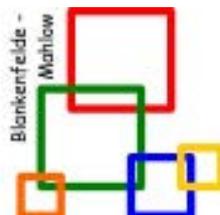


## Endbericht

### Städtebaulicher Rahmenplan Mahlow-Nord



## Inhaltsverzeichnis

Einleitung	3
Planungsziele	3
Erläuterungen zur städtebaulichen Konzeption	3
Schwerpunkt Städtebau	4
Schwerpunkt Infrastruktur	10
sozial	10
Verkehr	13
Schwerpunkt Freiraum	27
Zusammenfassung städtebauliche Konzeption	33
Realisierungs- und Maßnahmenkonzept	34
Bindungsbeschluss	38
Abbildungen und Quellen	39
Impressum	40
Anlage 1 – Planungskarte Mahlow-Nord	
Anlage 2 – Planung Hapterschließung (Büro Stadt)	
Anlage 3 – Planung Fuß- und Radwegverbindungen (Büro Stadt)	
Anlage 4 – Verkehrslösung Waldblick	

## **Einleitung**

Im hier vorliegenden Abschlussbericht zum Rahmenplan Mahlow-Nord werden die Ergebnisse der Arbeit der letzten beiden Jahre zusammengefasst dargestellt. Dieser Bericht basiert auf den Erkenntnissen aus der Grundlagenarbeit, welche im Arbeitspapier Mahlow-Nord dargestellt wurden. Die daraus abgeleiteten Planungsziele liefern die Basis für einen nun vorgestellten städtebaulichen Rahmenplan, welcher durch einen entsprechenden Bindungsbeschluss der gemeindlichen Gremien im Weiteren die Leitlinien für das künftige Planungsgeschehen in Mahlow-Nord bestimmen soll.

## **Planungsziele**

Die bereits aus dem Arbeitspapier Mahlow-Nord bekannten übergeordneten Planungsziele sind zur Orientierung an dieser Stelle einleitend noch einmal überarbeitet dargestellt.

- Nutzung und Stärkung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur (S-Bahn-Strecke, Anbindung Landesstraße L76, Bundesstraße B96, Gemeindestraßen)
- Einbindung, Erhalt und Aufwertung vorhandener Grünzonen
- Schutzmaßnahmen zur Minderung der Einflüsse der vorhandenen Verkehrsstrassen (Bahntrasse, Schnellstraßen)
- Behutsamer Übergang der Bebauung, Neubebauung in den Randbereichen orientierend an den umliegenden Siedlungsbereichen
- Einbindung der engagierten Bürgerschaft in den Planungsprozess
- Kompensation der entstehenden Nachteile für die Bewohner umliegender Siedlungsbereiche (Verkehrskonzept, Neuordnung bzw. Aufwertung der Erholungsflächen)
- Einhaltung des vereinbarten Verfahrensablaufs und der vorgesehenen Entwicklungsschritte im mittel- und langfristigen Planungs- und Umsetzungsprozess

## **Erläuterungen zur städtebaulichen Konzeption**

Im Arbeitspapier Mahlow-Nord wurde neben den Aussagen zu den Planungszielen bereits ein erster Ausblick bezüglich der künftigen Gestaltung einzelner Bereiche im Planungsgebiet vorgenommen. Im folgenden Kapitel werden die konkretisierten Aussagen zur städtebaulichen Gestaltung dieser Bereiche sowohl im Einzelnen als auch in der Gesamtbetrachtung vorgestellt. Hierbei wird sich entsprechend der im Arbeitspapier entworfenen Systematik an der Unterteilung in die drei Schwerpunkte Städtebau, Infrastruktur und Freiraum orientiert.

## Schwerpunkt Städtebau

Im Folgenden soll das Hauptaugenmerk zunächst auf die Bebauungstypen und Bebauungsdichten sowie die vorgesehenen Nutzungen gerichtet werden. Ausschnitte aus der Planungskarte bieten hierbei einen Überblick über die jeweils vorgestellten Teilbereiche. Zudem sollen mit beispielhaften Darstellungen die Bebauungsmöglichkeiten für diese Teilbereiche verdeutlicht werden. Bei den Gestaltungsideen für die Planungsbereiche wurde, wie schon im Arbeitspapier erläutert, zunächst eine städtebauliche Orientierung an den bestehenden umliegenden Siedlungsbereichen berücksichtigt. Auch vor dem Hintergrund der späteren Umsetzung der Planung erweist sich diese Orientierung als sinnvoll, da sich die Fortsetzung der bestehenden Bebauung in den freien Flächen aus ökonomischen und eben auch städtebaulichen Gründen empfiehlt. Die Bebauung der Randbereiche der neu geplanten Flächen orientiert sich folgerichtig an den Gemeindeteilen Waldblick und Roter Dudel sowie am Wohnpark Mahlow, welcher mit seiner südlich der L76 gelegenen Bebauung ebenfalls städtebaulich auf die Flächen in Mahlow-Nord wirkt. Die vorläufige Planungskarte ist das Ergebnis der integrierten Konzeption für Mahlow-Nord. Auf den folgenden Seiten werden die Aussagen und Darstellungen dieser Karte im Detail erläutert.



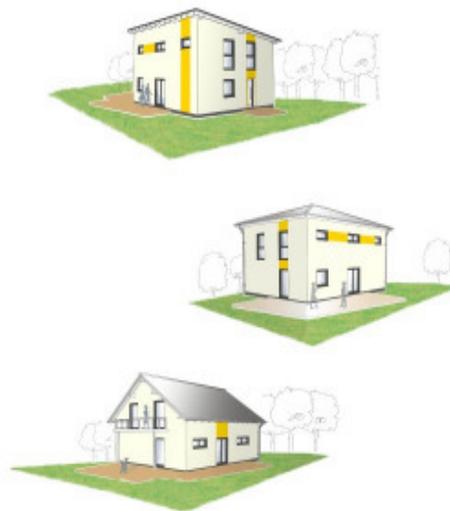
Abb. 1 - Planungskarte Mahlow-Nord (Juli 2011) – vergrößerte Darstellung im Anhang

## Planungen für Teilbereiche

- Dreieck zwischen verlängerter Hans-Thoma-Straße, Bahntrasse und Waldblick (Abbildung 2) → reine Wohnbebauung; Einzel- oder Doppelhausbebauung (in untergeordnetem Umfang) mit Grundstücksgrößen von mindestens 500 m<sup>2</sup> (EH) bzw. 350 m<sup>2</sup> (DH); ca. 90 – 100 Wohneinheiten



Abb. 2



(Abb. 3 - Quelle: PARTNER-HAUS)

- Fläche zwischen verlängerter Hans-Thoma-Straße, Bahntrasse, Ziethener Straße und Waldblick → Doppelhäuser und Hausgruppen mit einem Anstieg der Bebauungsdichte von der bestehenden Bebauung im Waldblick (M16-Gebiet) hin zum neuen Zentrumsbereich; S-Bahnhalte-Mahlow-Nord; Grundstücksmindestgröße für Hausgruppen 250 m<sup>2</sup>; ca. 300 Wohneinheiten

Zentrumsbereich: Am Kreuzungspunkt Ziethener Straße / Bahntrasse befindet sich der geografische und funktionale Mittelpunkt des Planungsgebietes. Hier soll neben Wohnen auch gewerbliche Nutzung bzw. Mischnutzung möglich sein. Im zentralen Bereich am neuen S-Bahnhaltepunkt verschafft die Mischung aus Gewerbe (im EG) und Wohnen in Geschossbauweise dem Standort einen urbanen Charakter. Ein Stadtraum in Form eines attraktiv gestalteten Bahnhofsvorplatzes könnte diese Charakterisierung zusätzlich unterstreichen.

Dem Zentrumsbereich zugeordnet ist zudem ein Nahversorgungsstandort südlich der Ziethener Straße. Auf dieser Fläche könnte sich ein klassischer Discounter ansiedeln. Die Größe der Verkaufsfläche sollte sich hierbei allerdings auf das umliegende Einzugsgebiet beziehen. Großflächiger Einzelhandel ist im Planungsgebiet aus städtebaulichen und verkehrstechnischen Gründen zu vermeiden.



Abb. 4 - Zentrumsbereich



Abb. 5 – städtebauliche Beispiele Zentrumsbereich (Quelle: fuerstenfeldbrueck.de, eigene Aufnahmen)

- Fläche zwischen Waldblick, Ziethener Straße, L76 und Bahntrasse (Abbildung 6) → reine Wohnbebauung; Doppelhäuser und Hausgruppen, Einzelhausbebauung im inneren Bereich orientiert zur Bahntrasse; Hausgruppengürtel nördlich der L76 mit Teilfunktion als Schallschutzriegel; Nahversorgungsstandort an der Ziethener Straße / Bahntrasse; „Eingangstor 1“ für Mahlow-Nord an der Lichtenrader Straße; ca. 200 Wohneinheiten



Abb. 6

- Fläche zwischen Bahntrasse, L76, Trebbiner Straße und Ziethener Straße (Abbildung 7) → Hausgruppen und Mehrfamilienhäuser, Einzelhausbebauung im inneren Bereich orientiert zur Bahntrasse, Seniorenwohnen am zentralen Bereich Ziethener Straße / Bahntrasse; Mehrfamilienhausgürtel nördlich der L76 mit Teilfunktion als Schallschutzriegel; „Eingangstor 2“ für Mahlow-Nord an der Trebbiner Straße; ca. 240 Wohneinheiten

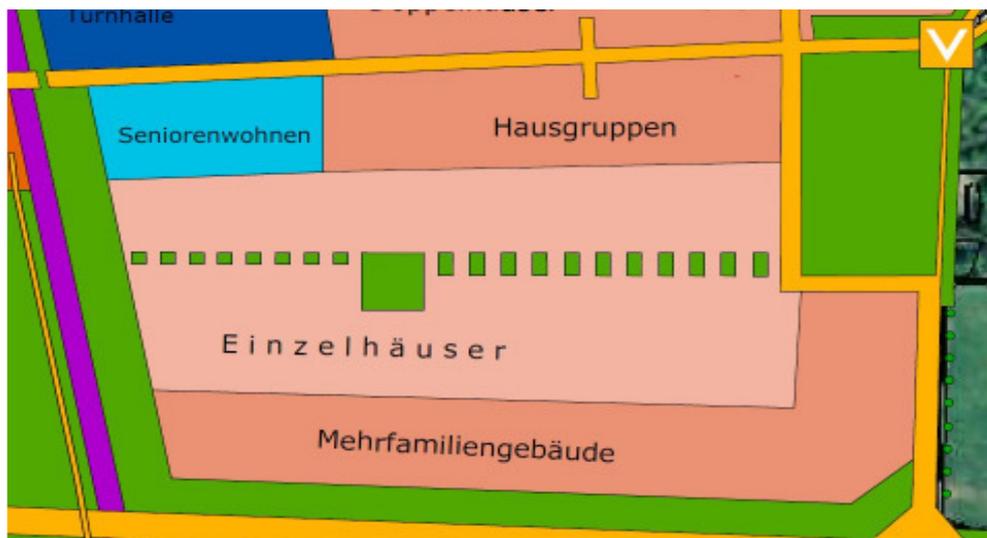


Abb. 7

– Fläche zwischen Ziethener Straße, Trebbiner Straße, Bahntrasse und Waldfläche ehem. Mauerstreifen (Abbildung 8) → Doppelhausbebauung und Hausgruppen an der Ziethener- und Trebbiner Straße im rückwärtigen Bereich aufgelockerte Einzelhausbebauung, Flächen für Bauten der sozialen Infrastruktur, Schul-Kita-Komplex mit Sportplatz, Standort für Seniorenwohnen eingebunden in die Wohnbebauung; „Eingangstor 3“ für Mahlow-Nord an der B96; ca. 320 Wohneinheiten



Abb. 8

### M12b

Die Planungen für das Gebiet des ehemaligen Bebauungsplans M12 sind in der Zwischenzeit weiter fortgeschritten, als für den Gesamtbereich Mahlow-Nord. Mittlerweile ist ein formales Bebauungsplanverfahren in Gang gesetzt worden. Der Vorentwurf des nunmehr M12b benannten Bebauungsplans basiert auf einer Standortuntersuchung sowie auf einem städtebaulichen Konzept und enthält somit detaillierte Aussagen zu den Punkten, welche auf der Ebene der Rahmenplanung erst allgemeiner formuliert wurden. Die Konzeption des Bebauungsplans berücksichtigt hierbei natürlich im Vorgriff die Planungen für den Gesamtbereich Mahlow-Nord. Somit bieten die Planungsinhalte des M12b ein sehr aussagekräftiges Bild, wie die Flächen nördlich der L76 künftig in Teilbereichen letztendlich gestaltet und überplant werden könnten.

Das Gebiet ist gekennzeichnet durch einen Mehrfamilienhausgürtel, welcher straßenbegleitend zur Berliner Straße angeordnet ist. Im rückwärtigen Bereich folgt ein Riegel mit Reihenhäusern, dahinter runden einzeln stehende Einfamilienhäuser die Bebauung ab. Nach der

derzeitigen Konzeption bietet das Gebiet Raum für etwa 150 bis 160 Wohneinheiten. Der bereits bestehende Schul- und Kitastandort im zentralen Bereich ist Bestandteil des Bebauungsplans. Die umgebende Bebauung berücksichtigt in ihrer Anordnung und Ausrichtung diesen Bildungsstandort.



Abb. 9 – städtebaulicher Entwurf M12b-Gebiet

**Die hier vorgestellten städtebaulichen Ideen für die benannten Teilgebiete liefern einen ersten Überblick über die Möglichkeiten einer künftigen Bebauung in Mahlow-Nord. Dieser allgemeine Überblick genügt auf der Ebene der Rahmenplanung zunächst. Detailliertere Planungen würden zum derzeitigen Zeitpunkt zu eng gefasste Planungsvorgaben bedeuten. Dies stünde einem weiteren offen gestaltbaren Planungsprozess im Wege. Wichtig ist an dieser Stelle, dass wesentliche Leitgedanken, bezogen auf die vorgestellten Teilbereiche, zusammengefasst formuliert werden. Merkmale wie eine aufgelockerte, vielseitige und sich einfügende Bebauung finden sich in den oben genannten Punkten wieder.**

**Der Bezug auf das gemeindliche Leitbild und die Berücksichtigung der Anforderungen an zeitgemäßes ökologisches und ökonomisches Bauen verschaffen den vorgestellten Ideen eine optimale Voraussetzung, solide Grundlage für die weitere planerische Arbeit in den nächsten Jahren zu sein.**

## **Schwerpunkt Infrastruktur**

In Bezug auf den Schwerpunkt Infrastruktur werden hauptsächlich die Themenfelder soziale Infrastruktur sowie die künftige verkehrliche Anbindung und innere Erschließung betrachtet. Detaillierte Aussagen zur technischen Infrastruktur sind in diesem Planungsstadium zunächst nicht unbedingt notwendig. Es ist davon auszugehen, dass das Planungsgebiet aufgrund seiner zentralen Lage im vorstädtischen Siedlungsgefüge verhältnismäßig problemlos an die Netze der technischen Infrastruktur – Strom, Gas, Wasser, Abwasser etc. - angeschlossen werden kann.

### *Soziale Infrastruktur*

Im zentralen Bereich des Planungsgebietes ist ein großzügiger Standort für eine schulische Einrichtung sowie eine Kindertagesstätte vorgesehen. Ergänzt wird dieser Bereich durch einen Sportplatz und eine Turnhalle. Diese sollen neben den Schülern und Kindern der Kita auch lokalen Sportvereinen zur Nutzung zur Verfügung stehen.

Es sei an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass sich die Unterbringung des Schul-Kita-Sportanlagenstandorts im Planungsgebiet Mahlow-Nord zunächst nicht streng nach fachlichen Bedarfszahlen richtet. Aussagen über Schülerzahlen, Klassenzüge und Größe der Kita werden somit hier nicht getätigt. Es soll mit diesem Standort vielmehr signalisiert werden, dass das Gebiet künftig über solche Einrichtungen an dieser Stelle verfügen soll. Mittel- bis langfristig werden im Gesamtbereich Mahlow-Nord (mit Waldblick und Roter Dudel) knapp 5000 Menschen wohnen (siehe hierzu auch Prognose im Arbeitspapier). Es versteht sich, dass den Bewohnern auch ein attraktives Angebot an Bildungs- und Sporteinrichtungen zur Verfügung gestellt werden soll. Ein Ziel der Planungen für Mahlow-Nord muss es sein, jungen Familien die Möglichkeit der Ansiedlung zu gewährleisten. Ebenso sollten die Bewohner der bestehenden Siedlungsbereiche in den Genuss einer verbesserten Versorgung mit Infrastruktureinrichtungen kommen. Daher ist der hier vorgestellte Standort als fester Bestandteil der Planungen für Mahlow-Nord unabdingbar.

Ein Vorteil des Standorts ist zudem, dass er sich außerhalb der An- bzw. Abflugschneisen des künftigen Flughafens BBI befindet. Es böte sich somit auch die Gelegenheit an dieser Stelle Kita bzw. Schulplätze als Ersatz für die in Zukunft verlärmten Gemeindebereiche einzurichten. Es versteht sich, dass die Einrichtungen wegen Ihrer Lage an der Trasse der Dresdner Bahn vor den Emissionen des Eisenbahnverkehrs geschützt werden müssen. Die direkte Lage der Sporteinrichtungen an der Bahntrasse berücksichtigt diesen Umstand der Lärmproblematik bereits. Sie sind als weniger lärmempfindlich einzuschätzen als andere Einrichtungen bzw. Nutzungen und können zudem bereits selber eine Schallschutzfunktion

wahrnehmen, wie z.B. die Turnhalle, welche die Schallausbreitung in Richtung des Schulgebäudes verhindert (siehe Abbildung 10).

Neben den Einrichtungen für Bildung und Sport ist an selber Stelle südlich der Ziethener Straße eine Fläche für Seniorenwohnen vorgesehen. Dieser zentrale Standort richtet sich in erster Linie an Senioren, die sich zwar bereits für das Leben in einer entsprechenden Einrichtung entschieden haben, aber noch sehr mobil sind. Die unmittelbare Nähe zum S-Bahnhaltepunkt verschafft ihnen bei Bedarf die Möglichkeit, möglichst schnell in andere Gemeindeteile bzw. nach Berlin zu gelangen. Die Einrichtung unterscheidet sich damit von der zweiten vorgesehenen im Planungsgebiet, welche im Bereich der Trebbiner Straße verortet ist. Diese richtet sich mit ihrer grünorientierten Lage eher an Nutzer die eine ruhige und weniger zentrale Lage bevorzugen.

Die folgende Darstellung (Abb. 10) zeigt den beschriebenen Standort als Auszug aus der Planungskarte Mahlow-Nord. Zudem zeigt eine etwas detailliertere Darstellung, wie dieser Bereich künftig städtebaulich gestaltet werden könnte. Solche städtebaulichen Detailentwürfe sind im Zuge der gerade initiierten zweiten Phase des Projekts Mahlow-Nord auch für weitere Bereiche des Planungsgebiets vorgesehen. Sie bieten eine ideale Möglichkeit, dem Gebiet ein städtebauliches Bild und gestalterischen Charakter zu geben. Dies schafft Akzeptanz und stellt sicher, dass bei der späteren Realisierung der Planungen attraktive und qualitativ hochwertige städtische Räume entstehen.

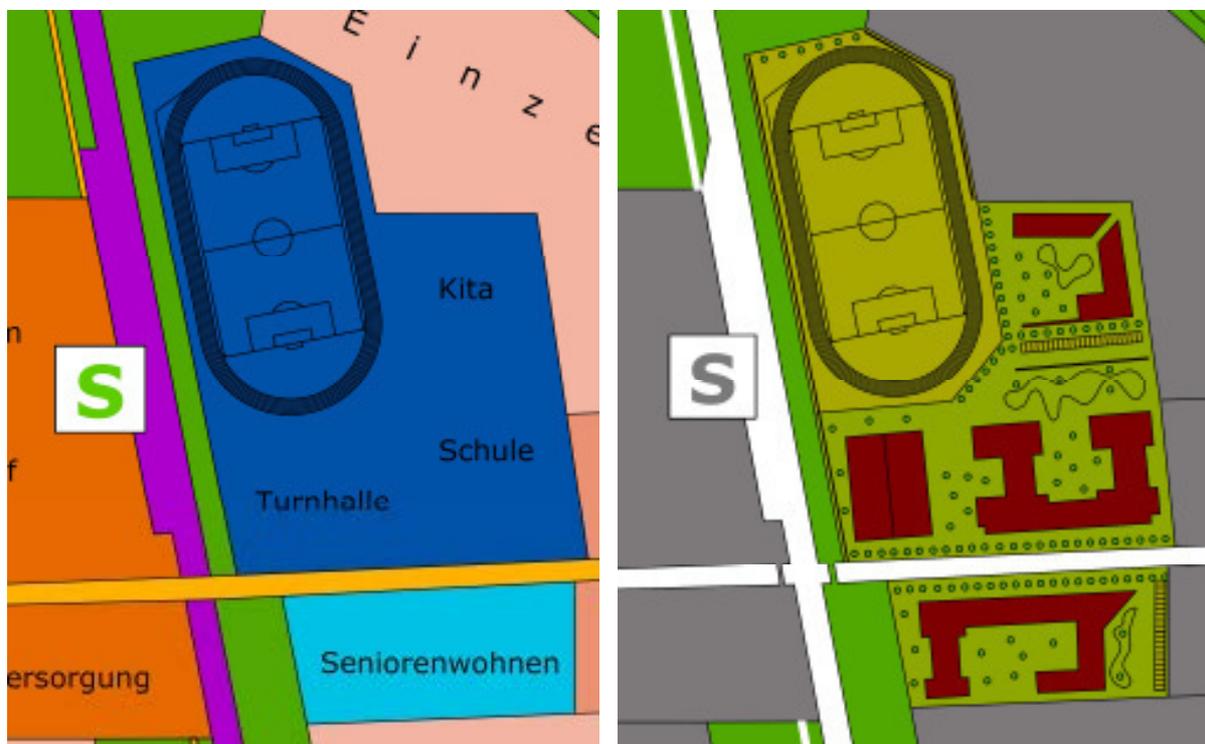


Abb. 10 + 11 – Detaillierung Schulstandort

### *M12b-Gebiet*

Ein weiteres Beispiel, wie ein Schul- bzw. Kitastandort im Planungsgebiet gestaltet werden kann, zeigt sich im Falle des Bebauungsplans M12b. Der kürzlich fertig gestellte Bau an der Berliner Straße wurde in das städtebauliche Konzept für den Bebauungsplan integriert. Hierbei wurde besonders darauf Wert gelegt, dass Freiflächen und Spieleinrichtungen im Umfeld sowohl den Anwohnern als auch den Kindern der Schule bzw. Kita zur Verfügung stehen. Hierdurch wird eine optimale Vernetzung erreicht, welche den Schulstandort als integrierten Bestandteil des neu entstehenden Wohnquartiers stärkt.



Abb. 12 - Schulstandort M12b-Gebiet

### *Nahversorgung*

Als Bestandteil der sozialen Infrastruktur im weiteren Sinne soll an dieser Stelle auch die künftige Ausgestaltung der Nahversorgung betrachtet werden. Im Planungsgebiet gibt es zwei räumlich zusammenhängende Nahversorgungsstandorte. Sie befinden sich im Bereich des Zentrums westlich der Bahntrasse. Hierbei ist vorgesehen, dass im direkten Umfeld des geplanten S-Bahnhaltepunkts kleinere Ladengeschäfte vorhanden sind, welche den kurzfristigen täglichen Bedarf der umliegenden Wohnquartiere decken und sich nicht zuletzt auch auf Arbeitspendler orientieren. Diese Einrichtungen können beispielsweise sein:

- Restaurant, Imbiss, Cafe
- Kiosk, Postagentur
- Blumengeschäft
- Drogeriegeschäft
- kleiner Lebensmittelmarkt

Da im Zentrumsbereich eine breitbandige Mischnutzung angestrebt wird, sind darüber hinaus weitere Einrichtungen vorgesehen, die der umfassenden Versorgung der Quartiersbewohner dienen sollen. So sind Räumlichkeiten für z.B.

- Arztpraxen
- Versicherungs- bzw. Steuerbüros
- Anwaltskanzleien
- Fahrschulen
- Pflegedienste

vorzusehen. Ziel soll hierbei sein, ein möglichst umfassendes und attraktives Angebot innerhalb des Planungsgebiets zu schaffen. Die Bewohner sollen nach Möglichkeit ihre täglichen Erledigungen im direkten Wohnumfeld abwickeln können.

Wie bereits erwähnt ist dem Zentrumsbereich zudem ein Einkaufsstandort (Discounter) südlich der Ziethener Straße zugeordnet, welcher die Nahversorgungssituation für den gesamten Mahlower Norden verbessern soll.

**Die in diesem Abschnitt vorgestellten Ideen wurden vor dem Hintergrund entwickelt, das Gebiet Mahlow-Nord attraktiv und vielseitig mit Einrichtungen der sozialen Infrastruktur auszustatten. Die neuen Bewohner sollen sich mit ihrem Wohnquartier identifizieren und ihren Lebensmittelpunkt hier haben. Das Entstehen einer reinen suburbanen Schlafstadt gilt es zu vermeiden. Die vielseitigen Angebote, wie der zentrale Schulstandort, die Senioreneinrichtungen oder die Geschäfte und Praxen im Zentrumsbereich, verschaffen Mahlow-Nord die gewünschte Attraktivität als lebenswerter Wohnstandort.**

### *Verkehr*

Ein Schwerpunkt der Planungen für Mahlow-Nord, dies hat vor allem die Arbeit in der ersten Projektphase gezeigt, ist das Thema Verkehr. In den Diskussionen mit Bürgern und Fachleuten wurde immer wieder auf das Problem hingewiesen, dass eine große Anzahl an Neubewohnern auch zusätzlichen Verkehr verursacht. Besonders bei den Bewohnern der bestehenden Siedlungsbereiche wurden daher Befürchtungen geäußert, ihre Wohnviertel könnten von den negativen Auswirkungen dieses zusätzlichen Verkehrs in besonders starker Weise betroffen werden. Immerhin würde mit prognostizierten ca. 1200 zusätzlichen Haushalten unbestreitbar ein erhöhtes Verkehrsaufkommen verursacht werden. Um diese Problematik zu berücksichtigen, wurde das Ingenieurbüro StadtPlan aus Potsdam beauftragt, eine Verkehrsstudie auszuarbeiten. Damit sollten mögliche Auswirkungen der

Planungen in Hinblick auf das Thema Verkehr analysiert und Lösungsvorschläge zur Vermeidung künftiger Konflikte ausgearbeitet werden.

Die folgenden Ausführungen enthalten teilweise Abbildungen sowie Textpassagen aus der Verkehrsuntersuchung des Büros StadtPlan. Teilweise wurden Ideen und Lösungsvorschläge der Untersuchung im Zuge der planerischen Arbeit weiterentwickelt und überarbeitet. Die ursprüngliche Untersuchung ist als wichtiger Impuls- und Ideengeber für die Ausgestaltung des Entwicklungskonzepts für den Planungsbereich Mahlow-Nord zu betrachten und kann jederzeit in der Verwaltung eingesehen werden.

Ein wichtiges Augenmerk wurde bei der Arbeit des Büros StadtPlan zunächst darauf gelegt, inwieweit das bestehende Straßennetz – bestehend aus der L76, der B96 und den Straßen in den Gemeindeteilen Waldblick und Roter Dudel – fähig ist, die künftige Verkehrsbelastung zu bewältigen. In den Mittelpunkt rückte hierbei die Betrachtung dreier so genannter Knotenpunkte an der L76 und der B96. Diese Knotenpunkte sollen künftige die Hauptlast des Verkehrs aufnehmen. Es soll vermieden werden, dass bestehende untergeordnete Gemeindestraßen – genannt seien hier die Arco- und Keplerstraße im Waldblick sowie die Trebbiner Straße im Roten Dudel – in starkem Maße zusätzlich belastet werden. Die untersuchten Punkte sind:

- Die Kreuzung B96 / Trebbiner Straße (KP1)
- Die Kreuzung L76 / Trebbiner Straße (KP2)
- Die Kreuzung L76 / Lichtenrader Straße (KP3)

Laut den Untersuchungen des Büros StadtPlan sind die drei Kreuzungspunkte grundsätzlich in der Lage den prognostizierten Verkehr bei einer vollständigen Realisierung der Planungen in Mahlow-Nord aufzunehmen. Notwendig sind allerdings Modifikationen bei den Fahrspuren der bestehenden Straßen bzw. Kreuzungen. Diese Modifikationen sind in Bezug auf die Umgestaltung der Gemeindestraßen noch als verhältnismäßig unproblematisch zu betrachten. In Bezug auf die Landes- und Bundesstraße ergibt sich jedoch künftig ein erhöhter Abstimmungsbedarf, sind diese doch planfestgestellt und eine Umgestaltung bedarf eines relativ aufwändigen Planungsprozesses. Da die Planungen für den Bereich Mahlow-Nord aber einen mittel- bis langfristigen Zeithorizont haben, wird die Umsetzung aufgrund der ausreichenden Vorlaufzeit nicht als unrealistisch eingeschätzt.

Im Folgenden sind als Auszug aus der Verkehrsuntersuchung kurz die Aussagen zu den einzelnen Kreuzungspunkten zusammengefasst. Es sei an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass die prognostizierten Belastungen (Kfz/24h) zunächst sehr hoch erscheinen. Sie berücksichtigen aber die Gesamtbelastung der Knotenpunkte, also auch den reinen Durchgangsverkehr auf der B96 und der L76.

Für den Knotenpunkt B96 / Trebbiner Straße werden unter Berücksichtigung der geplanten Siedlungsentwicklungen in Mahlow-Nord bei der Einrichtung eines S-Bahnhaltepunkts Zufahrtsbelastungen von rund 25.000 Kfz/24h und bei Einrichtung ohne S-Bahnhaltepunkt Zufahrtsbelastungen von rund 27.000 Kfz/24h erwartet. Bei einem Ausbau des Knotenpunktes auf drei Fahrstreifen in der nördlichen und in der südlichen Zufahrt im Zuge der B96, mit zwei Fahrstreifen in der westlichen Zufahrt (Trebbiner Straße) und mit nur einem Fahrstreifen in der östlichen Zufahrt, wäre der Knotenpunkt in beiden Fällen ausreichend leistungsfähig. Derzeit verfügen nur die nördliche und die östliche Zufahrt über die erforderliche Anzahl von Fahrstreifen zur Abwicklung des erwarteten Verkehrsaufkommens. Die übrigen beiden Zufahrten müssten entsprechend ausgebaut werden.

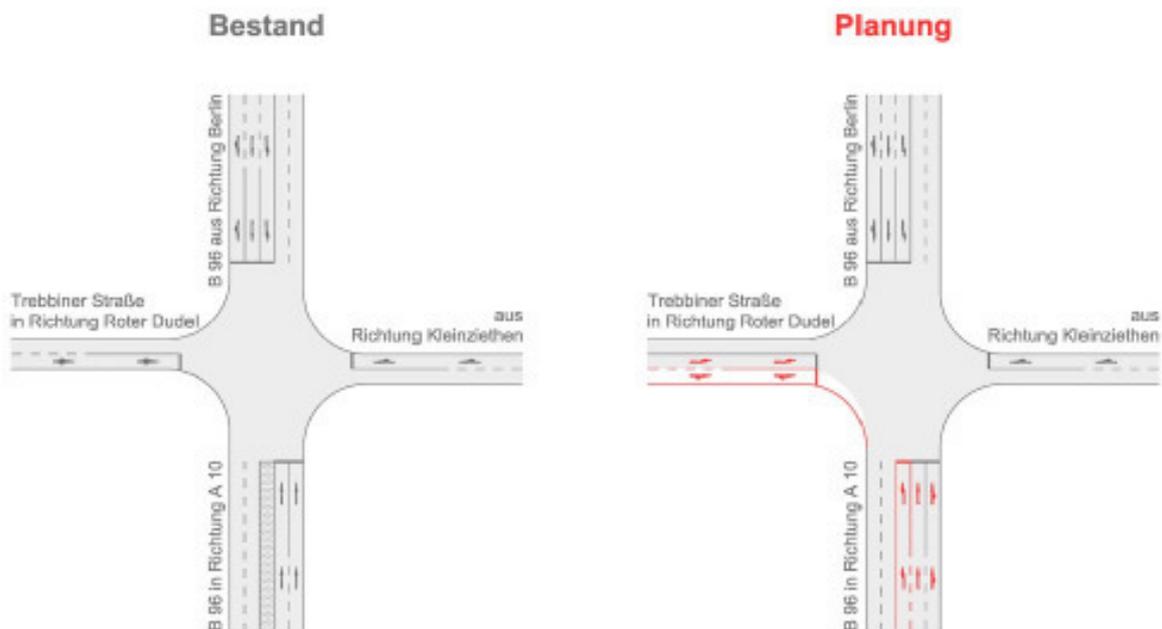


Abb. 13 - Veränderung der Fahrspuren am Kreuzungspunkt B96 / Trebbiner Straße (Abbildung: StadtPlan)

Für den Knotenpunkt L76 / Trebbiner Straße werden unter Berücksichtigung der geplanten Siedlungsentwicklungen in Mahlow-Nord bei der Einrichtung eines S-Bahnhaltepunkts Zufahrtsbelastungen von rund 48.000 Kfz/24h und bei Einrichtung ohne S-Bahnhaltepunkt Zufahrtsbelastungen von rund 50.000 Kfz/24h erwartet. Bei einem Ausbau des Knotenpunktes auf vier Fahrstreifen in den beiden Zufahrten im Zuge der L76 und drei Fahrstreifen in den beiden Zufahrten im Zuge der Trebbiner Straße, wäre der Knotenpunkt in beiden Szenarien ausreichend leistungsfähig. Derzeit sind die Zufahrten im Zuge der L76 nur mit drei Fahrstreifen, die südliche Zufahrt der Trebbiner Straße nur mit zwei und die nördliche Zufahrt der Trebbiner Straße nur mit einem Fahrstreifen für alle Richtungen

ausgestattet. Deshalb wäre ein entsprechender Ausbau aller vier Knotenpunktzufahrten zur Abwicklung des erwarteten Verkehrsaufkommens erforderlich.

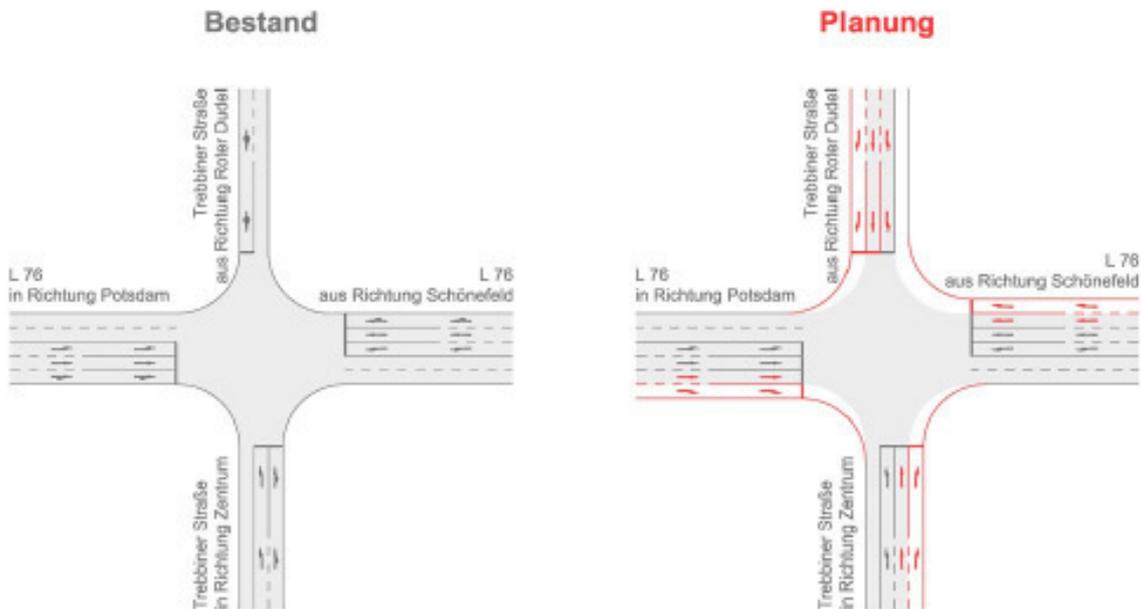


Abb. 14 - Veränderung der Fahrspuren am Kreuzungspunkt L76 / Trebbiner Straße (Abbildung: StadtPlan)

Für den Knotenpunkt L76 / Lichtenrader Straße werden unter Berücksichtigung der geplanten Siedlungsentwicklungen in Mahlow-Nord bei der Einrichtung eines S-Bahnhaltepunkts Zufahrtsbelastung von rund 42.000 Kfz/24h und bei Einrichtung ohne S-Bahnhaltepunkt Zufahrtsbelastungen von rund 44.000 Kfz/24h erwartet.

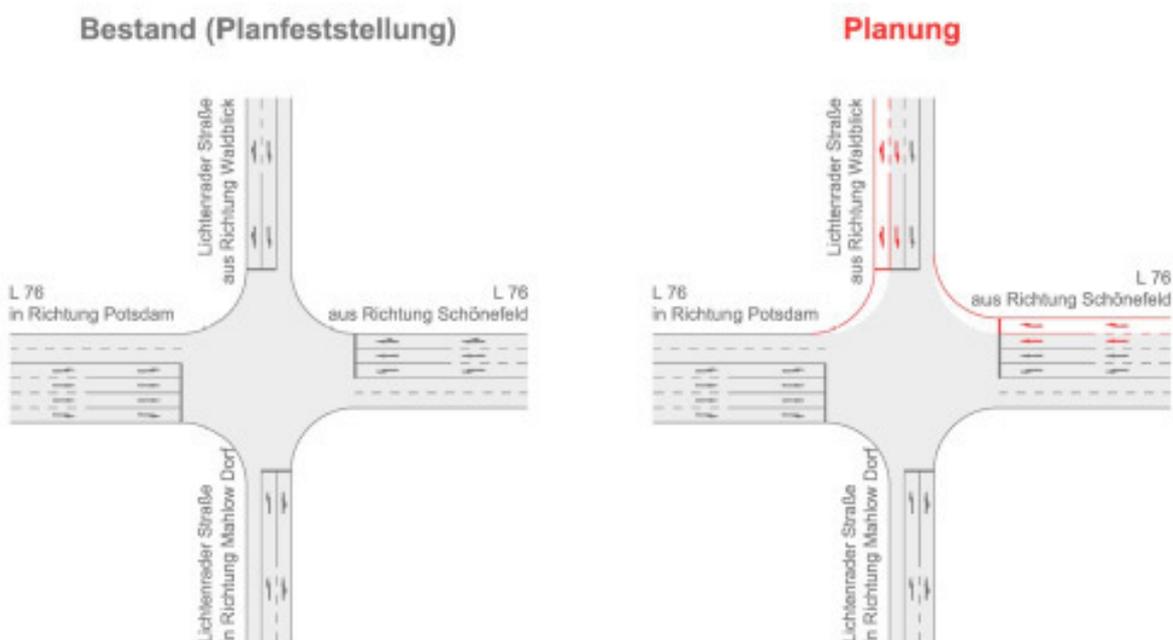


Abb. 15 - Veränderung der Fahrspuren am Kreuzungspunkt L76 / Lichtenrader Straße (Abbildung: StadtPlan)

Sieht man für die beiden Zufahrten im Zuge der L76 vier Fahrstreifen, für die nördliche Zufahrt der Lichtenrader Straße drei Fahrstreifen und für die südliche Zufahrt der Lichtenrader Straße mindestens zwei Fahrstreifen vor (siehe Abb. 14), wäre der Knotenpunkt in beiden Szenarien ausreichend leistungsfähig. Das kürzlich abgeschlossene Planfeststellungsverfahren sieht für den Knotenpunkt in der westlichen Zufahrt (L76) vier Fahrstreifen, in der östlichen Zufahrt (L76) drei Fahrstreifen und in den beiden Zufahrten im Zuge der Lichtenrader Straße jeweils zwei Fahrstreifen vor. Deshalb wäre ein nachträglicher Ausbau der östlichen und der nördlichen Zufahrt notwendig.

Neben der Klärung der Frage, ob die bestehenden Anschlusspunkte genügend Kapazitäten besitzen galt es mit der Verkehrsstudie auch zu untersuchen, wie Belastungen für die bestehenden Gemeindestraßen im direkten Umfeld vermieden werden können. Der folgende Abschnitt stellt die Ergebnisse dieser Untersuchung dar.

#### *Erschließungsvarianten – Waldblick und Roter Dudel*

Im Zuge der Verkehrsuntersuchung des Büros Stadt wurden einzelne Erschließungsvarianten ausgearbeitet, die besonders den Einfluss des künftigen Verkehrs auf die benachbarten Gemeindeteile Waldblick und Roter Dudel berücksichtigen. Nach Diskussion in der Verwaltung und in der Steuerungsgruppe wurden zwei Vorzugsvarianten ausgewählt, die bei den künftigen Planungen berücksichtigt werden sollen. Im Folgenden werden die ausgewählten Varianten für den Bereich Waldblick und Roter Dudel vorgestellt.

#### *Verkehrslösung Waldblick*

Eine den bestehenden Siedlungsbereich Waldblick berücksichtigende Verkehrslösung wirkt sich im Prinzip auf den gesamten westlichen Bereich der Neubauflächen in Mahlow-Nord aus. Folglich ist das gesamte Erschließungsnetz in diesem Bereich so ausgerichtet, dass eine überhöhte Verkehrsbelastung im Waldblick künftig vermieden werden kann. Eine erhöhte Verkehrsbelastung würde hierbei in erster Linie die Arco- und die Keplerstraße betreffen, da diese in ihrer direkten Verlängerung auf das Berliner Stadtgebiet führen. Es besteht hierbei die Gefahr, dass sich künftig Schleichverkehre bilden, welche zum Ärgernis und gegebenenfalls auch zur Gefahr für die Anwohner im Waldblick als auch im Berliner Stadtteil Lichtenrade werden. Die folgenden Abbildungen (siehe auch Anlage 4) zeigen eine Lösungsvariante des Büros StadtPlan und einen daraus abgeleiteten Vorschlag der Umsetzung dieser Variante. Die anschließende Erläuterung dieser Lösung verdeutlicht einzelne Details der Erschließungsvariante. Letztlich ist es ein Hauptanliegen dieses Vorschlags, Durchgangsverkehr von Mahlow nach Berlin auch künftig so gering wie möglich zu halten. Im Idealfall nutzen nur die direkten Anwohner die Wegeverbindungen nach Berlin, der Rest des Verkehrs verläuft über die L76 und die B96.



Abb. 16 - Verkehrsvorschlag Bereich Waldblick



Abb. 17 - Verkehrsvorschlag Büro StadtPlan

- Die Lichtenrader Straße wird weit in das Gebiet hineingeführt, endet aber für den Kfz-Verkehr kurz vor dem Bereich der verlängerten Hubertusstraße
- Geh- und Radwegverbindungen sind in der Darstellung nicht aufgeführt, es versteht sich aber, dass sich das Abschneiden der dargestellten Verkehrswege nur auf den Kfz-Verkehr bezieht
- Das Erreichen der Hubertusstraße (und damit die Weiterfahrt nach Berlin) ist nur durch das Befahren eines größeren Bogens durch das Gebiet möglich – hierbei sollen entsprechende Maßnahmen an den ausgewählten Bereichen eine Durchfahrung möglichst unattraktiv gestalten (z.B. Tempo 30, Aufpflasterung, Vorrang für kreuzenden Geh- und Radweg im Bereich verlängerte Lichtenrader Straße – siehe Abbildung 19)
- Die Zeppelinstraße und die Hans-Thoma-Straße werden in das neue Gebiet geführt. Sie sind aber nur für Fußgänger, Radfahrer und im Notfall für Rettungsfahrzeuge durchgängig benutzbar
- Die verlängerte Hans-Thoma-Straße im mittleren Bereich ist möglicherweise in ihrer Bedeutung noch weiter einschränkbar (Spielstraße o.ä.).
- Auch die Befahrung der Zethener Straße nach Westen soll entsprechend gestaltet werden, im weiteren Verlauf sind auch Maßnahmen im Waldblick (z.B. Arcostraße) denkbar.
- Nach Möglichkeit sind Einbahnstraßen zu vermeiden

Im Optimalfall wird mit dieser Erschließungsvariante erreicht, dass der Durchgangsverkehr von und nach Berlin weitestgehend unattraktiv gestaltet wird. Der letztlich nicht komplett zu vermeidende Verkehr wird dabei möglichst gleichmäßig auf die neu entstehenden Siedlungsbereiche sowie den Waldblick verteilt. Im Waldblick ist die Inanspruchnahme

anderer Straßen außer der Arcostraße für diesen Verkehr zu vermeiden bzw. so gering wie möglich zu halten. Lediglich die Hubertusstraße würde hierbei zusätzlich teilweise in Anspruch genommen werden. Dies ließe sich gemäß des Vorschlags des Büros Stadt bei Bedarf auch vermeiden. Der Vorschlag, die Führung der Zufahrt über den ehemaligen Mauerstreifen, ist allerdings rechtlich, technisch und finanziell mit einem verhältnismäßig großen Aufwand verbunden.



Abb. 18 - Verkehrsführung über Hubertusstraße



Abb. 19 - Verkehrsführung über Mauerstreifen

Verkehrsführung über Hubertusstraße	Verkehrsführung über Mauerstreifen
<p>Vorteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• städtebaulich-funktional zweckmäßige Variante</li> <li>• günstige Erschließungssituation – Erschließung beidseitig der Straße möglich</li> <li>• Weiterführung d. Hubertusstraße mit verhältnismäßig geringem technischen Aufwand möglich</li> </ul> <p>Nachteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verkehrsführung durch das Gebiet (neue und alte Siedlungsflächen) bedingt erhöhte Belastung für Anwohner</li> <li>• Neubetroffenheit für bestehende Bebauung</li> </ul>	<p>Vorteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verkehrsbelastung wird an den Rand des Gebietes verlagert – kein Durchgangsverkehr im Inneren des Wohngebietes</li> <li>• „Lärm zu Lärm“ – Straße neben Schiene</li> </ul> <p>Nachteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ungünstige Erschließungssituation – nur einseitige Erschließung möglich</li> <li>• Erhöhter Abstimmungsbedarf in Bezug auf die Eigentumsverhältnisse im Bereich Mauerweg</li> <li>• Doppelbelastung für Anlieger im Bereich der Haupteerschließungsstraße (Kfz und Bahn)</li> </ul>



Abb. 20 - Beispiel für eine Radwegüberführung (Abbildung: Stadt Hannover)

### Verkehrslösung Roter Dudel

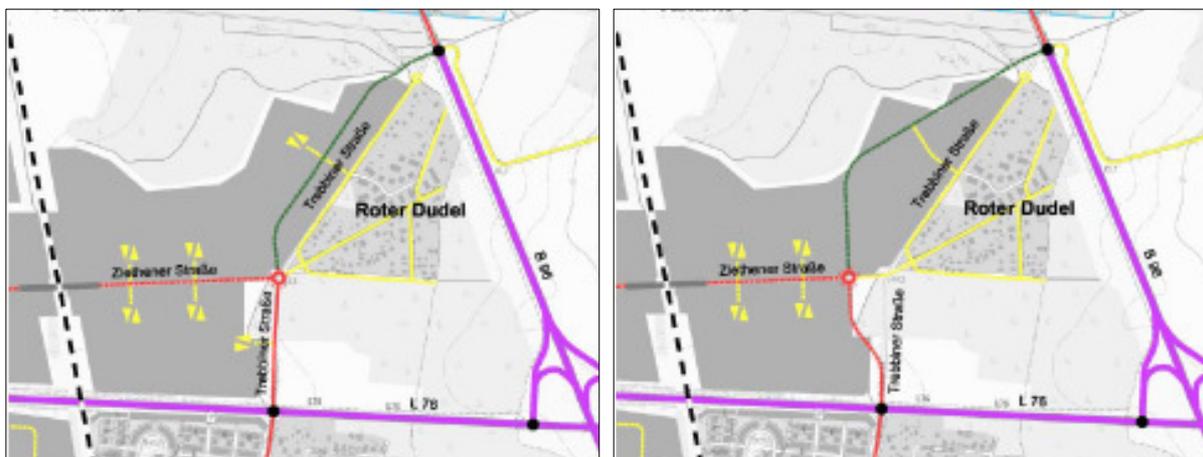


Abb. 21 + 22 - Abbildung: Büro StadtPlan)

Die Abbildungen 20 und 21 zeigen Lösungen für die Erschließung des östlichen Planungsbereichs sowie für den Gemeindeteil Roter Dudel. Hierbei erfolgt neben dem Ausbau der Ziethener Straße eine Verlegung der Trebbiner Straße im Abschnitt zwischen der Ziethener Straße und der B 96 nach Westen. Der Gemeindeteil Roter Dudel wird im Süden an den Kreisverkehr Trebbiner Straße / Ziethener Straße und mittig an die verlegte Trebbiner Straße angeschlossen. Zwar entfällt die direkte Anbindung des Roten Dudel an die B96, Durchgangsverkehr wird mit diesen Varianten jedoch nachhaltig unterbunden. Bei der links abgebildeten Variante wird die Trebbiner Straße im nördlichen Abschnitt noch weiter

nach Nordwesten bis an den Rand des Entwicklungsgebietes verschoben. Außerdem erfolgt bereits unmittelbar nach dem Kreuzungsbereich L76 / Trebbiner Straße eine Verschwenkung. Bei dieser Verkehrsführung kann ein Durchgangsverkehr vom südlichen Mahlower Gemeindebereich und der Stadtgrenze von Berlin weitgehend unterbunden werden. Ziel ist es, Autofahrer weitestgehend über die L76 und die B96 nach Berlin zu führen. Die Wegeverbindungen im Planungsgebiet sollen in erster Linie durch die Anwohner genutzt werden.

In Bezug auf die hier vorgestellten Erschließungsvarianten muss festgehalten werden, dass Durchgangsverkehr letztlich nicht vollkommen ausgeschlossen werden kann. Überörtliche Wegeverbindungen wird der Autofahrer immer nutzen wollen, wenn sie sich ihm anbieten. Im Falle der Planungen für Mahlow-Nord besteht jedoch die Möglichkeit, die geplante Neubebauung an den Haupteerschließungsstraßen entsprechend der künftigen Verkehrsbelastung auszurichten und auszuführen. In Verbindung mit den vorgestellten verkehrlenkenden Maßnahmen besteht somit ein schlüssiges Konzept, wie man die Neubauf Flächen in Mahlow-Nord trotz der notwendigen Verkehrswege lebenswert, attraktiv und auch ruhig gestalten kann. Die bereits erwähnten städtebaulichen Detaillierungen sollen im weiteren Planungsverlauf beispielhafte Entwurfslösungen für diese Bereiche aufzeigen.

#### *Verkehrslösung M12b-Gebiet*

Im Falle des M12b-Gebietes schlägt das Büro StadtPlan eine Erschließungslösung vor, die auf der folgenden Darstellung abgebildet ist. Empfohlen werden für die beiden Teilbereiche ringförmige Erschließungswege. Diese werden vor allem wegen einer problemloseren Befahrung im Havariefall begründet.

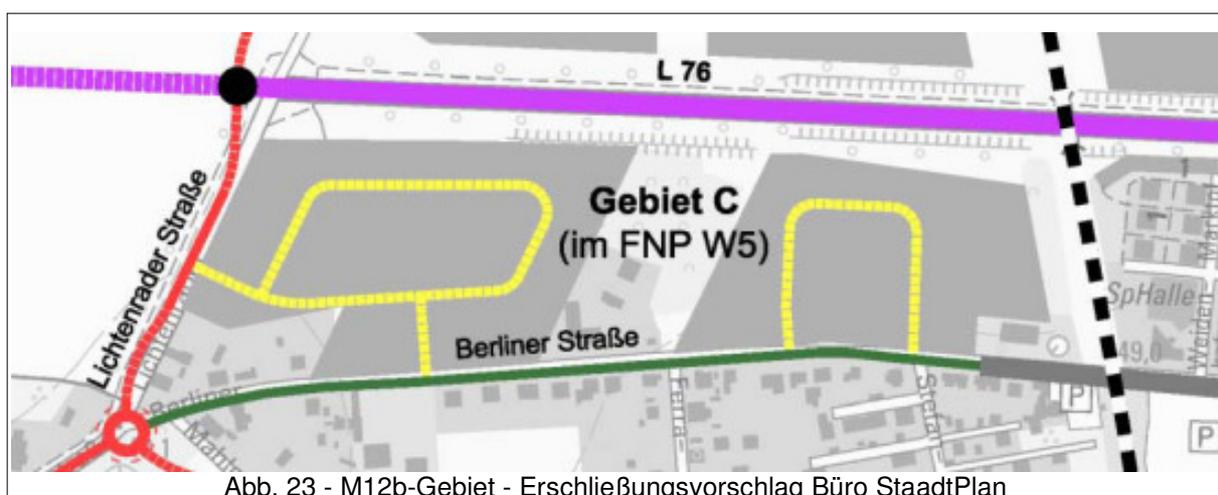


Abb. 23 - M12b-Gebiet - Erschließungsvorschlag Büro StadtPlan

Der Erschließungsvorschlag des Büros StadtPlan wurde im Zuge der Planungen für den M12b nur teilweise übernommen. Die folgende Abbildung verdeutlicht, dass im westlichen

Teil des Gebietes eine ganz ähnliche Lösungsvariante gewählt wurde. Allerdings ist hier nur eine Zufahrt an der Lichtenrader Straße vorgesehen. Die zweite Zufahrt an der Berliner Straße soll nur Fußgängern, Radfahrern sowie Rettungsfahrzeugen vorbehalten sein. Im östlichen Teil des Gebietes wurde jedoch eine Stichstraßenlösung gewählt. Die Anzahl der vorgesehenen Wohneinheiten lässt gemäß den bisher vorgenommenen Untersuchungen diese Erschließungslösung zu, ohne dass signifikante Störungen im Verkehrsablauf zu erwarten sind.



Abb. 24 - M12b-Gebiet – Erschließungsvariante – derzeitiger Arbeitsstand

### *Fußgänger- und Radverkehr*

In der Anlage 3 sind neben dem bestehenden Hauptwegenetz auch die vorgesehenen Netzergänzungen für Fußgänger und Radfahrer dargestellt. Diese Wegeverbindungen sind weitestgehend an das geplante Hauptverkehrsstraßennetz und an die Trassen der S-Bahn sowie der geplanten Fernbahn angelehnt.

Geplant ist, die verschwenkte Trebbiner Straße westlich der „alten“ Trebbiner Straße, die Ziethener Straße zwischen der Trebbiner Straße und der Lichtenrader Straße, sowie die geplante Verlängerung der Lichtenrader Straße gleichzeitig als Hauptwegeachsen für den Fußgänger- und den Radverkehr zu nutzen. Der bestehende Fußweg östlich der Trebbiner Straße im Bereich des Gemeindeteils Roter Dudel soll nach Möglichkeit ebenfalls wichtiger Bestandteil des Fußwegenetzes bleiben.

Das vorhandene Großsteinpflaster der Trebbiner Straße ist für eine Radwegeverbindung allerdings nur bedingt geeignet, da für einen gemischt genutzten Fuß- und Radweg der bestehende Gehweg zu schmal ist. Wenn im Zuge der „alten“ Trebbiner Straße wegen der direkten Führung eine Hauptwegeachse für den Fußgänger- und für den Radverkehr entstehen sollte, sind entsprechende bauliche Veränderungen vorzunehmen.

Die geplante Ziethener Straße zwischen der Trebbiner Straße und der Lichtenrader Straße sollte mit einem ausreichend breiten, beidseitigen Seitenbereich ausgestattet werden, um die bestehenden sowie die geplanten Gemeindeteile miteinander zu verbinden. Mindestens im Verlauf der Unterführung unter den Bahntrassen ist die Führung des Radverkehrs im Seitenbereich erforderlich. Es wäre deshalb zu prüfen, ob der Radverkehr im gesamten Abschnitt der Ziethener Straße zwischen der Lichtenrader Straße und der Trebbiner Straße im Seitenbereich geführt werden sollte. Im Bereich der Unterführung wäre zur Erschließung des geplanten S-Bahnhaltepunktes eine einseitige Führung des Radverkehrs in beiden Richtungen zu prüfen. Das geplante Hauptverkehrsstraßennetz sieht eine Verschwenkung der Lichtenrader Straße nach Norden vor. Um auch in diesem Bereich eine flexible Nutzung für alle Verkehrsarten zu gewährleisten, sind ausreichend dimensionierte Seitenbereiche vorzusehen. Zudem gewährleistet eine Verlängerung der Lichtenrader Straße, welche für den Fußgänger- und Radverkehr bevorzugt nutzbar ist, eine schnelle und gefahrlose Wegeverbindung.

Die bisherige Hauptwegeverbindung über die Arcostraße bleibt nur noch für den gebietseigenen Fußgänger- und Radverkehr des Gemeindeteils Waldblick interessant und spielt daher im Hauptwegenetz nur noch eine nachgeordnete Rolle.

Durch den geplanten Ausbau der L 76 in Richtung Westen ist eine Überführung im Zuge der Marienfelder Straße geplant. Diese stellt nicht nur eine unverzichtbare Verbindung für den MIV, sondern auch eine interessante Verbindung für den Fußgänger- und Radverkehr dar. Diese Verbindung nimmt mit dem Ausbau der L 76 in Richtung Westen an Bedeutung zu, da zusammen mit der nördlich anschließenden Hubertusstraße eine direkte Verknüpfung mit dem Mauerradweg besteht. Im Verlauf dieser Wegeverbindungen ist nur mit geringem Kfz-Verkehrsaufkommen zu rechnen.

Eine weitere Nord-/Süd-Verbindung wird westlich entlang der geplanten Dresdner Bahn im Abschnitt zwischen der Berliner Straße und der Ziethener Straße vorgesehen, um das Gebiet des Bebauungsplans M12b mit dem geplanten Nahversorgungszentrum, dem geplanten S-Bahnhaltepunkt Mahlow-Nord sowie mit dem Schulstandort zu verknüpfen. Zwischen der L 76 und dem Mauerradweg sollte eine weitere Hauptwegeverbindung durchgängig entlang der Dresdner Bahn / S-Bahntrasse auf der Ostseite verlaufen. Damit wird im mittleren Abschnitt zwischen dem geplanten S-Bahnhaltepunkt und der L 76 durch die Führung beidseitig der Bahntrassen eine hohe Flexibilität gewährleistet.

Mit den bestehenden und den geplanten Hauptwegeverbindungen für Radfahrer und Fußgänger entsteht ein rasterförmiges Hauptwegenetz, das jeweils vier in Nord/Süd-Richtung sowie in Ost/West-Richtung verlaufende Achsen aufweist. In Ost/West-Richtung sind das von Norden beginnend der Mauerradweg, die Ziethener Straße, die L 76 und der

Straßenzug Dorfstraße / Berliner Straße. In Nord/Süd-Richtung gehören im Westen beginnend der Straßenzug Marienfelder Straße / Hubertusstraße, die Lichtenrader Straße, die Wege entlang der Bahntrasse sowie die Trebbiner Straße dazu. Das rasterförmige Hauptwegenetz gewährleistet eine gute Orientierung, eine hohe Flexibilität, sowie möglichst direkte Wegeverbindungen.

### *S-Bahnhaltepunkt*

Wie bereits im Arbeitspapier Mahlow-Nord erläutert, ist die Einrichtung eines S-Bahn-Haltes im zentralen Bereich des Entwicklungsgebietes eines der wichtigsten Themenfelder in Bezug auf die Planungen für den Bereich Mahlow-Nord.

Die geographische Mitte des Entwicklungsgebietes liegt etwa 1,2 km nördlich des bestehenden S-Bahnhaltepunktes Mahlow. Die Luftlinienentfernung zum S-Bahnhaltepunkt Lichtenrade beträgt rund 1,9 km.

Der S-Bahnhaltepunkt Mahlow bietet sich für eine künftige Erschließung des Entwicklungsgebietes Mahlow-Nord nur bedingt an. Die Entfernung ist zwar relativ gering, allerdings stellt die L 76 eine stark wirkende Barriere dar. Darüber hinaus ist davon auszugehen, dass der überwiegende Anteil der S-Bahnbenutzer nach Berlin orientiert ist. Für diese Verkehrsbeziehung liegt der S-Bahnhaltepunkt Mahlow genau in der entgegengesetzten Richtung, wodurch ein zusätzlicher psychologischer Widerstand entstehen würde. Hinzu kommt, dass der S-Bahnhaltepunkt Mahlow in der Tarifzone C des Berliner Schnellbahnlinienetzes liegt, während der S-Bahnhaltepunkt Lichtenrade bereits der Tarifzone B angehört.

Die Entfernung zum S-Bahnhaltepunkt Lichtenrade ist jedoch mit fast 2 km Luftlinienentfernung verhältnismäßig groß. Es gibt keine direkte Wegeverbindung, so dass sich die tatsächliche Entfernung vor allem für Fußgänger und Radfahrer als noch größere darstellt. Somit liegt das Entwicklungsgebiet Mahlow-Nord nicht mehr im fußläufigen Einzugsbereich des S-Bahnhaltepunktes Lichtenrade. Die Anlage 5 zeigt außerdem, dass die bestehenden Gemeindeteile Waldblick und Roter Dudel außerhalb der fußläufigen Einzugsbereiche (Radius von 1.000 m Luftlinienentfernung entspricht einer Gehzeit von 15 min) der beiden bestehenden S-Bahnpunkte liegen.

Ein neuer S-Bahnhaltepunkt nördlich der Ziethener Straße würde mit seinem fußläufigen Einzugsbereich sowohl die bestehenden Gemeindeteile Waldblick und Roter Dudel als auch das gesamte Entwicklungsgebiet Mahlow-Nord erschließen. Im Zusammenhang mit der geplanten Bahnunterführung im Zuge der Ziethener Straße ließe sich die Erschließung des S-Bahnhaltepunktes ohne großen baulichen Aufwand herstellen. Die Abschätzung des Verkehrsaufkommens im ÖPNV ergibt bei Einrichtung eines S-Bahnhalts Mahlow-Nord ein

Fahrgastpotenzial von rund 3.000 Personen pro Tag nach/von Berlin. Auf diese Zahlen abgestimmt ist in unmittelbarer Nähe zum Zentrumsbereich ein Park&Ride-Platz vorgesehen. Dieser richtet sich in erster Linie an Pendler aus dem unmittelbaren Umfeld des Haltepunkts. Eine Überdimensionierung der Parkanlage sollte vermieden werden, da sonst in überhöhtem Umfang Verkehre aus entfernten Gemeindebereichen in das Gebiet Mahlow-Nord gezogen werden. Gleichzeitig stellt das Vorhandensein der Parkmöglichkeit mit einer maßgeschneiderten Dimensionierung sicher, dass der S-Bahnhaltepunkt von einer breiten Nutzerschicht angenommen wird und die prognostizierten Fahrgastzahlen auch erreicht werden können.

Die verkehrstechnische und betriebstechnische Machbarkeit des geplanten S-Bahnhaltepunktes Mahlow-Nord wurde inzwischen mit dem Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg (MIL), mit dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg sowie mit der DB Netz AG, Regionalbereich Ost erörtert. Von dieser Seite wurde zunächst grundsätzlich das Vorhaben der Gemeinde, einen S-Bahnhalt zu errichten begrüßt und Unterstützung signalisiert. Weitere vertiefende Untersuchungen müssen nun die Frage klären, ob ein solcher Halt unter Berücksichtigung ökonomischer und betrieblicher Gegebenheiten realisierbar wäre.

Rein baulich erscheint die Errichtung des Haltepunkts zunächst verhältnismäßig problemlos, da auch nach Ausbau der Trasse der Dresdner Bahn wie bisher nur eine eingleisige S-Bahnspur besteht. Diese verläuft westlich der künftigen Fernbahntrasse. Somit wäre ein einseitiger Bahnsteig zu installieren, wie er z.B. am derzeitigen Endbahnhof der S2 in Blankenfelde besteht.

Als problematischer stellt sich wie erwähnt die Frage nach der ökonomischen sowie der betrieblichen Machbarkeit. Es gilt hierbei zu klären, inwieweit Finanzierungsmodelle für ein solches Projekt gefunden werden können. Zunächst läge die Verantwortung für die Finanzierung des Haltepunkts bei der Gemeinde. Da aber eine optimale Erreichbarkeit der neu entstehenden Wohnquartiere auch im Interesse privater Bauentwickler ist, wäre eine Finanzierungsbeteiligung von privater Seite zu untersuchen und anzustreben.

Bezüglich der Frage der betrieblichen Machbarkeit findet derzeit zwischen der Gemeinde und den Beteiligten auf Bahn- und Landesebene ein informeller Austausch statt. In erster Linie geht es hierbei um die Frage der Auswirkungen der Einrichtung eines Haltepunkts auf die betrieblichen Abläufe der S-Bahnlinie S2. Zum derzeitigen Zeitpunkt liegt eine abschließende Bewertung zu der Thematik nicht vor. Im weiteren Projektvergleich gilt es daher, diese Punkte möglichst abschließend zu klären. Nach wie vor besteht dabei von Seiten der Gemeinde der unbedingte Wille, den Haltepunkt mittel- bis langfristig zu

realisieren, stellt er doch einen gewichtigen Faktor in Bezug auf die Entwicklungs- und Realisierungsmöglichkeiten des Planungsbereichs Mahlow-Nord dar.

**Die im Abschnitt zur Verkehrsinfrastruktur aufgezeigten Problemstellungen und Lösungen verdeutlichen die Komplexität des Themas bezogen auf den Planungsbereich Mahlow-Nord. Im Laufe der bisherigen Projektarbeit war das Thema Verkehr immer wieder ein lebhaft und vielseitig diskutierter Punkt. Mit den hier vorgestellten Lösungsansätzen liegt nun eine geeignete Grundlage für die weitere planerische Arbeit vor. In erster Linie gilt es dabei nun, die Vorschläge für die Erschließungsnetze zu verfeinern und mögliche Umsetzung- und Verfahrenskonzepte auszuarbeiten. Dies gilt auch für die Planungen für den S-Bahnhaltepunkt Mahlow-Nord. Die hier aufgenommenen Gespräche mit dem MIL und der Bahn müssen in der zweiten Projektphase fortgeführt und intensiviert werden. Ziel soll es sein, verbindliche Aussage zur künftigen verkehrlichen Ausgestaltung im Planungsbereich Mahlow-Nord machen zu können. Sollen die Planungen kurz- bis mittelfristig in die Realität umgesetzt werden, sind solche verbindlichen Aussagen und Konzepte unbedingt notwendig.**

## Schwerpunkt Freiraum

Der Schwerpunkt Freiraum ist der dritte große Themenkomplex des Planungskonzepts für Mahlow-Nord. Unter diesem Punkt werden Aussagen zu den Grünbereichen, Grünvernetzungen, den Stätten für Spiel, Sport und Erholung sowie zum Immissionsschutz zusammengefasst.

Zum Einstieg in diesen Themenschwerpunkt seien an dieser Stelle städtebauliche Orientierungswerte für die Bemessung von öffentlichen Freiräumen vorangestellt. Diese Kennzahlen sind der gängigen Fachliteratur entnommen und wurden bereits bei der Diskussion des Schwerpunkts in der Steuerungsgruppe vorgestellt.

Grundannahme ist hierbei eine Gesamtgröße des Planungsbereichs Mahlow-Nord von ca. 75 ha und eine Einwohnerzahl von ca. 2500 – 3000. Näher Angaben hierzu findet man im Arbeitspapier, wo Aussagen zu Flächengrößen und Einwohnerzahlen für die einzelnen Teilbereiche vorgenommen wurden. Anhand der Kenngrößen werden für Mahlow-Nord folgende Bedarfe an Erholungs-, Sport- und Freiraumflächen angesetzt. Dabei ist auch berücksichtigt, dass die aufgeführten Anlagen den Bewohnern im weiteren Umfeld des Planungsbereichs zur Verfügung stehen sollen.

### *Bedarf allgemeiner öffentlicher Freiraum*

Parkanlagen/Grünzüge:	20.000 m <sup>2</sup> (6,5 m <sup>2</sup> pro EW)
Platzsituationen, Begleitgrün:	25.000 m <sup>2</sup> (8,5 m <sup>2</sup> pro EW)

### *Bedarf bedingt öffentlicher Freiraum*

Seniorenwohnen, Altenheime	3.000 m <sup>2</sup> (1m <sup>2</sup> pro EW)
Schulfreiflächen	10.000 m <sup>2</sup> (bei 400 Schülern)
KITA-Freiflächen	1.000 m <sup>2</sup> (bei 100 Kindern)

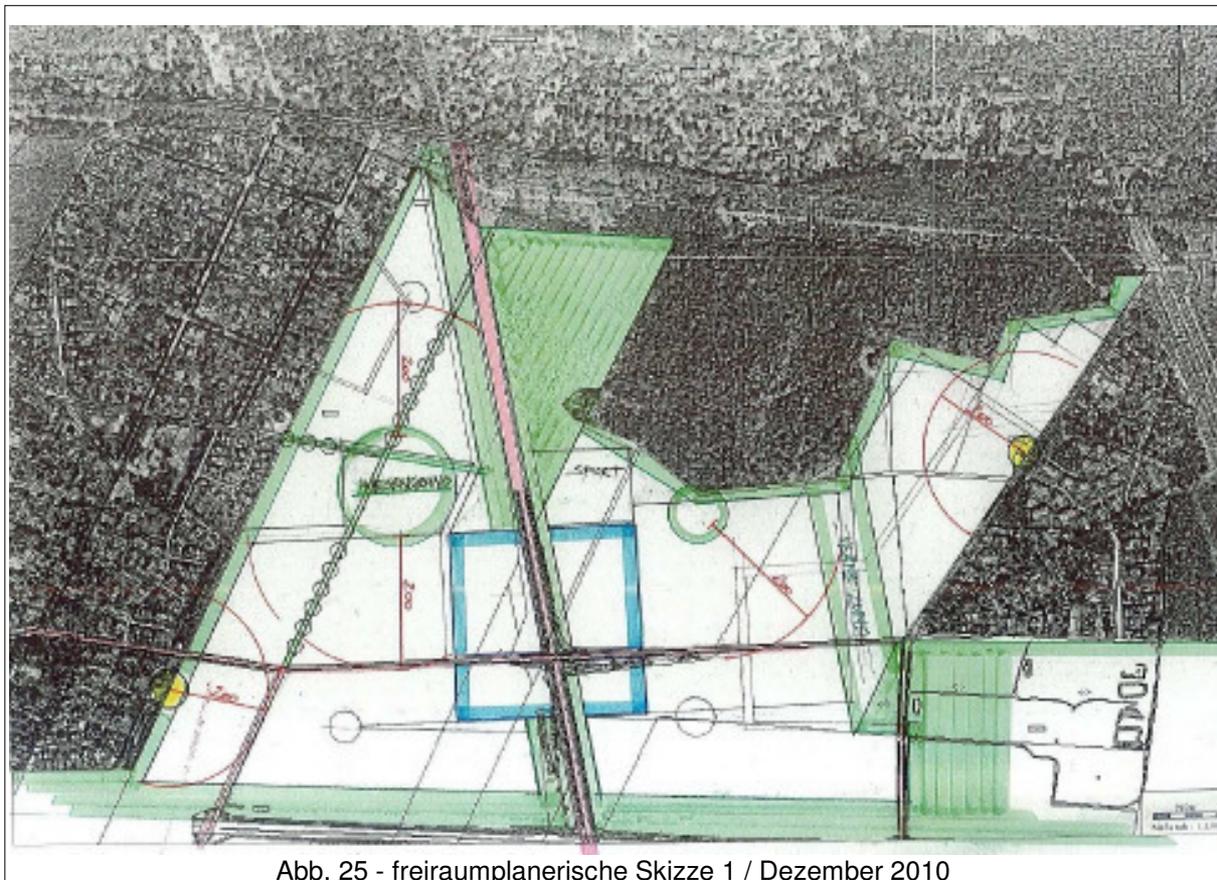
### *Bedarf zweckgebundene öffentliche Freiräume*

Sportflächen (inkl. Schulsport)	12.000 m <sup>2</sup> netto (4 m <sup>2</sup> pro EW)
Sporthallen	600 m <sup>2</sup> netto (0,2 m <sup>2</sup> pro EW)

Freibad / Schwimmhalle	kein örtlicher Bedarf
Spielflächen Kinder bis 6 Jahre	1.500 m <sup>2</sup>
Spielflächen Kinder ab 6 Jahre	2.200 m <sup>2</sup>
Spielflächen Jugendliche / Erwachsene	3.000 m <sup>2</sup>
Gesamtbedarf Freiraumflächen:	ca. 80.000 m <sup>2</sup>
Freiraumflächen in aktueller Konzeption	ca. 90.000 m <sup>2</sup>

Anhand der o.g. Bedarfszahlen wurde die Ausstattung und Ausgestaltung der entsprechenden Flächen und Anlagen im Planungsgebiet vorgenommen. Die Ausstattung für die Schul-, Kita- und Senioreneinrichtungen wurde dabei unter dem Punkt soziale Infrastruktur erfasst.

Um zunächst ein Bild über die Verteilung und Ausgestaltung der größeren Grün- und Freiflächen zu erhalten wurden zur Ideenfindung städtebauliche Skizzen angefertigt. Hierbei wurde auch verstärkt Wert darauf gelegt, bestehende Grünverbindungen zu erhalten und nach Möglichkeit neue Vernetzungen zu schaffen. Die folgenden beiden Abbildungen verschaffen einen Eindruck von dieser frühzeitigen Phase der Freiraumplanungen.



Wie der oben stehenden Abbildung zu entnehmen ist, ist das Gebiet von einem größeren Grünzug an der Berliner Stadtgrenze geprägt. Diese Waldfläche wird in der Entwurfsskizze durch einen breiten Grünstreifen nach Südosten mit einer größeren Freifläche verbunden, die gemäß der Spielleitplanung der Gemeinde als Naturspielfläche deklariert ist. Darüber hinaus wird die Waldfläche westlich durch eine größere Freifläche ergänzt. Diese Fläche war in den ursprünglichen Planungen im Zuge des Flächennutzungsplanverfahrens als Wohnfläche vorgesehenen. Aus naturschutzbedingten sowie aus erschließungstechnischen Gründen ist diese Fläche nunmehr als Grün- bzw. Erholungsfläche deklariert. Im westlichen Teil des Planungsgebiets sind breite Grünstreifen entlang der Verkehrsachsen sowie

zentrale Grünbereiche in den Wohnquartieren vorgesehen. Somit wird zum einen auf immissionsschutzrechtliche Belange eingegangen und zum anderen eine Durchgrünung der Wohnviertel erreicht. Kleinere Grünachsen zwischen den Grünarealen im Randbereich und den Wohnquartieren ergänzen die Netzstruktur und stellen somit eine Verbindung zwischen den bebauten und den naturbelassenen Flächen her.

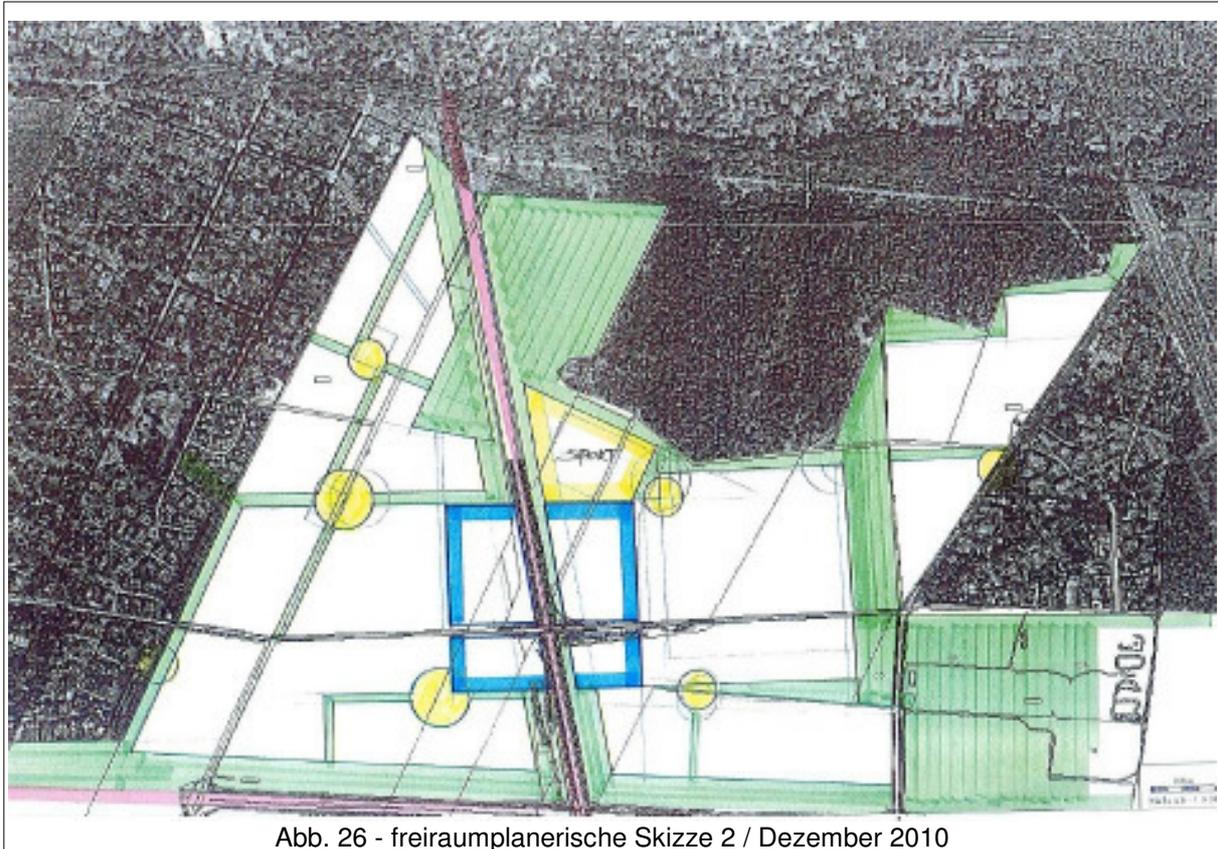


Abb. 26 - freiraumplanerische Skizze 2 / Dezember 2010

In einer weiteren Skizze (2) wurden potenzielle Standorte für Spiel- und Sportflächen hervorgehoben. Darüber hinaus wurden Vorstellungen des Bürgervereins Mahlow-Waldblick e.V. in die Planungen integriert. Der Verein trat im Sommer 2010 mit seiner Idee für einen „Wiesengrund“ im Umfeld des Waldblicks an die Öffentlichkeit. Das Areal für den Wiesengrund, welches nach Vorstellungen des Vereins südlich des Waldblicks an der verlängerten Landesstraße L76 entstehen sollte, lässt sich ebenso sehr gut in das Planungsgebiet Mahlow-Nord einfügen. Grund hierfür ist, dass mit dem Wiesengrund zwei Hauptziele erreicht werden sollen. Zum einen soll Bewohnern des Waldblicks ermöglicht werden, auf möglichst kurzem Wege eine Park- bzw. Erholungsfläche zu erreichen. Zum anderen soll der Wiesengrund durch entsprechende Geländemodellierung eine schützende Funktion vor den Einflüssen der in unmittelbarer Nähe verlaufenden Verkehrsstrassen wahrnehmen.

Die beiden Abbildungen (26 + 27) auf der folgenden Seite zeigen das entsprechende Areal in einem Auszug der Planungskarte und als weiterentwickelte städtebauliche Skizze. Wie bereits erwähnt soll diese ca. 20.000 m<sup>2</sup> große Freifläche neben den Neubewohnern von Mahlow-Nord auch den Bewohnern der bestehenden Siedlungsbereiche, in diesem Fall vornehmlich den Bewohner des Waldblicks, zu Verfügung stehen. Die Fläche stellt trotz ihrer unmittelbaren Lage an der Trasse der Bahn einen attraktiven und hochwertigen Erholungs- und Spielraum dar.

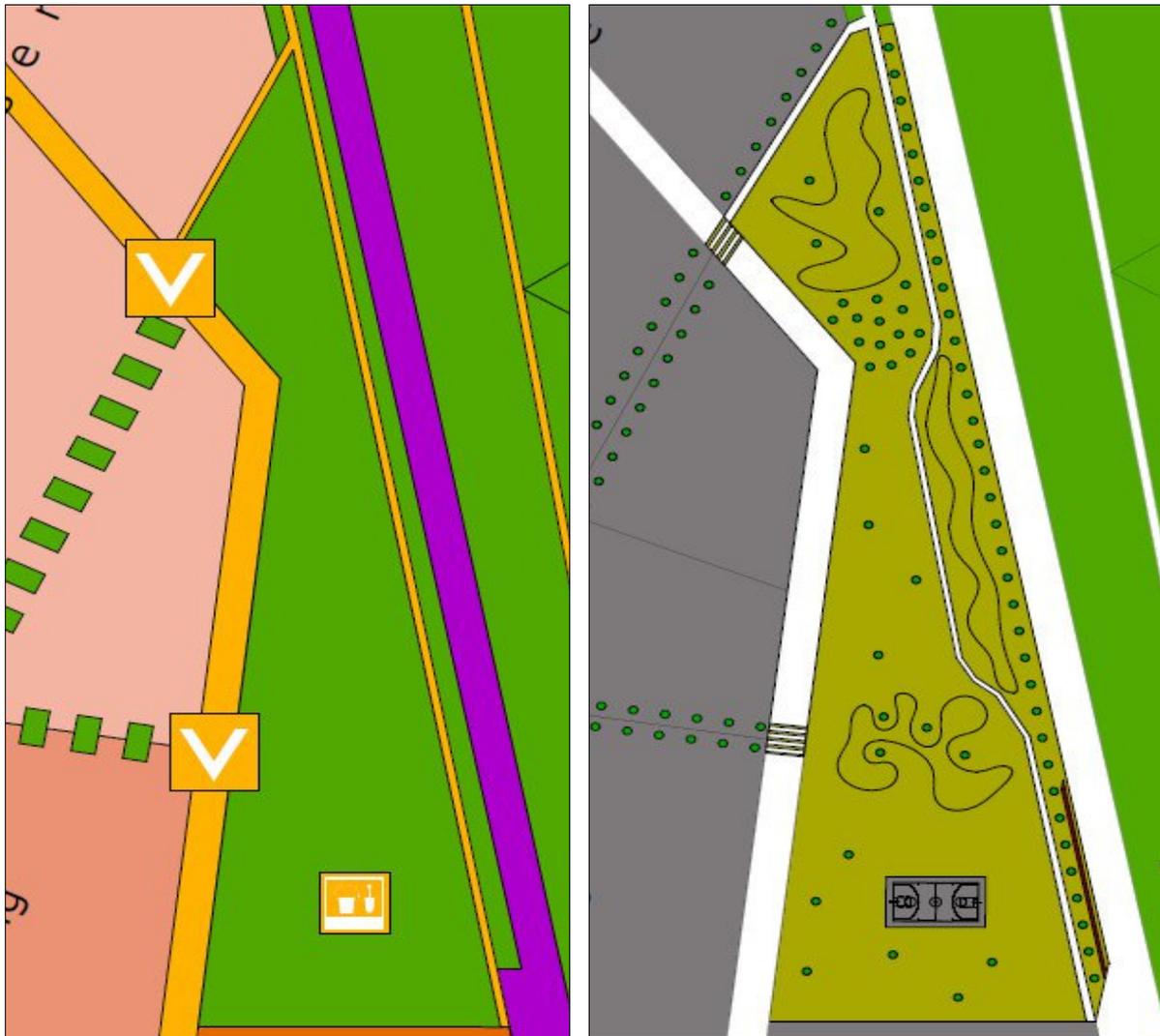


Abb. 27 + 28 – Detaillierung „Wiesengrund“

Neben den vorgesehenen Spielflächen im Bereich des Wiesengrund-Projekts sind im Planungsbereich weitere Spielplätze vorgesehen. Im östlichen Teil des Gebietes ist die Einrichtung eines Spielplatzes im Bereich des Sportplatzes vorgesehen. Hier bietet sich auch eine ideale Möglichkeit der Anbindung an die nördlich gelegenen Frei- und Erholungsflächen an der Berliner Stadtgrenze. Ein weiterer Standort für einen Spielplatz ist im Bereich des Roten Dudel geplant. Hier besteht bereits eine kleinere Spielfläche, die lt. Aussage der

Spielleitplanung eine Aufwertung bzw. Vergrößerung erfahren sollte. In Verbindungen mit den Planungen für Mahlow-Nord wäre eine angepasste Neuausrichtung dieses Spielplatzes möglich. Eine weitere Spielmöglichkeit bietet sich im ebenfalls in der Spielleitplanung enthaltenen Naturspielraum im südöstlichen Bereich des Planungsgebiets. Die Lage der letztgenannten Spielflächen östlich der Trebbiner Straße (Haupterschließung) verlangt nach verkehrsberuhigenden Maßnahmen im Verlauf dieser Straße, damit Kinder gefahrlos die beschriebenen Spielflächen erreichen können.

Im westlichen Planungsgebiet bietet sich die Möglichkeit der Erweiterung einer Spielfläche am südöstlichen Ende des bestehenden Siedlungsbereichs. Ebenso wirkt sich die lt. Spielleitplanung vorgesehene Aufwertung einer Spielfläche in der Arcostraße im Waldblick positiv auf die Ausstattung an Spielmöglichkeiten im gesamten Mahlower Norden aus.

### M12b-Gebiet

Ebenso wie beim Gesamtbereich Mahlow-Nord wurde im Falle des Bebauungsplans M12b auf eine großzügige Ausstattung mit Grünbereichen sowie Spiel- und Erholungsflächen geachtet. Im Kernbereich des Gebietes befindet sich nach den Planungen eine größere, naturbelassene Fläche, der ähnlich wie im Falle des Wiesengrunds in Mahlow-Nord eine Doppelfunktion zukommt. Sie steht zum einen spielenden Kindern und Erholungssuchenden zur Verfügung und übernimmt mit einem bewachsenen Erdwall als nördliche Abgrenzung eine Schutzfunktion gegenüber den Auswirkungen der Landesstraße L76. Neben dem zentralen Grünbereich finden sich im Gebiet großzügige Schutzstreifen entlang der tangierenden Verkehrswege. Des Weiteren ist vorgesehen, Ausgleichsmaßnahmen so weit wie möglich auf den Baugrundstücken vorzunehmen. Ob dies durch entsprechende Pflanzgebote oder ähnliches geregelt werden kann, wird im derzeit laufenden Bebauungsplanverfahren geprüft.



Abb. 29 - Auszug aus dem städtebaulichen Entwurf zum Bebauungsplan M12b

## Problematik der Ausgleichsflächen

Die verhältnismäßig große Inanspruchnahme von Freiflächen im Bereich Mahlow-Nord für die Siedlungsbebauung verursacht natürlich die Notwendigkeit des Ausgleichs bzw. der Kompensation für den Wegfall der bestehenden Freiräume. Bei den Planungen für Mahlow-Nord als auch für das Gebiet des Bebauungsplans M12b wurde Wert darauf gelegt, dass bestehende Naturflächen wie Wald- und Gehölzgruppen sowie Wiesenflächen nicht in Anspruch genommen werden. Die für die Bebauung vorgesehenen Flächen liegen somit fast ausschließlich auf Bereichen, die derzeit landwirtschaftlich genutzt werden. Eingriffe auf diesen Flächen verlangen selbstverständlich auch nach einem Ausgleich, bedeutet ihr Wegfall doch den Verlust von Freiraumflächen, die beispielsweise aus klimaökologischer Sicht bedeutend sind. Zur Wertigkeit der betroffenen Flächen wurde bereits im Arbeitspapier eine Einschätzung festgehalten. Es sollte bei künftigen Maßnahmen im Planungsgebiet Mahlow-Nord Prämisse sein, dass der Ausgleich für Eingriffe in Natur und Landschaft nach Möglichkeit gebiets- bzw. grundstücksbezogen stattfinden soll. Aufgrund der Wertigkeit der für eine Bebauung vorgesehen Flächen wird dieser gebiets- bzw. grundstücksbezogene Ausgleich als grundsätzlich umsetzbar eingeschätzt.

**Die vorgestellten Maßnahmen zum Themenschwerpunkt Freiraum lassen erkennen, dass der Planungsbereich Mahlow-Nord großzügig mit Grünbereichen ausgestattet ist und dass eine Vernetzung mit den umliegenden Siedlungs- und Grünarealen berücksichtigt wurde. Die Ausstattung mit Spiel-, Sport- und Erholungsflächen entspricht den gängigen Standards und geht darüber hinaus, da diese Flächen auch den Bewohnern der umliegenden Wohngebiete zur Verfügung stehen sollen. Dies ist auch vor dem Hintergrund notwendig, dass diese Bewohner durch die Neubebauung in gewissem Umfang auch einen Wegfall an Erholungsflächen in Kauf nehmen müssen. Die Aufwertung von Spielflächen in den bestehenden Siedlungsbereichen kommt Alt- und Neubewohnern zugute und schafft somit gleichzeitig die Möglichkeit, den sozialen Austausch im künftigen Gesamtgebiet zu stärken.**

## **Zusammenfassung städtebauliche Konzeption**

Die in den vorangegangenen Kapiteln vorgestellten sektoralen Punkte zeigen, dass beim städtebaulichen Konzept für den Bereich Mahlow-Nord vor allem folgende Aspekte berücksichtigt wurden:

Ziel ist es, dem Gebiet trotz seiner unmittelbaren Nähe zum großstädtischen Raum und zu regionalen und überregionalen Verkehrsachsen einen lebenswerten, naturnahen Charakter zu geben. Durch die Verknüpfung mit den in der Umgebung vorhandenen Grünbereichen wird diese städtebauliche Charakteristik erreicht. Der im Dialogforum Flughafenumfeldentwicklung BBI definierte Typus des gartenbezogenen Wohnens findet sich somit in der hier vorgestellten Konzeption wieder. Gleichzeitig werden durch die vorgesehene Durchgrünung die schädigenden Einflüsse der vorhandenen Verkehrsachsen gemindert.

Es gilt darüber hinaus, dem Gebiet einen identitätsstiftenden städtebaulichen Charakter zu verschaffen. Architektonische Vielfalt, markante Bereiche im Gebiet und die Definierung von prägenden Übergangsbereichen zum bestehenden Siedlungsraum sind die Voraussetzung für die Herausbildung dieser gewünschten Identitätsschaffung. In Bezug auf die hier vorgestellte Konzeption seien als Beispiele die vielseitige Bebauungsstruktur, der Zentrumsbereich am künftigen S-Bahnhaltepunkt und die so genannten „Eingangstore“ an den Knotenpunkten der tangierenden Straßenverkehrsachsen genannt. Wie bereits erwähnt, bieten sich diese Bereiche an, in der weiteren Entwurfsphase städtebauliche Detaillierungen vorzunehmen.

Neben einer prägenden städtebaulichen Charakteristik und einer naturorientierten Freiraumgestaltung ist die Ausstattung des Gebietes mit einer leistungsfähigen Infrastruktur der dritte wichtige Faktor, welcher bei den Planungen für Mahlow-Nord im Vordergrund steht. Die in diesem Bericht getätigten Aussagen zu den Themen Verkehr, soziale Einrichtungen und Versorgung machen deutlich, dass der Planungsraum Mahlow-Nord auch in Hinblick auf die Infrastrukturausstattung als lebenswertes Wohnquartier fungiert.

**Mit dem hier vorliegenden Konzept werden die drei Themenschwerpunkte Städtebau, Infrastruktur und Freiraum integriert betrachtet und Lösungen für Einzelbereiche als auch für den Gesamtbereich Mahlow-Nord aufgezeigt. Im weiteren Planungsprozess sollten diese vorgeschlagenen Lösungen nun wie erwähnt weiter ausformuliert und ausgearbeitet werden. Das im folgenden Abschnitt vorgestellte Realisierungs- und Maßnahmenkonzept zeigt nun auf, in welchen Arbeitsschritten und in welchem zeitlichen Ablauf dies erfolgen sollte.**

## Realisierungs- und Maßnahmenkonzept

Nachdem nun die in den vorigen Kapiteln dargestellten Planungsergebnisse vorliegen, gilt es nun abschließend aufzuzeigen, wie im weiteren Verlauf der Planungsprozess fortgeführt werden kann. Das Ingenieurbüro StadtPlan, welches wie erwähnt die Untersuchungen zur Verkehrsproblematik durchgeführt hat, zeigt im Fazit seiner Studie einen möglichen Weg auf. Dieser bezieht sich zwar vornehmlich auf das Thema Verkehr, ist aber wegen seines integrierten Ansatzes auch als allgemeine Zielstellung geeignet. Vorgeschlagen werden dabei folgende Punkte:

- stärkere Verknüpfung der jeweiligen Fachdisziplinen Stadtentwicklung / Städtebau, Verkehrsplanung und Landschaftsplanung im weiteren Planungsprozess
- Durchführung einer regelmäßigen „Planerrunde“ bei der Gemeinde, um die Fachplanungen untereinander abzustimmen
- parallel dazu Fortführung der Sitzungen der Steuerungsgruppe Mahlow-Nord sowie der Diskussionen in der AG-Nord
- gegebenenfalls Vertiefung der Untersuchungen zum Fachgebiet „Verkehrsplanung / Verkehrsinfrastruktur“ → z.B. Erfassung der absoluten Verkehrsmengen, Formulierung verlässlicher Aussagen zum Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehr → aufbauend darauf Erarbeitung eines Verkehrsmodells zur abschließenden Bewertung der Erschließungsvarianten

Neben diesen Punkten wurden auch im Zusammenhang mit der Fortführung der Projektarbeit für den Planungsbereich Mahlow-Nord die nächsten maßgeblichen Planungsschritte skizziert. Hierzu zählen:

- Initiierung von Gesprächen mit bauwilligen Investoren
- Weiterverfolgung der Planung des künftigen S-Bahnhaltepunktes Mahlow-Nord durch Weiterführung der begonnenen fachlichen Diskussion mit den Beteiligten auf Landesebene sowie bei der Deutschen Bahn bzw. der Berliner S-Bahn
- Vorbereitung eines planerischen Wettbewerbs für Teile des Gebietes, z.B. den Zentrumsbereich → dies kann zunächst wie bereits beschrieben auch in kleinerem Umfang durch das Entwerfen städtebaulicher Ideenskizzen durchgeführt werden
- Ziel der genannten Punkte soll die Erarbeitung detaillierter Vorgaben für ein später durchzuführendes Bauleitplanverfahren sein; dieses Vorgehen stellt sicher, dass sich die in der Rahmenplanung enthaltenen Ideen und Konzeptionen wie ein roter Faden durch den künftigen Planungsprozess ziehen und sich am Ende in der konkreten Umsetzung wiederfinden

## *Maßnahmen und Phasen der Entwicklung*

Bereits im Arbeitspapier Mahlow-Nord wurde für Teilbereiche prognostiziert, wie diese bei einer Überplanung künftig gestaltet werden könnten, sowie in welchem zeitlichen Ablauf dies geschehen könnte. Diese Zusammenstellung der Maßnahmen und Phasen der Entwicklung soll an dieser Stelle noch einmal überarbeitet und abschließend festgehalten werden. Hierbei fließen auch die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung des Büros StadtPlan ein, welches im Zusammenhang mit Aussagen zum Ausbau sowie der Ergänzung der bestehenden Infrastruktur ein Entwicklungsstufenmodell entwickelt hat.

## *Entwicklungsstufen*

### Phase 1:

- Bebauungsplanverfahren für M12b-Gebiet (derzeit im Gang)
- Einfamilienhausbebauung GRZ 0,25 – GFZ 0,4 – 2-3 Vollgeschosse – offene Bauweise
- Verkehrserschließung von der Berliner Straße bzw. Lichtenrader Straße
- Sicherung des Schul- / Kitastandorts mit umgebender Grünfläche
- Sicherung des Grünbereichs an der Bahn

### Phase 2:

- Entwicklung des Bereichs zwischen verlängerter L76 und Ziethener Straße sowie zwischen verlängerter Lichtenrader Straße und Waldblick
- Neuordnung des Bereichs zwischen Ziethener Straße und L76 (neuer Anschlussfinger, Lärmwall, Abstandsgrün etc.) > Eingangstor Mahlow-Nord
- vorwiegend Doppelhausbebauung bzw. Hausgruppen - Grundstücksgrößen gemäß gemeindlichen Leitbild mind. 350 m<sup>2</sup> bzw. 250 m<sup>2</sup>
- Weiterführung Lichtenrader Straße und Hans-Thoma-Straße (keine Durchfahrt für Kfz)
- Anlage von Grünflächen zur Aufnahme des westlichen Grünzuges (Waldblick – M16-Gebiet)
- im Weiteren ggf. Bebauung östlich der Lichtenrader Straße, entsprechend der Rahmenplanung (Doppelhäuser, Hausgruppen, teilw. verdichtete Bebauung)

### Phase 3:

- Entwicklung der Flächen nördlich der verlängerten Hans-Thoma-Straße
- Weiterführung Lichtenrader Straße und Hubertusstraße, Errichtung der Erschließungswege gemäß Verkehrskonzeption
- Weiterführung Zeppelinstraße (für Radfahrer und Fußgänger)
- Einfamilienhausbebauung: RZ 0,25 – GFZ 0,4 – 2 Vollgeschosse – offene Bauweise
- Grünanlage an der Dresdner Bahn („Wiesengrund“)
- Fuß- und Radwegverbindung zum und auf dem Mauerweg

Bis zu diesem Zeitpunkt wird eine Bebauung in den genannten Bereichen unabhängig von der Errichtung der Unterführung der Ziethener Straße im Bereich der Bahntrasse sowie der Errichtung des S-Bahnhaltepunkts als durchführbar und verträglich eingeschätzt. Die genannten Bereiche würde bis dahin eine Siedlungsergänzung des Gemeindeteils Waldblick darstellen. Ab diesem Zeitpunkt sollten die Bemühungen um die Entwicklung um den Bereich des S-Bahnhaltepunkts deutlich intensiviert werden. Der Ausbau der Ziethener Straße inklusive der Unterführung an der Bahntrasse könnte der Impuls für die weitere Planungsrealisierung werden.

In einer **vierten Realisierungsphase** könnten also folgende Entwicklungen stattfinden:

- Ausbau der Ziethener Straße, Einrichtung des Bahnunterführung
- Einrichtung des S-Bahnhofs „Mahlow-Nord“ mit P&R-Möglichkeit (Fahrrad, in begrenztem Umfang Kfz)
- Einzelhandelsstandort zur örtlichen Nahversorgung südlich der Ziethener Straße
- Einrichtung des lokalen Gebietszentrums am neuen S-Bahnhof – Ortszentrum mit hoher Aufenthaltsqualität am Haltepunkt mit Cafe, Kiosk, Platz)

Parallel zu dieser Phase ist die Entwicklung der Flächen östlich der Dresdner Bahn bis zur Trebbiner Straße zu intensivieren. Hierbei bietet sich zunächst eine Bebauung der Flächen zwischen der L76 und der Ziethener Straße sowie darauf abgestimmt eine Anpassung der Erschließungswege an. Ebenso ist die Einrichtung des Schul- und Kitastandorts mit Sportplatz zu diesem Zeitpunkt anzugehen. Die Realisierung der Planungen auf den sonstigen Bereichen kann in Folge dessen bedarfsangepasst erfolgen. Hierbei sei noch einmal die angestrebte städtebauliche Charakteristik dieser Flächen aufgeführt:

- Bebauung nördlich der L76 als städtebaulicher Übergang zum M4 Gebiet, mit höherer Bebauungsdichte z.B. Stadtvillen / sonstige Flächen: Einzelhausbebauung

- Städtebauliche Würdigung des Bereichs Trebbiner Straße / L76 > Einganstor Mahlow-Nord
- Flächen für nicht störendes Gewerbe / Mischgebiet im Bereich der südlichen Trebbiner Straße
- Verkehrserschließung prioritär von der Trebbiner Straße
- Straßenbegleitende Bebauung an der Trebbiner Straße angepasst an die Bedeutung als Haupteerschließung
- Umsetzung vorgesehener Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Freiraumqualitäten > Grünachsen, Übergangszonen zwischen Bebauung und Grünbereichen
- verträgliche verkehrliche Anbindung der Neubauf Flächen an die B96 > dies nur im Falle der vollständigen Inanspruchnahme der Flächen im östlichen Bereich von Mahlow-Nord > Verkehr sollte möglichst über die L76 laufen

Weitere Maßnahmen, deren Umsetzung im Laufe des Realisierungsprozesses vorgenommen werden sollten sind:

- Umbau des Doppelknotenpunktes Dorfstraße 7 Lichtenrader Straße / Berliner Straße / Mahlower Straße zu einem Kreisverkehr
- Errichtung einer Fußgängerbrücke über die L76
- Entwicklung ehemaliger Fläche W10 > Maßnahmen zum Schutz der umliegenden, ökologisch wertvollen Bereiche (Mauerstreifen, Feuchtbiotop, Waldfläche)

**Wie bereits im Arbeitspapier Mahlow-Nord ist der Abschnitt über die Realisierung der künftigen Maßnahmen im Bereich Mahlow-Nord verhältnismäßig allgemein gehalten. Dies ist jedoch aus Gründen der Flexibilität auch notwendig und zum jetzigen Zeitpunkt ausreichendes Instrument, den planerischen Willen der Gemeinde in überschaubarer Form darzustellen. Die in der Rahmenplanung Mahlow-Nord vorgestellten Konzepte, Maßnahmen und Ideen sind als Impulsgeber für den weiteren Planungsprozess zu betrachten. Es versteht sich, dass im Laufe dieses Prozesses die Planungen weiterentwickelt und detaillierter werden. Orientieren aber sollten sich die Beteiligten immer am hier vorliegenden Rahmenplan, der sozusagen als Basis bzw. Leitbild für das weitere Planungsgeschehen in Mahlow-Nord betrachtet werden sollte.**

## **Bindungsbeschluss**

Folgender Beschlussvorschlag soll nun bei der kommenden Diskussion in den gemeindlichen Gremien beraten werden. Mit dem Beschluss geht die Gemeindevertretung die Selbstverpflichtung ein, die im Rahmenplan Mahlow-Nord festgehaltenen Planungen als Leitlinie für das weitere Vorgehen zu betrachten.

*Die Gemeindevertretung beschließt, den Rahmenplan Mahlow-Nord bei künftigen Planungsvorhaben als verbindliches Leitbild für die städtebauliche Entwicklung zu berücksichtigen. Künftige Weiterentwicklungen der Planungen sind durch diesen Grundsatzbeschluss nicht ausgeschlossen, sie dürfen aber den Grundzügen der ursprünglichen Planung nicht entgegenstehen. Es ist das Bestreben der Gemeinde, die Umsetzung der im Rahmenplan enthaltenen Maßnahmen aktiv voranzutreiben und eine letzte Realisierung dieser Maßnahmen zu erreichen.*

## **Von der Gemeindevertretung am 10.05.2012 gefasster Beschluss (GV 23/2012):**

Die Gemeindevertretung beschließt, den Rahmenplan Mahlow-Nord bei künftigen Planungsvorhaben als verbindliches Leitbild für die städtebauliche Entwicklung zu berücksichtigen. Künftige Weiterentwicklungen der Planungen sind durch diesen Grundsatzbeschluss nicht ausgeschlossen; allerdings sollten die Grundzüge der ursprünglichen Planung nur bei wichtigen Veränderungen z.B. der gemeindlichen und/oder überörtlichen Entwicklungsziele in Frage gestellt werden. Die Gemeindeverwaltung wird beauftragt, die Umsetzung der im Rahmenplan enthaltenen Maßnahmen aktiv voranzutreiben um mittel- bis langfristig eine Realisierung dieses Rahmenplanes zu erreichen.

## **Abbildungen und Quellen**

Abbildung 1, 2, 4, 6, 7, 8, 10, 11, 16, 18, 19, 25, 27, 28 – Gemeinde Blankenfelde-Mahlow

Abbildung 9, 12, 24, 29 – Gemeinde Blankenfelde-Mahlow / Büro Urbitecten Berlin

Abbildung 3 – PARTNER-HAUS Fertigbau GmbH & Co. KG Medebach

Abbildung 5 – Stadt Fürstfeldbruck, eigene Aufnahmen

Abbildung 13, 14, 15, 17, 20, 21, 23 – StadtPlan Ingenieur GmbH Potsdam für Gemeinde Blankenfelde-Mahlow

Anlage 1 – Gemeinde Blankenfelde-Mahlow

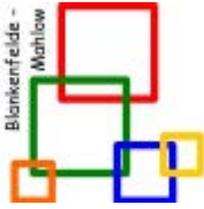
Anlage 2 – StadtPlan Ingenieur GmbH Potsdam für Gemeinde Blankenfelde-Mahlow

Anlage 3 – StadtPlan Ingenieur GmbH Potsdam für Gemeinde Blankenfelde-Mahlow

Anlage 4 – Gemeinde Blankenfelde Mahlow

- Verkehrsuntersuchung Mahlow-Nord, StadtPlan Ingenieur GmbH Potsdam für Gemeinde Blankenfelde-Mahlow, 2010-2011
- Arbeitspapier Mahlow-Nord, Gemeinde Blankenfelde-Mahlow, 2009-2010
- div. Protokolle, Beschlüsse, Gemeinde Blankenfelde-Mahlow, 2009-2011

## Impressum



### *Herausgeber*

Gemeinde Blankenfelde-Mahlow

Karl-Marx-Straße 4

15827 Blankenfelde

[www.blankenfelde-mahlow.de](http://www.blankenfelde-mahlow.de)

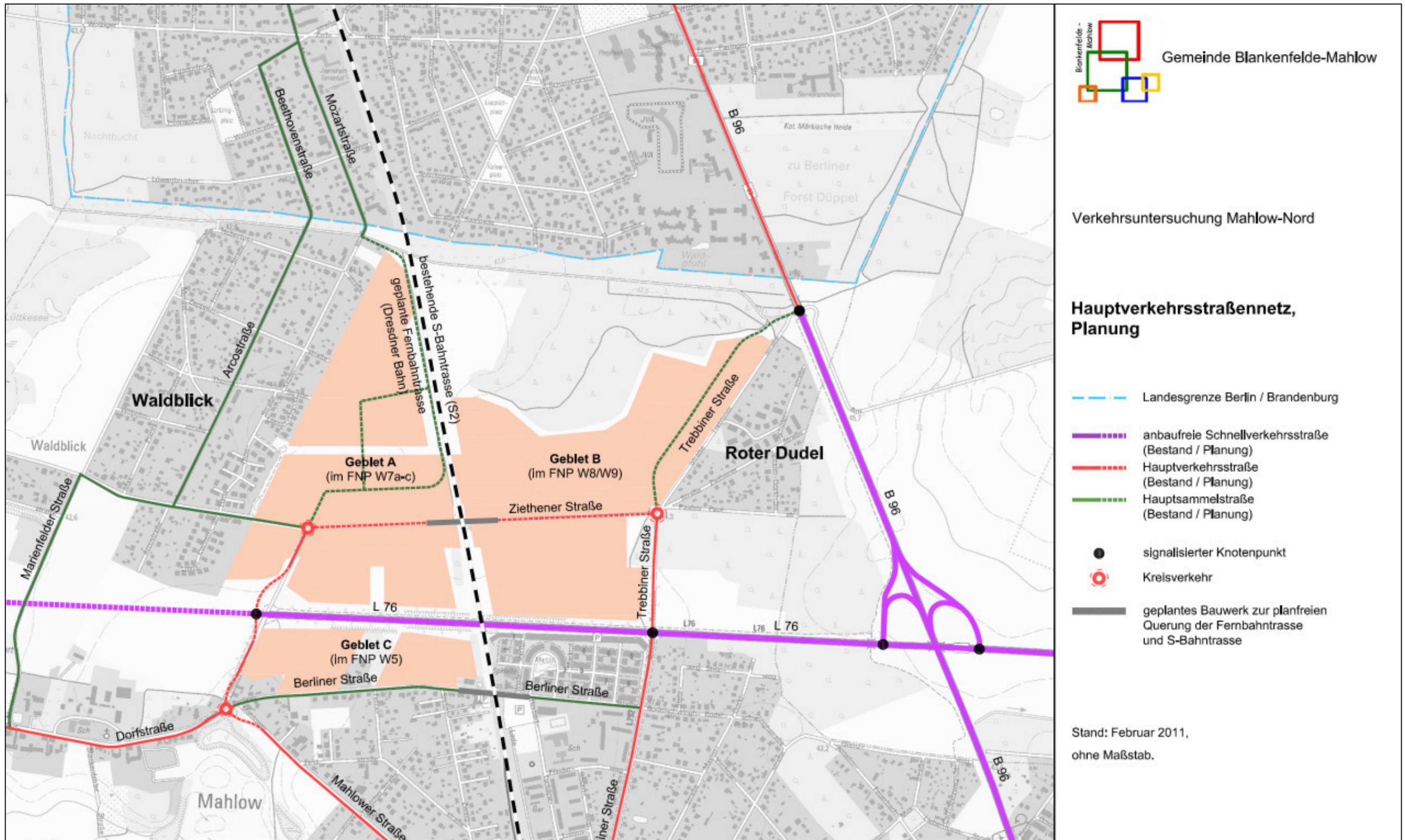
### *Ansprechpartner*

Hr. Jörg Sonntag, Dezernent, Tel. 03379 – 333 – 511 (Sekretariat)

Hr. Robert Findeis, Projektsachbearbeiter, Tel. 03379 – 333 – 525



Anlage 1 – Planungskarte Mahlow-Nord / Stand Juli 2011



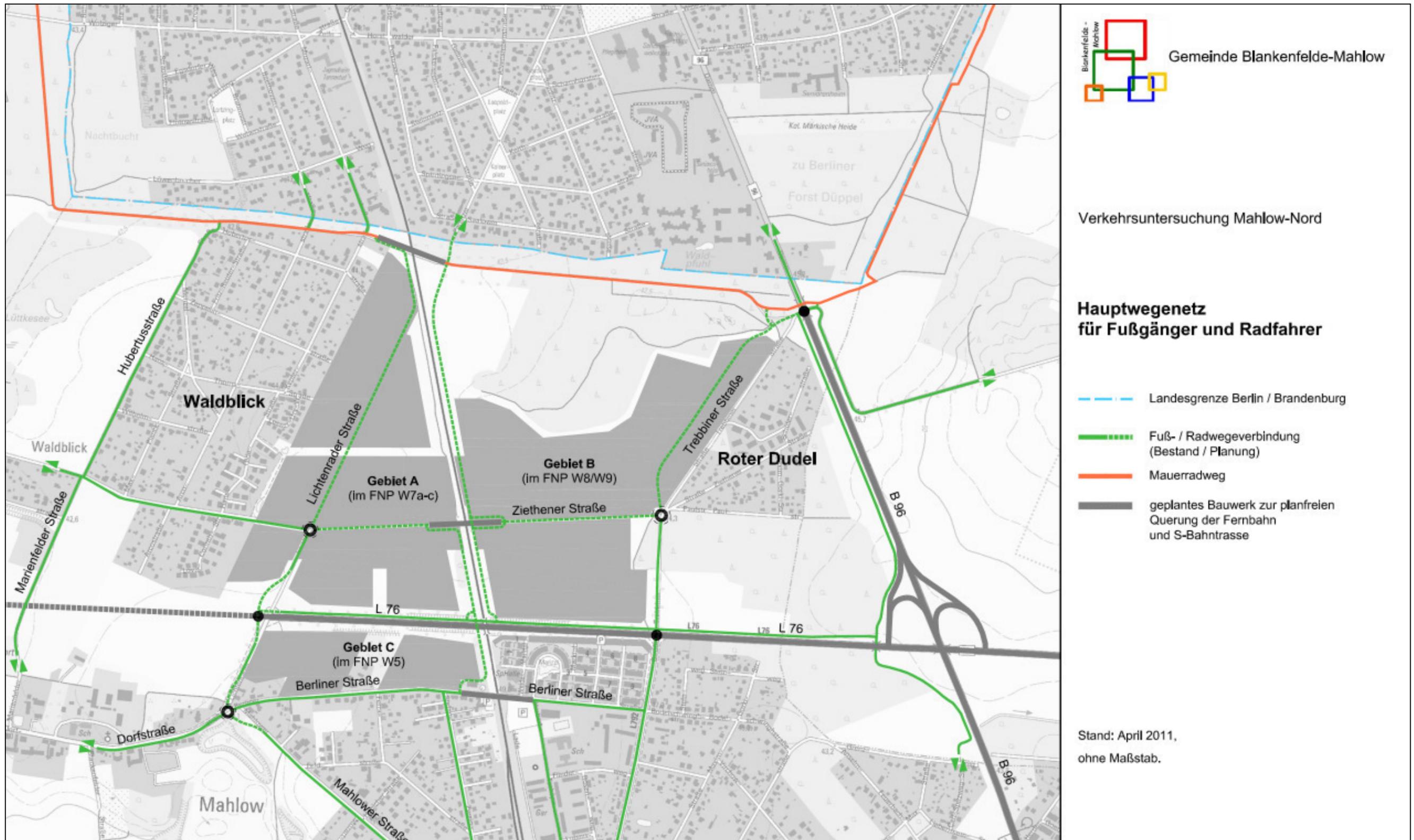
Verkehrsuntersuchung Mahlow-Nord

Hauptverkehrsstraßennetz, Planung

- Landesgrenze Berlin / Brandenburg
- anbaufreie Schnellverkehrsstraße (Bestand / Planung)
- Hauptverkehrsstraße (Bestand / Planung)
- Hauptsammelstraße (Bestand / Planung)
- signalisierter Knotenpunkt
- Kreisverkehr
- geplantes Bauwerk zur planfreien Querung der Fernbahntrasse und S-Bahntrasse

Stand: Februar 2011,  
ohne Maßstab.

Anlage 2 – Auszug aus der Verkehrsuntersuchung Büro StadtPlan – Planung Hauptverkehrsstraßennetz



Anlage 3 – Auszug aus der Verkehrsuntersuchung Büro Stadt – Hauptwegenetz für Fußgänger und Radfahrer



**Anlage 4 – Verkehrsvorschlag westliches Planungsgebiet / Waldblick (Stand: Juli 2011)**

Rot – Bebaute Bereiche

Grün – Freiflächenbereich

Markierte Kreise – verkehrsbeeinflussende Maßnahmen