahmen-Nr. 22, 96) erläuterte die Verwaltung in Bezug auf den Hohen Neuendorfer Weg, dass Erhebungen ergeben hätten, dass es sich hierbei häufig um Quell-Ziel-Verkehre jenes Wohngebietes handelt. Weiterhin hätte die Verwaltung in den vergangenen Jahren bereits verschiedene geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen wie Fahrbahnverengungen und Anrampungen ergriffen. Auch die bisher nicht unternommene Beseitigung des Kopfsteinpflasters sei u. a. unter dem Gesichtspunkt der allgemein geschwindigkeitsreduzierenden Wirkung jener Straßenbefestigungsart erfolgt. Die Anregung, dort künftig Dialog-Displays aufzustellen, um zumindest die Aufmerksamkeit der Kfz-Fahrer:innen zu erhöhen, wurde von der Verwaltung aufgenommen. Hierzu führte sie aus, dass die Gemeinde über stationäre und transportable Dialog-Displays verfügt, die an wechselnden Stellen im Gemeindegebiet aufgestellt würden. Diese Displays zeigten aus der Erfahrung der Verwaltung jedoch nur bedingt Wirkung. Einer etwaigen Installation von stationären oder flexiblen Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen mit Laser- oder Radartechnik (und entsprechender Sanktionierung von Geschwindigkeitsüberschreitungen gemäß Bußgeldkatalog) (siehe Maßnahmen-Nr. 95, 126) stehen nach Aussage einer teilnehmenden Gemeindevertreterin an dieser Stelle jedoch sehr aufwendig herzustellende Ausgangsbedingungen entgegen.

Weiterhin schildern Teilnehmer:innen auch vermeintlich hohe Durchgangs- bzw. Abkürzungsverkehre, die als belastend empfunden werden und unterbunden werden sollten (z. B. Ludwig-Richter-Viertel und Frankenstraße). Auch wurden die auf der Präsentationsfolie dargestellten Verkehrsstärkewerte kritisch hinterfragt, wobei das Gutachter-Team entgegnet, dass es sich hierbei um von der Gemeinde erhobene und zur Verfügung gestellte Ausgangswerte handelt, die auf den Tag (Zeitraum 24 h) hochgerechnete Verkehrsstärken widerspiegeln. Die Unterbindung jener Schleichverkehre wird bereits mittels verschiedener Maßnahmen zur Verkehrssteuerung und -lenkung in

Wohngebieten adressiert, bspw. der Einrichtung eines Einbahnstraßensystems im Ludwig-Richter-Viertel (siehe Maßnahme Nr. 89, 92, 93, 94, 107).

Die Verkehrslenkung von Baustellenverkehr zum Baugebiet der Familiensiedlung ‚An der Havelaue‘ (Teilbebauungsplan 37-2) werde gemäß den Ausführungen eines Anwohners trotz expliziter Hinweise missachtet. Die Gemeindeverwaltung antwortete hierauf, dass sie kontinuierlich konkrete Rückmeldungen durch Bürger:innen aufnehme und bereits Gegenmaßnahmen in Form von zusätzlichen Beschilderungen und bilateralen Gesprächen durchführe.

Das Mobilitätskonzept empfiehlt, insbesondere bei der unklaren Wirkung von verkehrsregelnden Maßnahmen Verkehrsversuche gemäß § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 StVO durchzuführen (siehe Maßnahme-Nr. 116). Die in diesem Zusammenhang gesammelten Erfahrungen mit der Wirkung von Verkehrsregelungen können an anderen Stellen im Gemeindegebiet mit ähnlichen Problemlagen übertragen werden.

2.7 Maßnahmenpriorisierung und Kompatibilität zur gemeindeinternen Prioritätenliste Straßenausbauvorhaben

Hingewiesen wurde von den Teilnehmer:innen auch die mögliche Inkompatibilität der gemeindeinternen Prioritätenliste zum Straßen-, Gehweg- und Beleuchtungsbau mit den Maßnahmeempfehlungen dieses Mobilitätskonzepts. Im Sinne eines den bergrenzten finanziellen und verwaltungstechnischen Kapazitäten entsprechenden Straßenunterhaltungsmanagements hat die Gemeinde Birkenwerder ein Scoringssystem entwickelt, womit anhand definierter Kriterien und Gewichtungen für jeden Straßen- und Gehwegabschnitt in der Gemeinde eine Punktzahl ermittelt wird. Im Ergebnis steht eine Prioritätenliste, die die Grundlage für die Planung von Straßenerhaltungs-, -neu- und -ausbaumaßnahmen bildet. Abweichungen von dieser Liste sind zu begründen. Der Kriterienkatalog³ beinhaltet neben dem Fahrbahn- bzw. Geh-/Radwegzustand, der Abhängigkeit aus dem Generalentwässerungsplan der Gemeinde, der Entwässerung, Beleuchtung, einer auf dem Verkehrsentwicklungskonzept 2009 basierenden Einordnung als Schulweg und der Lärmbelastung auch die Kriterien der Bedeutung (Haupterschließungs- oder Anliegerstraße) und Verkehrsfrequenz (z. B. ausschließlicher Grundstückeseigentümer:innenverkehr, innerörtlicher Quell-Ziel-Verkehr, überörtlicher Durchgangsverkehr). Demgegenüber verfolgt das Mobilitätskonzept eine inhaltliche Schwerpunktsetzung zugunsten der Förderung nachhaltiger Mobilitätsformen⁴, sodass die entsprechenden Maßnahmeempfehlungen spezifisch auf die Verbesserung der

³ Dem Gutachter-Team ist eine Version vom 04.09.2018 bekannt.

⁴ Im Sinne u. a. der Leistungsbeschreibung, der Brandenburger Mobilitätsstrategie, der Brandenburger Radverkehrsstrategie, allgemeiner Zielsetzungen auf Bundesebene, technischer Regelwerke und Richtlinien sowie des Kerngedankens der Erstellung sog. Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP)

Ausgangsbedingungen des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV hinwirken. Konkret wird z. B. mit einer von der Radverkehrsnetzkategorie abhängigen Dringlichkeit – zumindest partielle – radverkehrsfreundliche Ertüchtigung von Fahrbahnoberflächen bestimmter Straßen empfohlen, die jedoch in der gemeindeinternen Prioritätenliste zum Straßenausbau u. U. nur im Mittel- oder Schlussfeld gelistet sind. Der Auflösung dieses Widerspruchs könnte entgegengewirkt werden, indem z. B. entsprechende, an die inhaltliche Stoßrichtung des Mobilitätskonzepts angelehnte Kriterien in die Prioritätenliste aufgenommen werden oder indem im Teilkapitel (3.4) des Dokuments zur Erläuterung der gemeindeinternen Prioritätenliste zu den Voraussetzungen für die Abweichung von der Prioritätenliste das Mobilitätskonzept als Begründung mit aufgenommen wird.

Zur Prioritätenliste wurde weiterhin angemerkt, dass diese aktuell überarbeitet würde und zudem die entsprechenden finanziellen Haushaltsmittel für die Umsetzung konkreter Maßnahmen aufgrund bereits beschlossener Planungen/Realisierungen für die nächsten drei Jahre erschöpft seien. Daran anknüpfend wurde das Gutachter-Team im Sinne der Erarbeitung und des Beschlusses eines in der Folge dann auch umsetzungsfähigen Konzepts darum gebeten, bei der Priorisierung von Maßnahmevorschlägen, die im Mobilitätskonzept unterbreitet werden, speziell das Verhältnis von abzuschätzendem Aufwand und erwartbarem Nutzen im Blick zu behalten bzw. generell Maßnahmen, die stärker auf verkehrsrechtliche Anordnungen bzw. ‚minimalinvasiven‘ Eingriffen beruhen, gegenüber jenen zu präferieren, die bspw. planungs- und kostenintensive Infrastruktureingriffe erfordern.

Die künftig anzunehmende Auffächerung und höhere finanzielle Ausstattung auch von Landesprogrammen zur Förderung der Nahmobilität wurde von der Verwaltung aufgrund des häufig zu betreibenden Aufwands für die Einwerbung von Fördermitteln sowie des Erfordernisses einer Gegenfinanzierung vonseiten der Gemeindeverwaltung zurückhaltend beurteilt.

2.8 Konkurrierende Nutzungsansprüche im Falle von Sammelstraßen

Ein nur durch weitere, intensivierte – auch öffentlich zu führende – Diskussionen und letztlich spezifischen politischen Beschlüssen aufzulösender Konflikt betrifft insbesondere einige der gemäß den Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (RIN) als Sammelstraße ausgewiesenen Straßen in Birkenwerder: Konkret betrifft es z. B. die Sacco-Vanzetti-Straße und den Hohen Neuendorfer Weg, die sowohl gemäß dem Interkommunalen Verkehrskonzept wie auch der darauf basierenden Radverkehrsnetzkonzeption dieses Mobilitätskonzepts einerseits hochrangige Radverkehrsrelationen wie auch gleichzeitig bedeutende Verbindungen des Kfz-Verkehrs darstellen. Im Falle der Sacco-Vanzetti-Straße handelt es sich darüber hinaus auch über eine wichtige Schulwegrelation (in Bezug auf beide Schulen). Die damit einhergehenden, unterschiedlichen Nutzer:innenansprüche an die Straßenraumgestaltung und z. B. die verkehrsrechtlichen Regelungen sind teils nur

schwer vereinbar, sodass im Mobilitätskonzept zwar Maßnahmeempfehlungen vorzufinden sind, diese jedoch einer weiteren öffentlichen und politischen Aushandlung bedürfen.

2.9 Carsharing-Angebot in Birkenwerder

Auf Äußerungen der Teilnehmer:innen der Veranstaltung, wonach sie ein Carsharingangebot (Cs) in der Gemeinde begrüßen würden, entgegnete die Gemeindeverwaltung mit einer Schilderung entsprechender, in der jüngeren Vergangenheit (auch im interkommunalen Zusammenschluss) erfolgter Bemühungen, um einen Carsharingdienstleister anzusiedeln. Bisher würde das Gebiet von den Anbietern jedoch nicht als lukrativ erachtet. Auch von der sich gegenwärtig in anderen Teilen der Bundesrepublik verbreitende Cs-Variante, in der die Verwaltungen von Gebietskörperschaften statt der Vorhaltung eines eigenen Fuhrparks als Ankermieter von Cs-Fahrzeugen fungieren und damit einen Grundumsatz je Cs-Fahrzeug generieren, konnte bisher kein Cs-Anbieter überzeugt werden. Die Gemeindeverwaltung sei jedoch weiterhin bemüht, ein solches Angebot für die Gemeinde bzw. im interkommunalen Zusammenschluss zu initiieren. Auch das Mobilitätskonzept empfiehlt die Umsetzung eines angebotsorientierten Carsharings in der Gemeinde (siehe Maßnahme-Nr. 86) und empfiehlt darüber hinaus die Förderung (nachbarschaftlicher) Fahrgemeinschaften, z. B. über ein kommunal verankertes Pendlerportal (siehe Maßnahme-Nr. 132).

3 ÄNDERUNGEN BZW. ERGÄNZUNGEN DES MAßNAHMENKATALOGS AUF BASIS VON RÜCKMELDUNGEN VOR, WÄHREND UND NACH DER BÜRGERVERANSTALTUNG

Wie eingangs im Kapitel 1 dargelegt, wurde etwa vier Wochen vor der dritten Bürerveranstaltung per E-Mail ein Katalog mit Maßnahmenempfehlungen (und ein aktueller Entwurf der Radverkehrsnetzkonzeption) an verschiedenste Stakeholder versandt. Einige Akteure nutzen die in dieser E-Mail eingeräumte Möglichkeit, schriftliche Ergänzungs- oder Änderungshinweise an der Bearbeitungsteam des Mobilitätskonzepts zu übermitteln. Weiterhin wurde den Teilnehmer:innen der dritten Bürgerwerkstatt im Nachgang der Veranstaltung die Präsentation zur Verfügung gestellt, womit sich wiederum die Möglichkeit noch weiterer Rückmeldungen an das Bearbeitungsteam verband.

Im Folgenden werden inhaltliche Änderungen und Ergänzungen des Maßnahmenkatalogs dokumentiert, die sich infolge der schriftlichen Rückmeldungen an das Bearbeitungsteam sowie der Diskussionen während der Vor-Ort-Veranstaltung ergeben haben. Eingeflossen sind weiterhin Eindrücke von Vor-Ort-Begehungen des Gutachter-Teams, in deren Zuge auch die am 27. April 2023 für den Verkehr nach einem grundhaften Ausbau wieder freigegebene B 96a besichtigt wurde. Rein redaktionelle Überarbeitungen, die Beseitigung von Tippfehlern u. ä., die das Wesen der jeweiligen Maßnahmen inhaltlich nicht verändern, werden an dieser Stelle nicht aufgeführt.

3.1 Modul Radverkehr

3.1.1 Änderungen am Radverkehrsnetz-Entwurf vom 22.08.2023

- RH 1 wird umbenannt zu RH 3
- RH 2 bezeichnet künftig nur noch den derzeitigen RH 2-Abschnitt vom Saumweg bis zur Kreuzung Burgstellenweg / Sacco-Vanzetti-Straße / Am alten Friedhof
- RH 1 ist künftig eine Kombination aus der FR 2a und FR 2c des Interkommunalen Verkehrskonzepts (ohne die im IVK vorgeschlagene, visionäre neue Autobahn-Überführung): Anschluss Borgsdorf, Wensickendorfer Weg, Verbindungsweg Wensickendorfer Weg, Sacco-Vanzetti-Straße (derzeit: IH 3), Fortsetzung über mittleren und südlichen Abschnitt der derzeitigen RH 4 (Brieseallee, Akazienweg, An der Bahn, Ludwig-Richter-Straße, Im Winkel mit Anschluss Hohen Neuendorf)
- RH 4 bezeichnet künftig nur noch den Abschnitt der derzeitigen RH 4 ab Kreuzung Sacco-Vanzetti-Straße / Brieseallee nordwärts Richtung OT Briese
- IH 3 wird Teil der IH 1 (siehe oben) und dementsprechend wird die Nummerierung der folgenden IH-Routen angepasst (also je -1)

3.1.2 Neue Maßnahme: Anordnung einer Fahrradstraße in der Sacco-Vanzetti-Straße

- Die Sacco-Vanzetti-Straße bildet gemäß diesem gemeindlichen Mobilitätskonzept wie auch dem Interkommunalen Verkehrskonzept (IVK) eine hochrangige Radwegeverbindung mit überörtlicher Bedeutung (direkte und zielgerichtete Durchleitung des täglichen Pendelradverkehrs zwischen dem Ortskern von Borgsdorf und Hohen Neuendorf bzw. in großräumiger bzw. regionaler Perspektive zwischen Oranienburg und Berlin-Reinickendorf). Ein dieser Fahrradnetzkatégorie entsprechend hoher Qualitätsstandard bzw. eine hochwertige, radverkehrsanforderungsgerechte Gestaltung der Sacco-Vanzetti-Straße ist durch ihre Asphaltierung bereits gewährleistet. Darüber hinaus wird auch die Gewährung des allgemeinen Vorrangs des Radverkehrs durch die Anordnung einer Fahrradstraße angeraten ($\triangleq$ Empfehlungen des IVK). Profitieren würden hiervon auch insbesondere der Schülerverkehr bzw. Kinder und Jugendliche im Allgemeinen, denn die Sacco-Vanzetti-Straße stellt auch innerörtlich eine sehr bedeutende Relation dar, denn sie ist die einzige, attraktive West-Ost-Verbindungsalternative zur Bundesstraße, deren Nutzung insbesondere für Radfahrer:innen mit Gefährdungspotenzialen und Komforteinbußen verbunden ist. Weiterhin lassen sich die Nutzung der Sacco-Vanzetti-Straße konkret letztlich u. a. beide Schulstandorte in der Gemeinde, der Jugendclub CORN, mehrere Kindertagesstätten und das Nahversorgungszentrum erreichen.
- Das aktuelle Verkehrsaufkommen ist zwar nicht bekannt, dürfte sich aber in einem mit dem aktuellen Fahrradstraßen-Gestaltungsleitfaden [1] vereinbaren Niveau befinden. Allerdings hat das Verwaltungsgericht Hannover im Jahr 2022 in einer richtungsweisenden Urteilsbegründung, die für die gesamte BRD Signalwirkung entfalten könnte, dargelegt, dass die im Zuge einer Fahrradstraßen-Anordnung häufig übliche – und für eine Sammelstraße wie der Sacco-Vanzetti-Straße jedoch notwendige – 'Kfz-Verkehr frei'-Beschilderung rechtswidrig sei, denn diese widerspräche dem mit der Anordnung einer Fahrradstraße eigentlich bezweckten Charakter [2]. Vielmehr sei der Kfz-Verkehr auf ein unvermeidbares Minimum zu beschränken, was jedoch auf dieser Sammelstraße in ihrer gleichzeitigen Funktion als einzige innerörtliche West-Ost-Verbindungsalternative zur B 96 aktuell unwahrscheinlich erscheint. Den Kfz-Durchgangsverkehr künftig auf dieser West-Ost-Relation effektiv zu unterbinden und stattdessen ausschließlich über die Briesallee bzw. Unter den Ulmen und die B 96 abzuwickeln, entspräche zwar auch der Radverkehrsnetzkonzeption zugrundeliegenden Prämisse, den Radverkehr aufgrund der an der B 96 nur in begrenztem Maße optimierbaren Radverkehrsbedingungen auf alternativen, möglichst parallelen Relationen zu führen stattdessen neben dem überörtlichen auch den innerörtlichen Kfz-Durchgangsverkehr auf der B 96 / B 96a zu bündeln, ist jedoch nur im Zuge einer dringend empfehlenswerten Öffentlichkeitsbeteiligung zu planen und zu realisieren.

[1] <https://difuf.de/publikationen/2021/fahrradstrassen-leitfaden-fuer-die-praxis>

[2] <https://voris.wolterskluwer-online.de/browse/document/55fb377a-6978-4234-9dbb-3ca3616d385e>

3.1.3 Maßnahme-Nr. 13: Betriebszeiten für Fußgängerbedarfsampeln ausweiten

- Zeitliche Ausdehnung der Betriebszeit der Fußgängerbedarfsampeln bis 22 Uhr
- An Wochentagen ab 17 Uhr sowie an Wochenenden ganztags: Modus als sog. ‚Schlafampel‘
- Schlafampeln stehen in der Grundstellung sowohl für den Kraftfahrzeugverkehr als auch für Zufußgehende (und Radfahrer:innen) auf „Dunkel“. Dies ermöglicht ein regelkonformes Queren der Fahrbahn auch ohne explizite Grünphasenanforderung. Es kann aber auch wie gewohnt der Anforderungstaster betätigt und dann bei ‚Grün‘ gesichert die Fahrbahn gequert werden.
- Im Falle der Anforderung: Möglichst Erteilung von ‚Sofort-Grün‘

3.1.4 Neue Maßnahme: Betriebszeiten aller Lichtsignalanlagen (LSA) bis 20 Uhr gewährleisten

- An allen lichtsignalgeregelten Kreuzungen und Einmündungen sollten tägliche Betriebszeiten bis 20 Uhr gewährleistet sein. Dies ist besonders wichtig für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen und langsamere Verkehrsteilnehmer:innen, da das Queren der entsprechenden Knotenpunkte ohne Signalisierung ein Sicherheitsrisiko darstellt.

3.1.5 Neue Maßnahme: Umwandlung eines Parkstands zu Fahrradabstellplätzen in der Clara-Zetkin-Straße (B 96a)

- Im Längsparkstreifen der Clara-Zetkin-Straße (B 96a) im Bereich ungefähr vor der Brieser Apotheke könnte der Stellplatz eines Pkw zugunsten dreier oder vier Fahrradabstellbühnen umgenutzt werden, die in Summe das Abstellen von sechs oder acht. Derzeit können Fahrräder in diesem Bereich nur auf dem Gehweg oder in nicht zeitgemäßen Abstellformen (‚Werbeträger-Felgenbieger‘) abgestellt werden.

3.1.6 Neue Maßnahme: Knotenpunkt östl. der Bahnhofsbrücke (Bergfelder Straße (B 96a) Bergfelder Straße (B 96a) / Unter den Ulmen / Leistikowstraße)

- Trotz der kürzlich im Zuge des Ausbaus der Bergfelder Straße (B 96a) erfolgten Neugestaltung des Knotenpunkts B 96a (Bergfelder Straße) / Unter den Ulmen / Leistikowstraße sind auch hier – neben den Sicherheitsdefiziten auf bzw. im westlichen und östlichen Zulauf der Bahnhofsbrücke – Gefährdungspotenziale zu identifizieren, die angesichts des hohen Schülerverkehrsaufkommens besonders bedeutsam sind:
 - Personen (und hierbei insbesondere Radfahrer:innen, gleiches gilt prinzipiell aber auch für Kfz-Fahrer:innen), die von Unter den Ulmen kommend die B 96a überqueren und in die Leistikowstraße einfahren möchten, müssen aufgrund des Versatzes der

beiden Straßen eine relativ lange Querungsdistanz bewältigen. Gegenüber dem Verkehr auf der Bergfelder Straße sind sie wartepflichtig, wobei jedoch

- i) die Sichtachse nach Westen (also „nach rechts“) auf den über die Bahnhofsbrücke kommenden und auf den hier beanstandeten Knotenpunkt zufahrenden Verkehr aufgrund der relativ steilen Wölbung der Brücke stark eingeschränkt bzw. verkürzt ist (insbesondere Pkw werden erst auf dem Brückenkopf richtig erkennbar) (nötige ‚Anfahrsicht‘ bei innerörtlich zulässigen 50 km/h beträgt gemäß RSt Kap. 6.3.9.3 mind. 70 m),
 - ii) für jenen in i) angesprochenen, in Fahrtrichtung Osten über die Bahnhofsbrücke fahrenden Verkehr 50 km/h Höchstgeschwindigkeit zulässig sind: zusätzlich zur räumlich eingeschränkten Sichtweite ist demnach auch das Zeitfenster zur Identifizierung jenes vorfahrtsberechtigten Verkehrs sehr kurz) und
 - iii) durch den räumlichen Versatz der beiden gegenüberliegenden Straßen jener ‚Unter den Ulmen → Leistikowstraße Querungsverkehr‘ dem in i) und ii) thematisierten, von der Bahnhofsbrücke kommenden Verkehr ein Stück entgegen (und gleichzeitig auch bergauf) fahren muss. Zugleich kann der bevorrechtigte Kfz-Verkehr im Bedarfsfall aufgrund der in i) dargelegten begrenzten Sichtweite in Kombination mit der unter ii) thematisierten zulässigen Geschwindigkeit und einem dementsprechend notwendigen Anhalteweg (Reaktions- und Bremsweg) eine Kollision mit den querenden bzw. von schräg links entgegenkommenden Personen nur schwerlich verhindern.
- Für Radfahrer:innen, die von der Bahnhofsbrücke aus kommend nach links in Unter den Ulmen abbiegen möchten, besteht keine Möglichkeit des sog. indirekten Linksabbiegens, ohne dabei den südlichen Gehweg der Bergfelder Straße nutzen zu müssen.
- In gemeinsamer Betrachtung mit den Optimierungsanlässen auf bzw. unmittelbar vor der Bahnhofsbrücke (siehe Maßnahme 21) lässt sich eine Häufung verkehrssicherheitsrelevanter Defizite identifizieren, die allgemein alle nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer:innen und hierunter – aufgrund der Bedeutung als Schulwegrelation – besonders auch Kinder und Jugendliche mit ihrem noch begrenzten Wahrnehmungs- und Risikobeurteilungsvermögen im Straßenverkehr besonders betreffen. Die vielfältigen Unfallrisiken könnten eine gemäß § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO qualifizierte Gefahrenlage begründen⁵, deren Feststellung wiederum eine Grundvoraussetzung für die dringend empfehlenswerte, von der Straßenverkehrsbehörde anzuordnende, streckenbezogene Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/ darstellt.
 - Zusätzlich empfehlenswert ist eine Beschilderung mit VZ 136 StVO („Achtung, Kinder!“)

⁵ <https://www.bundestag.de/resource/blob/887466/02dfd4d3e394c8f85f8bb66132452a5b/WD-7-013-22-pdf-data.pdf>

3.1.7 Neue Maßnahme: Barrierefreie Gestaltung von Grundstückszufahrten im Allgemeinen und zusätzlich aufmerksamkeitsstiftende Gestaltung frequentierter Geh-/Radwegüberfahrten zu Zielorten von öffentlichem Interesse

Sämtliche Grundstückszufahrten im Gemeindegebiet Birkenwerders sollten gemäß den aktuellen kommunalen Vorgaben gestaltet sein, wobei insbesondere eine ebene, erschütterungsarme, barrierefreie Oberfläche zu gewährleisten ist. Jene Privateigentümer, deren Grundstückszufahrten mutmaßlich vor dem Erlass der aktuellen kommunalen Gestaltungsgrundsätze mit einem Großsteinpflaster, das für auf ‚rollende Mobilitätshilfen‘ angewiesene Personen und Radfahrer:innen nur schwerlich nutzbar sind, angelegt wurden, sollten für diese Belange von hohem öffentlichem Interesse sensibilisiert werden.

Weiterhin gilt für jene Geh-/Radwegüberfahrten, die als Zu- bzw. Ausfahrten zu/von Grundstücken fungieren, die einen öffentlichen Zielort bzw. eine Einrichtung mit Kunden-/Publikumsverkehr darstellen, die in Maßnahme-Nr. 16 für Geh-/Radwegfurten formulierte Empfehlung, dass diese für den überfahrenden Kfz-Verkehr möglichst aufmerksamkeitsstiftend gestaltet werden sollten, z. B. mittels einer roten Einfärbung und der Kennzeichnung mit dem ‚Sinnbild Fahrrad‘. Teilweise sind in den hiermit angesprochenen Bereichen erkennbar rötliche Pflastersteine verlegt worden, allerdings haben sie in farbliche Signalwirkung eingebüßt.

Beispielorte: Getränkemarkt an B 96 (südlich der Einmündung Sacco-Vanzetti-Straße), Camping Pöhl an L 20 (Hauptstraße 210A), Summter Straße 13

3.1.8 Neue Maßnahme: Knotenpunkt Bergfelder Straße (B 96a) / Karl-Marx-Straße: Vorsicht kreuzende Schüler:innen:

- Am Knotenpunkt Bergfelder Straße (B 96a) / Karl-Marx-Straße überqueren viele Schüler:innen die B 96a. Weil die neu errichtete Mittelinsel auf der B 96a westlich eingerückt ist, kann sie nur von in Fahrtrichtung Süden verkehrenden Radfahrer:innen richtungstreu genutzt werden. Um den Kfz-Verkehr für den querenden Schülerverkehr zu sensibilisieren, wird die Beschilderung mit VZ 136 StVO („Achtung, Kinder!") und Zusatzzeichen VZ 2304 StVO („Schulweg kreuzt") sowie optional auch die Aufbringung des VZ 136 StVO als Piktogramm auf der Fahrbahn, bspw. in Form einer thermoplastischen Fahrbahnmarkierung, empfohlen.

3.1.9 Maßnahme-Nr. 08: Ergänzungen zur Maßnahme ‚Barrierefreie Gehwege‘

- Als Alternative zur Errichtung neuer Gehwege werden verkehrsberuhigte Bereiche angeführt

3.1.10 Maßnahme-Nr. 21: Veränderungen und Ergänzungen an der Maßnahme ‚Erhöhung der Verkehrssicherheit des auf der Fahrbahn der Bahnhofsbrücke geführten Radverkehrs‘

- Noch stärkere Herausstellung der Notwendigkeit einer Anordnung von streckenbezogenen Tempo 30 mit Verweis auf die Erläuterungen zum östlich angrenzenden Knotenpunkt (siehe Kapitel 3.1.8)
- Bis zum Jahr 2020 bestand für den Radverkehr u. a. auf der Bahnhofsbrücke eine Benutzungspflicht der Nebenanlagen (heutige Gehwege), die auf nördlicher Straßenseite 2,70 m und auf südlicher Seite 2,50 m breit sind. Infolge der Abordnung der Benutzungspflicht in Kombination mit einer nicht erfolgten Einräumung eines Nutzungsrechts des Gehwegs für Radfahrer:innen sind Rad fahrende Kinder ab elf Jahren gezwungen, die Fahrbahn im Mischverkehr zu nutzen. Angesichts des hohen Kfz-Verkehrsaufkommens, der hohen zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h und der fehlenden Überleitung vom westlich zuführenden Hochbordradweg auf die Fahrbahn (stattdessen ist als Relikt aus früheren Benutzungspflicht-Zeiten an der Einmündung der Ludwig-Richter-Straße noch eine auf den südlichen Gehweg der Bahnhofsbrücke zulaufende Furtmarkierung vorhanden) bzw. vom östlich zuführenden Schutzstreifen auf die sich auf ca. 6,50 m Breite verjüngende Fahrbahn mit einem sehr hohen Gefährdungspotenzial einhergeht. Das alternative, StVO-konforme Verhalten stellt das Schieben des Fahrrads auf den Gehwegen dar, was vielfach jedoch nicht praktiziert wird. Stattdessen wird der Gehweg auch derzeit noch von vielen Radfahrer:innen befahren, dies jedoch in überwiegenden Anteilen in Schrittgeschwindigkeit und vor allem mit der gebotenen Rücksichtnahme auf den prioritären Fußverkehr in diesem Verkehrsraum. Diese weit verbreitete Praxis wird seitens der Fußgänger:innen offenkundig geduldet, zumal es sich um einen relativ kurzen Streckenabschnitt handelt.

- Der gutachterlichen Empfehlung, die Gehwege nicht offiziell für den Radverkehr freizugeben, wurde entgegengehalten, eine geordnete, legale Nutzung der Gehwege durch Radfahrer:innen mittels VZ 1022-10 StVO („Radverkehr frei“) zumindest temporär bzw. unter Vorbehalt zu ermöglichen, bis die subjektive und objektive Sicherheit der Fahrbahn nutzenden Radfahrer:innen deutlich gesteigert wurde (u. a.: beidseitige Optimierungen der zur Brücke hinführenden Radverkehrsanlagen, Aufbringen von Fahrradpiktogrammen auf der Fahrbahn der Brücke und nicht zuletzt Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h im Brückenbereich inkl. der angrenzenden, zuführenden Fahrbahnabschnitte). Die konkrete verkehrsrechtliche Freigabe für den Radverkehr zur Nutzung in Schrittgeschwindigkeit und äußerster Rücksichtnahme auf Fußgänger:innen könnte – wie im Falle des Verbindungswegs Wensickendorfer Weg (siehe Kap. 3.1.16) – mittels Zusatzzeichen „Langsame Fahrräder [Darstellung als Piktogramm] frei“ (wird auch in Wandlitz im Landkreis Barnim verwendet) erfolgen. Eine zur Radverkehrsfreigabe dringend erforderliche Begleitmaßnahme würde weiterhin die Herstellung geordneter Nutzungsbedingungen darstellen, worunter insbesondere die Nutzbarmachung der baulich prinzipiell zur Verfügung stehenden Gehwegbreiten fällt (Unterbindung des derzeit praktizierten Abstellens und Anschließens von Fahrrädern an den Brückengeländern).
- Dieser Vorschlag ist angesichts der oben beschriebenen Gefährdungslage des Radverkehrs auf der Fahrbahn der Bahnhofsbrücke nachvollziehbar, lässt sich jedoch in Anbetracht der in den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen respektive für Radverkehrsanlagen (EFA: Kapitel 3.1.2.5 bzw. ERA: Kapitel 3.6) fast identisch benannten Ausschlusskriterien sowie insbesondere weiterer Ausführungen in den Hinweisen für Barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA), die für das Mobilitätskonzept eine hohe Bindungswirkung haben, nicht richtlinienkonform realisieren. Zu nennen sind hier u. a.:
 - Hauptverbindung des Radverkehrs (der Abschnitt ist Teil einer Regionalen Hauptroute)
 - Bei einer Gehwegbreite von mind. 2,50 m: In Summe max. 70 Fußgänger:innen und Radfahrer:innen in der Spitzenstunde (diese Anzahl wird allein zu den Spitzenzeiten des Schülerverkehrs übertroffen, weiterhin werden die Gehwege allgemein auch hoch frequentiert aufgrund der unmittelbaren Lage am Bhf.)
- Weiterhin

3.1.11 Maßnahme-Nr. 17: Ergänzung zur Maßnahme , Errichtung richtungstreuer Radverkehrsanlage auf Westseite der L 20 zwischen Zum Waldfriedhof und Baumarkt‘

Im Norden Birkenwerders bestehen entlang der L 20 beidseitig Defizite in der vorhandenen bzw. Lücken in der Fuß- und Radverkehrsführung. Diese sollten durch eine richtlinienkonforme Ertüchtigung des auf der östlichen Seite vorhandenen Geh-/Radwegs sowie der Neuanlage eines Geh-/Radwegs auf der Westseite behoben werden. Nordwärts der unweit gelegenen Ortsgrenze zwischen Borgsdorf (Stadt Hohen Neuendorf) und Birkenwerder wird vonseiten der Stadt Hohen Neuendorf eine Ertüchtigung/Verbreiterung der dort beidseitig

vorhandenen, mit 1,50 m Breite jedoch auch untermaßigen kombinierten Geh-/Radwege erwogen (diesbezüglich fand sogar eine informelle Ortsbesichtigung am 29.09.2023 statt) [1, 2, 3], sodass ein koordiniertes Vorgehen der beiden Gebietskörperschaften auf den Abschnitten ihres jeweiligen Zuständigkeitsbereichs Synergien bei der Planung und Realisierung bergen und letztlich einen wichtigen Beitrag für eine sichere und durchgängige Fuß- und Radverkehrsmobilität zwischen Borgsdorf und Birkenwerder leisten.

Auf der östlichen Seite besteht zwischen der Tankstelle (Hauptstraße 200) und der Einmündung der Lindenhof-Siedlung ein gemeinsamer Geh-/Radweg mit Radverkehr in Zweirichtungsführung, der innerorts möglichst gänzlich vermieden werden sollte (u. a. wegen der Konflikte mit dem Kfz-Verkehr an Einmündungsbereichen). Problematisch ist insbesondere, dass kein Sicherheitstrennstreifen zum fließenden Verkehr auf der Fahrbahn vorhanden ist und gleichzeitig die für diese Führungsform geltende Regelbreite von 3 m um ca. 1,50 bis 2 m unterschritten wird. Im Falle der Errichtung des dringend empfehlenswerten, straßenbegleitenden Geh-/Radwegs auf der Westseite (Lückenschluss) zwischen dem Baumarkt (Hauptstraße 211) bis zum Anschluss an den südwärts der Kreuzung der nördlichen Autobahnanschlussstelle (gegenüber dem Bussardweg) vorhandenen Geh-/Radweg über die neuerrichtete Autobahnbrücke reduziert sich die zu erzielende Regelbreite für einen gemeinsamen Geh-Radweg mit Einrichtungsführung des Radverkehrs von 3 m auf 2,50 m.

(Zuständigkeit: Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg)

[1] <https://ratsinfo-online.net/hohenneuendorf-bi/to010.asp?SILFDNR=3003>

[2] <https://ratsinfo-online.net/hohenneuendorf-bi/to020.asp?TOLFDNR=19241>

[3] https://ratsinfo-online.net/hohenneuendorf-bi/tmp/tmp/45081036/9XWWJa3DfUehh7r5iqXgHKpquJYx2njgDRVVZA8T/xMagVbWA/28-Anlagen/02/BOS08_2023.pdf#page=7

3.1.12 Maßnahme-Nr. 20: Ergänzung zur Maßnahme ‚Entnahme des ruhenden Verkehrs an der B 96a zwischen Erich-Mühsam-Straße und Julius-und-Ethel-Rosenberg-Straße‘

- Nachrichtliche Ergänzung bei Entnahme Parkplätze in Clara-Zetkin-Straße: Alternativparkplätze beim Rathaus sowie hinter der Sparkasse (Beschilderung dorthin existiert, könnte noch deutlicher gemacht werden)

3.1.13 Ergänzung diverser Maßnahmen im Zusammenhang mit der Aufwertung des Bahnhofs

- Vor dem Hintergrund der Erkenntnis einer bis 2031 definitiv erfolgenden Regionalbahnsteig-Errichtung: noch deutlichere Heraushebung der Drehscheibenfunktion des

Bahnhofs (Mobilstation, siehe Maßnahme-Nr. 82-85) sowie im Zuge dessen auch Verdeutlichung der Wichtigkeit der Errichtung einer neuen Brücke als barrierefreie Alternative zur Roten Brücke (siehe Maßnahme-Nr. 05)

3.1.14 Maßnahme-Nr. 49: Ergänzungen zur Maßnahme ,Zulassung von Radverkehr in Gegenrichtung in Einbahnstraßen‘

- Allgemeiner Hinweis, dass Einbahnstraßen im Regelfall für Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet werden sollten
- Weiteres konkretes Beispiel: Hubertusstraße

3.1.15 Maßnahme-Nr. 58: Ergänzungen zur Maßnahme ,Aufwertung und Erweiterung des Angebots an Fahrradabstellanlagen und Rollerstellplätzen‘

- Allgemeiner Hinweis, dass reine Vorderradhalter nicht den aktuellen Standards von Fahrradabstellanlagen entsprechen und ein solches Angebot an der Pestalozzi-Grundschule entsprechend erneuert werden sollte
- An Pestalozzi-Grundschule ist darüber hinaus eine generelle Kapazitätserweiterung am zur Kirche zugewandten Eingangsbereich angezeigt, denn diverse ungeordnete bzw. am Grundstückszaun angeschlossene Fahrräder zeugen von erschöpften Kapazitäten
- Errichtung von spezifischen Stellplätzen für (E-)Tretroller an bedeutenden Zielorten von Kindern und Jugendlichen

3.1.16 Maßnahme-Nr. 30: Ergänzung zur Maßnahme ,Verbreiterung des Verbindungswegs zwischen Wensickendorfer Weg und dem Knotenpunkt Sacco-Vanzetti-Straße / Am Alten Friedhof / Burgstellenweg‘

- Verkehrsrechtliche Freigabe für den Radverkehr zur Nutzung in Schrittgeschwindigkeit und äußerster Rücksichtnahme auf Fußgänger:innen mittels Zusatzzeichen ,Langsame Fahrräder [Darstellung als Piktogramm] frei‘ (wird auch in Wandlitz im Landkreis Barnim verwendet)
- Weiterhin sollte eine komfortabel nutzbare und sichere Aufleitung des Radverkehrs auf die Fahrbahn des Wensickendorfer Wegs errichtet werden

3.2 Modul Mobilitätsmanagement

3.2.1 Barrierefreiheit

Es wird explizit im Mobilitätskonzept darauf hingewiesen, dass alle Maßnahmen des Mobilitätsmanagements auch die Themen der Barrierefreiheit berücksichtigen. Das betrifft einerseits das schulische Mobilitätsmanagement im Rahmen der Mobilitätsbildung und andererseits die barrierefreie Kommunikation von Inhalten an Bürger:innen im Gemeindegebiet. Bei Installationen im Verkehrsraum, z. B. in Form von Verkehrsschildern, Dialog-Displays oder aufmerksamkeitslenkenden Objekten wie dem Hinweis einer

Annäherung an Gefahrenstellen werden die Belange mobilitätseingeschränkter Personen berücksichtigt (siehe Maßnahmen-Nr. 128, 129).

3.2.2 Dialog und Kommunikation

Die Maßnahmen des Mobilitätsmanagements zielen darauf ab Transparenz im Fortschritt und Hürden bei der Erreichung der verkehrlichen Ziele und den Wirkungen der umgesetzte Maßnahmen zu schaffen. Für die Verbesserung der Akzeptanz sollen darüber hinaus Bürger:innen in Birkenwerder und insbesondere die Bewohner:innen unmittelbar im Umfeld von Orten mit verkehrlichen Defiziten, über Planungen und Umsetzungsstände frühzeitig informiert werden.

3.2.3 Schulwegeplan

Zum Schulwegeplan gab es von einzelnen Stakeholdern Rückfragen und Rückmeldungen, die im Folgenden kurz erläutert werden. Darüber hinaus werden Hinweise, die zu Anpassungen und Ergänzungen im Schulwegeplan führen dargestellt:

- Der Einzugsbereich des Schulwegeplans umfasst das gesamte Gemeindegebiet Birkenwerder und deckt damit die relevanten Wegebeziehungen zur Pestalozzi-Grundschule, der Regine-Hildebrandt-Gesamtschule und der Betreuungseinrichtung / Jugendclub CORN zu Fuß und mit dem Fahrrad ab. Der Schulwegeplan basiert auf einer Wohnstandortanalyse der Schüler, die auch übergemeindliche Herkunftsorte der Schüler:innen beinhaltet. Die Bestandsaufnahme und -analyse der Schulwege basiert auf dem Mobilitätskonzept für die Gemeinde Birkenwerder und stellt aus diesem Grund keine Wegeempfehlungen für die Nachbargemeinden dar. Die Schulwegrelationen in die Nachbargemeinden finden in sofern Berücksichtigung, als das die Wegeanschlüsse bis zur Gemeindegrenze dargestellt werden. Die Darstellung der Buslinie und -haltestellen wird in der Neuauflage des Schulwegeplans aufgrund des zum Jahresende eingestellten Betriebs der Ortsbuslinie 822 entfallen (vgl. Fußnote ²). Die Darstellung interkommunaler Schulwegrelationen, inklusive der Verbindungen mit öffentlichen Verkehrsmitteln in den Nachbargemeinden ist wünschenswert, aber nicht Bestandteil dieses Auftrags. Der Plan zielt auf einen kompakten Überblick ab und stellt aus diesem Grund sowohl den Fuß- als auch den Radverkehr in einem Plan an.
- Der Schulwegeplan versteht sich als Empfehlung für Eltern und Schulkinder eine selbstständige und nachhaltige Mobilität zu ermöglichen. Für Eltern, die Ihre Kinder mit dem Pkw holen bzw. bringen, beinhaltet der Schulwegeplan einen Hinweis auf die zu diesem Anlass verkehrssicher eingerichteten Elternhaltestellen. Hinweise zu geringen Parkmöglichkeiten im Schulumfeld für den Kfz-Verkehr sollte nicht im Schulwegeplan kommuniziert werden, sondern vielmehr im Zusammenhang mit der zum Schulwegeplan stattfindenden Kommunikation erfolgen, z. B. im Rahmen von Elternabenden oder der Webseite der Schule.

- Die im Schulwegeplan empfohlenen Fuß- und Radwege richten sich nach verschiedenen Kriterien wie zum Beispiel dem Vorhandensein von Infrastrukturen (Geh- und Radwege), sicheren Querungsmöglichkeiten, Beleuchtung, aber auch den vorhandenen Kfz-Verkehrsstärken. Aus diesem Grund werden in dem Plan auch Alternativwege zu verkehrsstarken Straßen angeboten. Für die Lesbarkeit und Übersicht kann der Schulwegeplan aber nicht alle möglichen Schulwegrelationen abbilden. Insbesondere für abgelegene Ortsteile, wie zum Beispiel den Ortsteilen Briesen, Niederheide wird auf die Darstellung von Empfehlungen verzichtet.
- Ein wesentlicher Bestandteil des Schulwegeplans ist die Darstellung von Fahrradabstellmöglichkeiten an schulwegrelevanten Orten, wie zum Beispiel, Schule, Hort / Jugendclub, Bahnhof. Aus Gründen der Übersichtlichkeit werden nicht alle entlang des Weges vorhandenen Fahrradabstellmöglichkeiten dargestellt.
- Bei der Umsetzung des Schulwegeplans wurde auf eine kindgerechte Darstellung geachtet, zum Beispiel in Form von Symbolen und einer kindgerechten Ansprache. Dabei gilt es aufgrund der Vielzahl an Informationen den Plan nicht zu „überfrachten“. Grundsätzlich kann, insbesondere von Grundschulkindern, noch kein selbstständiges Kartenlesen vorausgesetzt werden. Aus diesem Grund ist der Schulwegeplan mit Unterstützung von Erwachsenen oder Pädagogen im schulischen bzw. familiären Kontext zu erläutern. Auch für die Regine-Hildebrandt-Gesamtschule ist bei der Bekanntmachung des Plans eine gezielte Ansprache von Eltern und Kindern erforderlich, um auf die Notwendigkeit und die Inhalte des Schulwegeplans hinzuweisen. Schulische Aktionen und Kommunikationsmaßnahmen sind für die Bekanntmachung und Akzeptanz der Schulwegpläne unbedingt erforderlich und insbesondere zu Beginn eines Schuljahres sinnvoll. In diesem Zusammenhang sind auch Schulwegeaktion in Zusammenarbeit mit weiteren Akteuren denkbar. Eine sinnvolle Idee zur Sichtbarkeit des Schulwegeplans ist es, die Wege im unmittelbaren Schulumfeld mit Symbolen auf dem Geh-/ Radweg farblich zu markieren.
- Der Schulwegeplan wurde unter Beteiligung zahlreicher Akteure erarbeitet und Rückmeldung dazu eingeholt, z.B. Kinder- und Jugendbeirat der Gemeinde, Schule, Gemeindeverwaltung, Landkreis, Polizei, Ordnungsamt, Interessensvertreter, Aufgabenträger des ÖPNV
- Auf Basis des vorgestellten Schulwegeplans (Stand: August 2023) gab es zu einzelnen dargestellten Relationen der Fuß- und Radwege und darauf einzahlende Orte die einer erhöhten Aufmerksamkeit durch die Schüler:innen bedürfen, Rückmeldungen von einzelnen Stakeholdern. Auf Basis dieser Hinweise sind folgende Änderungen im Schulwegeplan aufgenommen worden:
 - Der von der Bergfelder Straße (B 96a) aus gesehen südliche Teil der Karl-Marx-Straße und Leistikowstraße werden als Fuß- und Radweg empfohlen.
 - Die Straße Am Waldfriedhof wird als Radweg empfohlen. Da aber kein Gehweg vorhanden ist, wird Am Waldfriedhof nicht als Fußweg empfohlen.

- Der Trifftweg wird als Fußweg empfohlen und nicht als Radweg, da es nur einen einseitigen Radweg gibt.
- Da die Radwegempfehlung auf dem Trifftweg im Schulwegeplan entfällt, wird die Friesenstraße als Radweg empfohlen.
- Die Hauptstraße (B 96) wird als Fuß- und Radweg bis nach Birkenwerder-Nord empfohlen, da die neu eingerichtete Lichtsignalanlage an der Einmündung von Zum Waldfriedhof und die weggefallene Baustellensituation auf der Autobahnbrücke den Schulweg hier ermöglichen.
- Entlang der Sacco-Vanzetti-Straße, zwischen Florastraße und Brieseallee, wurde ein „Vorsicht-Zeichen“ aufgenommen, aufgrund der Rückmeldung überhöhter Kfz-Geschwindigkeiten und der durch den ruhenden Verkehr verengten Fahrbahn.
- Aufgrund der hohen Nutzungsfrequenz der Karl-Marx-Straße auf dem Schulweg zur Regine-Hildebrandt-Gesamtschule im Zusammenhang mit schmalen Gehwegen und Großkopfpflasterung auf der Straße werden die Schüler:innen mit einem „Vorsicht-Zeichen“ auf die erhöhte Aufmerksamkeit hingewiesen.
- Unter anderem aufgrund der komplexen Linksabbiegesituation für Radfahrer:innen wurde am Knotenpunkt Bergfelder Straße (B 96a) / Unter den Ulmen / Leistikowstraße ein „Vorsicht-Zeichen“ aufgenommen.
- Offen ist, ob für die aus Borgsdorf kommenden Schulkinder die Straße An der Bahn empfohlen werden kann. Laut Rückmeldung handelt es sich um einen schlecht ausgeleuchteten Angstraum. Hierzu ist eine qualifizierte Prüfung durch die Gemeindeverwaltung vorzunehmen.

3.3 Modul Kfz-Verkehr

3.3.1 Maßnahme-Nr. 102: Qualifizierung der Stellplatzsatzung zu einer Mobilitätssatzung

Der in den vergangenen Jahren allgemein und auch in Birkenwerder zu beobachtende Anstieg der Auslastung von Fahrradabstellanlagen verdeutlicht einen wachsenden Bedarf an Möglichkeiten zum geordneten, komfortablen Abstellen von Fahrrädern. Aus diesem Grund ist die Neuausrichtung bzw. Entwicklung der aktuell gültigen Stellplatzsatzung vom 16.09.2010 hin zu einer Mobilitätssatzung zu empfehlen. Sie enthält für die Errichtung, Änderung oder Nutzungsänderung baulicher oder sonstiger Anlagen Aussagen zur Zahl, Größe und Beschaffenheit von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge wie auch für Abstellplätze von Fahrrädern. Zu prüfen sind gemäß den Handlungsmöglichkeiten der Brandenburger Bauordnung (BbgBO) auch räumlich differenzierte Geltungsbereiche sowie die Möglichkeit zur vorhabenbezogenen Unterschreitung des vorgeschriebenen Stellplatzschlüssels durch die Schaffung und ‚Anrechnung‘ alternativer Mobilitätsangebote, bspw. der Shared Mobility, oder der unmittelbaren Nähe zu einem barrierefreien ÖPNV-Zugangspunkt. Weiterhin sollte ein Passus darauf hinweisen, dass die Vorschriften des Gesetzes zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für Elektromobilität

(Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz – GEIG) in der jeweils geltenden Fassung bei der Herstellung notwendiger Stellplätze zu beachten und anzuwenden ist.

3.4 Modul ÖPNV

3.4.1 Auswirkungen von Tempo 30 und Fahrradstraßen auf den Busverkehr

Die vorgeschlagene Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der B 96 / B 96a sowie die Priorisierung des Radverkehrs in ausgewählten Relationen des Nebenstraßennetzes (Fahrradstraßen) wirke sich aus Perspektive des Betreibers der Linienbusverbindungen im Kreis Oberhavel und damit auch im Gemeindegebiet Birkenwerders, der Oberhavel Verkehrsgesellschaft mbH, negativ auf die Erfüllung der Qualitätsanforderungen an den ÖPNV aus. Konkret würde die Verlangsamung des Busverkehrs längere Reisezeiten und eine Erschwernis der Anschlusssicherung am S-Bahnhof hervorrufen.

Der hiermit benannte Zielkonflikt zwischen einer einerseits mit der allgemeinen Temporeduzierung bezweckten Steigerung der Verkehrssicherheit, Minderung von Klimagas-, Schadstoff und Lärmemissionen und Harmonisierung bzw. Stabilisierung des Verkehrsflusses und andererseits einer Betroffenheit des ÖPNV durch diese Maßnahme ist nicht gänzlich aufzulösen. Die angesprochenen Effekte auf den ÖPNV werden zwar grundsätzlich anerkannt, jedoch in ihrer Intensität nicht als so gravierend einschätzt, als dass die Attraktivität dieser von vielen Bürger:innen gewünschten und angesichts der ÖPNV-Unterversorgung im Gemeindegebiet aus gutachterlicher Perspektive empfehlenswerten Ortsbuslinie damit nennenswert beeinträchtigt würde.

Schon unter den gegenwärtigen Bedingungen mit einer tagsüber zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf den Bundesstraßen 96 und 96a kann diese nur abschnittsweise gefahren werden, was u. a. auf Rückstaus an den lichtsignalgeregelten Kreuzungen während der morgendlichen und nachmittäglichen Hauptverkehrszeiten und darüber hinaus den obligatorischen Haltevorgängen an den Bushaltestellen zurückzuführen ist. In der Konsequenz beträgt die aktuelle Fahrtzeit vom S-Bahnhof Birkenwerder zur Endhaltestelle Zum Waldfriedhof bereits unter den gegebenen Bedingungen gemäß VBB-Fahrplanauskunft 14 min. Eine deutliche Anhebung dieser Fahrtzeit wird auch unter Tempo 30 nicht erwartet (deren Anordnung angesichts der aktuellen Rechtslage im Übrigen ohnehin als nur bedingt realistisch einzuschätzen ist). Zudem sollte der vermeintliche negative Effekt auf die individuelle Wahrnehmung der Fahrgäste nicht überschätzt werden, denn von der empfohlenen Temporeduzierung sind sämtliche Verkehre auf den Bundesstraßen betroffen, sodass folglich keine effektive Verlangsamung des Busverkehrs im Vergleich zum häufig als Referenzmaßstab herangezogenen Kfz-Verkehr eintritt.

Mit Blick auf die potenziellen Fahrradstraßen im Gemeindegebiet Birkenwerders wird ebenfalls keine beträchtliche Beeinträchtigung des Busverkehrs erwartet. So ist der aktuelle Linienverlauf der im Testbetrieb befindlichen Buslinie 822 nicht von etwaigen Fahrradstraßen

Anordnungen, die im Mobilitätskonzept empfohlen werden, betroffen. Und selbst im Falle der potenziellen, künftigen Führung des Busverkehrs über eine Fahrradstraße betrifft dies Straßen, für die derzeit bereits ohnehin Tempo 30 gilt. Der Nachrang des Busverkehrs gegenüber den Radfahrer:innen auf jenen Fahrbahnen kann sich zweifelsohne abschnittsweise verlangsamernd auswirken, gleichzeitig jedoch wird im Zuge der Fahrradstraßen-Ausweisung häufig auch eine Bevorrechtigung des Fahrverkehrs auf der Fahrradstraße gegenüber kreuzenden/einmündenden Straßen eingeräumt, wovon wiederum auch der Busverkehr profitieren würde.

Weiterhin wird die Anschlusssicherung zwischen Bus und Bahn unstrittig als ein bedeutendes Qualitätskriterium der Ortsbuslinie bewertet, ihre Gefährdung wird aufgrund der überschaubaren Fahrtzeitverlängerung (siehe oben) jedoch nicht erwartet. Darüber hinaus stellt die Bus-Bahn-Kombination nicht den einzigen Nutzungsfall der im Testbetrieb verkehrenden Buslinie 822 dar: Vielen jüngeren Menschen, insbesondere Schüler:innen, und älteren Menschen ermöglicht die Buslinie eine Basismobilität innerhalb des Gemeindegebiets, die sich durch eine direkte Startort-Zielort-Relation innerhalb Birkenwerders kennzeichnet.

Überdies ergäben sich für den konkreten Busbetrieb mitunter sogar Vorteile, so wären z. B. die häufigen Anfahrprozesse auf Tempo 30 energiesparsamer (und im Falle von mit einem Verbrennungsmotor betriebenen Busse auch leiser), umgekehrt würde das Abbremsen mit vermindertem Bremsverschleiß und Reifenabrieb einhergehen.

3.4.2 On-demand-Verkehrsangebot

Die zum Ausdruck gebrachte Skepsis gegenüber einem nachfragegesteuerten, fahrplanunabhängigen On-demand-Verkehrsangebot in Birkenwerder wird nicht geteilt, da diese Form der Verkehrsbedienung insbesondere im Falle der aktuell für 2024 zu erwartenden Einstellung der gegenwärtigen Ortsbuslinie 822 zumindest ein öffentliches Basismobilitätsangebot im Sinne der Daseinsvorsorge für alle Bevölkerungsschichten darstellt. Negative Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung Birkenwerders und auf das Verkehrsgeschehen innerhalb der Gemeinde werden nicht erwartet.

4 ZUSAMMENFASSUNG UND AUSBLICK

- Rückmeldung der Verwaltung zu den Änderungen an Maßnahmen, die aus der 3. Bürgerveranstaltung resultieren (siehe Punkt 2) bis zum 30.11.2023.
- Erarbeitung von Maßnahmensteckbriefen
- Erstellung des Endberichts (Abgabe Endbericht bis Ende Dezember)