

GLIEDERUNG

1 VERANLASSUNG/AUFGABENSTELLUNG	5
1.1 AUSGANGSSITUATION	5
1.2 GRUNDSÄTZE DER VERKEHRSENTWICKLUNGSPLANUNG	9
1.3 METHODIK	10
2 DER PLANUNGSRAUM	12
2.1 LAGE IM RAUM	12
2.2 REGIONALE EINBINDUNG	16
2.3 HISTORISCHE ENTWICKLUNG DER STADT TELTOW	16
2.4 SIEDLUNGS- UND WIRTSCHAFTSSTRUKTUR	19
2.5 STÄDTEBAULICHE UND LANDSCHAFTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN	21
2.6 ÜBERGEORDNETE PLANUNGEN	24
3 ANALYSE UND BEWERTUNG DES VERKEHRSGESCHEHENS 1999	25
3.1 MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR	25
3.1.1 Strassennetz	25
3.1.2 verkehrserhebungen ausserhalb des Stadtgebietes	31
3.1.3 Ergebnisse der aktuellen Verkehrszählung	32
3.1.4 Bewertung der Zählergebnisse	33
3.1.5 Verkehrssicherheit	34
3.1.6 ruhender Verkehr	37
3.2 MODELLIERUNG DES VERKEHRSGESCHEHENS	37
3.2.1 Verkehrszellen	38
3.2.2 Datengrundlagen	39
3.2.3 Berechnung des Verkehrsaufkommens nach Verkehrsmitteln	43
3.2.4 Verkehrsverteilung	44
3.2.5 Verkehrsumlegung	44
3.3 RAD- / FUSS- / REITWEGENETZ	45
3.3.1 Radwegenetz	45
3.3.2 Fußwegenetz	47
3.3.3 Reitwegenetz	47
3.4 ÖPNV	51
3.4.1 Schienengebundener ÖPNV	51
3.4.2 Busliniennetz	51

3.4.3	Taxis	60
3.5	GÜTERVERKEHR	60
3.6	RESUMEE / ZUSAMMENFASSUNG	60
4	VERKEHRSPROGNOSE TELTOW 2010	68
4.1	GRUNDLAGENDATEN	68
4.1.1	Verkehrszellen	68
4.1.2	Bevölkerungs-, Beschäftigungs- und Einzelhandelsentwicklung	68
4.1.3	Motorisierungsentwicklung	69
4.1.4	Mobilitätsentwicklung	69
4.1.5	Kostenentwicklung	70
4.1.6	Landesplanerische Zielgrößen der Verkehrsmittelwahl (Modal Split)	70
4.2	BERECHNUNG DES VERKEHRSAUFKOMMENS NACH VERKEHRSMITTELN	70
4.3	VERKEHRsverTEILUNG	71
4.4	VERKEHRsumLEGUNG PROGNOSE-NULlfALL	72
5	ZIELE DER VERKEHRSENTWICKLUNGSPLANUNG FÜR DIE STADT TELTOW	74
5.1	INTEGRIERTE BETRACHTUNG DES GESAMTEN VERKEHRSSYSTEMS	74
5.2	ÜBERÖRTLICHES STRASSENNETZ	75
5.3	ÖRTLICHES STRASSENNETZ	75
5.4	VERKEHRsBERUHIGUNG / STRASSEN- UND PLATZRAUMGESTALTUNG	76
5.5	RUHENDER VERKEHR	77
5.6	RAD- / FUSSWEGENETZ	77
5.7	ÖPNV	78
5.8	GÜTERVERKEHR	78
6	KONZEPTENTWICKLUNG	79
6.1	VORGEHENSWEISE	79
6.2	ENTWICKLUNG DES SPANGENSYSTEMS	79
6.3	VARIANTENBILDUNG UND VERKEHRsumLEGUNGEN	84
6.3.1	Methodisches Vorgehen	84
6.3.2	Vorzugsvariante Netzerweiterung	84
6.3.3	Gewerbegebiet am Regionalbahnhof	86
6.3.4	Auswirkungen des Güterverkehrszentrums	86

STADT TELTOW	ST
VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN	VEP
ERLÄUTERUNG	0201
6.3.5 Geplantes Wohngebiet Lichterfelde Süd	88
6.3.6 Straßenquerschnitt der Mahlower Straße	88
6.3.7 Ostspange	89
6.3.8 Südspange	90
6.3.9 Brücken über den Teltowkanal	91
6.3.10 Neue Führung der L 77 zwischen Teltow und Kleinmachnow/ Stahnsdorf	91
6.4 STÄDTEBAULICHE EINBINDUNG DES SPANGENSYSTEMS	92
6.5 STRASSENVERKEHRSKONZEPT	104
6.6 ÖRTLICHES STRASSENNETZ	108
6.6.1 Netzhierarchie	108
6.6.2 Straßen- und Platzraumgestaltung	109
6.7 RUHENDER VERKEHR	113
6.8 RAD-, FUSS-, REIT, WANDERWEGENETZ	113
6.9 ÖPNV	115
6.10 TAXISTANDORTE	120
6.11 WASSERSTRASSE TELTOWKANAL	120
7 MASSNAHMEN	128
7.1 ÜBERÖRTLICHES STRASSENNETZ	128
7.2 ÖRTLICHES STRASSENNETZ	128
7.3 RUHENDER VERKEHR	129
7.4 RAD- / FUSS- / REITWEGENETZ	129
7.5 ÖPNV	130
7.6 GÜTERVERKEHR/WASSERSTRASSE TELTOW	131
7.7 VERBESSERUNG DER VERKEHRSSICHERHEIT	131
8 EMPFEHLUNGEN	133
8.1 INTERKOMMUNALE ABSTIMMUNG	133
8.2 KURZFRISTIGE REALISIERUNG	134
8.3 MITTELFRISTIGE REALISIERUNG	134
8.4 LANGFRISTIGE REALISIERUNG	135
8.5 ERGÄNZENDE MAßNAHMEN	135
8.6 WEITERER UNTERSUCHUNGSBEDARF	136
8.7 AUSBLICK	136
ANHANG: TEIL A (Pläne)	131

TEIL B (Beschluss der SVV zur Einstufung der Gemeinde vom 12.07.2000)	163
TEIL C Zusammenfassung	171

PLÄNE

PLAN 1: EINBINDUNG IN REGIONALES VERKEHRSNETZ	14
PLAN 2: SITUATION STRASSE/SCHIENE/RADWEG	49
PLAN 3: SITUATION ÖPNV	58
PLAN 4: PROBLEME, POTENZIALE, BINDUNGEN	66
PLAN 5: SPANGESYSTEM TELTOW	82
PLAN 6: SPANGENSYSTEM: PLANUNGSRECHTLICHE SITUATION	102
PLAN 7: SPANGENSYSTEM TELTOW: STÄDTEBAULICHE EINBINDUNG	106
PLAN 8: STRASSENVERKEHRSKONZEPT	111
PLAN 9: KONZEPT RAD-, FUSS-, REIT- UND WANDERWEGE	122
PLAN 10: KONZEPT ÖPNV	124
PLAN 11: GESTALTUNGSKONZEPT HAUPTSTRASSEN	126

PLÄNE IM ANHANG

PLAN 12.1: VERKEHRSZELLEN STADTGEBIET MIT STURKTURDATEN	133
PLAN 12.2: VERKEHRSZELLEN ERWEITERTER UNTERSUCHUNGSRAUM MIT STRUKTURDATEN	135
PLAN 13.1: KNOTENSTROMBELASTUNGSPÄNE DER TEILKNOTEN AM RUHLSDORFER PLATZ	137
PLAN 13.2: KNOTENSTROMBELASTUNGSPLAN ODERSTRASSE/WARTHESTRASSE	139
PLAN 13.3: KNOTENSTROMBELASTUNGSPLAN LIEBIGPLATZ	141
PLAN 13.4: KNOTENSTROMBELASTUNGSPLAN ODERSTRASSE/NEIBESTRASSE	143
PLAN 14.1: ÜBERSICHTSPLAN NETZBERECHNUNG – ANALYSE 1999	145
PLAN 14.2: VERKEHRSBELASTUNGSPLAN HAUPTVERKEHRSSTRASSEN IM STADTEGBIET – ANALYSE 1999	147
PLAN 15.1: ÜBERSICHTSPLAN NETZBERECHNUNG – PROGNOSE PLANFALL	149
PLAN 15.2: VERKEHRSBELASTUNGSPLAN HAUPTVERKEHRSSTRASSEN IM STADTEGBIET - PROGNOSE PLANFALL	151
PLAN 16.1: HAVARIEFALL: SPERRUNG DER POTSDAMER STRASSE	153
PLAN 16.2: HAVARIEFALL: SPERRUNG DER LICHTERFELDER ALLEE	155
PLAN 16.3: HAVARIEFALL: SPERRUNG DER MAHLER STRASSE	157
PLAN 16.4: HAVARIEFALL: SPERRUNG DER ISERSTRASSE	159
PLAN 16.5: HAVARIEFALL: SPERRUNG DER RUHLSDORFER STRASSE	161

ABBILDUNGEN

ABBILDUNG 1: TAGESQUERSCHNITTSBELASTUNGEN	32
ABBILDUNG 2: SIEDLUNGSSTRUKTUR VON TELTOW	64

1 VERANLASSUNG/AUFGABENSTELLUNG

1.1 AUSGANGSSITUATION

Mit der besonderen Lage der Stadt Teltow am Rande der Metropole Berlin, der unmittelbaren Nachbarschaft der brandenburgischen Landeshauptstadt Potsdam und der relativen Nähe zum Flughafen Schönefeld waren bereits unmittelbar nach der Wiedervereinigung Bedingungen gegeben, die damals wie heute in einer außergewöhnlichen Verkehrsbelastung in der Stadt Teltow resultieren.

Seit Beginn der 90er Jahre haben darüber hinaus zahlreiche Faktoren wie die Ausweisung neuer Gewerbegebiete, der Bau von Groß- und Fachmärkten und die Errichtung von Wohnsiedlungen im südlichen Berliner Umland diese Verkehrsbelastung noch verstärkt. Planungen wie der Ausbau des Flughafens Schönefeld und insbesondere das unmittelbar an Teltow angrenzende Güterverkehrszentrum Großbeeren lassen auch für die Zukunft keine Abkehr von diesem Trend der ständigen Zunahme des Verkehrs im Berliner Umland erwarten.

Der zunehmende motorisierte Individualverkehr drängt sich innerhalb der Stadtgrenzen Teltows jedoch im wesentlichen immer noch auf dem altem Straßengerüst. Lediglich in Teilbereichen wurden seit 1990 Ergänzungen des Straßennetzes vorgenommen. Besonders an den Knotenpunkten des Straßenverkehrs wie dem Ruhlsdorfer Platz führt diese Situation für Anwohner und Verkehrsteilnehmer zu unzumutbaren Belastungen durch Lärm- und Schadstoffe und wachsende Unfallgefahr in der Umgebung des Platzes.

Vor dem Hintergrund dieser Situation wurden verschiedene Untersuchungen erstellt. 1994 wurde von der Dauber Ingenieurgesellschaft für den Raum Teltow, Stahnsdorf, Kleinmachnow ein Gesamtverkehrsgutachten¹ erarbeitet. Eingebettet in dieses Gesamtkonzept wurde von der GRImbH ein Verkehrskonzept zur Entlastung des Ruhlsdorfer Platzes² erarbeitet. Diese vorhandenen Planungen und deren Diskussion in der Öffentlichkeit haben gezeigt, daß die Lösung einzelner Probleme nur auf der Basis eines übergeordneten Rahmens zur Entwicklung des Verkehrsgeschehens möglich ist.

¹ Dauber Ingenieurgesellschaft mbH: „Integrierte städtebaulich orientierte Verkehrsentwicklungsplanung der Gemeinden Teltow- Kleinmachnow- Stahnsdorf- Ruhlsdorf- Güterfelde“; Dortmund 1994

² GRI GmbH: „Verkehrsplanungs- und Umsetzungskonzept Teltow als integrierter Bestandteil der Stadtentwicklung“; Berlin 1994

Verkehrskonzepte für Fußgänger, Radfahrer, Kraftfahrzeugverkehr und öffentlichen Personennahverkehr lassen sich nicht isoliert entwickeln. Aus diesem Grunde beauftragte die Stadt Teltow 1997 die planungsgruppe 4, Berlin, und die Gesellschaft für Gesamtverkehrsplanung, Regionalisierung und Infrastrukturplanung, GRI, mit der gemeinsamen Erarbeitung eines Verkehrsentwicklungsplanes für die Gesamtstadt.

Im Frühjahr 1999 wurde zum Verkehrsentwicklungsplan (Stand 05/98) ein Beteiligungsverfahren für Träger öffentlicher Belange durchgeführt. Die eingegangenen Anregungen wurden geprüft sowie gegeneinander und untereinander abgewogen. Darüber hinaus konnten sich im Rahmen einer Ausstellung die Bürger der Stadt Teltow über den Verkehrsentwicklungsplan informieren.

Die Stadt Teltow strebt bis in das Jahr 2010 eine Bevölkerungszahl von ca. 24.000 Einwohnern an.¹ Dieser Wert liegt innerhalb des Entwicklungsrahmens, den die Raumordnung und Landesplanung für diesen Siedlungsbereich vorgibt.²

Die Reduzierung der Bevölkerungsprognose von 28.000 Einwohner auf ca. 24.000 Einwohner³ im Jahr 2010 gegenüber den Berechnungsgrundlagen für den Verkehrsentwicklungsplan mit Stand vom Mai 1998 sowie die Stellungnahmen aus der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange erforderten eine Aktualisierung und Fortschreibung des Verkehrs-entwicklungsplanes.

Die Fortschreibung beruht auf neuen Verkehrszählungen⁴, einer Aktualisierung der Ausgangsdaten, der Anpassung an den FNP 2010 der Stadt Teltow, aktuellen Planungen des Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr (MSWV), von Fachbehörden sowie der Nachbargemeinden Kleinmachnow und Stahnsdorf.

Der aktualisierte Verkehrsentwicklungsplan wurde in zahlreichen Sitzungen und Diskussionsrunden erläutert und abgestimmt.

Am 24.11.1999 wurde der Verkehrsentwicklungsplanes (Zwischenbericht) im Ausschuss für Bau und Planung der Stadt Teltow vorgestellt.

¹ Flächennutzungsplan 2010 der Stadt Teltow, Entwurf, Stand 05/99, S.91; Der Verkehrsentwicklungsplan berücksichtigt jedoch auch eine mögliche Bevölkerungsentwicklung auf ca. 28.000 EW.

² vgl. Regionalplan Havelland-Fläming sowie LEPeV

³ Flächennutzungsplan 2010 der Stadt Teltow, Entwurf, Stand 05/99, S.91; Der Verkehrsentwicklungsplan berücksichtigt jedoch auch eine mögliche Bevölkerungsentwicklung auf ca. 28.000 EW.

⁴ Gesellschaft für Gesamtverkehrsplanung, Regionalisierung und Infrastrukturplanung, GRI, 10/99

Am 07.12.1999 fand eine Diskussionsrunde mit den Arbeitsgruppen Citybus und Straßenklassifizierung der Lokalen Agenda 21 Teltow statt. Die Ergebnisse fließen in den Verkehrsentwicklungsplan ein. Des Weiteren wurde am 17.12.1999 in der Sitzung der AG Stadtplanung den Nachbargemeinden Kleinmachnow und Stahnsdorf der Verkehrsentwicklungsplan vorgestellt.

Am 12.01.2000 erfolgte die Vorstellung des Verkehrsentwicklungsplanes (2. Zwischenbericht) im Ausschuss für Bau und Planung der Stadt Teltow.

Ende Januar 2000 wurde eine Informations- und Diskussionsrunde mit Vertretern der PDS-Fraktion durchgeführt.

Am 09.03.2000 erfolgte auf Einladung der Lokalen Agenda 21 eine Öffentlichkeitsveranstaltung zu der die Bürger der Stadt Teltow, die Stadtverordneten, die Fraktionen sowie die Bürgermeister der Nachbargemeinden eingeladen wurden.

Anschließend wurde der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Teltow an ausgewählte Träger öffentlicher Belange zur Stellungnahme verschickt und am 12.04.2000 eine Sitzung zusammen mit den Nachbargemeinden durchgeführt.

Der VEP Teltow ist ein informeller Plan und dient als ergänzende Fachplanung zum Flächennutzungsplan der Stadt Teltow und hat den Charakter eines sektoralen Rahmenplanes.

Er wird auf der gleichen Maßstabsebene wie der Flächennutzungsplan der Stadt erstellt. Die Verkehrsmodellrechnung zum Verkehrsentwicklungsplan liefert grundlegende Aussagen darüber, welche Verkehrsmengen bereits vorhanden bzw. zukünftig zu erwarten sind, ob und wie das Hauptstraßennetz diese Verkehrsmengen bewältigen kann, welche Netzergänzungen notwendig, sinnvoll bzw. wünschenswert sind und welche Konsequenzen sich daraus ergeben. Die verkehrstechnische Bemessung von Straßen hinsichtlich Regelquerschnitt, Fahrstreifenbreite usw. erfolgt im Rahmen der verbindlichen Bauleit- sowie der Straßenausbauplanungen in Abstimmung zwischen der Verwaltung und den Fachbehörden sowie unter der Beteiligung der Bürger.

Der aktualisierte Verkehrsentwicklungsplan steckt den zukünftigen verkehrspolitischen Handlungsrahmen der Stadt Teltow ab und benennt die Handlungsschwerpunkte kommunaler Verkehrspolitik bis in das Jahr 2010. Mit der Fortschreibung verfügt die Stadt über

einen aktuellen Verkehrsentwicklungsplan für den Abstimmungsprozess mit den Nachbargemeinden.

Darüber hinaus soll mit der Erarbeitung eines Leitbildes zur städtebaulichen Einbindung des Spangensystems, eine Diskussion für ein Leitbild zur Entwicklung der Stadt Teltow in den nächsten 20 Jahren angeregt werden.

Der VEP Teltow ist sowohl eine Voraussetzung zur Genehmigung von Bebauungsplänen als auch für die Beantragung weiterer Fördermittel des Landes Brandenburg für den Straßenneu- und -ausbau. Mit den Ergebnissen aus den Verkehrsprognosen für das Jahr 2010 stellt der Verkehrsentwicklungsplan die Grundlage für die Erarbeitung eines Lärminderungsplanes dar.

Ziel ist ein Selbstbindungsbeschluss durch die Stadtverordnetenversammlung vor der Sommerpause im Jahr 2001.

Im Rahmen der Aktualisierung erfolgte insbesondere

- eine Durchführung zusätzlicher Verkehrszählungen;
- eine Anpassung der Verkehrsmatrix an die neuen Rahmenbedingungen;
- eine Angleichung an die neuen Prognosewerte zum Motorisierungsgrad im Land Brandenburg;
- eine Anpassung des Straßennetzmodelles;
- eine Einarbeitung der aktualisierten Daten in die Planunterlagen inkl. Verkehrsbelastungsplan;
- eine Weiterentwicklung des Leitbildes zur städtebaulichen Einbindung des Spangensystems;
- eine Konkretisierung des Fuß- und Radwegenetzes sowie Reitwegenetzes;
- eine Überarbeitung der ÖPNV-Trassen;
- die Konkretisierung der City-Bus-Linie;
- eine Darstellung von Umleitungen bei Havariefällen
- Einstufung der Gemeindestraßen in Teltow gem. Beschluss der Stadtverordnetenversammlung Teltow Nr. 03/21/2000 vom 12.07.2000.

1.2 GRUNDSÄTZE DER VERKEHRSENTWICKLUNGSPLANUNG

Die Zielvorstellungen des Verkehrsentwicklungsplanes basieren auf folgenden Grundsätzen:

1. Verkehrsvermeidung (Integration von Wohnen und Arbeit),
2. Verkehrsverlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsträger (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr),
3. verträgliche Gestaltung des verbleibenden Straßenverkehrs und Netzerweiterung.

Daraus ergeben sich folgende Leitlinien:

- Schaffung funktions- und bedarfsgerechter Stadtstrukturen;
- Erhaltung und Verbesserung kleinräumiger, durchmischter Nutzungsstrukturen;
- Steigerung des Wohn- und Freizeitwertes städtischer Wohngebiete;
- Rückgewinnung und Gestaltung lebenswerter Wohnquartiere;
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität auf Straßen und Plätzen;
- quartiersinterne Reduzierung des Kfz-Verkehrs;
- Kooperation zwischen individuellem und öffentlichem Personennahverkehr;
- optimale, präferierte Führung und Gestaltung des ÖPNV;
- Gute Erreichbarkeit von öffentlichen und privaten Einrichtungen (Arbeitsplätze, Schule, Einzelhandel, Verwaltung, Erholungsorte usw.);
- direkte Erschließung und ausreichendes Stellplatzangebot für Anwohner-, Berufs-, Versorgungs- und Kundenverkehr;
- Ausgleich divergierender Interessen und Ansprüche von:
 - Autofahrern, Fußgängern, Radfahrern
- Altstadt, Gewerbegebieten (Einkaufszentren), Wohngebieten;
- Erhöhung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer unter besonderer Berücksichtigung der Belange nicht motorisierter Teilnehmer;
- attraktive, sichere Fuß- und Radwegeverbindungen;
- Verbesserung der Umweltqualität durch Minderung der Belastung durch Lärm und Schadstoffe (Abgase);
- Verbesserung der Verkehrsverhältnisse bei Reduzierung der verkehrsbedingten Umweltbelastungen;
- Qualität des Stadt und Landschaftsbildes erhalten und erhöhen;
- Sparsamer Umgang mit Boden, Finanzen, Energie.

1.3 METHODIK

Verkehrsplanung sollte nicht als isolierter, fachbezogener, sondern als umfassender, das gesamtstädtische Geschehen berücksichtigender Planungsprozeß verstanden werden.

So sind beispielsweise alle Leitbildformulierungen an den politischen Entscheidungsprozeß gebunden. Entscheidungsträger müssen daher frühzeitig in den Planungsprozeß eingebunden werden. Ebenso ist die Beteiligung des Bürgers am Planungsprozeß ein wichtiger Bestandteil kommunaler Planung.

Der Verkehrsentwicklungsplan muß deshalb als abgestimmte Entwicklungsplanung verstanden werden, nicht etwa als unabgestimmtes Fachgutachten ohne Rückkopplung mit Planungs-betroffenen und -beteiligten. Vor allem ist eine enge Abstimmung mit den Nachbargemeinden erforderlich.

Der Begriff "Verkehrsentwicklungsplan" soll zum einen verdeutlichen, daß sich die Methode der Planerstellung und -erarbeitung wesentlich von der anderer Verkehrspläne (etwa Generalverkehrspläne u.ä.) unterscheidet. Zum anderen kann ein nicht gesetzlich verankertes Planwerk mit sowohl gesamtstädtischen als auch regionalen Konsequenzen nur eine Entwicklungs- und Leitlinie für politische Entscheidungen und einen Rahmen für partielles Handeln darstellen. Wie die Erfahrung zeigt, haben politische Leitlinien einen dynamischen Charakter. Sie müssen flexibel sein und sich veränderten Problemstellungen in unsere Umwelt anpassen können.

Erforderlich ist eine ganzheitliche Analyse und Planung des vielschichtigen Gefüges "Stadt", in dem der Verkehr nur eine, wenn auch sehr bestimmende Einflußgröße darstellt. Es ist erwiesen, daß durch einseitige, im wesentlichen auf den motorisierten Verkehr ausgerichtete Verkehrsplanung bestimmte Gruppen wie alte Menschen und Kinder entscheidend benachteiligt werden. Ebenso wurden in der Vergangenheit oft städtebauliche Aspekte vernachlässigt.

Der vorliegende Verkehrsentwicklungsplan für die Stadt Teltow versucht, verkehrstechnisch notwendige Einrichtungen wie neue Straßenzüge auch städtebaulich zu instrumentalisieren, um beispielsweise Stadtkanten zu definieren und dem Stadtbild klare Konturen zu verleihen.

Methodisch ist der Verkehrsentwicklungsplan folgendermaßen aufgebaut:

- In der ersten Stufe - der Verkehrsanalyse 1999 - werden die Probleme des Untersuchungsraumes herausgearbeitet und ihre Ursachen benannt. Die Bestandsaufnahme und -analyse der verkehrlichen Situation hat das Ziel, einen fundierten Überblick über die Verkehrsprobleme der Stadt zu liefern. Die städtebaulichen Aspekte sind ein integraler Bestandteil der Bestandsaufnahme und -bewertung.
- In der zweiten Stufe wird die Verkehrspronose für das Jahr 2010 erstellt. Auf Grundlage dieser Prognose sowie der vorausgegangenen Analyse erfolgt die Konzeptentwicklung.
- Am Ende werden die notwendigen Maßnahmen benannt sowie Empfehlungen zur Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplanes gegeben.

Die Ermittlung der Grundlagendaten erfolgte dabei mit Unterstützung der zuständigen Landesämter (Brandenburgisches Landesamt für Verkehr und Straßenbau; Brandenburgischen Straßenbauamt), ebenso wurden offizielle Daten der Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (ehemals Senatsverwaltung für Bauen, Wohnen und Verkehr) verwendet.

2 DER PLANUNGSRAUM

2.1 LAGE IM RAUM

Teltow gehört mit seiner unmittelbar an das Stadtgebiet Berlins grenzenden Lage zu den Berliner Umlandstädten und -gemeinden, die mit am stärksten von den Folgen der Wiedervereinigung profitieren bzw. mit ihnen konfrontiert sind. Gemeinsam mit den Nachbargemeinden Stahnsdorf und Kleinmachnow bildet Teltow einen Siedlungsraum innerhalb des unmittelbaren Berliner Umlandes.

Die direkte Nachbarschaft zur Landeshauptstadt Potsdam und die relative Nähe zum Flughafen Schönefeld sind ebenso bestimmend für diesen Siedlungsbereich wie der unmittelbare Anschluß an die Metropole Berlin. Die Kreisstadt Belzig liegt ca. 60 km von Teltow entfernt. Die Stadt Teltow und die Gemeinde Kleinmachnow grenzen als einzige Kommunen des Kreises unmittelbar an das Berliner Stadtgebiet an, so daß die Stadt eine Brückenfunktion für den Kreis übernimmt.

Neben den radial auf Berlin ausgerichteten Verbindungen über die B 101 und die L 794 liegt Teltow in der direkten Verbindungslinie Potsdam/Flughafen Schönefeld und damit mitten im tangential zu Berlin liegenden südlichen Verflechtungsraum, der durch die geographischen Zäsuren des Teltowkanals im Norden und der Autobahn des Berliner Rings im Süden begrenzt wird. Teltow befindet sich im Schnittpunkt dieser beiden Entwicklungsrichtungen. Ein Umstand, der sich in den aktuellen Verkehrsproblemen der Stadt manifestiert.

Die Stadt Teltow liegt im Landkreis Potsdam-Mittelmark - die Entfernung zum Sitz der Kreisverwaltung in Belzig beträgt ca. 60 km - und gehört der Regionalen Planungsgemeinschaft Havelland-Fläming an. Teltow grenzt unmittelbar an Berlin (S-Bahnhof Zehlendorf ca. 3,5 km, S-Bahnhof Lichterfelde-Süd ca. 4 km) und westlich an die Landeshauptstadt Potsdam (ca. 7 km) an. Das nächste Mittelzentrum, Ludwigfelde, ist ca. 15 km entfernt.

In Nachbarschaft zur Stadt Teltow liegen folgende Gemeinden und Städte (vom Stadtzentrum zwischen Liebigplatz und Ruhlsdorfer Platz):

- Kleinmachnow (ca. 3,5 km),
- Stahnsdorf (ca. 3,5 km),
- Güterfelde (ca. 6,5 km),

STADT TELTOW	ST
VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN	VEP
ERLÄUTERUNG	0201

- Großbeeren (ca. 7 km).

PLAN 1: EINBINDUNG IN REGIONALES VERKEHRSNETZ

STADT TELTOW	ST
VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN	VEP
ERLÄUTERUNG	0201

RÜCKSEITE

2.2 REGIONALE EINBINDUNG

Das Stadtgebiet Teltows ist über mehrere Hauptverkehrsstraßen mit dem Umland vernetzt. Die Landesstraße L 76 verbindet Teltow mit Potsdam und Schönefeld, wobei sie in Richtung Westen in ca. 9 km Entfernung zu Teltow den Anschluß an die Autobahn A 115/ E 51 herstellt. Ca. 4,5 km östlich vom Stadtzentrum Teltows kreuzt die L 76 die B 101 (wichtige Verbindung nach Ludwigsfelde und zur A 10). In östlicher Richtung führt die L 76 über Mahlow zur B 96 und B 96a, während die Landstraße L 794 (Ruhlsdorfer Straße) Teltow mit Ruhlsdorf und Ludwigsfelde verbindet. Die südlich von Teltow verlaufende Landesstraße 40 soll künftig ausgebaut werden und eine Entlastungsfunktion für Teltow übernehmen. Eine weitere Autobahnanschlußstelle an die A 115/ E 51 besteht im westlichen Gemeindegebiet von Kleinmachnow (AS Kleinmachnow) sowie eine weitere Autobahnanschlußstelle im östlichen Gemeindegebiet über die B 101 an die A 10.

Die wichtigsten Verkehrsverbindungen nach Berlin führen über die Zehlendorfer Straße und Lichterfelder Allee (L 761) sowie über die Warthestraße über Kleinmachnow nach Zehlendorf.

Im öffentlichen Personennahverkehr ist die Stadt bisher ausschließlich über Buslinien erschlossen.

Busverbindungen bestehen nach Berlin-Zehlendorf, Berlin-Lichterfelde, Steglitz und Potsdam sowie nach Kleinmachnow, Güterfelde, Genshagen, Ludwigsfelde, Mahlow und Schönefeld.

2.3 HISTORISCHE ENTWICKLUNG DER STADT TELTOW¹

Teltow wurde im Jahr 1231 erstmalig urkundlich erwähnt, die Verleihung der Stadtrechte und Privilegien erfolgte 1265.

Aufgrund politischer Veränderungen, Seuchen und Großbrände wird die Entwicklung Teltows im Lauf der nächsten Jahrhunderte immer wieder verhindert. Anfang des 19. Jahrhunderts lebten 871 Menschen in Teltow, das bis dahin in etwa den Bereich der heutigen Altstadt umfaßte.

Danach setzte eine deutliche Aufwärtsentwicklung durch eine Veränderung der gewerblichen Struktur ein. 1815 wurde Teltow Kreisstadt des gleichnamigen Kreises. Damit hatte Teltow bis 1875 eine weitreichende Bedeutung. Bis 1850 hatte sich die Einwohner-

¹ Zusammenfassung basierend auf den Ausführungen des Flächennutzungsplanentwurfes, S. 6ff

zahl nahezu verdoppelt. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts lebten ca. 3.000 Personen in der Stadt.

Bei den Eisenbahnneubauten um Berlin nach 1850 wurde zunächst in Teltow kein Bahnhof errichtet. 1888 wurde die Dampfstraßenbahn zwischen Lichterfelde und Teltow in Betrieb genommen, 1891 erfolgte die Verlängerung bis Stahnsdorf.

Größere wirtschaftliche Bedeutung erlangte Teltow nach der Eröffnung des Teltowkanals 1906. Die ersten Großbetriebe wie das "Porzellanwerk Teltow", "Biomalz", "Lohse-Parfümerie und Seifen", "Deutsche Asbest-Werke", "Maschinenwerk Grübner" siedelten an. Im Laufe der Zeit wurde aus der kleinen Ackerbürgerstadt eine bedeutende Industriestadt nahe der Metropole Berlin.

Der Teltowkanal stellte jedoch auch eine Grenze für die Entwicklung Teltows dar. Stadterweiterungen, neue Wohn- und Gewerbesiedlungen waren nur in westlicher, südlicher und östlicher Richtung möglich. Der Stadtteil Seehof wurde in den 30er Jahren erschlossen, parzelliert und im Sinne einer Gartenstadt entwickelt. In dieser Zeit wurde ein weiteres Wohngebiet südlich des Gewerbegebietes am Teltowkanal erschlossen.

Ende der 30er Jahre hatte Teltow mehr als 12.000 Einwohner und erlangte durch die im Stadtgebiet angesiedelten Betriebe überregionale Bedeutung. Bereits zu dieser Zeit mußten große Pendlerströme vor allem von und nach Berlin bewältigt werden. Ein Großteil der Industrieanlagen wurde am Ende des Zweiten Weltkrieges zerstört, wodurch Teltow heute noch mit dem Problem der Beseitigung von Altlasten konfrontiert ist.

"Nach 1945 verlor Teltow durch die Abkoppelung von Berlin mehr und mehr an Bedeutung. 1952 wurde der Kreis Teltow aufgelöst und die Stadt dem Kreis Potsdam-Land zugeordnet.

Die durch den Bau des Teltowkanals eingeleitete West-Ost-Orientierung wurde durch den Bau der Mauer 1961 noch verstärkt und sorgte dafür, daß sich Teltow in den folgenden Jahrzehnten vorrangig in west-östlicher Richtung entwickelte.

Die Schienenverbindung von Ludwigsfelde über Teltow nach Berlin wurde 1961 gekappt. Der Bahnhof Teltow diente fortan als Endbahnhof, über den eine Verbindung über Ludwigsfelde nach Ost-Berlin, Potsdam, Halle und Magdeburg möglich war.

1973 bildeten die Gemeinden Teltow, Stahnsdorf und Kleinmachnow den ersten Gemeinde- und Siedlungsverband im Kreis Potsdam-Land. Den drei Gemeinden wurden unterschiedliche Funktionen zugewiesen. Sowohl Teltow als auch Stahnsdorf waren in erster Linie Industrie- und Gewerbestandorte, dagegen war Kleinmachnow vorrangig Standort für Wohnen sowie Freizeit- und Kultureinrichtungen des Siedlungsverbandes.

Zusammen hatten die drei Gemeinden etwa 33.000 Einwohner, so daß der Siedlungsverbund in die DDR-Kategorie "Mittelstadt (20. - 60.000 Einwohner) mit unvollständig ausgeprägter Umlandfunktion" fiel.

Die wirtschaftliche Bedeutung Teltows wuchs nun durch ortsansässige Betriebe des produzierenden Gewerbes; dazu gehörten die EBT CvO (Elektronische Bauelemente Teltow "Carl von Ossietzky") auf dem Gelände des ehemaligen Porzellanwerks und die Geräte- und Regelwerke GRW. Auf dem Industriegelände südlich des Teltowkanals entlang der Oderstraße waren schließlich über 8.000 Arbeitnehmer beschäftigt. Teltow war in der DDR einer der wichtigsten Standorte in der Mikroelektronik.

Die Stadtentwicklungspolitik war nach 1950 geprägt vom Ausbau der großindustriellen Produktionsanlagen und vom (Geschoß-)Wohnungsbau für die Arbeitskräfte der auf knapp 15.000 Einwohner angewachsenen Stadt. In den 50er und 60er Jahren entstanden an der Mahlower Straße die Neue Wohnstadt und im Flußviertel/Bodestraße neue Wohnsiedlungen in mehrgeschossigen Gebäudezeilen. Mitte der 80er Jahre wurde der Wohnkomplex Ruhlsdorfer Platz errichtet. In den ausgedehnten Einfamilienhausgebieten Seehofs und beidseitig der Mahlower Straße wurden von Privaten meist in mühseliger Eigenarbeit Einfamilienhäuser errichtet.

Die Rolle der Altstadt als historisches Kultur-, Einkaufs- und Kommunikationszentrum Teltows und damit als verbindendes Glied zwischen dem Gewerbe- und Industriegebiet im Westen und den Wohngebieten im Osten ging verloren. Die Gründe dafür lagen in der Verdrängung von Kleinhandel und Gewerbe aus der Altstadt sowie in der unzureichenden Pflege des historischen Baubestandes, für dessen Modernisierung und Instandsetzung kaum Mittel vorhanden waren. Die Planung für das "Sanierungsgebiet Innenstadt" von 1960 sah gar einen flächendeckenden Abriß vor. In einer vollständig neuen städtebaulichen Struktur von Wohnscheiden sollten lediglich die Kirche, das Kino und ein kleiner Teil der Kuppelmayrschen Siedlung erhalten bleiben.

In den 80er Jahren setzte bezüglich der Altstadt ein Umdenken ein. 1983 wurde dem "VEB Umweltgestaltung und Bildende Kunst" die städtebauliche Bestandsaufnahme und die Erstellung eines Farbkonzeptes für den zentralen Bereich der Altstadt übertragen. Teile der Altstadt wurden 1986 unter Denkmalschutz gestellt.

Die Zäsur 1989 brachte für Teltow deutlich veränderte Rahmenbedingungen. Die seit Jahrzehnten unterbrochenen historischen Verbindungen nach Berlin konnten schrittweise wieder aufgenommen werden. Mit dem Umbruch 1989 sind tiefgreifende Veränderungen in vielen Bereichen verbunden, deren jeweilige Auswirkungen vielfach noch nicht absehbar sind.

Hierbei war/ist ein Handlungsschwerpunkt die Umstrukturierung des Industriegebietes zwischen Oderstraße und Potsdamer Straße zu einem Dienstleistungsstandort an der Stadtgrenze zu Berlin. Des Weiteren wurde durch die Neuausweisung von Wohnbauflächen Teltow als Wohnstandort gefestigt.

In der Stadt Teltow leben derzeit ca. 16.640 Einwohner¹ auf 21,5 km² Stadtfläche, wobei 13,7 km² auf die Gemarkung Teltow und 7,8 km² auf die Gemarkung Ruhlsdorf entfallen.

2.4 SIEDLUNGS- UND WIRTSCHAFTSSTRUKTUR

Die bebauten Bereiche des Teltower Stadtgebietes konzentrieren sich vorrangig im Norden der Stadt. Die südliche Hälfte des Stadtgebietes, mit Ausnahme von Ruhlsdorf, wird durch einen offenen Landschaftsraum geprägt, der nur im Bereich der Buschwiesen in den Siedlungsbereich der Stadt hineinreicht.

Der Flächennutzungsplan² der Stadt Teltow gliedert die Siedlungsstruktur über die Definition mehrerer Teilräume innerhalb des Siedlungskörpers:

- Stadtzentrum-Mitte (weiterer Altstadtbereich und Bereich Ruhlsdorfer Platz);
- Potsdamer Straße-West (Gewerbegebiete nördlich der Potsdamer Straße und Wohngebiete südlich der Potsdamer Straße);
- Stadtzentrum - Ost (Diakoniegelände und Neue Wohnstadt an beiderseits der Mahlower Straße);
- Wohngebiete (Seehof, Komponistenviertel, Sigridshorst)
- Regionalbahnhof (und Umgebung);

¹ Einwohnermeldeamt der Stadt Teltow, Stand 30.06.1999; Amt Stahnsdorf: 11.077 EW; Gemeinde Kleinmachnow: 14.099 EW (Stand 30.06.1999)

² Stadt Teltow, Flächennutzungsplan-Entwurf "Teltow 2010", Stand 05/99

- Ortsteil Ruhlsdorf;
- Blumensiedlung (Wohnsiedlung, ehemalige Gärtnerei und Militärflächen);
- Iserstraße (Wohnsiedlung und Gewerbegebiete);
- Landschaftsraum (Buschwiesen und Gebiete um Ruhlsdorf).

Aufgrund der relativ geringen Bebauungsdichte weiter Bereiche Teltows stellen neu geplante Wohngebiete und -anlagen oft wichtige Verkehrsziele und -quellen dar, die das vorhandene Straßennetz überfordern können. Neben bereits errichteten Wohnanlagen am Heinersdorfer Weg und am Striewitzweg sind eine Vielzahl an Wohngebieten in der Planung.

Diese Gebiete müssen durch ausreichend dimensionierte Erschließungsstraßen sinnvoll in das Straßennetz integriert werden, um zukünftigen Verkehrszuwachs ohne Probleme bewältigen zu können. Vor diesem Hintergrund sind alle im Flächennutzungsplan vorgesehenen Siedlungserweiterungs- und -zuwachsflächen als potentielle Verkehrsquellen oder -ziele anzusehen.

Handel und Gewerbe

Neben den Wohngebieten und den im Flächennutzungsplan festgelegten Siedlungserweiterungsflächen stellen sicherlich die Gewerbegebiete zu den wichtigsten und stärksten Verkehrsquellen und -zielen. An erster Stelle ist hierbei sicherlich das "Techno Terrain" zu nennen, das derzeit mit ca. 5000 Arbeitsplätzen den größten Arbeitsplatzstandort in Teltow darstellt. Hierbei existiert nicht nur starker "Berufsverkehr" durch die ansässigen Betriebe und Dienstleistungsfirmen. Die benachbarten Fachmärkte zwischen Teltowkanal und Oderstraße mit vorgelagerten Großparkplätzen erzeugen zusätzlich starken Kundenverkehr, auch aus Nachbargemeinden und Berlin. Die umfangreiche Wohnanlage in den umgebauten Speichergebäuden am Teltowkanal stellt ebenfalls eine bedeutende Verkehrsquelle/ein Verkehrsziel dar.

Wichtige Ziele/Quellen für den Verkehr durch Gewerbe und Handel sind:

- der Gartenfachmarkt an der Ruhlsdorfer Straße
- Geschäfte und das Einkaufszentrum an der Potsdamer Straße

Das Güterverkehrszentrum Großbeeren in unmittelbarer östlicher Nachbarschaft zu Berlin stellt einen weiteren Hauptziehungspunkt für den Verkehr dar. Trotz der geplanten Umlegung der Bundesstraße 101 in das Gebiet des GVZ hinein und des Ausbaus der

L40 ist unsicher, ob das GVZ nicht auch erhebliche zusätzliche Verkehrsbelastungen in Teltow verursachen wird.

Konzentrieren sich im "Techno-Terrain" vor allem die dienstleistungsorientierten Arbeitsplätze, dominieren im gesamten Verlauf der Potsdamer Straße die Arbeitsplätze in Handel und Gastronomie. Arbeitsplätze im Handel entstanden darüber hinaus vor allem in den Fach- und Einkaufsmärkten zwischen Oderstraße und Teltowkanal, dem Gartencenter an der Ruhlsdorfer Straße, den Erdgeschoßzonen der Bürobauten im Techno-Terrain (auch Gastronomie) und im Kaufhaus am Puschkinplatz.

2.5 STÄDTEBAULICHE UND LANDSCHAFTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN

Naturräumliche Lage

Aus der naturräumlichen Einordnung Teltows in die "Mittelbrandenburgischen Platten und Niederungen", genauer dem ebenen bis flachwelligen Grundmoränenplateau der "Teltow-Platte", läßt sich die geringe Reliefenergie der landschaftlichen Umgebung Teltows erklären. Die vorherrschenden Bodenarten wie Lehm- und Geschiebemergel sowie in wenigen Bereichen Sande und Kiese werden im Bereich von Niederungen wie den Buschwiesen und dem Uferbereich des Teltowkanals durch Torfe und Faulschlamm verdrängt.

Der Teltowkanal ist eine weitere für den Verkehr wichtige naturräumlich Komponente. Er ist nur über die zwei im Stadtgebiet vorhandenen Brücken zu überqueren, die den Verkehr aus bzw. nach Berlin und Kleinmachnow konzentrieren.

Im Detail bedeuten diese Gegebenheiten unter Umständen schwierigen Baugrund für Straßen in den Niederungsbereichen (z.B. am Teltowkanal). Die im übrigen Gebiet vorwiegend sandigen Böden stellen auf unbefestigten Straßen und Wegen, vor allem bei Aufweichung durch Regen, Probleme für alle Fahrzeuge, Fahrräder und Fußgänger dar (besonders in bestehenden Wohngebieten).

Topographie

Die Topographie Teltows ist im wesentlichen durch weite, offene Wiesenlandschaft im Süden der Stadt, die bis in den Siedlungsbereich hineinreichenden Buschwiesen und die Zäsur des Teltowkanals gekennzeichnet. Durch seine Existenz wird der gesamte Verkehr aus Richtung Norden (Berlin) über die beiden Kanalbrücken Rammrathbrücke (Warthestraße) und Knesebeckbrücke (Zehlendorfer Straße) konzentriert. Diese beiden Brückenverbindungen münden jeweils auf einen der beiden zentralen Plätze Teltows, den Liebigplatz und den Ruhlsdorfer Platz. Die hohen Ver-

kehrbelastungen an diesen beiden Plätzen resultieren also zu einem Teil aus dieser topographischen Gegebenheit.

Die geringe Reliefenergie (Bewegtheit) der Landschaft in und um Teltow bedeutet eine optimale Voraussetzung zur Nutzung des Fahrrades als alltägliches Verkehrsmittel (nach einer Untersuchung von DAUBER ist die Radmobilität mit 0,79 Fahrten pro Einwohner und Tag in Teltow vergleichsweise sehr hoch).

Städtebaulich und landschaftlich interessante Bereiche

Der Altstadtbereich Teltows zeigt sich in seinem heutigen Zustand als wenig attraktiv. Trotzdem sollte der Altstadt als Keimzelle der Stadt eine besondere Beachtung zukommen. Die "Verkehrsstudie Altstadt Teltow" von 1996 stellt einen ersten Ansatz zur Lösung der in der Altstadt anstehenden Verkehrsprobleme dar.

Die Altstadt stellt heute jedoch nicht mehr das Stadtzentrum mit Konzentration von Handel, Dienstleistung und Verwaltung dar. Diese Funktionen haben sich vielmehr in den Bereichen entlang der Potsdamer Straße angesiedelt. Im Sinne der Steigerung auch der städtebaulichen Attraktivität Teltows darf dem zufolge sicherlich nicht ausschließlich die Altstadt Berücksichtigung finden. Vielmehr muß der gesamte Bereich der Potsdamer Straße als Zentrum begriffen und aufgewertet werden.

Im Landschaftsbereich sind besonders die Buschwiesen als attraktives Naherholungspotential anzusehen, das durch die Einrichtung eines Fuß- und Radwegenetz besser erschlossen werden könnte. Die Buschwiesen sind im Landschaftsplan der Stadt Teltow als zum Landschaftsschutzgebiet bzw. Naturschutzgebiet vorgesehene Bereiche definiert, womit ihre Bedeutung für die Stadt Teltow unterstrichen wird.

Die Kanalaue am Teltowkanal stellt einen weiteren interessanten Landschaftsbereich dar, besonders im Bereich Badstraße bis Landesgrenze zu Berlin.

Plätze

Im Verlauf der Potsdamer Straße sind vier Plätze von unterschiedlichem Charakter vorhanden. Der Liebigplatz im Westen und der Ruhlsdorfer Platz im Osten begrenzen den zentralen Bereich der Potsdamer Straße in Teltow, in dem sich Einkaufsmöglichkeiten, öffentliche Einrichtungen, Dienstleistungsbereiche (Techno Terrain) und Verwaltung konzentrieren. Zwischen diesen Plätzen befinden sich der Hamburger Platz und der Puschkinplatz, die beide eher im Randbereich der Potsdamer Straße liegen. Der

Puschkinplatz bildet hierbei das westliche Eingangstor zur Altstadt.

Innerhalb des zukünftigen Zentrums "Altstadt Teltow" befindet sich der Marktplatz. Durch die durchgeführte Umgestaltung und aufgrund der neuen Nutzungen wie z.B. einen Frischemarkt kommt dem Platz eine größere gesamtstädtische Bedeutung zu.

Nachbargemeinden

Der Bereich Teltow-Ruhlsdorf mit den Nachbargemeinden Kleinmachnow, Stahnsdorf, Güterfelde und Großbeeren ist als ein Siedlungsraum zu verstehen. Er wird im Zusammenhang betrachtet, um die gegenseitigen strukturellen und verkehrlichen Wechselwirkungen darlegen zu können.

Dies betrifft sowohl die Betrachtung der Siedlungs- und Verkehrsstruktur als auch die modellmäßige Analyse und Berechnung des Verkehrswegenetzes.

Große Verkehrserzeuger außerhalb des Siedlungsraumes sind ebenfalls in den Berechnungen bereits berücksichtigt worden: das GVZ Großbeeren, der EuroParc/Fashion Park Kleinmachnow.

Das Verkehrsnetz zwischen Stadtgrenze Berlin, A 115 und B 101 wurde berücksichtigt. Die Stadt Teltow ist dabei die „Spinne im Netz“: In dem Netzmodell ist das Hauptstraßennetz zwischen der Bundesautobahn A 115 und der Bundesstraße B 101 abgebildet (siehe Plan Nr. 15.1 im Anhang). Enthalten sind daher neben Teltow und Ruhlsdorf auch die Gemeinden Kleinmachnow, Stahnsdorf, Güterfelde und Großbeeren.

2.6 ÜBERGEORDNETE PLANUNGEN

LEPeV Brandenburg-Berlin

Im Landesentwicklungsplan für den engeren Verflechtungsraum Brandenburg-Berlin (LEPeV) ist die Stadt Teltow als potentieller Siedlungsbereich Typ I ausgewiesen. Die Stadt Teltow kann somit Maßnahmen der Siedlungserweiterung über die vorrangige Innenentwicklung hinaus durchführen. Mit dieser Ausweisung wird vor allem der besonderen Lagegunst der Stadt Teltow und der potentiell guten verkehrlichen Anbindung im engeren Verflechtungsraum Rechnung getragen. Darüber hinaus sind Teltow und Stahnsdorf gemeinsam Orte mit Handlungsschwerpunkt „Gewerbliche Umstrukturierung/Revitalisierung“.

Regionalplan Havelland-Fläming

Nach den landesplanerischen Zielsetzungen ist die Stadt Teltow als Grundzentrum mit Teilfunktionen eines Mittelzentrums im engeren Verflechtungsraum Brandenburg-Berlin dargestellt. Für die Stadt Teltow sollen in Funktionsergänzung mit den Nachbargemeinden Stahnsdorf und Kleinmachnow langfristig „...alle Optionen für eine Entwicklung zu (einem) vollwertigem Mittelzentrum offengehalten werden.“

Kreisentwicklungskonzeption Potsdam - Mittelmark

Die Gemeinden Teltow, Stahnsdorf und Kleinmachnow bilden einen Wirtschaftsraum, der bereits heute mittelzentrale Funktionen übernimmt.

Aufgrund der engen räumlichen sowie funktionalen Verflechtung der Stadt Teltow mit den Nachbargemeinden Stahnsdorf und Kleinmachnow ist eine gegenseitige Abstimmung der gemeindeinternen Verkehrsentwicklungsplanungen erforderlich.

3 ANALYSE UND BEWERTUNG DES VERKEHRSGESCHEHENS 1999

3.1 MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR

3.1.1 STRASSENNETZ

Zur Klassifizierung des Teltower Straßennetzes bieten sich mehrere Klassifizierungsansätze an.

KLASSIFIZIERUNG NACH BAULASTTRÄGER

Diese Klassifizierung läßt sich einfach anhand der Benennung der Straßen erkennen: Bundesstraßen, Landesstraße und Kreisstraßen werden von den namensgebenden Körperschaften Bund, Land und Kreis unterhalten. In Teltow sind die in Tabelle 1 genannten Landesstraßen und eine Kreisstraße (Iserstraße) vorhanden. Alle übrigen Straßen müssen als Gemeindestraßen von der Stadt unterhalten werden.

Das Stadtgebiet von Teltow wird von drei Landesstraßen und einer Kreisstraße durchquert, die neben der überregionalen Anbindung Teltows auch einen entscheidenden Beitrag zur Ortserschließung und inneren Verflechtung leisten:

TABELLE 1: Landes- und Kreisstraßen im Stadtgebiet Teltows

Straßenbezeichnung	Verbindung
L76	Verbindung A115 (Potsdam), Stahnsdorf, Teltow, Mahlow - 2-spurig -
L761	Verbindung Ruhlsdorfer Platz, Berlin-Lichterfelde - überwiegend 4-spurig -
L794	Verbindung Teltow, Ruhlsdorf, L40, Sputendorf, Ahrensdorf - 2-spurig -
Kreisstraße (o. Nr.)	Verbindung Iserstraße (Teltow), Kleinmachnow - 2-spurig -
L40	Verbindung Autobahnabfahrt Potsdam/Babelsberg, Güterfelde, Ruhlsdorf, B101 - 2-spurig, geplant 4-spurig -
Kreisstraße Stahnsdorfer Straße	Verbindung Iserstraße bis Ruhlsdorf - 2-spurig

Weitere Landesstraßen und eine Bundesstraße im unmittelbaren Umfeld des Stadtgebietes leisten einen entscheidenden Beitrag zur regionalen Einbindung des Teltower Straßennetzes und sind in der Verkehrsentwicklungsplanung berücksichtigt:

TABELLE 2: Landes- und Kreisstraßen im Umfeld des Stadtgebietes

Straßenbezeichnung	Verbindung
B101	Verbindung Berliner Ring, Berlin - 2-spurig, geplant vierspurig-
L77	Verbindung Saarmund, Güterfelde, Stahnsdorf, Klein Kleinmachnow, Berlin - 2-spurig -

Die Autobahn 115 verläuft im Westen von Teltow und ist für den sechsspürigen Ausbau vorgesehen. Die für Teltow nächstgelegenen Anschlußstelle sind die

- AS Nuthestraße über die L 76 bzw. die L 40 sowie die
- AS Kleinmachnow über Kleinmachnow.

Im Süden besteht in etwa gleicher Entfernung Anschluß an die Autobahn 10 (Berliner Ring) über die Autobahnauffahrten Ludwigsfelde-West (erreichbar über die L 794 [Ruhlsdorfer Straße im Teltower Stadtgebiet] und L 795) bzw. über die östlicher gelegene Anschlußstelle Genshagen/Ludwigsfelde Autowerk (erreichbar über die B 101).

Beide Anschlüsse gewährleisten eine sehr gute überregionale Autobahnanbindung Teltows in Richtung Berlin, Norddeutschland (über A 10-A 24 nach Hamburg), Ruhrgebiet/Rheinland (über A 10 - A 2 nach Hannover), nach Süddeutschland (über A 10 - A 9 nach Halle-Leipzig), nach Sachsen - Tschechische Republik (über A 10) und Frankfurt/Oder - Polen (über A 10).

KLASSIFIZIERUNG NACH VERBINDUNGSFUNKTION

Diese Einteilung orientiert sich nach der "Richtlinie für die Anlage von Straßen, RAS-N"¹. Bezogen auf das Teltower Straßennetz und das angrenzende Straßennetz ergibt sich folgende Einteilung:

TABELLE 3: Klassifizierung nach Verbindungsfunktion

Verbindungsfunktion	Zuordnung	Straße
großräumige Straßenverbindung	A I	Bundesautobahn 115
überregionale/regionale Straßenverbindung	C II	Potsdamer Straße, Mahlower Straße
zwischenkommunale Straßenverbindung	C III	Zehlendorfer Straße, Lichterfelder Allee, Ruhlsdorfer Straße, Iserstraße/ Stahnsdorfer Straße, Warthestraße
flächenerschließende und untergeordnete Straßen- (und Wege-) Verbindung	ID IV, D V E V, E VI	restliches Straßennetz (vgl. Anhang)

¹ Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (Hrsg): "Richtlinie für die Anlage von Straßen Teil: Leitfaden für die funktionale Gliederung des Straßennetzes"; Köln 1988

KLASSIFIZIERUNG NACH NETZ- UND QUERSCHNITTSGESTALTUNG

Hauptverkehrsstraßen

Die Lichtenfelder Allee wurde Anfang der 90er Jahre entsprechend den 4-spurigen Ausbaustandard der Berliner Hauptverkehrsstraßen, einschließlich getrennt geführter Fahrradwege, ausgebaut. Darüber hinaus ist teilweise die Potsdamer Straße 4-spurig.

Das übrige Hauptverkehrsstraßennetz ist zweispurig ausgebaut, wobei Markierungen in roter Farbe auf der Straße eigene Radfahrspuren ausweisen. Zusammen mit den ebenfalls am Straßenrand markierten Bushaltestellen, die sich mit den Radfahrspuren überschneiden, ergibt sich zwar eine ausreichende Straßenbreite, für Fahrradfahrer ist der geringe Abstand zum fließenden Verkehr und die Überschneidung mit den Bushaltestellen aber als sehr gefahrträchtig einzuschätzen.

Der historische Straßenquerschnitt der Ruhlsdorfer Straße führt dazu, daß die alleeartige Bepflanzung zu einer für heutige Verhältnisse sehr engen Dimensionierung führt. Die fehlenden Fahrradwege und der starke Schwerlastverkehr ergeben eine für Fahrradfahrer kritische Situation.

Die Iserstraße ist größtenteils ebenfalls durch alleeartigen Baumbestand geprägt, der Querschnitt ist jedoch breiter dimensioniert als der der Ruhlsdorfer Straße und durch die geringere Verkehrsbelastung, trotz fehlender Radwege, nicht in gleicher Weise als problematisch für Fahrradfahrer anzusehen.

Mahlower Straße und Zehlendorfer Straße weisen hingegen eine gute Querschnittsgestaltung auf, die sowohl dem Kfz-Verkehr als auch - durch getrennte, straßenbegleitend geführte Wege - dem Fahrradverkehr und Fußgängerverkehr gerecht wird. Nachteilig macht sich in der Zehlendorfer Straße bemerkbar, dass in der Querschnittsgestaltung keine Baumreihen möglich sind. Die noch lückenhafte Fahrradwegführung beidseitig der Mahlower Straße soll im Rahmen des zukünftigen Ausbaus geschlossen werden.

Weitere Hauptverkehrsstraßen sind die Genshagener Straße, die Potsdamer Straße, die Stahnsdorfer Straße, die Teltower Straße, die Warthestraße sowie zukünftig die Oder- und die Rheinstraße.¹

¹ vgl. Anhang; SVV-Beschluss vom 12.02.2000

Sammelstraßen

Sammelstraßencharakter besitzen in Teltow derzeit nur der Heinersdorfer Weg, die Oderstraße, Beethovenstraße, die Hanne mannstraße, die Siegfriedstraße, der Eichenweg und der Zenruthenweg, wobei mehr ihr Ausbauzustand als ihre Einbettung in das Gesamtstraßennetz diese Kategorisierung nahelegt. Der Heinersdorfer Weg erschließt das neue Wohngebiet an seinem östlichen Ende und mündet in den unbefestigten Sandweg des Siedler rains. Der Ausbauzustand mit getrennt geführten Fahrradwegen und Parkbuchten gewährleistet bei entsprechendem Ausbau des Siedler rains und nach Bebauung der nach Flächennutzungsplan vorgesehe nen Siedlungszuwachsflächen eine sinnvolle Integration in das geplante Spangensystem (Ostspange).

Die Rheinstraße nimmt mit ihrer Position zwischen der Potsdamer Straße und der Oderstraße derzeit keine echte Sammelstraßenfunk tion ein, da sie einzig der Erschließung des "Techno-Terrain Teltow" dient. Ihr Ausbauzustand, ebenfalls mit Parkbuchten und Fahrradwegen, die hohen Verkehrsmengen durch die zu erwartende vollständige Bebauung des Gebietes mit mehrgeschossigen Gewerbe und Bürobauten sowie der teilweise aus den Fachmärkten am Tel towkanal über sie abfließende Verkehr lassen aber eine Kategorisierung als Sammelstraße zu.

Anliegerstraßen

Das übrige Straßennetz Teltows ist von seiner Querschnittsgestaltung her sehr heterogen. Problematisch sind vor allem die teilweise engen Querschnitte im Seehofviertel und im Musikerviertel, die den Ausbau der dortigen Straßen und Wege - insbesondere den Ausbau zu Sammelstraßen mit Fahrradwegen und Parkbuchten - problematisch erscheinen lassen. Die Straßenquer schnitte im Wohngebiet nördlich der Mahlower Straße und in der Altstadt, sowie in den Wohngebieten südlich der Potsdamer Straße um die Elbestraße sind als ausreichend bemessen anzusehen.

Insgesamt ist festzustellen, daß die Straßenquerschnitte der Nebenstraßen in Teltow bei wachsender Einwohnerzahl und einer im Flächennutzungsplan vorgesehenen Nachverdichtung der Wohngebiete Seehof, Musikerviertel und dem Wohngebiet nördlich der Mahlower Straße für einen Ausbau teilweise zu schmal bemessen sind.

Aufgrund der Klassifizierung, der Verkehrsabläufe, der Lage und des Ausbaugrades läßt sich für die Stadt Teltow folgende Straßennetzhierarchie festlegen:

3.1.2 VERKEHRSERHEBUNGEN AUSSERHALB DES STADTGEBIETES

In Bezug auf Verkehrserhebungen konnte im Rahmen der Erstellung des Verkehrsentwicklungsplanes auf Zählungen zurückgegriffen werden, die im Rahmen anderer Gutachten bzw. in regelmäßigen Abständen von staatlichen Verwaltungen erstellt wurden:

- Querschnittszählungen am Ostpreußendamm, südwestlich der Wismarer Straße, durchgeführt 1993 im Auftrag der Berliner Senatsverwaltung für Verkehr und Betriebe,
- Querschnittszählungen am Teltower Damm südlich des Beeskowdammes, durchgeführt 1993 im Auftrag der Berliner Senatsverwaltung für Verkehr und Betriebe,
- Querschnittszählungen an der Machnower Straße, südlich der Schönower Straße, durchgeführt 1993 im Auftrag der Berliner Senatsverwaltung für Verkehr und Betriebe,
- Automatische Querschnittszählungen des Brandenburgischen Landesamtes für Verkehr und Straßenbau, die 1995 durchgeführt und in der Verkehrsstärkenkarte des Landes Brandenburg 1996 veröffentlicht wurden.
- Die für das Plangebiet bedeutsamen Verkehrsstärkendaten sind für folgende Straßen dargestellt:
 - L 40 östlich und westlich Güterfelde,
 - B 101 östlich und westlich Mahlower Straße,
 - BAB A 115,
 - L76 östlich und westlich der Abzweigung der L 77,
 - L 77.

Im Ortsteil Ruhlsdorf wurde durch das Brandenburgische Straßenbauamt Potsdam am 9.10.1997 eine Verkehrszählung des Knotenpunktes „An den Weiden“ durchgeführt. Demnach ist die L 794 (Teltower/Ruhlsdorfer Straße) zwischen Ruhlsdorf und Teltow täglich mit etwa 8.220 KFZ/24 Stunden belastet, innerhalb von Ruhlsdorf mit ca. 13.900 KFZ/24 Stunden.

Die Querschnittsbelastung der Stahnsdorfer Straße beträgt 11.200 KFZ/24 Stunden. In der Früh- und Nachmittags-Spitzenverkehrszeit sind Rückstauerscheinungen zu beobachten.

Morgens bzw. vormittags ist die Fahrtbeziehung Süd-Nord/Nordwest stärker frequentiert, nachmittags die Nord/Nordwest-Süd-Richtung.

3.1.3 ERGEBNISSE DER AKTUELLEN VERKEHRSZÄHLUNG

Im Rahmen der Aktualisierung und Fortschreibung der Verkehrsentwicklungsplanung wurde durch GRI am Donnerstag, dem 7. Oktober 1999 in der Zeit von 15.00 bis 19.00 Uhr eine Straßenverkehrszählung an folgenden Knotenpunkten durchgeführt:

- Ruhlsdorfer Platz mit den Teilknotenpunkten Potsdamer/Ruhlsdorfer/Mahlower Straße, Lichterfelder Allee/Berliner Straße, Berliner/Zehlendorfer Straße, Potsdamer Straße/Hollandweg,
- Liebigplatz (Potsdamer/Oder-/Iserstraße),
- Oderstraße/Warthestraße,
- Oderstraße/Neißestraße.

In den Knotenstrom-Belastungsplänen im Anhang (Plan Nr. 13.1 bis 13.4) sind die Hauptverkehrsrichtungen und die Querschnittsbelastungen zu erkennen.

Der Vergleich mit früheren Zählungen erbrachte folgende Änderungen der Tages-Querschnittsbelastungen:

- Verkehrszunahme in der Nord-Süd-Richtung zwischen 8 % (Ruhlsdorfer Straße) und 60 % (Iserstraße),
- Verkehrsabnahme in der Ost-West-Richtung im Straßenzug Potsdamer Straße - Mahlower Straße/Lichterfelder Allee um ca. 10 % bis 20 %.

ABBILDUNG 1: TAGESQUERSCHNITTSBELASTUNGEN

3.1.4 BEWERTUNG DER ZÄHLERGESBNISSE

Folgende Besonderheiten des Straßennetzes zum Zeitpunkt der Zählung haben die Ergebnisse beeinflusst:

- Sperrung der Schleusenbrücke in Kleinmachnow in beiden Richtungen,
- Sperrung des Zehlendorfer Damms in Kleinmachnow in Nord-Süd-Richtung, deshalb provisorische mobile LSA am KP Oderstr./Warthestr.
- Sperrung der Katzbachstraße in Teltow zwischen Potsdamer Straße und Rheinstraße in Süd-Nord-Richtung.

Die Potsdamer Straße, Mahlower Straße und Lichterfelder Allee sind sehr stark belastet und in den Hauptverkehrszeiten an ihrer Kapazitätsgrenze angelangt. Die Verringerung der Verkehrsstärken wird voraussichtlich im Prognosezeitraum wieder ausgeglichen.

Der starke Fahrzeugstrom aus der Warthestraße in die Potsdamer Straße Richtung Stahnsdorf resultiert teilweise aus der o. g. Sperrung des Zehlendorfer Damms.

Der Straßenzug Warthestraße-Iserstraße war während der Zählung auf Grund der Nachmittagsspitze stärker in Nord-Süd-Richtung als in Süd-Nord-Richtung belastet. In der Frühspitze kehrt sich dieses Verhältnis um.

Die Iserstraße hat noch Kapazitätsreserven im Querschnitt, ebenso die Warthestraße, deren Leistungsfähigkeit aber durch die Schaltung der Lichtsignalanlage eingeschränkt ist.

Die Warthestraße ist an der Grenze zu Kleinmachnow stark belastet, hat jedoch noch geringe Kapazitätsreserven. Die Nord-Süd-Richtung ist in der Zählung von 15-19 Uhr stärker belastet als die Süd-Nord-Richtung. Dies ist teilweise tageszeitlich bedingt und findet seine Fortsetzung auf der Iserstraße, einschl. der Richtungsumkehrung in der Morgenspitze: Dann ist der Verkehr von Süd nach Nord stärker.

Zum Teil wirkt sich auch hier die einseitige Sperrung des Zehlendorfer Damms aus.

Auffällig ist die recht starke Belastung der Abbiegebeziehung aus der Warthestr. in die Oderstr. und umgekehrt (fast gleich

stark). Hier handelt es sich wahrscheinlich zu großen Teilen um Einkaufsverkehr aus Richtung Kleinmachnow zu den großen Handelseinrichtungen in der Oderstraße.

Die Oderstraße ist normal belastet und hat noch größere Kapazitätsreserven. Auffällig ist die stärkere Belastung der Abbiegebeziehung aus der Neißestraße in die Oderstraße (etwa so stark wie aus der Warthestraße in die Oderstraße). In der Gegenrichtung ist der Fahrzeugstrom nur etwa halb so stark. Hier handelt es sich offensichtlich etwa zur Hälfte um Umleitungsverkehr (mit Ziel Einkauf) der in Richtung Oderstraße gesperrten Katzbachstraße.

3.1.5 VERKEHRSSICHERHEIT

UNFALLSCHWERPUNKTE

Bezüglich der Verkehrssicherheit ist in den letzten Jahren eine deutliche Verbesserung der Situation eingetreten. Dennoch gibt es noch folgende Unfallschwerpunkte:

Straßenzug Potsdamer Str. - Mahlower Str. (L 76)

Die Anzahl der Unfälle ist nicht geringer geworden, zurückgegangen ist aber die Schwere der Unfälle, vor allem auf Grund der niedrigen Fahrgeschwindigkeiten in den Spitzenzeiten durch Stau. Weiterhin ist ein neuer Typ von Unfällen zu beobachten: Radfahrer benutzen die neu angelegten Radwege bzw. Radfahrstreifen in der falschen Richtung und werden von den Fahrzeugführern nicht rechtzeitig wahrgenommen.

Ruhlsdorfer Platz

Hier wurde durch Umbauten und die Installation von Lichtsignalanlagen eine Verbesserung erreicht. Auf Grund der großen Verkehrsbelastung bleibt die Situation aber kritisch und wird sich erst mit einer wirksamen Entlastung entspannen.

Mit der Kreuzung Zehlendorfer Straße/Berliner Straße ist ein neuer Unfallschwerpunkt entstanden. Während der Zählung im Oktober 1999 konnten einige gefährliche Situationen beobachtet werden, die beinahe zu Unfällen geführt hätten, es haben sich auch bereits Unfälle ereignet. Ursache ist die geänderte Vorfahrtregelung zu Gunsten der Zufahrt der Zehlendorfer Straße, die von den Fahrzeugführern in der Berliner Straße in beiden Zufahrten offenbar nicht befolgt wird.

Knotenpunkt Potsdamer Straße/Elbestraße/Katzbachstraße

Auch hier sind durch Umbauten und eine LSA Verbesserungen erreicht worden. Auf Grund der großen Verkehrsstärken in der Potsdamer Straße und zunehmend in der Katzbachstraße ereignen sich aber immer wieder Unfälle.

Knotenpunkt Oderstraße/Warthestraße

Die zur Zeit vorhandene mobile Lichtsignalanlage (LSA) ist nur für die Dauer der Teilspernung des Zehlendorfer Damms in Kleinmachnow aufgestellt worden, um die größeren Verkehrsstärken durch die Umleitung bewältigen zu können. Vor ihrer Aufstellung gab es häufig Vorfahrtunfälle. Die Oderstraße ist im Vorgriff auf später zu erwartende Verkehrsbelastungen bereits jetzt so großzügig ausgebaut, dass von den Fahrzeugführern hohe Geschwindigkeiten gefahren werden und der Vorrang der Warthestraße nicht wahrgenommen wird. Wenn die LSA nach Beendigung der o. g. Bauarbeiten abgebaut wird, ist erneut mit Vorfahrtunfällen zu rechnen.

Die zum Teil noch in der Warthestraße vorhandenen Gleisanlagen der Industriebahn stellen ein Gefährdungspotential dar.

Die zur Zeit mitten in die Kreuzung hineinführende Ein- und Ausfahrt des Autohauses ist vom Standpunkt der Verkehrssicherheit bedenklich. Wenn die prognostizierten Verkehrsmengen für den westlichen Abschnitt der Oderstraße eintreten (spätestens bei Inbetriebnahme der Bogenstraße), muss für diese Zufahrt eine andere, verkehrssicherere Lösung gefunden werden.

Knotenpunkt Iserstraße/Stahnsdorfer Straße

Die Unfallhäufung an dem Knotenpunkt Iserstraße/Stahnsdorfer Straße/Schenkendorfer Weg ist in der schwierigen Knotenpunktsgeometrie begründet. Die Auswirkungen wurden in den letzten zwei Jahren im Rahmen der vorhandenen Anlagen teilweise abgemildert: Die ehemals spitzwinklige Einmündung der Iserstraße in die vorfahrtberechtigte Ruhlsdorfer Straße wurde inzwischen abgknickt, so dass die Fahrzeuge Richtung Stahnsdorf und Ruhlsdorf gemeinsam rechtwinklig an die Ruhlsdorfer Straße geführt werden. Die spitzwinklige Führung ist nur noch für die Fahrzeuge aus Richtung Ruhlsdorf befahrbar. Unfälle entstehen vor allem noch am Konfliktpunkt in der Iserstraße, an dem die Fahrzeuge aus Richtung Ruhlsdorf und die Einbieger aus Richtung Stahnsdorf zusammentreffen.

Verschärft wird die Situation durch den schlechten Zustand der Fahrbahnbefestigungen in diesem Bereich. Größere Unebenheiten beeinträchtigen den Kraftschluss der Fahrzeugräder mit der Fahrbahn, die Entwässerung der Fahrbahnoberfläche funktioniert nicht, so dass bei Regen größere Wasserlachen entstehen.

Der Kreis Potsdam-Mittelmark als Baulastträger plant, diesen Knotenpunkt umzubauen.

Weitere Unfallschwerpunkte liegen an den Knotenpunkten Potsdamer Straße / Warthestraße sowie Ruhlsdorfer Straße / Stahnsdorfer Straße.

ERHÖHUNG DER VERKEHRSSICHERHEIT

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für die Verkehrsteilnehmer bestehen an den folgenden Straßenzügen Lichtsignalanlagen (Ampel), signalisierte Fußgängerüberwege (Ampel) bzw. Fußgängerüberwege (Zebrastreifen):

Knoten mit Lichtsignalanlagen:

- Warthestraße/Oderstraße
- Iserstraße/Potsdamer Straße
- Ruhlsdorfer Straße/Potsdamer Straße (Ruhlsdorfer Platz)
- Zehlendorfer Straße/Potsdamer Straße (Ruhlsdorfer Platz)
- Stahnsdorfer Straße/Teltower Straße
- Ruhlsdorfer Straße/Kanada-Allee
- L 794 (Ruhlsdorfer Straße)/L 40
- Elbestraße/Potsdamer Straße/Katzbachstraße
- Mahlower Straße/Gonfrevillestraße

Ampelgeregelte Fußgängerüberwege bestehen derzeit an folgenden Punkten:

- Havelstraße/Potsdamer Straße
- Jahnstraße/Potsdamer Straße
- Osdorfer Straße/Mahlower Straße
- Gustl-Sandtner-Straße/Mahlower Straße
- Diakonissenhaus/Lichterfelder Allee

Fußgängerüberwege sind an folgenden Stellen vorhanden:

- Liselotte-Herrmann-Straße/Mahlower Straße
- Moldauststraße/Elbestraße
- Teltower Straße/Dorfstraße

Darüber hinaus wird durch die Ausweisung von Tempo-30-Zonen überhöhten Geschwindigkeiten in Wohnbereichen entgegengewirkt, wobei der Straßenzustand in den östlich gelegenen Wohngebieten vielfach ohnehin nur Schrittgeschwindigkeit zulässt.

3.1.6 RUHENDER VERKEHR

Öffentliche Parkplätze im zentralen Bereich sind im wesentlichen entlang der Potsdamer Straße, dem Hamburger Platz und in Tiefgarage und auf Parkplatz des neuen Geschäftshauses an der Potsdamer Straße gegenüber dem Puschkinplatz und der Sandstraße zu finden.

Straßenbegleitende Parkbuchten sind an Rheinstraße und Neißestraße innerhalb des "Techno Terrains" zu finden. In den Wohngebieten bestehen Parkflächen bei allen mehrgeschossigen Wohnanlagen wie den Plattenbausiedlungen zwischen Moldaustraße und Iserstraße, beiderseits der Mahlower Straße, im Mühlendorf und der Neubausiedlungen am Heinersdorfer Weg.

In nahezu allen Wohngebieten ist das Parken im Straßenraum möglich. Gerade bei den neuen Straßen wie Rheinstraße und Heinersdorfer Weg wurde die Einrichtung von Parkbuchten berücksichtigt.

Die Stadt Teltow ist dazu übergegangen, in ihrer Innenstadt den Parkraum zu bewirtschaften. Je angefangene halbe Stunde ist eine Gebühr von 0,50 DM zu entrichten. Dies gilt auch für Anwohner. Den Anwohnern wird keine Bevorrechtigung eingeräumt, weil auf privaten Grundstücken genügend Stellplätze vorhanden sind.

Die Vorteile der Parkraumbewirtschaftung liegen in einer besseren Ausnutzung des knappen innerstädtischen Parkraumes. Diese Parkstände werden dadurch weniger von Langzeitparkern (z.B. Berufspendler) den ganzen Tag über belegt und damit blockiert.

Bei einer Wiederbelebung der Altstadt sind die vorhandenen Parkplätze nicht ausreichend.

3.2 MODELLIERUNG DES VERKEHRSGESCHEHENS

Die o. g. Erhebungen können das Verkehrsgeschehen nur in einem zeitlichen und räumlichen Ausschnitt abbilden. Ein Gesamtbild

des Verkehrsgeschehens erhält man durch eine Modellierung und Hochrechnung.

3.2.1 VERKEHRSZELLEN

INNERHALB DES STADTGEBIETES

Im Hinblick auf die Erfordernisse der Verkehrsplanung wurde eine Einteilung des Stadtgebietes (Planungsgebiet) in einzelne Verkehrszellen vorgenommen.

Für das Verkehrsgeschehen sind wesentliche Kriterien zur Beurteilung der Raumeinheiten die Ausdehnung der Raumeinheit selbst, die Anzahl und räumliche Verteilung der Einwohner, Beschäftigten u. a. m.

Für die Einteilung des Stadtgebietes wurden folgende Grundsätze berücksichtigt:

- möglichst homogene Struktur innerhalb einer Verkehrszelle (bezogen auf die Verkehrserzeugung),
- Trennung von Wohn- und Gewerbestandorten,
- hinreichende Feinkörnigkeit zur Erfassung der Verkehrsarten,
- Anschluss an mindestens eine Hauptverkehrsstraße,
- Einbindung der wesentlichen Einzugsbereiche des öffentlichen Personennahverkehrs.

Gegenüber der Verkehrsentwicklungsplanung Stand 1998 wurde für die vorliegende Aktualisierung folgende Änderung vorgenommen:

Teilung der Zelle Nr. 25 in folgende Zellen:

- Zelle Nr. 25 (neu): Einzelhandels-/Gewerbestandort nördlich der Oderstraße zwischen Neißestraße und Nuthestraße,
- Zelle Nr. 55: Gelände zwischen Teltowkanal, Warthestraße, Oderstraße westlich der Neißestraße (vor allem neuer Wohnstandort Speicherstadt),
- Zelle Nr. 56: Gelände nördlich der Oderstraße, westlich der Warthestraße bis zur Stadtgrenze.

BERÜCKSICHTIGUNG DER NACHBARGEMEINDEN

Für die Analyse und Prognose des Verkehrsgeschehens im Planungsgebiet, (Stadt Teltow einschl. dem Ortsteil Ruhlsdorf) ist es notwendig, in das Untersuchungsgebiet nicht nur die Stadt Tel-

tow, sondern auch die umliegenden Verkehrsquellen und -ziele mit einzubeziehen.

Dazu wurden um Teltow herum weitere Verkehrszellen eingeteilt. Dabei bilden

- das Güterverkehrszentrum,
- die Gemeinde Großbeeren,
- das Entwicklungsgebiet „Europarc“ und „Fashionparc“ an der ehemaligen Grenzübergangsstelle Dreilinden

je eine eigene Verkehrszelle.

Für die Gemeinden Stahnsdorf und Kleinmachnow wurde die Einteilung des Brandenburgischen Straßenbauamtes Potsdam übernommen. Diese Einteilung ist vergleichsweise grob (Stahnsdorf und Kleinmachnow sind in zusammen nur fünf Verkehrszellen aufgeteilt). Um den verkehrlichen Einfluss dieser Gemeinden auf Teltow beurteilen zu können, ist eine solche Einteilung ausreichend genau.

Von den insgesamt 55 Verkehrszellen bilden die Zellen 1-14 die Außeneinspeisungen, welche den erweiterten Untersuchungsraum mit dem umliegenden Verkehrsnetz verknüpfen.

Die Zellen 15-22 gehören zum erweiterten Untersuchungsraum (Kleinmachnow, Stahnsdorf, GVZ, „Europarc“). Die Zellen 23-56 stellen das eigentliche Stadtgebiet von Teltow dar.

Im Plan Nr. 12.1 „Verkehrszellenplan“ ist die Lage der Verkehrszellen und die Zuordnung der verkehrserzeugenden Strukturdaten zu den einzelnen Zellen dargestellt. Dabei wird die ungleichmäßige Verteilung von Wohnstandorten und Arbeitsplätzen in Teltow anschaulich gemacht. Deutlich wird die Häufung der Arbeitsplätze in den Gewerbegebieten zwischen Potsdamer- und Oderstraße, hingegen sind die Gebiete östlich des Ruhlsdorfer Platzes fast reine Wohngebiete.

3.2.2 DATENGRUNDLAGEN

STRUKTURDATEN

Das Verkehrsaufkommen des Planungsgebietes wird an Hand bestimmter sozio-demographischer Strukturdaten ermittelt. Die verwendeten Strukturdaten sind:

- Einwohner,

- Arbeitsplätze,
- Schulplätze,
- Verkaufsflächen des Einzelhandels.

Dabei müssen die Angaben zu den Strukturdaten jeweils auf die einzelnen Verkehrszellen aufgegliedert werden (siehe Kapitel „Verkehrszellen“).

Die Einwohnerzahlen bekam die GRI GmbH vom Einwohnermeldeamt. Dabei wurde die Zahl der Einwohner, bezogen auf die jeweilige Straße, mitgeteilt. An Hand der Straßenbezeichnungen konnte eine Zuordnung der Daten zu der jeweiligen Verkehrszelle erfolgen.

Die Angaben zu Arbeitsplätzen und Schulplätzen wurden dem FNP¹ (Stand 05/99) entnommen, in dem auch eine Bestandsaufnahme der gegenwärtigen Situation enthalten ist. Da der FNP kurz vor der Verabschiedung steht, spiegelt er den aktuellen Verfahrensstand wieder.

Die vorhandenen Verkaufsflächen des Einzelhandels wurden auf der Grundlage einer Studie der Berliner Forschungsstelle für den Einzelhandel ermittelt und den Verkehrszellen zugeordnet.

Für die vorliegende Fortschreibung der Verkehrsentwicklungsplanung wurden die Bestandsangaben zu den Strukturdaten Einwohner, Arbeitsplätze, Schulplätze sowie Verkaufsflächen mit Hilfe von Angaben des Bauamtes bzw. des Amtes für Wirtschaftsförderung Teltow und des FNP (Stand 05/99) aktualisiert.

Folgende Tabelle zeigt die gegenwärtigen Strukturdaten, bezogen auf das gesamte Stadtgebiet:

TABELLE 4: Strukturdaten Bestand

Strukturdaten	Anzahl	Stand	Quelle
Einwohner mit Hauptwohnsitz in Teltow	16.639	30.06.1999	Einwohnermeldeamt Teltow
Arbeitsplätze	11.470	30.06.1998	Amt für Wirtschaftsförderung Teltow
Schulplätze	2.260	05/1999	FNP
Verkaufsflächen des Einzelhandels (qm)	43.610	10/1999	Studie FfH/Angaben Bauamt Teltow/eigene Recherchen GRI

¹ Gesellschaft für Kommunalberatung, Planung und Standortentwicklung mbH: Flächennutzungsplan Teltow 2010 -Entwurf-; Langerwisch 1997

Bei Betrachtung der einzelnen Zellen fällt auf, dass gegenüber dem Bestand von 1997 die Prognosewerte für das Jahr 2010 für bestimmte Strukturdaten bereits heute eingetroffen sind. Dies betrifft vor allem:

- die Einzelhandelsflächen nördlich der Oderstraße östlich der Neißestraße; hier sind die Prognoseflächen für 2010 von 26.400 m² bereits alle belegt;
- die Wohnbebauung der Speicherstadt mit bereits ca. 60 % realisiert.

Dagegen hat sich das bereits seit längerer Zeit geplante neue Wohngebiet „Mühlendorf“, noch nicht so schnell entwickelt wie erwartet.

Weiterhin ist zu bemerken, dass es in Teltow mehr Arbeitsplätze als Erwerbstätige gibt. Lt. Aussage des Arbeitsamtes Potsdam pendeln fast doppelt so viele Arbeitnehmer von außerhalb nach Teltow wie umgekehrt Teltower Arbeitnehmer nach außerhalb pendeln.

MOTORISIERUNG

Die Kenngröße „Motorisierungsgrad“ bzw. PKW-Dichte in [PKW/1.000 Einwohner] beschreibt den PKW-Besitz der Einwohner eines Planungsgebietes und damit die Möglichkeit, Wege mit dem PKW zurückzulegen. Sie sagt noch nichts aus über die tatsächliche Benutzung des PKW. Dafür gibt es die Kenngröße „Durchschnittliche Jahresfahrleistung“ in [km/PKW/Jahr].

Über Bestand und Prognose dieser beiden Größen werden von der Deutschen Shell AG¹ seit 1959 in regelmäßigen Abständen Untersuchungen vorgelegt (sogenannte „Shell-Prognose“), die allgemein als repräsentativ anerkannt sind. In der Praxis mussten sie jedoch meistens später nach oben korrigiert werden.

Der Vergleich mit den tatsächlichen Werten für Teltow zeigt, dass die Durchschnittswerte der Shell-Prognose vom tatsächlichen PKW-Bestand in Teltow nicht sehr weit entfernt sind:

Shell-Prognose 1993 (Durchschnittswerte für Neue Bundesländer):

Bestand 1992 Motorisierung:

558PKW/1.000 Erwachsene

¹ *Shell-Prognose* (Szenarien des Pkw-Bestandes bis zum Jahr 2010), Hamburg 1991, 1993, 1999.

Prognose 1997 Motorisierung (je nach Szenario): 627 bzw. 636 PKW/1.000 Erwachsene
Prognose 2010 Motorisierung (je nach Szenario): 665 bzw. 701 PKW/1.000 Erwachsene

Shell-Prognose 1999 (Durchschnittswerte für Land Brandenburg):

Bestand Motorisierung 1997: 617 PKW/1.000 Erwachsene
Prognose 2010 Motorisierung (je nach Szenario): 691 bzw. 694 PKW/1.000 Erwachsene

Die tatsächliche Motorisierung für das Stadtgebiet Teltow beträgt 514 PKW/1.000 Einwohner bzw. 634 PKW/1.000 Erwachsene (über 18 Jahre, Anteil ca. 81 % der Gesamtbevölkerung)¹.

Dieser Vergleich zeigt, dass die Annahmen zur Motorisierung im VEP 1997 richtig waren.

MOBILITÄT

Mobilität wird als Anzahl der im Durchschnitt zurückgelegten Wege je Einwohner und Tag definiert. Sie ist primär eine Funktion der Raumstruktur und der sozioökonomischen Verhältnisse eines Gebietes; ihre Größenordnung charakterisiert die Lebensgewohnheiten in einem Siedlungsraum. Sie wird bestimmt durch:

Merkmale des Wohnortes (dichte oder offene Bebauung),
Merkmale des Haushaltes wie Haushaltsgröße, Alterstruktur,
Merkmale der Personen wie Alter, Geschlecht, Familienstand, Besitz eines Kfz.

Grundlagen zur Ermittlung des Verkehrsaufkommens der Einwohner bilden Annahmen zur Aufteilung des Verkehrsaufkommens nach Zwecken und Verkehrsmitteln.

Als Gesamtverkehrsaufkommen werden in der Literatur und in der Landesplanung² ca. 2,6 Wege pro Werktag als Durchschnitt für die Gesamtbevölkerung angenommen.

Die verwendeten Modellannahmen zur Aufteilung entstammen einer Untersuchung von KUTTER³.

¹ Stand: 30.06.1999, Quelle: Kraftfahrtbundesamt Flensburg (zugelassene PKW) bzw. Einwohnermeldeamt Teltow (Einwohnerzahl).

² MSWV: Integriertes Verkehrskonzept Land Brandenburg, Potsdam 1995.

³ Kutter, E. et al.: Definition der prognoserelevanten Bestimmungsgrößen (räumlich und sozial) der Verkehrsentstehung, Ermittlung der spezifischen Parameter von Mobilität und Verkehrsdurchführung und Entwicklung eines Prognosealgorithmus, Berlin 1984, S. 191. (Werte für Gemeindetyp 11).

Die 2,6 Wege pro Einwohner und Werktag teilen sich wie folgt auf:

Wege von und zur: Arbeit	0,73
Wege vom und zum: Geschäft (Wege w. d. Arbeitszeit u. Dienstreisen)	0,03
Wege von und zur: Ausbildung (Schule usw.)	0,20
Wege von und zur: Besorgung (Einkauf, Arzt, Behörden usw.)	0,86
Wege von und zur: Freizeitgestaltung, Urlaub usw.	<u>0,78</u>
SUMME:	<u>2,60</u>

CHARAKTERISTIK DES STRASSENNETZES

Das vorhandene Straßennetz wird mit seinen Eigenschaften wie zulässige Geschwindigkeit, Leistungsfähigkeit/Kapazität des Streckenabschnitts usw. für die Umlegung modelliert und mit den Ergebnissen von Verkehrszählungen geeicht.

Für die Analyse und Prognose des Verkehrsgeschehens im Planungsgebiet, (Stadt Teltow einschl. Ruhlsdorf) ist es notwendig, in das Untersuchungsgebiet nicht nur das Straßennetz der Stadt Teltow, sondern auch das der umliegenden Gemeinden (Hauptnetz) sowie die großräumigen Verkehrswege mit einzubeziehen.

Im Netzmodell ist das Hauptstraßennetz zwischen der Bundesautobahn A 115 und der Bundesstraße B 101 abgebildet. Enthalten sind daher neben Teltow und Ruhlsdorf auch die Gemeinden Kleinmachnow, Stahnsdorf, Güterfelde und Großbeeren.

3.2.3 BERECHNUNG DES VERKEHRSAUFKOMMENS NACH VERKEHRSMITTELN

Aus den Strukturdaten im Bestand wird für jede Verkehrszelle des Untersuchungsgebietes das Aufkommen an in der Zelle beginnenden (Quellverkehr) bzw. endenden Wegen (Zielverkehr) berechnet. Dieses wird auf die einzelnen Verkehrsmittel aufgeteilt.

Die Berechnung mit mathematischen Modellen hat ergeben, dass der tägliche Verkehr, der in Teltow erzeugt wird, 54.113 Wege / 24 h beträgt:

TABELLE 5: Quell-, Ziel- und Binnenverkehr von Teltow; Analysefall

	(%)	Zahlen [Wege/ h]	24
Fußwege	7	3.788	
Wege mit	12	6.494	

Rad		
Wege mit PKW	70	37.879
Wege mit ÖPNV	11	5.952
Summe	100	54.113

Die gegenüber früheren Gutachten höheren Anteile des MIV sind eine Folge der gestiegenen Motorisierung der Bevölkerung und der größeren Fahrtweiten zwischen Quelle und Ziel.

Das Verkehrsaufkommen wurde nach dem gleichen Verfahren auch für das erweiterte Untersuchungsgebiet außerhalb Teltows berechnet.

3.2.4 VERKEHRSVERTeilUNG

Die Verteilung des Verkehrs zwischen den einzelnen Verkehrszellen Teltows und der Nachbargemeinden wurde mit Hilfe eines Gravitationsmodells ermittelt. Bei einem Gravitationsmodell wird in Analogie zum Massenwirkungsgesetz davon ausgegangen, dass die Zahl der Fahrten zwischen einem Quell- und einem Zielpunkt davon abhängt, wie groß die Anziehungskraft der Zielzelle, das Potenzial der Quellzelle und der Widerstand zur Raumüberwindung zwischen den Zellen ist.

Das Potenzial einer Quellzelle ergibt sich aus der Anzahl der Einwohner. Die Anziehungskraft einer Zielzelle ergibt sich aus der Zahl der Gelegenheiten, Verkehr erzeugende Aktivitäten auszuüben (Arbeitsplätze, Ausbildungsplätze, Verkaufsflächen), der Raumüberwindungswiderstand zwischen den Zellen ergibt sich aus den Luftlinienentfernungen und den Reisezeiten.

Ergebnis dieses Modellschritts ist eine Matrix der Verkehrsbeziehungen von und nach allen Verkehrszellen des Untersuchungsgebietes.

3.2.5 VERKEHRSUMLEGUNG

Die so ermittelte Matrix der Verkehrsbeziehungen wurde auf das vorhandene Straßennetz umgelegt. Zum Einsatz kam das Programm „OASIS“. Das Umlegungsmodell wurde mit den zur Verfügung stehenden Daten von Verkehrszählungen geeicht. Die Hauptrelationen des Durchgangsverkehrs (Potsdamer Straße, Mahlower Straße, Lichterfelder Allee, Zehlendorfer Straße, Ruhlsdorfer Straße, Warthestraße, Iserstraße) wurden mit einer Grundlast beaufschlagt, da die in Teltow erzeugten Fahrten geringer als die Zählergebnisse sind.

3.3 RAD- / FUSS- / REITWEGENETZ

3.3.1 RADWEGENETZ

Örtliches Radwegenetz

Ein örtliches, zusammenhängendes Radwegenetz existiert derzeit in Teltow nicht. Vor allem das Hauptstraßennetz ist weitgehend nicht mit straßenbegleitenden Radwegen ausgestattet. Lediglich in der Lichterfelder Allee und der Mahlower Straße bestehen getrennt geführte Radwege. In Siegridshorst ist der Radweg zur Zeit durch die Anhalter Bahn unterbrochen. Entlang der Potsdamer Straße sind baulich getrennte Radwege teilweise vorhanden; in den anderen Teilbereichen trennt lediglich eine Fahrbahnmarkierung den Radverkehr vom Kfz-Verkehr.

Ausgebaute und baulich getrennt von der Fahrbahn geführte Radwege existieren vor allem an neu ausgebauten Straßen. Diese führen bisher entlang der Lichterfelder Allee, der Zehlendorfer Straße, des Heinersdorfer Weges, der Rheinstraße, der Kanada-Allee, der Neißestraße sowie in Teilbereichen der Oderstraße. Die Mahlower Straße verfügt zwar ebenfalls über weitgehend ausgebaute Wege, ihr Zustand ist aber als schlecht zu bewerten.

An der Ruhlsdorfer Straße fehlen derzeit noch Fahrradwege, jedoch ist im Rahmen des geplanten Ausbaus zwischen dem Ruhlsdorfer Platz und Industriebahn auch ein Radweg geplant.

Die Nebenstraßen in den östlich gelegenen Wohngebieten sind vielfach unbefestigt und bei Regen (Schlamm) wie bei Trockenheit (Sand, Schlaglöcher) nur schwierig zu befahren.

Die baulich nicht vom fließenden Verkehr getrennte Führung der Radwege schafft ein hohes Konflikt- und Gefahrenpotential für Radfahrer (wie z.B. in der Potsdamer Straße bei Tempo 50 km/h). Vor allem die auf den Radwegmarkierungen haltenden Busse und die generell hohe Verkehrsbelastung der Potsdamer Straße stellen hierbei ein großes Problem dar. Noch kritischer ist die Situation für Radfahrer auf der Ruhlsdorfer Straße, wo Fahrradwege ganz fehlen und der enge Straßenquerschnitt durch den starken Schwerlastverkehr ein zusätzliches Gefahrenpotential für Radfahrer bedeutet.

Nach einer Zählung der Dauber Ingenieursgesellschaft mbH Ende 1992 ergab sich ein vergleichsweise hohes Radverkehrsaufkommen in der Stadt Teltow (ca. 2000 Fahrten zwischen 6 und 19 Uhr).

Hierbei war auf der Potsdamer Straße das höchste Verkehrsaufkommen festzustellen (ca. 1000). Auch bezüglich der Rad-Mobilität wurde ein sehr hoher Wert (0,79 Fahrten je Einwohner) festgestellt.

Eine Verkehrsanalyse der aktuellen Situation kommt zu dem Ergebnis, daß 17,3 % des Tagesverkehrsaufkommens in Teltow mit dem Fahrrad abgewickelt werden.

Auf Grund des allgemein steigenden Trends zum Fahrrad, der partiell verbesserten Randbedingungen (Fahrradwege bei neugebauten Straßen; hohes Ansehen des Fahrradfahrens als umweltfreundliche Verkehrsart; Kraftfahrzeugstaus im gesamten Stadtgebiet) sowie einer günstigen Topographie ist davon auszugehen, daß sich diese Quote noch erhöhen läßt.

Als problematisch stellt sich die mangelhafte Situation des Radwegenetzes in Teltow für die Gewährleistung sicherer Schulwege dar.

Die Verbindung von Ruhlsdorf nach Teltow über die Ruhlsdorfer Straße ist dabei als besonderer Gefahrenpunkt anzusehen ebenso die Verbindung von der Staedtlersiedlung nach Ruhlsdorf. Sie stellt für in Ruhlsdorf ansässige Schüler die direkteste Verbindung zu den Schulen in Teltow dar.

Regionales touristisches Radwegenetz

Ein geschlossenes, vom Kfz-Verkehr weitgehend getrenntes bzw. in fahrradfreundlichen Straßen geführtes Rad- bzw. Radwanderwegenetz existiert in der Region derzeit nicht.

Im Rahmen der gemeinsamen Berlin-Brandenburgischen Landesplanung wurde das Konzept einer Kette von Regionalparks entwickelt, das unter anderem auch die touristischen Potentiale und Naherholungsmöglichkeiten der Regionen um Berlin entwickeln soll. Teil dieser Konzeption ist der sogenannte "Teltow-Park" und seine Erschließung durch ein touristisch orientiertes Fahrradwegenetz.

In dieser Planung sind im Stadtgebiet Teltows zwei überregionale Radwege festgelegt:

- "Stadt-Landweg" (aus Richtung Güterfelde über Ruhlsdorf, Teltow/ Musikerviertel, Teltow/Siegridshorst, ehemaliger Grenzweg zu Berlin Richtung Berlin/Marienfelde)

- "Sputendorfer Rieselfelderweg" (aus Richtung L40 über den Schenkendorfer Weg, durch die Buschwiesen und die Altstadt Teltow auf die Zehlendorfer Straße in Richtung Berlin/Zehlendorf)

Die eigenständig geführten Fahrradwege entlang des Teltowkanals sind derzeit noch weitgehend unbefestigt, jedoch ist diese Verbindung Bestandteil einer geplanten touristischen Wegeverbindung zwischen dem Stadtpark Steglitz sowie dem S-Bahnhof Wannsee. Ein weiterer regionaler Fahrradweg ist der ehemalige Grenzstreifen, der die Verbindung zwischen Königswusterhausen und Potsdam herstellt (Planung des Landkreises).

3.3.2 FUßWEGENETZ

Selbständig geführte Fußwege existieren entlang des Teltowkanals, in den Buschwiesen (nur mangelhaft befestigt) und auf kurzen Abschnitten innerhalb des Stadtgebietes (Striewitzweg, Kleiststraße).

Für die vorhandenen Fußwege in Teltow bestehen ähnliche Umstände wie für die Radwege. Vor allem die unbefestigten Anliegerstraßen stellen für Fußgänger ein Hindernis dar.

Fehlende bauliche Trennung und ungenügende Befestigung der Fußwege, besonders an Hauptstraßen wie der Ruhlsdorfer Straße, sind ein Sicherheitsrisiko für Fußgänger, vor allem nachts und bei schlechten Sichtverhältnissen.

Ein ausgewiesenes Wegenetz für Naherholungszwecke (Wandern, Spazierengehen) ist in Teltow nicht vorhanden. Einzelne Wege wie der Fuß- und Radweg am Teltowkanal oder der Hollandweg im Bereich der Buschwiesen sowie vereinzelt Wege im Ortsteil Ruhlsdorf (Wald und Stadtgutfläche) stellen Einzelverbindungen dar, die nicht in ein Gesamtnetz integriert sind und einen unbefriedigenden Ausbauzustand aufweisen.

3.3.3 REITWEGENETZ

Trotz der im Teltower Stadtgebiet vorhandenen Pferdekoppeln, Stallungen und Reiterhöfe besteht kein ausgewiesenes Reitwegenetz. Ausritte erfolgen vorrangig auf einzelnen Straßenabschnitten innerhalb des Stadtgebietes, im Ruhlsdorfer Forst sowie auf dem Stadtgut Ruhlsdorf sowie über alle Außenbereichsflächen bspw. über die Buschwiesen sowie Ackerflächen.

Reiterhöfe bzw. sonstige Betriebe mit Pferdehaltung befinden sich am Schenkendorfer Weg, in Ruhlsdorf, im Seehofviertel und südlich von Teltow (u.a. an der L40 der "Marggrafshof"). Der gesamte Bereich der Buschwiesen ist durch Pferdekoppeln geprägt. Zusätzlich werden auf mehreren Privatgrundstücken im Seehofviertel Pferde gehalten.

Der örtliche Reitverein hat seine Stallungen in den Buschwiesen am Schenkendorfer Weg, jedoch bestehen aufgrund der zu erwartenden Eingriffe in Natur und Landschaft in den Buschwiesen derzeit keine Erweiterungsmöglichkeiten.

Derzeit werden auf dem Stadtgut Ruhlsdorf bzw. im Ruhlsdorfer Forst, sowie teilweise auf dem Hollandweg und vereinzelt Pferdekoppeln Ausritte unternommen. Um von den Stallungen und den Reithöfen zum Stadtgut bzw. Ruhlsdorfer Forst zu gelangen, müssen die Reiter entlang der bestehenden Straßen reiten.

Aufgrund der im Teltower Stadtgebiet vorhandenen Reiterhöfe, Stallungen und Pferdekoppeln sowie der fehlenden Ausweisung und Kennzeichnung von gesonderten Reit- und Fahrwegen bestehen gerade auf landschaftlich attraktiven Strecken Nutzungskonflikte mit Fußgängern und Radfahrern. Fußgänger fühlen sich z.B. durch aufgewühlten Boden, Pferdemist belästigt bzw. aufgrund der Größe der Pferde verunsichert. Für Reiter können von Fußgängern mitgeführte Hunde und Unachtsamkeit von Spaziergängern hingegen eine Belästigung darstellen.

Zum Ausbau des touristischen Naherholungspotentials der Landschaft im Teltower Stadtgebiet und zur Vermeidung von Nutzungskonflikten ist daher die Einrichtung eines attraktiven Reitwegesetzes wünschenswert.

Hierbei ist der Erlass des Ministeriums für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten vom 03. September 1999 zur Ausweisung und Kennzeichnung eines Reit- und Fahrwegesetzes im Land Brandenburg zu beachten. Dieser besagt u.a., daß bei der Routenplanung insbesondere Tourismuspotentiale erschlossen werden sollen und die Routenführung abseits von Bundes- und Landesstraßen erfolgen soll. Zuständig für die Koordinierung der Aufgabenstellung sind die Ämter für Flurneuordnung und ländliche Entwicklung.¹

¹ Nach Auskunft des zuständigen Amtes für Flurneuordnung und ländliche Entwicklung in Brieselang wird frühestens im Jahr 2000 mit der Erstellung einer Gesamtübersicht über bestehende Reit- und Fahrwege begonnen. (Telefonat am 02.11.1999)

STADT TELTOW	ST
VERKEHRENTWICKLUNGSPLAN	VEP
ERLÄUTERUNG	0201

PLAN 2: SITUATION STRASSE/SCHIENE/RADWEG

3.4 ÖPNV

Der ÖPNV wird im Straßenzug Potsdamer Straße-Mahlower Str. massiv durch den MIV behindert. Die Einrichtung einer gesonderten Trasse, kurzfristig als Busspur (auch für TAXI) mit der Option für ein späteres schienengebundenes Nahverkehrssystem, wäre hier dringend notwendig.

3.4.1 SCHIENENGEBUNDENER ÖPNV

Regionalbahn

Im Teltower Stadtgebiet verläuft ein Abschnitt der ehemaligen "Anhalter Bahn". Der Regionalbahnhof Teltow ist derzeit nur über den Schienenersatzverkehr mit der nach Süden führenden Regionalbahnlinie 32 (RB 32) verbunden.

Somit kommt dieser Verbindung zum derzeitigen Zeitpunkt im jetzigen Zustand nur eine geringfügige Bedeutung zu. Hinzu kommt, daß der Regionalbahnhof etwa 2,5 km südöstlich vom Ruhlsdorfer Platz liegt, so daß die meisten Einwohner Teltows ein Zubringersystem benötigen (Bus), um den Bahnhof zu erreichen.

Bis 2005 soll die Weiterführung über den Bahnhof Papestraße bis zum Lehrter Bahnhof abgeschlossen sein. Teltow wird damit direkt an den zukünftigen Berliner Zentralbahnhof und damit an das Fernbahnnetz angeschlossen.

S-Bahn

Von Teltow aus erreichbare S-Bahnhöfe sind der Bahnhof "Zehendorf" (ca. 3,5 km nördlich vom Ruhlsdorfer Platz) und der Bahnhof "Lichterfelde-Süd" (ca. 3 km nordöstlich vom Ruhlsdorfer Platz). Der S-Bahnhof Teltow-Stadt befindet sich noch in Planung. Das Investorenauswahlverfahren zur Realisierung des Bahnhofsgebäudes ist abgeschlossen.

Die Eröffnung des S-Bahnhofes Teltow-Stadt sowie die Weiterführung der Linie bis zum Bahnhof Lichterfelde-Ost ist derzeit in Planung und soll ab 2003 in Betrieb genommen werden.

3.4.2 BUSLINIENNETZ

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) wird in Teltow weitestgehend durch Linienbusse abgewickelt. Der Busverkehr wird von der Havelbusgesellschaft (HVG) mit Sitz in Potsdam und den Berliner Verkehrsbetrieben (BVG) mit Sitz in Berlin betrieben.

Die BVG führt einige ihrer Buslinien über die Stadtgrenze von Berlin hinaus in das Stadtgebiet Teltows. Folgende Tabelle stellt das Linienangebot dar:

TABELLE 6: Linienbusangebot

Linien-Nr.	von	bis	Verkehrsgesellschaften	Takt im Tageverkehr
184	Flughafen Tempelhof	Kleinmachnow, Hochwald	BVG/HVG	60 Minuten
217	Rathaus Zehlendorf	Bhf. Teltow	BVG	60 Minuten
601	Potsdam, Bassinplatz	Teltow, Sigridshorst	HVG	20-30 Minuten
602	Potsdam, Bassinplatz	Flughafen Schönefeld	HVG	60 Minuten
603	Potsdam, Bassinplatz	Kleinmachnow, Freibad Kiebitzberge	HVG	Ohne Takt
620	Teltow, Ruhlsdorf	S-Bahnhof Wannsee	HVG	60 Minuten
621	Ludwigsfelde, Bahnhof	S-Bahnhof Lichterfelde-Ost	HVG	60 Minuten
623	Stahnsdorf, Bahnhofstr.	Zehlendorf, Saargemünder Str. (U-Bhf. Oskar-Helene-Heim)	HVG	10-30 Minuten
624	Teltow, Oderstr.	Saarmund, Schule	HVG	Ohne Takt
627	Teltow, Warthesr.	Stahnsdorf, Waldschänke bzw. H.-Zille-Schule	HVG	60 Minuten
628	Teltow, Warthestr.	Kleinmachnow, Dreilinden	HVG	120 Min., nur Sa.
629	Teltow, Oderstr.	U-Bahnhof Krumme Lanke	HVG	30 Minuten

Der Plan Nr. 3 „Situation-ÖPNV“ stellt den Verlauf der Linien und die Lage der Haltestellen graphisch dar, damit werden auch die beiden wichtigsten Verkehrsrelationen nach Berlin und nach Potsdam verdeutlicht.

In Berlin stellt der S-Bahnhof Zehlendorf den wichtigsten Quell- und Zielpunkt dar. Einerseits ist er ein Verknüpfungspunkt mit der in das Zentrum Berlins führenden S-Bahn, andererseits markiert er das Mittelzentrum Zehlendorf.

Die zentrale Bushaltestelle im Stadtgebiet befindet sich am Liebigplatz. Die meisten in Teltow verkehrenden Buslinien fahren diesen Haltepunkt an.

Die Buslinie 184 der BVG gewährleistet den Anschluß an den S-Bahnhof Lichterfelde-Ost (Fahrzeit ca. 20 Minuten vom Liebigplatz) und an den U-Bahnhof Kaiserin-Augusta-Straße (U6, Fahrzeit ca. 40 Minuten) durchschnittlich im 10- bis 20-Minuten-Takt. Der S-Bahnhof Zehlendorf ist über die Buslinie 217 zu erreichen (Fahrzeit ca. 15 Minuten ab Ruhlsdorfer Platz/Zehlendorfer Straße), die am Regionalbahnhof Teltow endet und nur im 60-Minuten-Takt befahren wird.

Das vorhandene Busliniennetz erschließt das Teltower Stadtgebiete nur unvollständig (siehe Plan 3 "Situation ÖPNV"), so daß vor allem im Osten der Stadt weite Teile von Wohngebieten außerhalb der Einzugsbereiche von Bushaltestellen liegen.

Das Liniennetz verdeutlicht die beiden wichtigsten Verkehrsrelationen Teltows: Berlin und Potsdam. In Berlin stellt der S-Bahnhof-Zehlendorf (S1) das wichtigste mit dem ÖPNV zu erreichende Ziel dar. Er ist der derzeit nächstgelegenen Anknüpfungspunkt an das Berliner S-Bahnnetz. In Berlin-Steglitz ist der Bahnhof Lichterfelde-Süd (S25) der nächstgelegene S-Bahnhof für Teltow, der allerdings von keiner Buslinie direkt angefahren wird. Der nächste mit dem Bus erreichbare Bahnhof der S 25 ist Lichterfelde-Ost.

Da die zentrale Bushaltestelle am westlichen Rand der Stadt liegt, ist er als zentraler Bushaltepunkt für die großen Wohngebiete im Osten schwer zu erreichen. Seine weit vom zukünftigen S-Bahnhof Teltow-Stadt entfernte Lage ist im Hinblick auf eine optimale Verknüpfung der Verkehrssysteme problematisch zu bewerten.

Der Zustand der Bushaltestellen ist vielfach mangelhaft. Eigene Haltebuchten, die nicht nur als Markierungen auf der Fahrbahn aufgetragen sind, sondern auch baulich den haltenden Bus vom fließenden Verkehr trennen und so ein gefahrloses Aus- und Zustiegen von Fahrgästen ermöglichen, sind kaum vorhanden. Fast alle Haltestellen sind mit einem Wartehäuschen ausgestattet.

Fahrplan / Bedienungshäufigkeit

Die Bedienungshäufigkeit der verschiedenen Buslinien schwankt tagsüber zwischen 10 Minuten und einer Stunde, wobei für Wege innerhalb des Stadtgebietes durch Überlagerungen von Buslinien auf den Hauptstraßen meist relativ geringe Wartezeiten an den einzelnen Haltestellen entstehen.

Die Fahrtzeiten zu den nächstgelegenen Verknüpfungspunkten mit der S-Bahn betragen zwischen 15 Minuten (S-Bahnhof Zehlendorf) und 20 Minuten (S-Bahnhof Lichterfelde-Ost) ab Teltow/Liebigplatz.

Mängel der ÖPNV-Versorgung

Grundsätzlich kann gesagt werden, daß die Verkehrsrelationen nach Potsdam gut bedient werden: Die Linie 601 und 602 verbinden die östlichen Wohngebiete entlang der Mahlower Straße mit Potsdam im 20-30 und 60-Minuten-Takt, die Linie 621 verbindet die Wohngebiete entlang der Lichterfelder Allee im 60 Minuten-Takt mit Potsdam. Lediglich Fahrgäste aus Ruhlsdorf haben keine direkte Verbindung nach Potsdam, sie müssen am Ruhlsdorfer Platz oder an der Potsdamer Straße umsteigen.

Die Verbindung zwischen Teltow und Stahndorf kann als befriedigend bezeichnet werden. Hier verkehren die Linien 601, 602, 623, 624 und 627, überwiegend im Stundentakt oder häufiger.

Die wichtigen Relationen nach Berlin spiegeln sich in der Gestaltung des Busliniennetzes nicht ausreichend wider; die Linien 184, 217 und 621, die nach über den Ruhlsdorfer Platz nach Zehlendorf bzw. Steglitz fahren, verkehren nur alle 60 Minuten. Lediglich die Linie 623 die Stahnsdorf mit Zehlendorf-Busseallee über den S-Bahnhof Zehlendorf verbindet, fährt im 10-30-Minuten-Takt. Sie bedient aber einen kurzen Abschnitt der Potsdamer Straße und der Warthestraße.

Darüber hinaus sind folgende Einschränkungen zu machen:

- Bewohner der Wohngebiete an der Lichterfelder Allee haben keine direkte Verbindung nach Potsdam.
- Güterfelde wird nur von einigen Fahrten am Tag bedient. Sowohl in Richtung Potsdam als auch in Richtung Berlin muß in Teltow umgestiegen werden.

- Die Linie 217, welche die Wohngebiete an der Mahlower Straße mit Berlin/ Zehlendorf verbindet, fährt nur im 60-Minuten-Intervall.

Damit kann die gegenwärtige Situation des ÖPNV als nicht befriedigend eingestuft werden.

Da kurz- und mittelfristig in Teltow erhebliche Bauvorhaben verwirklicht und Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur getätigt werden, bilden sich neue Siedlungsschwerpunkte. Damit ergibt sich die Notwendigkeit einer grundlegenden Neuorganisation des Busnetzes und seiner Ergänzung durch den schienengebunden öffentlichen Verkehr. Da kurz- und mittelfristig in Teltow erhebliche Bauvorhaben verwirklicht und Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur getätigt werden, bilden sich neue Verkehrs- und Siedlungsschwerpunkte. Damit ergibt sich die Notwendigkeit einer grundlegenden Neuorganisation des Busnetzes und seiner Ergänzung durch den schienengebunden öffentlichen Verkehr.

STADT TELTOW	ST
VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN	VEP
ERLÄUTERUNG	0201

PLAN 3: SITUATION ÖPNV

STADT TELTOW	ST
VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN	VEP
ERLÄUTERUNG	0201

3.4.3 TAXIS

Der zentrale Taxistellplatz befindet sich im Bereich Liebigplatz/Hamburger Platz. Das Gesundheitszentrum sowie die Bushaltestelle bedeuten ein ausreichendes Fahrgastpotential für den Taxiverkehr. Am Puschkinplatz befindet sich ein weiterer Taxi-stand.

3.5 GÜTERVERKEHR

Für den Güterverkehr existiert ein Industriebahngleis, welches von der Anhalter Bahn südlich des Regionalbahnhofes Teltow nach Westen abzweigt. Die ehemalige Gleistrasse führte parallel zur Iserstraße nach Norden und erschloß das Gewerbegebiet des heutigen "Techno-Terrain Teltow" und die Teltower Betonwerke bzw. Klösters Betonwerke. Das Industriebahngleis ist derzeit stillgelegt und besitzt keine Bedeutung.

Es ist zwar denkbar, daß dieses Gleis nach einer Sanierung und Wiederinbetriebnahme bis zu Teltomat-Gelände eine Rolle bei der Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs spielen und so einen Beitrag zur Entlastung des Straßennetzes leisten könnte. Zur Zeit ist die Finanzierung dieser Sanierung jedoch nicht abzusehen, da durch den Ausbau der Anhalter Bahn der Anschluß des Industriebahngleises an die Anhalter Bahn völlig neu konzipiert und gebaut werden muß und etwaige zukünftige Nutzer noch nicht feststehen.

- Der Schwerlastverkehr ist vor allem Durchgangsverkehr, der die Innenstadt Teltows belastet. Die Anlieferung des Einzelhandels in der Oderstraße erfolgt mit LKW.
- Der Baustoffhandel hat zwar binnenschiffahrt-affine Güter im Versand und Empfang, aber keinen Hafen.
- Die Stadt ist für Schienengüterverkehr im Prinzip nicht erreichbar, die nächste Zugangsstelle: GVZ Großbeeren, hat aber für verladende Wirtschaft völlig unattraktives Zugangebot.

3.6 RESUMEE / ZUSAMMENFASSUNG

Die besondere Lage im regionalen Siedlungsgefüge erzeugt erhebliche Verkehrsbelastungen für die Stadt Teltow: Am Stadtrand von Berlin gelegen, mit bedeutenden Verkehrserzeugern im Westen (Potsdam) und Osten (Mahlow, Schönefeld), ist ein Teil des Verkehrs ortsfremder Durchgangsverkehr. Ein weiterer wichtiger Grund ist die Trennung zwischen Wohn- und Arbeitsstätten innerhalb Teltows. Dadurch entwickelt sich starker Binnenverkehr. Durch die Weitläufigkeit der Wohngebiete werden die Entfernungen

innerhalb Teltows so groß, daß sie zu Fuß in der Regel nicht mehr zurückgelegt werden können. Da aufgrund der schlechten baulichen Verfassung der Straßen, insbesondere der Erschließungswege in den Wohngebieten der Radverkehr unterrepräsentiert ist, wird ein großer Teil der Wege mit motorisierten Verkehrsmittel zurückgelegt.

Die Verkehrszählungen, die in Teltow durchgeführt wurden, zeigen eine Überlastung des Hauptstraßennetzes an. Besonders der Ruhlsdorfer Platz und die Potsdamer Straße sind davon betroffen.

Auch wenn der größte Teil des Stadtgebietes durch das Linienbusnetz ausreichend bis gut erschlossen ist, hat der ÖPNV zur Zeit nicht die Bedeutung, um das Aufkommen des motorisierten Individualverkehr (MIV) auf stadtverträgliche Maße begrenzen zu können. Der schienengebundene öffentliche Verkehr spielt zur Zeit in Teltow keine Rolle, da nur die Regionalbahn existiert, die keine direkte Verbindung nach Berlin darstellt.

Ein spezielles Problem in Teltow ist der Wirtschaftsverkehr. Dies ist in der Lage des wichtigsten Gewerbegebietes westlich der Innenstadt begründet. Dort sind auch größere Einzelhandelsstandorte angesiedelt bzw. im Entstehen begriffen. Der Schwerlastverkehr muß durch die umliegenden Innenstadt- und Wohngebiete Teltows, Kleinmachnows und Stahnsdorfs fahren, um die Gewerbegebiete oder Einzelhandelsstandorte zu erreichen, insbesondere muß er zum Teil den Ruhlsdorfer Platz passieren.

Das Hauptstraßennetz ist in Teltow überwiegend in einem guten baulichen Zustand (Ausnahme ist die Iserstraße). Es ist jedoch zu grobmaschig, um den Verkehr problemlos zu bewältigen. Die Nebenstraßen (Anliegerstraßen und Anliegerwege) entsprechen in der Regel noch nicht den heutigen Anforderung an eine gute verkehrliche Erschließung.

Der Plan 4 "Probleme, Potentiale, Bindungen" macht diese Konflikte graphisch deutlich. Die starke Überlastung des Hauptstraßennetzes in Teltow wirkt sich konkret in einer starken Lärm- und Schadstoffbelastung sowie in einer Häufung von Unfallschwerpunkten entlang der belasteten Straßen aus. Schleichwege bilden sich vorwiegend aufgrund dieser Überlastung der Hauptverkehrsstraßen (beispielsweise in der Umgebung des Liebigplatzes), aber auch durch fehlende oder ungünstige Anbindung neuer Wohngebiete.

Großflächiger Einzelhandel, wie beispielsweise im Gewerbegebiet an der Oderstraße, bedeutet mit seinen Großparkplätzen und dem ständigen Kunden- und Lieferverkehr einen potentiellen Konfliktschwerpunkt im gesamtstädtischen Verkehrsgeschehen. Ebenso konzentrieren die Brücken über den Teltowkanal den Verkehr naturgemäß, da sie die einzige Möglichkeit zur Überquerung eines räumlichen Hindernisses wie dem Teltow-kanal darstellen.

Das geplante Güterverkehrszentrum, das im Osten unmittelbar an das Teltower Stadtgebiet angrenzt, wird sicherlich ebenso starke verkehrliche Belastungen für Teltow mit sich bringen. Wenn auch der Schwerlastverkehr durch den Ausbau der B 101 und durch Verkehrslenkungsmaßnahmen weitgehend an Teltow vorbeigeführt werden kann, so wird das Güterverkehrszentrum allein schon als Arbeitsplatzstandort für in Teltow ansässige Arbeitnehmer ein sehr wichtiges Verkehrsziel darstellen und so starken Binnenverkehr erzeugen.

Die im Plan dargestellten fehlenden Ortseingangssituationen stellen einen städtebaulichen Konfliktpunkt dar, der sich auch verkehrlich stark auswirkt. Eine städtebauliche Gestaltung des Ortseingangs sollte an diesen Stellen nicht nur den Übergang in das Stadtgebiet verdeutlichen, sondern auch zu einer Verlangsamung der Geschwindigkeit von Autofahrern und einer erhöhten Aufmerksamkeit für andere Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger und Radfahrer führen. Verkehrsinseln in der Fahrbahnmitte, "Baumtore" oder bauliche Einengung der Fahrbahn können hierbei Maßnahmen zur Ortseingangsgestaltung in diesem Sinne sein.

SCHLUSSFOLGERUNGEN

Die Modellrechnung des Analysefalls ergibt ein vollständiges Bild des Verkehrsgeschehens in Teltow. Gegenüber dem VEP Stand 1997 hat sich vor allem folgendes geändert:

- Die frühere Hauptrelation des Verkehrs aus und durch Teltow (Richtung Schönefeld-Mahlow-Teltow-Potsdam) wurde abgelöst durch ein komplexes Gefüge aus Durchgangsverkehr in Nord-Süd-Richtung und Ost-West-Richtung, starke Verkehrsbeziehungen zwischen Teltow und den angrenzenden Gemeinden, sowie Binnenverkehre innerhalb der Stadt Teltow.
- Die Ost-West-Beziehung zur Landeshauptstadt Potsdam bzw. Kreisverwaltung Potsdam-Mittelmark (Potsdam und Belzig) bleibt wichtig.
- Die Verkehrsbeziehung zwischen Berlin und Teltow hat stark an Bedeutung gewonnen.

- Die Stadt Teltow ist auf Grund ihrer Anziehungskraft, die auf dem Arbeitsplatzangebot und den Einkaufsgelegenheiten basiert, in erheblichem Maße Ziel von Verkehr aus den umliegenden Gemeinden und aus den südlichen Bezirken Berlins.
- Durch die Trennung von Gewerbe- und Einzelhandelsstandorten im Nordwesten und reinen Wohngebieten im Süden, Osten und Südosten der Stadt gibt es starke Binnenverkehre in Teltow.
- Es erfolgte kein ausreichender Ausbau des Straßennetzes, um die Zunahme der Verkehrsmengen seit 1997 zu bewältigen (Steigerungsraten liegen bei ca. 10 %, teilweise bei 250 % - Oderstraße westlich Warthestraße-).
- Durch die starke Konzentration von Einzelhandel und Gewerbe im Bereich Oderstraße sind die dort für das Jahr 2010 prognostizierten Quell- und Zielverkehrsmengen bereits annähernd erreicht.
- Die Potsdamer Straße als einzige Ost-West-Verbindung ist im Bereich der Altstadt zwischen Puschkinplatz und Ruhlsdorfer Platz in der Hauptverkehrszeit an ihrer Kapazitätsgrenze angelangt.

ABBILDUNG 2: SIEDLUNGSSTRUKTUR VON TELTOW

STADT TELTOW	ST
VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN	VEP
ERLÄUTERUNG	0201

PLAN 4: PROBLEME, POTENTIALE, BINDUNGEN

STADT TELTOW	ST
VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN	VEP
ERLÄUTERUNG	0201

4 VERKEHRSPROGNOSE TELTOW 2010

4.1 GRUNDLAGENDATEN

4.1.1 VERKEHRSZELLEN

Die Verkehrszelleneinteilung der Verkehrsanalyse (siehe oben) wurde beibehalten.

4.1.2 BEVÖLKERUNGS-, BESCHÄFTIGUNGS- UND EINZELHANDELSENTWICKLUNG

Die Entwicklung des Verkehrs erfolgt in Abhängigkeit von der allgemeinen Stadtentwicklung. Die Entwicklung der Stadt wird gesteuert durch die Bauleitplanung, die ihren Niederschlag im Flächennutzungsplan und in den B-Plänen findet. Die Prognose der verkehrsrelevanten Strukturdaten der Stadtentwicklung wurde deshalb in enger Anlehnung an die Aussagen des Flächennutzungsplanes (Stand 05/1999) und der vorliegenden B-Pläne erstellt. Der Prognosehorizont für den Flächennutzungsplan ist das Jahr 2010. Er ist damit identisch mit dem Prognosehorizont des Verkehrsentwicklungsplanes.

Ergänzt wurden diese Informationen durch Angaben, die in den verschiedenen B-Plänen und den dazugehörigen Gutachten enthalten sind. Demnach ist für das gesamte Stadtgebiet mit folgenden Daten zu rechnen:

TABELLE 7: Prognostizierte Strukturdaten für das Jahr 2010

Strukturdaten	Bestand 1999	Prognose 2010	Zuwachs
Einwohner mit Hauptwohnsitz in Teltow	16.639	24.000	44 %
Arbeitsplätze	11.470	19.730	72 %
Schulplätze	2.260	2.910	29 %
Verkaufsflächen des Einzelhandels (qm)	43.610	52.260	20 %

Im Flächennutzungsplan werden auch Aussagen getroffen, wie die räumliche Verteilung der zukünftigen Einwohner-, Arbeitsplatz- und Schulplatzzahlen aussehen wird. Mit den Angaben der räumlichen Verteilung war eine Zuordnung der prognostizierten Strukturdaten zu den einzelnen Verkehrszellen möglich.

4.1.3 MOTORISIERUNGSENTWICKLUNG

Durch das **Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg** wird bis zum Jahr 2010 eine Zunahme der Motorisierung in Teltow von jetzt 514 auf 550 bis 600 PKW/1.000 Einwohner prognostiziert. Dies entspricht 655 bis 714 PKW/1.000 Erwachsenen (bei einem Bevölkerungsanteil von 84 %).

Im Vergleich dazu die Aussagen der Shell-Studien:

Shell-Prognose 1993 (Durchschnittswerte für Neue Bundesländer):

Prognose 2010 Motorisierung (je nach Szenario): 665 bzw. 701 PKW/1.000 Erwachsene

Shell-Prognose 1999 (Durchschnittswerte für das Land Brandenburg):

Prognose 2010 Motorisierung (je nach Szenario): 691 bzw. 694 PKW/1.000 Erwachsene

Für die Prognose des Verkehrsaufkommens in dem vorliegenden **Gutachten** wurde ein Wert von **575** PKW/1.000 Einwohner angesetzt. Das entspricht **684** PKW/1.000 Erwachsene über 18 Jahre.

Damit liegt der in der Modellrechnung angesetzte Wert innerhalb der Bandbreiten sowohl der Prognose des Landes Brandenburg als auch der Shell-Prognose von 1993, aber unterhalb der Bandbreite der Shell-Prognose von 1999.

4.1.4 MOBILITÄTSENTWICKLUNG

Als Prognosewert für das Jahr 2010 werden in der Literatur und in der Landesplanung¹ ca. 3,1 bis 3,3 Wege pro Werktag als Durchschnitt für die Gesamtbevölkerung angenommen.

Für die Berechnung des Verkehrsaufkommens von Teltow 2010 wurden 3,2 Wege pro Werktag und Einwohner angesetzt. Die 3,2 Wege pro Einwohner und Werktag teilen sich wie folgt auf:

Wege von und zur: Arbeit	0,90
Wege vom und zum: Geschäft (Wege w. d. Arbeitszeit u. Dienstreisen)	0,03
Wege von und zur: Ausbildung (Schule usw.)	0,26
Wege von und zur: Besorgung (Einkauf, Arzt, Behörden usw.)	1,05
Wege von und zur: Freizeitgestaltung, Urlaub usw.	<u>0,96</u>
SUMME:	<u>3,20</u>

¹ MSW: Integriertes Verkehrskonzept Land Brandenburg, Potsdam 1995.

Die verwendeten Modellannahmen zur Aufteilung entstammen einer Untersuchung von KUTTER¹.

4.1.5 KOSTENENTWICKLUNG

Diese Eckwerte wurden dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP; Szenario H, Stand 1991) entnommen. Das Integrierte Verkehrskonzept des Landes Brandenburg bezieht sich ebenfalls darauf.

Demnach werden die Pkw-Kosten gegenüber 1990 um 30 % und die Lkw-Kosten um 5 % steigen. Zusätzlich entstehen Kosten auf Grund der Parkraumbewirtschaftung. Die Kostenentwicklung nimmt Einfluss auf das Verhaltensmuster bei der Verkehrsmittelwahl und wurde bei der Prognose des zukünftigen Modal Split mit berücksichtigt.

4.1.6 LANDESPLANERISCHE ZIELGRÖßEN DER VERKEHRSMITTELWAHL (MODAL SPLIT)

Im Integrierten Verkehrskonzept des Landes Brandenburg wird, basierend auf Szenario H des Bundesverkehrswegeplans, ein Modal Split von 59 % Anteil des MIV am gesamten Fahrtenaufkommen prognostiziert und als Zielgröße der Verkehrspolitik vorgegeben. Eigene Modellannahmen zu Verlagerungspotentialen zum ÖPNV auf Grund geplanter Angebotsverbesserungen lassen ebenfalls einen Anteil des MIV am Gesamtaufkommen von ca. 60 % als realistisch erscheinen. Mit diesem Wert wurde die Modellrechnung für den Prognose-PLANFALL (Vorzugsvariante) durchgeführt.

Für den Prognose-NULLFALL (keine Änderungen am vorhandenen Verkehrsnetz in Teltow) wurde der Modal Split der Verkehrsanalyse übernommen.

4.2 BERECHNUNG DES VERKEHRSAUFKOMMENS NACH VERKEHRSMITTELN

Das prognostizierte Verkehrsaufkommen beträgt im Jahre 2010: 88.311 Wege pro Tag, die in Teltow erzeugt werden. Das bedeutet eine Zunahme gegenüber dem Analysefall 1999 um 63 %.

Dieses sprunghafte Ansteigen des Verkehrsaufkommens gegenüber dem Analysefall ergibt sich etwa je zur Hälfte aus:

¹ Kutter, E. et al.: Definition der prognoserelevanten Bestimmungsgrößen (räumlich und sozial) der Verkehrserstehung, Ermittlung der spezifischen Parameter von Mobilität und Verkehrsdurchführung und Entwicklung eines Prognosealgorithmus, Berlin 1984, S. 191. (Werte für Gemeindetyp 11).

dem prognostizierten Anstieg der Einwohnerzahl um 44 %, der Zahl der Arbeitsplätze um 72 %, der Zahl der Schulplätze um 29 % und der Verkaufsflächen des Einzelhandels um nochmals 20 %; einer prognostizierten allmählichen Zunahme der Mobilitätsrate auf 3,2 Wege je Einwohner und Tag bis zum Jahr 2010.

Wie der Analysefall bereits gezeigt hat, tritt dagegen die Verkehr erzeugende Wirkung der Strukturdaten Einwohner, Arbeits- und Schulplätze sowie Verkaufsflächen sofort bei Realisierung ein und ist nicht an das Prognosejahr 2010 gebunden.

Die Wege teilen sich wie folgt auf die einzelnen Verkehrsträger auf:

TABELLE 8: Verkehrsaufkommen der Stadt Teltow nach einzelnen Verkehrsarten, Prognose-Nullfall und Prognose-Planfall (Vorzugsvariante)

Verkehrsträger	Prognose-Nullfall		Prognose-Planfall (Vorzugsvariante)		Änderung Nullfall -> Planfall	
	absolute Zahlen [Wege pro Tag]	Anteil	absolute Zahlen [Wege pro Tag]	Anteil	absolute Zahlen [Wege pro Tag]	Verhältnis
Fußgängerverkehr	6.182	7 %	6.182	7 %	0	0 %
Radverkehr	10.597	12 %	15.013	17 %	+4.416	+42 %
MIV	61.818	70 %	52.987	60 %	-8.831	-17 %
ÖPNV	9.714	11 %	14.130	16 %	+4.416	+45 %
Summe	88.311	100,0 %	88.311	100 %		

In diesen Zahlen ist sowohl der Teltower Binnenverkehr, als auch der Quell- und Zielverkehr enthalten.

4.3 VERKEHRsverTEILUNG

Ergebnis dieses Modellschritts ist eine Matrix der Verkehrsbeziehungen von und nach allen Verkehrszellen des Untersuchungsgebietes. Das Rechenverfahren wurde bereits im Kapitel „Verkehrsanalyse“ beschrieben.

Für die Prognose wurde die „Anziehungskraft“ der einzelnen Verkehrszellen in Teltow und Umgebung mit den prognostizierten Strukturdaten belegt.

4.4 VERKEHRSUMLEGUNG PROGNOSE-NULLFALL

In der Nullvariante wurde die prognostizierte Verkehrsmenge auf ein Straßennetz umgelegt, bei dem auf dem Teltower Stadtgebiet keine Veränderungen der Hauptstraßen im Vergleich mit dem Analysenetz vorgenommen wurden. Lediglich bei den Anwohnerstraßen und -wegen wurde ein Ausbau gemäß den Regelquerschnitten der EAE 85/95 angenommen. Dabei wurde generell von Ausweisung von Tempo 30 Zonen in den Wohngebieten ausgegangen.

Folgende Änderungen am überörtlichen Straßennetz wurden für den Prognose-Nullfall berücksichtigt:

- 6-spuriger Ausbau der A 115,
- Verlegung der Anschluss-Stelle Babelsberg von der Großbeerensstraße zur Nuthestraße,
- Verlegung der B 101 auf das Gebiet des GVZ Großbeeren und 4-spuriger Ausbau,
- alte Linienführung der B 101 bleibt als Kreisstraße erhalten,
- 4-spuriger Ausbau der L 40 zwischen A 115 und B 101,
- nördliche Umfahrung von Güterfelde durch die neue L 40,
- Verlegung der L 77 zwischen Stahnsdorf und Güterfelde gemäß FNP Stahnsdorf auf eine neue Straße zwischen Biomalzspange und L 40,
- Fertigstellung der Schleusenbrücke Kleinmachnow,
- Fertigstellung des Zehlendorfer Damms in Kleinmachnow.

Die Umlegung der Verkehrsmatrix des Prognose-NULL-Falles hat auf das Teltower Straßennetz folgende Auswirkungen:

Auf dem Teltower Hauptstraßennetz kommt es im Prognose-Nullfall vor allem im innerstädtischen Bereich zu sehr starken Verkehrsbelastungen der Straßen. Die Folgen sind hohe Belästigungen des Umfelds durch Lärm und Abgase. Die Trennwirkung der Hauptstraßen wird verstärkt, Rad- und Fußgängerverkehr werden behindert.

Der Ruhlsdorfer Platz mit seinen jetzigen Abmessungen und seiner innerstädtischen Lage kann die prognostizierten Verkehrsmengen nicht bewältigen. Dies zeigt folgendes Rechenbeispiel:

Die Potsdamer Straße wäre im Prognose-Nullfall knapp westlich des Hollandweges im Querschnitt mit ca. 34.500 Kfz/24 Stunden

belastet. Bringt man die Belastung zur (nachmittäglichen) Spitzenstunde mit 1/10 des Tagesverkehrs in Ansatz, sind dies 3.450 Kfz/N-Sph. Dies ergibt bei einer symmetrischen Aufteilung des Verkehrs 1.725 Kfz/N-Sph pro Fahrstreifen. Die **theoretische** maximale Leistungsfähigkeit eines Fahrstreifens ohne Lichtsignalsteuerung liegt mit 1.800 Fahrzeugen (bei einem Zeitbedarfswert von 2 Sekunden pro Fahrzeug) etwas darüber. Die **praktische** Leistungsfähigkeit einer innerstädtischen Hauptverkehrsstraße ist aber weit niedriger, da vielfältige, oft konkurrierende Randnutzungen diese verringern (querende Verkehrsströme, Ein- und Ausparkvorgänge, Radfahrer, querende Fußgänger).

Um die Leistungsfähigkeit der Potsdamer Straße für den Prognose-Nullfall sicherzustellen, müßte sie 4-spurig ausgebaut werden. Am Ruhlsdorfer Platz findet die Verknüpfung mit den anderen ebenfalls hochbelasteten Knotenpunktsarmen statt, so dass der Knotenpunkt erheblich aufgeweitet werden müßte, um ausreichend Stauraum zu schaffen. Eine 4-spurige Potsdamer Straße am Ruhlsdorfer Platz nochmals aufzuweiten ist aber praktisch unmöglich. Ähnliches gilt für die Mahlower Straße.

Bei einer solchen Überlastung des Hauptstraßennetzes wäre für den Prognose-Nullfall aber auch mit einer Verstärkung des Schleichverkehrs durch die Wohngebiete und die Altstadt zu rechnen.

Folgende **Konsequenzen** ergeben sich aus dem Prognose-Nullfall:

- Die prognostizierten Verkehrsmengen können in Zukunft mit dem vorhandenen Straßennetz nicht mehr bewältigt werden.
- Das Straßennetz muss um zusätzliche Straßen ergänzt werden, die die vorhandenen Straßen entlasten und den zusätzlichen Verkehr aufnehmen.
- Es sind Maßnahmen für eine Stärkung des Umweltverbundes (Radverkehr, ÖPNV) zu treffen, die eine Verlagerung von Verkehrsanteilen vom KFZ-Verkehr zum ÖPNV und Radverkehr ermöglichen.

5 ZIELE DER VERKEHRSENTWICKLUNGSPLANUNG FÜR DIE STADT TELTOW

Abgeleitet aus den allgemein gültigen Leitlinien lassen sich folgende Zielstellungen für die Stadt Teltow ableiten:

- Entlastung der Innenstadt, vor allem der Potsdamer Straße und des Ruhlsdorfer Platzes
- Sicherung der verkehrlichen Anbindung der neuen Wohngebiete, vor allem des Wohngebietes am Heinersdorfer Weg und des „Mühlendorfes“
- Verbesserung der verkehrlichen Anbindung des Gewerbe- und Einzelhandelsschwerpunktes westlich der Innenstadt
- Verbesserung und Umstrukturierung des ÖPNV-Angebotes
- Ausbau des Fuß- und Radwegenetzes zu einem zusammenhängenden, engmaschigen und attraktiven Netz
- Allmähliche Sanierung der Wohnstraßen besonders in den ausgedehnten Wohngebieten im östlichen Stadtteil.
- Entlastung von Ruhlsdorf im Zusammenhang mit der Südanbindung des geplanten Gewerbegebietes in Stahnsdorf.
- Angebote an Park & Ride Stellplätze in Teltow für Einpendler nach Berlin.

5.1 INTEGRIERTE BETRACHTUNG DES GESAMTEN VERKEHRSSYSTEMS

Die prognostizierten Verkehrsmengen können in der Zukunft mit dem derzeitigen Modal Split nicht mehr bewältigt werden. Deshalb ist ein abgestimmtes Bündel von Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes (vor allem ÖPNV und Radverkehr, Fußgängerverkehr ist auf Grund der großen Entfernungen zwischen den Nutzungen kaum möglich) notwendig.

Grundsätzlich wird die Strategie „Vermeiden – Verlagern – Verträglich gestalten“ angewendet.

Für eine **Verkehrsvermeidung** bestehen auf Grund der gewachsenen Struktur in Teltow (Schieflage des Stadt- und Verkehrsbildes) wenig Möglichkeiten. Geringe Entlastungen können eventuell durch Stärken der Nahraumversorgung in den neuen Wohngebieten und in den zur Verdichtung vorgesehenen Wohngebieten erreicht werden.

Die **Verkehrsverlagerung** wird in zwei Ebenen möglich und sollte als Ziel aufgenommen werden:

- Vom MIV zum ÖPNV und Radverkehr durch eine attraktive Angebotsgestaltung des Umweltverbundes.

- Innerhalb des MIV auf andere, d. h. stadtverträglichere Trassen (z. B. soll das Spangensystem die Potsdamer Straße und die beiden Plätze Liebigplatz und Ruhlsdorfer Platz an ihren Enden entlasten).

Die **verträgliche Gestaltung** des Verkehrs auf den nach wie vor hochbelasteten innerstädtischen Hauptstraßen durch Straßenraum- und Platzgestaltung, Querungshilfen, insbesondere in der Potsdamer Straße in Verbindung mit der Altstadt, Geschwindigkeitsdämpfung usw. ist ein weiteres Ziel.

Zur Verdeutlichung der Zielvorstellungen werden diese im folgenden nach den einzelnen Sektoren des Verkehrs aufgliedert dargestellt.

5.2 ÜBERÖRTLICHES STRASSENNETZ

Durch Teltow fließt nicht nur selbsterzeugter Binnenverkehr und Quell-/Zielverkehr, sondern auch ein erhebliche Anteil an Durchgangsverkehr. Um die Stadt vom regionalem Durchgangsverkehr zu entlasten, benötigt Teltow den Ausbau der weiträumigen Umfahrungsstraßen in Ost-West-Richtung und Nord-Süd-Richtung. Dies entspricht den Planungen des Landes Brandenburg und des Bundes die AB 115 von 4 auf 6 Spuren auszubauen, die L 40 4-spurig auszubauen sowie die B 101 neu zu trassieren und dabei ebenfalls auf vier Spuren zu erweitern. Darüber hinaus ist die Wiedereröffnung der Schleusenbrücke dringend erforderlich.

5.3 ÖRTLICHES STRASSENNETZ

Die Bestandsanalyse zeigt, daß der Ruhlsdorfer Platz eine Entlastungsspanne benötigt. Auch wenn sich der Anteil des Durchgangsverkehres durch den Ausbau der weiträumigen Umfahrungsstraßen verringern wird, so wird dies durch die erheblichen Neubauvorhaben in der Umgebung des Ruhlsdorfer Platzes ausgeglichen.

Die Potsdamer Straße benötigt eine leistungsfähige Entlastungsstraße, die eine zusätzliche Verbindung für den bedeutenden Ost-West-Verkehr bildet, da sie ansonsten in Zukunft weder ihre verkehrlichen noch ihre gesamtstädtische Funktionen erfüllen kann.

Die Stadt Teltow hat zur Bewältigung der drängenden Verkehrsprobleme bereits eine Reihe von Detaillösungen entwickelt. Die wichtigsten Planungen werden als Prämissen für die weitere Konzeptentwicklung dargestellt.

Ostspange: Die Ostspange führt östlich um den Ruhlsdorfer Platz. Sie verbindet die Zehlendorfer Straße im Norden mit der Lichterfelder Allee, dem Heinersdorfer Weg und der Mahlower Straße im Südosten. Neben einer allgemeinen verkehrlichen Entlastung des Ruhlsdorfer Platzes, soll sie vor allem Quell- und Zielverkehr aus dem neu entstehenden Wohngebiet am Heinersdorfer Weg aufnehmen und an das weiterführende Hauptstraßennetz weitergeben, ohne daß der Ruhlsdorfer Platz direkt belastet wird, oder daß sich übermäßiger Schleichverkehr durch die östlich angrenzenden bestehenden Wohngebiet entwickelt. Dieses Konzept der Ostspange ist von der Stadtverordnetenversammlung bereits im Grundsatz verabschiedet worden.

Südspange: Sie stellt eine Ergänzung der Ostspange dar und verläuft zwischen Mahlower und Ruhlsdorfer Straße parallel zur S-Bahnfreihaltetrasse südlich des Ruhlsdorfer Platzes. Sie soll vor allem zusammen mit der Ostspange den Quell- und Zielverkehr des geplanten Wohngebietes „Mühlendorf“ um den Ruhlsdorfer Platz führen.

Bogenstraße: Die Bogenstraße liegt im Plangebiet des Bebauungsplans Nr. 3. Dieser B-Plan umfaßt das Gebiet des "Techno-Terrain Teltow" östlich der Warthestraße. Die Bogenstraße verbindet die Oderstraße mit der Potsdamer Straße.

Verlängerung der Oderstraße bis Zehlendorfer Straße: Die Oderstraße soll zur Schließung der Nordspange bis an die Zehlendorfer Straße weitergeführt werden.

Ausbau einzelner Straßen in Wohngebieten: Hierzu gehört vor allem die Ernst-Schneller-Straße sowie die Beethovenstraße.

5.4 VERKEHRSBERUHIGUNG / STRASSEN- UND PLATZRAUMGESTALTUNG

- Vorschläge für die Gestaltung des Straßennetzes sollen vorrangig auf stadtplanerischen Grundsatzüberlegungen zur prinzipiellen Verkehrsberuhigung (Begreifbarkeit, Umweltschutz, Sicherheit) basieren.
- Der Straßen- und Platzraumgestaltung muss im Zusammenhang mit Verkehrsberuhigung und Attraktivitätssteigerung des Fußgänger- und Fahrradverkehrs besondere Bedeutung beigemessen werden.
- Flächenhafte verkehrsberuhigende Maßnahmen sollten insbesondere in den im Osten der Stadt gelegenen Wohngebieten durchgeführt werden.
- Geschwindigkeitsreduzierung durch Betonung der Ortseinfahrten ("Baumtore", Mittelinseln usw.) und besondere Gestaltung der

"Rennstrecken" (Straßenbäume, Betonung der Knotenpunkte, normale Straßenbreiten usw.)

- Verdeutlichung der Netzhierarchie durch einheitlich abgestufte Gestaltungsprinzipien, Vorfahrtregelungen etc.
- Verbesserung der Straßenraumgestaltung durch Baumbepflanzung und Pflasterung, Begrenzung der funktionsbedingt gewünschten Fahrgeschwindigkeit.
- Entsprechend der Zielvorstellung, den innerörtlichen Raum durch Grün -elemente zu gliedern und zu attraktivieren, sollten auch die Straßen außerhalb der Ortsteile durch Baum- und Feldgehölzpflanzungen ausgestalten werden.
- Gestaltung der Straßenräume mit geordnetem Parken und Straßenbäumen je nach Straßenprofil, Wahl geeigneter Straßenbäume (je nach Lage und Straßentyp).
- Umgestaltung und Verkehrsberuhigung der beiden zentralen Platzbereiche Ruhlsdorfer Platz bzw. Liebigplatz.

5.5 RUHENDER VERKEHR

- P+R-Angebote sollen sowohl am Regional- als auch am zukünftigen S-Bahnhof eingerichtet werden
- im Zuge der Neuordnung des gesamtstädtischen Straßennetzes sollte das Angebot fein verteilter, dezentraler Parkplätze so weit möglich aufrecht erhalten und verbessert werden

5.6 RAD- / FUSSWEGENETZ

Die Entwicklung des Fahrradverkehrs kann einen Beitrag zur menschengerechten und umweltgerechten Stadt- und Verkehrsplanung leisten. Ausgehend von den in Teltow vorhandenen Verkehrsbelastungen muß versucht werden, durch Anreize im Fahrradwegenetz die täglichen Kfz-Fahrten im Ziel-, Quell- und Binnenverkehr zu verringern. Unabhängig davon muß für Fahrradnutzer, insbesondere für Kinder, Jugendliche und ältere Menschen ein sicheres, zusammenhängendes Radwegenetz ausgebaut werden.

Dem Ausbau eines Zusammenhängenden, attraktiven und sicheren Radwegenetzes muß in Teltow besondere Bedeutung beigemessen werden:

- Verknüpfung aller wichtigen Zielpunkte und Zielgebiete,
- umwegfreie Verbindung der Ortsteile untereinander und mit der Kernstadt
- Anlage von Radwegen an stärker belasteten Straßen (Hauptverkehrs-/ Sammelstraßen) aus Gründen der Verkehrssicherheit
- Anlage sicherer Überwege an stärker belasteten Straßen

- Verbesserung der Radwegverbindungen in Naherholungsbereiche (Buschwiesen)
- Anlage von attraktiven Fahrradstellplätzen/Unterständen an allen wichtigen Zielpunkten (Bahnhof/Rathaus usw.)
- Überregionale und touristisch attraktive Radwegeverbindungen sollten in das örtlichen Radwegenetzes integriert und bevorzugt ausgebaut werden.

Das Radwegenetz sollte gleichzeitig für Fußgänger nutzbar sein und in das bestehende Fußwegenetz integriert werden.

5.7 ÖPNV

Mit den Erweiterungen des Straßen- und Wegenetzes alleine werden die Verkehrsprobleme von Teltow nicht gelöst. Folgende ergänzende Maßnahmen sind erforderlich:

- Das ÖPNV-Angebot ist im Hinblick auf die zahlreichen Bauvorhaben in Teltow völlig neu zu konzipieren. Die jetzige Versorgung durch Buslinien ist zum Teil zu grobmaschig bezüglich Linienführung und Fahrplangestaltung. Der Ausbau des schienengebundenen ÖPNV ist notwendig;
- Ergänzung des Busliniennetzes durch einen City-Bus;
- Verlängerung der S-Bahn von Lichterfelde-Süd bis zum geplanten S-Bahnhof Teltow an der Mahlower Straße. Das geplante Wohngebiet „Mühlendorf“ schließt südlich an den S-Bahnhof an. Damit kann die S-Bahn einen hohen Anteil des Verkehrsaufkommens des Mühlendorfes (nach Berlin) übernehmen und somit einer Überlastung des Straßennetzes vorbeugen. Am S-Bahnhof Teltow sollen dabei ca. 100 Park & Ride-Plätze gebaut werden;
- Weiterführung der Anhalter Bahn nach Berlin mit dem Regionalbahnhof Teltow. Am Regionalbahnhof Teltow ist mit ca. 40 Park & Ride-Plätzen zu rechnen.

5.8 GÜTERVERKEHR

- Verkehrsverlagerung vom LKW auf Eisenbahn und Binnenschifffahrt;
- Verkehrsverlagerung (LKW) auf stadtverträglichere Trassen (großräumige Ortsumfahrung, örtliche Umfahrung der Innenstadt;
- verträgliche Gestaltung des LKW-Verkehrs durch lärm- und schadstoffarme LKWs.

6 KONZEPTENTWICKLUNG

6.1 VORGEHENSWEISE

Die Überlegungen zur Verbesserung der verkehrlichen Situation in Teltow dürfen nicht, wie in der Vergangenheit in vielen anderen Städten Deutschlands, zu einer Prämisse des Verkehrs gegenüber allen anderen die Stadt betreffenden Einflußgrößen führen. Besonders der motorisierte Individualverkehr hat dabei in der Vergangenheit vielfach zu einer Überformung bestehender Stadtstrukturen im Sinne einer bedingungslosen Anpassung an die Bedürfnisse des Autoverkehrs geführt.

Nachdem diese Fehler in der Vergangenheit erkannt worden sind, gilt es heute, städtebauliche Kriterien bei der Verkehrsentwicklungsplanung zu integrieren und verkehrlichen Belangen gleichzusetzen.

In der Stadt Teltow führten die besonders drängenden Verkehrsprobleme schon bald zu Überlegungen, die stark auf die Entschärfung der Verkehrsprobleme am Ruhlsdorfer Platz zielten. Hieraus entwickelte sich schon bald das Konzept eines "Spangensystems" von Entlastungsstraßen, das den zentralen Bereich Teltows zwischen Liebigplatz und Ruhlsdorfer Platz umschließt.

Da die Einrichtung dieses Spangensystems den zentralen Lösungsansatz für die Teltower Verkehrsprobleme darstellt, soll ihre Betrachtung den folgenden Überlegungen zur Konzeptentwicklung vorangestellt werden.

6.2 ENTWICKLUNG DES SPANGENSYSTEMS

Im Jahre 1994 wurde für den Raum Teltow, Stahnsdorf, Kleinmachnow ein Gesamtverkehrsgutachten erarbeitet¹. Eingebettet in diesen Gesamtverkehrsplan wurde ein Verkehrskonzept zur Entlastung des Ruhlsdorfer Platzes erarbeitet². Das Ergebnis dieser Untersuchung war eine Ostumfahrung von der Zehlendorfer Straße bis zur Ruhlsdorfer Straße. Diese Ostumfahrung wurde im Laufe der Zeit in zwei Abschnitte unterteilt und zwar:

¹ Dauber Ingenieurgesellschaft mbH: „Integrierte städtebaulich orientierte Verkehrsentwicklungsplanung der Gemeinden Teltow- Kleinmachnow- Stahnsdorf- Ruhlsdorf- Güterfelde“; Dortmund 1994

² GRI GmbH: „Verkehrsplanungs- und Umsetzungskonzept Teltow als integrierter Bestandteil der Stadtentwicklung“; Berlin 1994

1. Ostumfahrung des Ruhlsdorfer Platzes zwischen Zehlendorfer Straße und Mahlower Straße
2. Südspange: Zwischen Mahlower Straße und Ruhlsdorfer Straße

Ein weiterer Bestandteil des Verkehrskonzeptes vom Juli 1994 war die Weiterführung der Ostumfahrung des Ruhlsdorfer Platzes in Richtung Westen bis zum Übergang in die bestehende Oderstraße. Diesem Konzept stimmte die interkommunale Arbeitsgruppe zu.

Die folgenden Planungs- und Entwurfsarbeiten an der Ostumfahrung brachten jedoch neue Erkenntnisse, die eine Realisierung der Ostumfahrung und die westliche Anbindung an die Oderstraße als sehr schwierig erscheinen lassen. Entsprechend dem Bodengutachten ergeben sich drei Bereiche mit unterschiedlichem Schwierigkeitsgrad. Erschwerend kommt hinzu, daß eine Mülldeponie nördlich der Mahlower Straße existiert, so daß die ursprünglich geplante Trasse "nur mit äußerst hohen Kostenaufwand realisiert werden kann."¹

Mit den neuen Erkenntnissen über die Bodenverhältnisse und die Probleme, die aus der Mülldeponie resultieren, wurde nach Alternativen gesucht.

Für die Ostumfahrung in dem Teilbereich zwischen Lichterfelder Allee und Mahlower Straße wurden im Rahmen des Bebauungsplanes Nr. 1a drei Varianten untersucht:

1. Führung der Trasse östlich des bestehenden Wohnblockes westlich der Mühle;
2. Trasse zwischen dem Altenwohnheim und dem Wohnblock;
3. Führung der Straße westlich des Altenwohnheimes auf der heute bestehenden untergeordneten Erschließungsstraße.

Eine Lösung des Problems der Überlastung des Ruhlsdorfer Platzes kann jedoch nicht alleine die gesamtstädtischen Verkehrsprobleme Teltows lösen. Die Idee eines Systems von Straßenabschnitten, die in ihrer Gesamtheit den zentralen Bereich Teltows zwischen Liebigplatz und Ruhlsdorfer Platz sowie die überlastete Potsdamer Straße größtenteils entlasten, stellt daher eine weiterreichende Konzeption dar, die Teillösungen wie die Umfahrung des Ruhlsdorfer Platzes integriert. Mehrere Varianten dieses sogenannten "Spangensystems" wurden angedacht. Der Plan Nr.5 "Spangensystem Teltow" stellt die diskutierten übergreifende Varianten zur Trassenführung mit der Vorzugsvariante der Stadt auf.

¹ Ingenieurbüro für Baugrundgutachten und Altlastenerkundung: „Gutachten über die Baugrund- und Gründungsverhältnisse Nr. 83/95/B“; Falkensee 1996

Diese Alternativen stellten die Leitidee zu der Bildung von insgesamt 10 detaillierter ausgearbeiteten Varianten zum Spangensystem dar, die ausführlich im Verkehrsentwicklungsplan von 1998 dargelegt wurden.¹

Vorzugsvariante: Die Entlastungsstraße (L 77 neu) knüpft an die Biomalzspange an, führt durch das Gewerbegebiet Stahnsdorf, kreuzt die Ruhlsdorfer Straße bis zum Grünen Weg, verläuft auf der Trasse des Grünen Weges (der entsprechend ausgebaut wird) in südöstlicher Richtung bis zum westlichen Ende der Güterfelder Straße, führt von dort nach Süden weiter und trifft die L 40 knapp östlich des Marggrafshofes. Hierbei wird von der Umsetzung der Südspange, Ostspange, Nordspange, Bogenspange sowie Biomalzspange und von einer Verkehrsberuhigung am Ruhlsdorfer Platz ausgegangen.

¹ vgl. Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Teltow, Mai 1998

PLAN 5: SPANGESYSTEM TELTOW

STADT TELTOW	ST
VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN	VEP
ERLÄUTERUNG	0201

6.3 VARIANTENBILDUNG UND VERKEHRSUMLEGUNGEN

6.3.1 METHODISCHES VORGEHEN

Im Rahmen des VEP 1997 wurden 10 Varianten zur Straßennetzergänzung detailliert untersucht und bewertet. Im Rahmen des Abwägungsprozesses hat die Stadt Teltow entschieden, die Variante 9 als Grundlage für alle weiteren Planungen zu nehmen.

Die Variante wird auf der Grundlage der neu berechneten Verkehrsmengen nochmals geprüft und dem Analysefall bzw. dem Prognose-Nullfall gegenüber gestellt. Zusätzlich dazu werden Aussagen zu weiteren Fragen des Straßennetzes getroffen, bei denen davon ausgegangen wird, dass die Variante 9 – Vorzugsvariante – realisiert wird.

Teile der Vorzugsvariante sind bereits im Bau (Südspange) bzw. in der planerischen Vorbereitung (Ostspange). Die Oderstraße als künftige Nordspange bzw. Entlastungsstraße in Ost-West-Richtung wurde bereits zwischen der westlichen Stadtgrenze und dem Striewitzweg erneuert und großzügig ausgebaut.

6.3.2 VORZUGSVARIANTE NETZERWEITERUNG

Mit dem Bau des Spangensystems verfügt die Stadt Teltow zukünftig über ein leistungsfähiges Straßennetz, daß die prognostizierten Verkehrsmengen aufnehmen kann. Im Rahmen der Aktualisierung des VEP hat sich die Stadt Teltow entschieden, die Variante 9 (Vorzugsvariante) aus dem Entwurf des VEP (Stand Mai 1998) zu realisieren. Diese Variante wurde, ergänzt durch neue Planungen zum Straßennetz in und um Teltow in das Prognosemodell („Prognose 2010“) integriert. Das Prognosemodell berücksichtigt das **Straßennetz außerhalb Teltows** sowie das Teltower Straßennetz:

- 6-spuriger Ausbau der A 115,
- Verlagerte Anschluss-Stelle Babelsberg von der Großbeerenstraße zur Nuthestraße,
- Verlegung der B101 auf das Gebiet des GVZ Großbeeren und 4-spuriger Ausbau,
- alte Linienführung der B101 bleibt als Kreisstraße erhalten,
- 4-spuriger Ausbau der L40 zwischen A115 und B101,
- nördliche Umfahrung von Güterfelde durch die neue L40,
- Verlegung der L77 zwischen Stahnsdorf und Güterfelde gemäß FNP Stahnsdorf auf eine neue Straße zwischen Biomalzspange und L40,
- Fertigstellung der Schleusenbrücke Kleinmachnow,

– Fertigstellung des Zehlendorfer Damms in Kleinmachnow.

Teltower Straßennetz:

- Verlängerung der Oderstraße zur Zehlendorfer Straße (NORDSPANGE),
- SÜDSPANGE zwischen Ruhlsdorfer Straße und Mahlower Straße,
- Bau der OSTSPANGE (Westvariante mit Versatz zur Südspange über die Mahlower Straße,
- Bau der BOGENSTRASSE (Westspange) zwischen Oderstraße und Potsdamer Straße einschl. Anbindung des westlichen Endes der Rheinstraße,
- Bau der BIOMALZSPANGE zwischen Potsdamer Straße und Gewerbegebiet Stahnsdorf mit Anschluss an die neue L 77,
- geplante Erschließungsstraßen der neuen Wohngebiete zur Anbindung an die Hauptverkehrsstraßen,
- Unterbrechung der Straße Siedlerrain für den KFZ-Verkehr zwischen Kastanienstraße und Heinersdorfer Steigweg durch den Bau der S-Bahn (zukünftig nur Fuß- und Radweg).

Die Umlegungsberechnungen erbrachten folgende Ergebnisse:

- Das Spangensystem wird erst seine vorgesehene Wirkung entfalten, wenn es vollständig realisiert ist. Eine wirksame Entlastung des Ruhlsdorfer Platzes und der Potsdamer Straße findet nur mit Ostspange und Südspange nicht statt, da diese Spangen für Fahrten aus dem Süden und Osten Teltows in den Westen und Nordwesten Teltows keine Reisezeitvorteile bieten.
- Die Potsdamer Straße wird durch die Binnenverkehre eine stark belastete Straße bleiben.
- Die Ortsdurchfahrt Ruhlsdorf zur L40 (jetzige L794) kann durch den Ausbau des Schenkendorfer Weges entlastet werden.
- Bei den Ausbauplanungen im Nebennetz ist darauf zu achten, dass durch einen zu großzügigen Ausbau kein zweites Spangensystem entsteht, das Durchgangsverkehre in die Wohngebiete ziehen könnte. Hier besteht aber auch ein Konflikt mit der geplanten Führung der City-Bus-Linie, die gewisse Mindeststraßenbreiten und eine möglichst geradlinige Trassierung erfordert, um akzeptable Fahrzeiten zu erzielen. Dies betrifft besonders die folgenden Straßen:
 - Kanada-Allee– Ernst-Schneller-Straße– Richard-Wagner-Straße/Beethovenstraße,
 - Jahnstraße,
 - Zehnruthenweg - Bahndammquerung - Sigridshorst.

6.3.3 GEWERBEGEBIET AM REGIONALBAHNHOF

Das geplante Gewerbegebiet am Regionalbahnhof wird im Norden von einem kleinen Wohngebiet und an seiner Südseite von dem Gelände des GVZ begrenzt. Die bisherige Anbindung des Asphaltwerkes, das an dieser Stelle bereits schon steht, erfolgt über die Anliegerwege Wilhelm-Külz-Straße, Steinstraße, Robert-Koch-Straße. Diese Wege sind den Belastungen des Schwerverkehr nicht gewachsen, außerdem werden durch den Schwerverkehr die Anwohner gestört.

Für das geplante Gewerbegebiet sind deshalb Lösungen für die verkehrliche Anbindung zu finden. Im Verlauf der bisherigen Planungen haben sich zur Erschließung 2 Varianten ergeben:

- Nutzung der Ladestraße des Regionalbahnhofes, die zu diesem Zweck saniert werden müsste;
- Nordanbindung an die Mahlower Straße östlich des Wohngebietes; hierbei muss eine neue Gewerbestraße gebaut werden.

Eine angedachte Südanbindung über das GVZ erscheint derzeit nicht umsetzbar, obwohl diese für die Mahlower Straße den größten Entlastungseffekt bedeuten würde.

Die beiden Varianten haben den Nachteil, dass das Gewerbegebiet an die ohnehin schon hoch belastete Mahlower Straße angebunden wird, anstatt an die ausgebaute B 101 (neu). Die Instandsetzung der Ladestraße ist dabei dem Neubau einer Erschließungsstraße vorzuziehen. Es ist besser, das vorhandene Straßennetz richtig zu nutzen und dafür wieder baulich herzurichten, als zusätzliche neue Straßen zu bauen.

Die allgemeinen Aussagen, die im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes getroffen werden können, ersetzen kein Verkehrsgutachten, das sich detailliert mit den Verkehrsproblemen des Gewerbegebietes auseinandersetzen müsste.

6.3.4 AUSWIRKUNGEN DES GÜTERVERKEHRSZENTRUMS

Das Güterverkehrszentrum Großbeeren ist einer der wichtigsten „Verkehrserzeuger“, die in der Nachbarschaft von Teltow im Entstehen begriffen sind. (Zwar ist es bereits offiziell eröffnet worden, jedoch sind erst etwa 50 % der Flächen, vor allem an Logistikdienstleister, vermarktet (Stand Oktober 1999); die vorgesehene Rolle als Schnittstelle zwischen Eisenbahn- und Straßentransport, vor allem im kombinierten Ladungsverkehr mit Containern, Wechselbehältern usw., kommt bisher noch gar nicht zum Tragen).

Deshalb wird der Einfluss des GVZ im Rahmen dieses Verkehrsentwicklungsplanes mit untersucht. Besonders war dabei die Frage zu beantworten, inwieweit das Stadtgebiet von Teltow von Quell- und Zielverkehr des GVZ betroffen sein würde.

Im Jahre 1994 wurde von der Studiengesellschaft Verkehr mbH Berlin ein Verkehrsgutachten erstellt, um die verkehrliche Anbindung des GVZ zu untersuchen.¹ Dieses Gutachten kam zum Ergebnis, dass sich die Hauptverkehrsströme entlang der B 101 Richtung Berlin- Marienfelde und weiter nach Berlin- Tempelhof bewegen werden. Dafür wird auch die B101 verlegt, so dass sie in Zukunft durch das Gelände des GVZ führen wird, und sie wird 4- spurig ausgebaut. Die Verkehrsströme des GVZ verteilen sich wie folgt²:

TABELLE 9: Orientierung des Lkw- und Pkw-Verkehrs in nördlicher Richtung

Verkehrsart	Quell-/Zielgebiet	Anteil %
Güternahverkehr	Berlin	60
	Teltow/Potsdam	7,5
	Mahlow/Schönefeld	10
Summe:		77,5
Personenverkehr	Berlin	60
	Teltow/Potsdam	10
	Mahlow/Schönefeld	2,5
Summe:		72,5

TABELLE 10: Orientierung des Lkw- und Pkw-Verkehrs in südlicher Richtung

Verkehrsart	Quell-/Zielgebiet	Anteil %
Güterfernverkehr	zur BAB A 10	100
Güternahverkehr	Ludwigsfelde	10
	Güterfelde/ Potsdam	7,5
	Blankenfelde	5
Summe:		22,5
Personenverkehr	Ludwigsfelde	20
	Güterfelde/ Potsdam	5
	Blankenfelde	2,5
Summe:		27,5

¹ Quelle: SNV Studiengesellschaft Verkehr mbH Berlin: „Konzeptionelle Untersuchung zur Planung der Straßen- und Schienenanbindung des Güterverkehrszentrums (GVZ) Großbeeren einschließlich der Auswirkungen auf das Brandenburger und Berliner Schienen- und Straßennetz“; Berlin 1994

² Quelle:SNV Studiengesellschaft Verkehr mbH Berlin: a.a.O. S. 39 f

Betrachtet man den prognostizierten Quell- und Zielverkehr, wie ihn das Verkehrsmodell auf das digitalisierte Straßennetz umlegt, dann zeigt sich:

Der größte Teil des Quell- und Zielverkehr des GVZ fließt über die B 101 (neu). Über die B 101 (neu) sind die meisten Stadtbezirke von Berlin am schnellsten zu erreichen.

Von dem Anteil, der über die BAB A 115 nach Berlin einfährt, benutzt ein großer Teil die L 40. Durch den Ausbau der L 40 ist dies eine attraktive Alternative zur Fahrt durch Teltow und Kleinmachnow.

Der Quell- und Zielverkehr zwischen dem GVZ und den starken Verkehrserzeugern in Teltow an der Oderstraße (Techno Terrain Teltow, Einzelhandel) benutzt das Spangensystem um den Ruhlsdorfer Platz.

6.3.5 GEPLANTES WOHNGEBIET LICHTERFELDE SÜD

Auf dem ehemaligen Truppenübungsplatz der amerikanischen Streitkräfte in Lichterfelde Süd soll ein Wohngebiet entstehen. Dieses Wohngebiet befindet sich dann in unmittelbarer Nachbarschaft zu Teltow. Es gibt Überlegungen, das Wohngebiet an die verlängerte Siegfriedstraße und damit direkt an die Mahlower Straße/L76 anzubinden. Aus Teltower Sicht ist eine solche Anbindung für den motorisierten Verkehr nicht zu begrüßen. Die Gründe, die dagegen sprechen, sind:

Es ist zu befürchten, dass LKW-Verkehr vom Gewerbegebiet am Regionalbahnhof Teltow nach Berlin diese Straße benutzen und damit die angrenzenden Wohngebiete belasten wird.

Ebenso wird sich Schleichverkehr aus den Wohngebieten an der Mahlower Straße entwickeln, der somit den Ruhlsdorfer Platz umfahren wird.

Die Finanzierung ist ungeklärt.

Eine Verbindung für den Rad- und Fußgängerverkehr ist hingegen zu begrüßen. Für diese gegenüber Umwegen empfindlichen Verkehrsarten bietet die Südanbindung eine direkte Verbindung des Wohngebietes Lichterfelder Süd mit dem südlichen Umland und seinem Naherholungspotenzial. Wenn eine Verbindung für den motorisierten Verkehr geschaffen werden sollte, dann sollte sie durch bauliche Maßnahmen und durch eine entsprechende Beschilderung für den Schwerlastverkehr gesperrt bleiben.

6.3.6 STRAßENQUERSCHNITT DER MAHLOWER STRAßE

In beiden Prognosefällen bleibt die Mahlower Straße von der Stadtgrenze bis zur Ostspange auch nach einem intensiven Ausbau des ÖPNV eine hochbelastete Straße. Eine Entlastungsstraße ist hier nur schwer zu realisieren, da die Mahlower Straße auf beiden Seiten von Wohngebieten umgeben ist. Ein 4-spuriger Ausbau zwischen Stadtgrenze und Südspange ist nicht erforderlich.

Eine Verringerung der Verkehrsmengen kann durch Maßnahmen am Knotenpunkt der Mahlower Straße (L 76) mit der B 101 erreicht werden. Durch bauliche und verkehrsorganisatorische bzw. verkehrslenkende Maßnahmen kann das Einfahren von der B 101 in die Mahlower Straße erschwert werden, so dass es günstiger wird, über die L 40 und die Entlastungsstraße Ruhlsdorf in das Stadtgebiet von Teltow zu gelangen. Da die Mahlower Straße aber eine direkte Verbindung zwischen Mahlow und dem geplanten Großflughafen Schönefeld einerseits und der Innenstadt von Teltow mit seinen bedeutenden Verkehrserzeugern andererseits herstellt, werden solche Maßnahmen nur einen begrenzten Effekt erzielen können.

Gefordert sind daher Maßnahmen zur verträglicheren Gestaltung des Verkehrs:

- Grünstreifen zu beiden Seiten der Fahrbahn,
- Überquerungshilfen für Fußgänger in ausreichender Zahl, mit einer fußgängerfreundlichen Gestaltung (Mittelinsel, Baumtore) und
- Ausbau der Radverkehrsanlagen, sowie zur
- Integration einer ÖPNV-Trasse zur Angebotsverbesserung im ÖPNV.

Aufgrund des kurzen Abstandes zwischen den Knotenpunkten sowie den notwendigen Längen der Abbiegespuren, ist in diesem Abschnitt ein 4-spuriger Ausbau der Mahlower Straße notwendig.

Da die Mahlower Straße eine Landesstraße ist, müssen alle Maßnahmen in Abstimmung mit dem Brandenburgischen Straßenbauamt zusammen geplant werden.

6.3.7 OSTSPANGE

Für die geplante Ostspange wird zur Zeit von der Stadt das Planfeststellungsverfahren vorbereitet.

Der Verlauf der Ostspange wird in 3 Abschnitte unterteilt:

- 1. Abschnitt: Beginn der Ostspange ist im Norden die Zehldorfer Straße. Die Lage des Einmündungspunktes ist südlich des heutigen Brückenlagers und berücksichtigt das Projekt 17 (Ausbau des Teltowkanals zur europäischen Wasserstraße). Dann verläuft die Trasse bis zur Lichterfelder Allee über das Grundstück der Telekom, um das Landschaftsschutzgebiet nicht zu zerschneiden.
- 2. Abschnitt: Nach der Kreuzung mit der Lichterfelder Allee verläuft die Trasse mit ihrer Achse genau auf der Grundstücksgrenze zwischen den Grundstücken Flur 8 77/1 und 77/2. Im Rechtsbogen geht sie weiter über die Grundstücke 32 und 105, bis zur Kreuzung mit der Osdorfer Straße/Heinersdorfer Weg.
- 3. Abschnitt: Für diesen Abschnitt sind 3 Varianten in der Diskussion:

Ostvariante: Östlich des Wohnblocks und westlich der Mühle wird sie in einem Bogen bis zur Mahlower Straße geführt.

Mittelvariante: Hier verläuft sie zwischen dem östlichen Wohnblock und dem Altenwohnen auf der westlichen Seite und setzt sich fort bis zum Einmündungspunkt in die Mahlower Straße. Da jedoch diese Variante über eine ehemalige Mülldeponie verläuft, wäre die Herstellung der Straße mit Mehrkosten verbunden.

Westvariante: Die Trasse verläuft westlich des Altenwohnblocks und des Jugendclubs zwischen Osdorfer Straße und Mahlower Straße. Für diese Trasse muß eine alte Scheune nördlich der Osdorfer Straße abgerissen werden

Die Verbindung zur Südspange kann leider nur über einen Versatz auf der Mahlower Straße erfolgen, da die Südumfahrung erst östlich des U-förmigen Wohngebäudes in einem angemessenen Abstand zu diesem an die Mahlower Straße angebunden werden kann.

In der Umlegungsberechnung wurde nach Rücksprache mit dem Auftraggeber als Vorzugsvariante die Westvariante berücksichtigt. Die Folgen des Versatzes zur Südspange für die Mahlower Straße sind im Kapitel „Straßenquerschnitt der Mahlower Straße“ beschrieben.

6.3.8 SÜDSPANGE

Die Südspange verbindet die Ruhlsdorfer mit der Mahlower Straße. Wie bereits oben beschrieben wird sie für sich allein betrachtet keine spürbare Entlastung des Ruhlsdorfer Platzes bewirken. Die Entlastungswirkung kann erhöht werden, indem durch Beschilderung

nung, Vorwegweisung usw. zumindest der ortsunkundige Durchgangsverkehr auf diese Straße geführt wird.

6.3.9 BRÜCKEN ÜBER DEN TELTOWKANAL

Die Wasserstraße Teltowkanal bildet eine natürliche Barriere für jeglichen Verkehr. Die Straßenbrücken über den Kanal sind die Engpässe für den Nord-Süd-Verkehr.

Im betrachteten Untersuchungsgebiet befinden sich folgende Straßenbrücken über den Teltowkanal (von Westen nach Osten):

- Friedensbrücke Kleinmachnow: liegt im Zuge der L 77 und wird auch in der Zukunft stark belastet sein.
- Knesebeckbrücke zwischen Teltow (Zehlendorfer Straße) und Berlin-Schönow (Teltower Damm): Auch hier wird in der Zukunft die Verkehrsbelastung weiter zunehmen.
- Rammrathbrücke zwischen Teltow (Warthestraße) und Kleinmachnow (Thomas-Müntzer-Damm): wird im Prognosezeitraum noch stärker als jetzt belastet sein; die Verkehrskonzepte von Teltow (neue Trasse der L 77 über Bogenstraße-Warthestraße) und Kleinmachnow (Verkehrsberuhigung Thomas-Müntzer-Damm) weisen hier einen Abstimmungsbedarf auf.
- Schleusenbrücke Kleinmachnow: Sie ist zur Zeit gesperrt. Ihr Ausbau ist im Verkehrsprojekt „Deutsche Einheit“ Nr. 17 vorgesehen. Eine beschleunigte Wiedereröffnung ist aus der Sicht Teltows geboten.
- Eigene und Modellrechnungen des VEP Kleinmachnow belegen, daß durch die Wupperbrücke ca. 10.000 zusätzliche KFZ-Fahrten pro Tag nach Teltow gezogen würden, wobei ein hoher LKW-Anteil zu erwarten wäre. Dieser zusätzliche (Durchgangs-) Verkehr kann auch durch das Spangensystem nicht mehr bewältigt werden. Von der Stadt Teltow wird der Wiederaufbau der Wupperbrücke deshalb abgelehnt. Der (Schwerlast-) Verkehr von und nach Berlin soll vielmehr weiträumig über die B 101 abgewickelt werden. Mit den Nachbargemeinden Kleinmachnow, Stahnsdorf und Berlin (Bezirke Steglitz und Zehlendorf) soll eine Alternative erarbeitet werden.

6.3.10 NEUE FÜHRUNG DER L 77 ZWISCHEN TELTOW UND KLEINMACHNOW/STAHNSDORF

Modellrechnungen von GRI zeigen, dass nur eine geringe Entlastung der alten geraden Trasse durch die neue verwinkelte Trasse eintreten würde. Es ist keine Entlastung des Ortskerns von Stahnsdorf zu erwarten. Eine Abstimmung zwischen Teltow, Kleinmachnow und Stahnsdorf ist dazu erforderlich.

6.4 STÄDTEBAULICHE EINBINDUNG DES SPANGENSYSTEMS

Im folgenden Abschnitt soll das Spangensystem in seinen Einzelabschnitten hinsichtlich seiner städtebaulichen Einbindung in die Gesamtstadt detailliert untersucht werden. Gleichzeitig wird der aktuelle Planungsstand für jeden Teilabschnitt erläutert. Der Plan Nr.6 "Planungsrechtliche Situation und Kosten" verdeutlicht hierzu die Lage der Teilabschnitte und die zu erwartenden Kosten für jeden Abschnitt.

TEILABSCHNITT 1: SÜDSPANGE

Lage:

Der Teilabschnitt 1 der Südspange verläuft entlang der S-Bahn-Freihaltetrasse und verbindet die Ruhlsdorfer Straße mit der Mahlower Straße. Die Einmündung in die Mahlower Straße erfolgt im Bereich des geplanten S-Bahnhofs Stadt Teltow.

Planungsrechtliche Situation:

Der Teilabschnitt ist in seinem gesamten Verlauf in den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr.28 integriert und wird dort, einschließlich der nötigen Aufweitungen in den Einmündungsbereichen, als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt.

Städtebauliche Einbindung :

Die Straße verläuft auf derzeit brachliegenden Flächen zwischen der in einer ca. 6 m tiefen Senke verlaufenden S-Bahn-Freihaltetrasse und der Rückseite einer Plattenbausiedlung an der Mahlower Straße. Die Straße nimmt damit die Linie der S-Bahntrasse auf. Durch die geplante mehrgeschossige Bebauung der Straße auf der Nordseite und die begrünte S-Bahnsenke auf der Südseite entsteht ein halboffener Straßenraum, der durch eine Bepflanzung attraktiv gefaßt werden kann. Der Charakter der Straße gleicht sich somit dem der Ruhlsdorfer Straße an.

Konflikte / Probleme:

- Lärm- und Schadstoffbelastung für Anwohner
- zusätzliche Belastung als Zufahrtsstraße zum zukünftigen S-Bahnhof (P&R)
- Abstimmung Knotenpunkt Mahlower Straße / Bahngleise (Überführung)

TEILABSCHNITT 2 : AUSBAU DER MAHLOWER STRASSE

Lage:

Der Teilabschnitt 2 der geplanten Spange verläuft auf der Mahlower Straße zwischen der Einmündung der Südspange (Teilabschnitt 1) und der Einmündung des Teilabschnitts 3 in die Mahlower Straße.

Planungsrechtliche Situation:

Der Teilabschnitt ist in den Geltungsbereich der in Aufstellung befindlichen Bebauungspläne Nr.28, Nr. 1a bzw. in den Entwicklungsbereich S-Bahnhof integriert und wird dort als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt. Die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Bau des Teilabschnitts sind somit bis auf den S-Bahnhofsbereich gegeben.

Städtebauliche Einbindung:

Die Mahlower Straße verläuft im Teilabschnitt 2 entlang einer Plattenbausiedlung mit größtenteils fünfgeschossigen Baukörpern. Die südlich der Mahlower Straße stehenden Gebäude bilden mit ihrem L-förmigen durch die Begrünung der Freiflächen zwischen Gebäuden und Mahlower Straße und die nicht an der Straßenflucht ausgerichteten Gebäude keinen wahrnehmbaren Straßenraum. Die notwendigen neuen Abbiegespuren in den Einmündungsbereichen der Teilabschnitte 1 und 3 werden die Verbreiterung der Mahlower Straße im Teilabschnitt 2 erforderlich machen.

Die mangelnden stadträumlichen Qualitäten in diesem Bereich werden somit durch die Aufweitung des Straßenquerschnitts auf 3 Spuren noch verschlechtert. Die Schließung der alleeartige Bepflanzung der Mahlower Straße zwischen S-Bahntrasse und Ruhlsdorfer Platz wäre dazu geeignet, den ungeordneten Charakter des Stadtbildes im Bereich des Teilabschnitts 2 zu mildern. Darüber hinaus könnte durch Nachverdichtung ein klarer definierter Straßenraum geschaffen werden.

Konflikte / Probleme:

- Lärm- und Schadstoffbelastung für Anwohner
- Versatz des Verlaufs der Entlastungsstraße

TEILABSCHNITTE 3: TEILSTÜCK MAHLOWER STRAÙE / OSDORFER STRAÙE**Lage:**

Dieser Abschnitt verläuft westlich des westlichen der beiden fünfgeschossigen Plattenbauten, die mit ihrer Schmalseite auf die Mahlower Straße ausgerichtet sind, zwischen Mahlower Straße und Osdorfer Straße. Sie verläuft auf der vorhandenen Erschlie-

ßungsstraße vor dem Plattenbau und trifft gegenüber der bestehenden Scheune auf die Osdorfer Straße.

Planungsrechtliche Situation:

Der Teilabschnitt wird in seinem gesamten Verlauf im Geltungsbereich des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplans Nr.1a als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt. Die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Bau des Teilabschnitts sind somit gegeben.

Städtebauliche Einbindung:

Der Teilabschnitt verläuft entlang der Westseite eines fünfgeschossigen Plattenbaus. Durch die Straßenführung auf der bestehenden Erschließungsstraße und die Nutzung einer ebenfalls bestehenden Einmündung in die Mahlower Straße treten bei dieser Variante städtebaulich keine grundlegend neuen Situationen auf. Im weiteren Verlauf würde diese Variante aber den Abriß einer alten Backstein-Scheune erzwingen, die gegenüber des Einmündungsbereichs in die Osdorfer Straße steht.

Konflikte / Probleme:

- Hohe Lärm- und Schadstoffbelastung der angrenzenden Wohnbebauung (Plattenbau) auf Westseite (Balkonseite)
- Altengerechtes Wohnen im Plattenbau
- Durchschneidung des Grünraums und der Verbindung zwischen beiden Wohngebäuden
- wenig Raum für aktiven Lärmschutz
- Abriß der alten Scheune

TEILABSCHNITT 4: TEILSTÜCK OSDORFER STRAßE / LICHTERFELDER ALLEE

Lage:

Das Teilstück 4 verläuft zwischen der Einmündung des Abschnittes 3 in die Osdorfer Straße und der Lichterfelder Allee über derzeit unbebaute und unbegrünte Brachfläche.

Planungsrechtliche Situation:

Der Teilabschnitt wird in seinem gesamten Verlauf im Geltungsbereich des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplans Nr.1a als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt. Die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Bau des Teilabschnitts sind somit gegeben.

Städtebauliche Einbindung:

Der Teilabschnitt 4 erschließt die große Brachfläche zwischen Osdorfer Straße und Lichterfelder Allee. Durch Bebauung der Westseite der Straße ließe sich der Altstadtbereich Teltows, der östlich des Ruhlsdorfer Platzes eine ungeordnete städtebauliche Situation aufweist, ordnen. Der Straßenverlauf definiert hier den Innenstadtbereich Teltows gegenüber dem anschließenden Seehofviertel.

Konflikte / Probleme:

- Lärm- und Schadstoffbelastung für Anwohner

TEILABSCHNITT 5: TEILSTÜCK LICHTERFELDER ALLEE / ZEHLENDORFER STRAÙE**Lage:**

Das Teilstück 5 verläuft zwischen der Einmündung der Variante 4 in die Lichterfelder Allee und Zehlendorfer Straße (nördlich des Postgeländes).

Planungsrechtliche Situation:

Der Teilabschnitt wird in seinem gesamten Verlauf im Geltungsbereich des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplans Nr.1a als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt. Die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Bau des Teilabschnitts sind somit gegeben.

Städtebauliche Einbindung:

Der Teilabschnitt 5 erschließt die große Brachfläche zwischen Lichterfelder Allee und Zehlendorfer Straße. Durch Bebauung der Südseite der Straße ließe sich der Altstadtbereich Teltows, analog zu Teilstück 4, zu den angrenzenden Freiflächen hin mit einer Stadtkante versehen und so aus Richtung der Lichterfelder Allee kommend erlebbar machen.

Die Einmündung in die Zehlendorfer Straße bietet durch eine neue Ecksituation die Möglichkeit, in diesem Bereich eine Eingangssituation für die Stadt Teltow zu schaffen, die zur Zeit noch für aus Berlin kommende Verkehrsteilnehmer nicht erlebbar ist.

Konflikte / Probleme:

- Lärm- und Schadstoffbelastung für Anwohner
- tangiert Landschaftsschutzgebiet
- schlechter Baugrund

TEILABSCHNITT 6 : TEILSTÜCK ZEHLENDORFER STRAÙE / JAHNSTRAUÈ

Lage:

Der Teilabschnitt 6 der geplanten Nordspange verläuft entlang der bestehenden StraÙe Zeppelinufer im Grünzug zwischen Altstadt Teltow und Teltowkanal. In Verlängerung der ZeppelinstraÙe schlieÙt das Teilstück an der JahnstraÙe an die bestehende OderstraÙe an.

Planungsrechtliche Situation:

Die StraÙe liegt im Plangebiet des Bebauungsplanes Nr. 42.

Städtebauliche Einbindung:

In Weiterführung des Teilstücks 5 und der erwähnten Möglichkeit der Schaffung einer städtebaulichen Eingangssituation für Teltow im Einmündungsbereich in die Zehlendorfer StraÙe definiert die EntlastungsstraÙe in diesem Bereich die Stadtkante des unmittelbaren Altstadtbereichs von Teltow.

Dabei wird der Grünzug am Teltowkanal tangiert, der zur Zeit einen Übergangsbereich zwischen Altstadt und Kanal bildet und von einer FuÙ- und Radwegeverbindung entlang des Teltowkanals begleitet wird.

Bei entsprechender Gestaltung der StraÙe und des Grünzugs besteht die Möglichkeit, den Uferbereich des Kanals als Stadtkanten-bildenden Grünzug sowohl für Autofahrer als auch für FuÙganger und Radfahrer erlebbar zu machen.

Für den AnschluÙ bestehender AltstadtstraÙen an den Teilabschnitt sollte besonders in diesem Bereich gesorgt werden, um die stadträumliche Einbindung des neuen StraÙenabschnitts zu gewährleisten und den Eindruck einer isoliert verlaufenden UmgehungsstraÙe zu vermeiden.¹

Konflikte / Probleme:

- unsicherer Baugrund; hohe Baukosten
- Bodendenkmale im Kanaluferbereich
- Verlauf durch Trinkwasserschutzgebiet III
- Durchschneidung eines Grünzugs mit hohem Freizeit- und Erholungswert
- Beeinträchtigung der Gartenbereiche der Altstadtgebaude durch Lärm / Schadstoffe
- Trennung Altstadt / Kanalbereich

¹ Hierbei ist die verkehrstechnische Anbindung besonders zu prüfen.

TEILABSCHNITT 7 : TEILSTÜCK ODERSTRASSE ZWISCHEN JAHNSTRASSE UND BOBERSTRASSE

Lage:

Der Teilabschnitt 7 der geplanten Nordspange verläuft im Anschluß an das Teilstück 6 ab Höhe Jahnstraße auf der bestehenden Oderstraße bis zur Einmündung der Boberstraße.

Planungsrechtliche Situation:

Die westliche Hälfte des Teilstücks ist in den Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr.8 integriert und dort als Verkehrsfläche festgesetzt. Der Ausbau der Oderstraße ist einschließlich Fuß- und Fahrradwegen auf diesem Stück bereits abgeschlossen.

Für die östliche Hälfte ist die planungsrechtliche Situation ungeklärt. Es besteht kein Bebauungsplan.

Städtebauliche Einbindung:

Das Teilstück verläuft in der östlichen Hälfte durch gewerblich genutzte Flächen. Der Neubau der Oderstraße in diesem Bereich bedeutet nach einer geplanten Umsiedlung der industriellen Nutzer die Erschließung hochwertiger Flächen für Wohnen und nicht störende Gewerbebetriebe (FNP-Ausweisung als Mischgebiet). Im westlichen Teilbereich ist diese Umnutzung durch das Wohngebiet im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr.8 bereits vollzogen.

Konflikte / Probleme:

- Lärmbelastung und Schadstoffbelastung der Wohnbebauung im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr.8
- Bodendenkmale im Kanaluferbereich
- Verlauf durch Trinkwasserschutzgebiet II

TEILABSCHNITT 8 : TEILSTÜCK ODERSTRASSE ZWISCHEN BOBERSTRASSE UND WARTHESTRASSE

Lage:

Der Teilabschnitt 8 ist bereits ausgebaut und verläuft ab der Boberstraße auf der bestehenden Oderstraße bis zur Einmündung der Warthestraße.

Planungsrechtliche Situation:

Zwischen Warthestraße und Katzbachstraße liegt die Oderstraße im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr.2 und ist als Verkehrsfläche festgesetzt. Für das Teilstück zwischen Katzbachstraße und

Boberstraße ist die planungsrechtliche Situation ungeklärt. Es besteht kein Bebauungsplan.

Städtebauliche Einbindung:

Das Teilstück verläuft auf der bestehenden Oderstraße. Durch den Erhalt der 2 Baumreihen entlang der Straße ist auf diesem Teilstück ein attraktiv begrüntes Straßenbild gewährleistet. Die vorgesehene und teilweise realisierte Bebauung der Südseite der Oderstraße ist durch die Allee daher als Begrenzung des Straßenraums nur noch untergeordnet wahrnehmbar. Die durch weniger gegliederte Gewerbehallen und großflächigen Einzelhandel geprägte Nordseite der Oderstraße wird ebenfalls durch die Allee gefaßt und mindert so das diffuse stadträumliche Bild dieses Abschnitts.

Konflikte / Probleme:

- Schutz der vorhandenen Allee
- Hoher Ziel und Quellverkehr durch bestehendes Gewerbe und großflächige Einzelhandelsstandorte

TEILABSCHNITT 9 : TEILSTÜCK ODERSTRASSE ZWISCHEN DER WARTHESTRASSE UND BOGENSTRASSE

Lage:

Der Teilabschnitt 9 verläuft auf der bestehenden Oderstraße bis zur Querung durch das ehemalige Industriegleis. Ab dort folgt der geplante Straßenverlauf, die sog. Bogenstraße, dem Gleisverlauf bis zur Einmündung in die Potsdamer Straße (ist teilweise bereits ausgebaut).

Planungsrechtliche Situation:

Der gesamte Teilabschnitt verläuft im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr.3 und ist dort als Verkehrsfläche festgesetzt.

Städtebauliche Einbindung:

Das Teilstück verläuft bis zur Einmündung des ehemaligen Industriegleises auf der bestehenden Oderstraße. Das Straßenbild ist geprägt durch mehrgeschossige Gewerbebauten und Hallengebäude, die den Straßenraum bis zum Gleis klar definieren. Die zukünftige Bogenstraße verläuft im Viertelkreisbogen bis zur Potsdamer Straße. Durch die nach Bebauungsplan Nr.3 mögliche mehrgeschos-

sige Bebauung entlang des bogenförmigen Straßenverlaufs könnte die Bogenstraße eine charakteristische Stadtkante an der unmittelbaren Gemeindegrenze zu Stahnsdorf bilden und an der Einmündung der Potsdamer Straße so eine heute nicht vorhandenen städtebauliche Eingangssituation für die Stadt Teltow schaffen.

Konflikte / Probleme:

- eingengter Einmündungsbereich in die Potsdamer Straße durch vorhandene Gewerbenutzung ("Drive-In"-Restaurant)
- problematisch geschnittenen Flächen durch bogenförmigen Straßenverlauf

TEILABSCHNITT 10 : TEILSTÜCK BIOMALZSPANGE ZWISCHEN POTSDAMER STRAÙE UND STADTGRENZE TELTOW**Lage:**

Der Teilabschnitt 10 verläuft der Stadtgrenze folgend südlich der Potsdamer Straße

Planungsrechtliche Situation:

Für das Teilstück 10 wurde die Aufstellung des Bebauungsplan Nr.29 "Biomalzspange" beschlossen.

Städtebauliche Einbindung:

Analog zu Teilstück 9 besteht an der Einmündung in die Potsdamer Straße die Möglichkeit der Ausbildung einer städtebaulichen Eingangssituation. Durch den Straßenverlauf an der Stadtgrenze zu Stahnsdorf und die unmittelbare Nachbarschaft von kleinteiliger Wohnbebauung besteht die Notwendigkeit von Lärmschutz- und Begrünungsmaßnahmen entlang des Trassenverlaufs. Das östlich der Straße gelegene Areal des "Biomalz"-Geländes wird durch die Straße neu erschlossen und bietet sich für eine städtebauliche Neuordnung an. Die Ausbildung einer Stadtkante durch Neubebauung und Baumpflanzungen ist analog zu Teilabschnitt erforderlich. Jenseits der Stadtgrenze soll das Teilstück Biomalzspange Anschluß an eine geplante Straße auf Stahnsdorfer Gemarkung finden, die direkt auf den Ruhlsdorfer Weg mündet.

Konflikte / Probleme:

- Lärm- und Schadstoffemissionen stören angrenzende kleinteilige Wohnbebauung in Stahnsdorf

KOSTEN DES SPANGENSYSTEMS

Die Kostenzusammenstellung umfaßt den Straßenausbau bzw. Neubau der Vorzugsvariante (Variante 9).

Soweit zu einzelnen Straßenabschnitten Kostenschätzungen vorliegen, die im Rahmen bisheriger Planungen aufgestellt wurden, werden diese übernommen. Für die Abschnitte, für die keine Kostenschätzungen vorliegen, wurden eigene Berechnungen angestellt.

Dabei wird für die einzelnen Bestandteile von folgenden Kosten ausgegangen:

TABELLE 11: Kostenansätze

Fahrbahn (inklusive Beleuchtung)	220 DM	pro /m ²
Gehweg	150 DM	pro /m ²
Radweg	150 DM	pro /m ²
Entwässerungsmulden	170 DM	pro /m ²
Rasenansaat	25 DM	pro /m ²
Bäume (inkl. Hecke)	1.500 DM	pro Stück
Lärmschutzwand (begrünt)	400 DM	pro lf. m
Lärmschutzwall	200 DM	pro lf. m
Grunderwerb	50 DM	pro /m

Ein besonderes Problem ergibt sich aus dem schlechten Baugrund südlich des Teltowkanales von dem die geplante Nordspange und die nördliche Teil der Ostspange betroffen sind. Durch den notwendigen Austausch von Baugrund und die Verbesserung des vorhandenen Baugrundes ergeben sich zusätzliche Kosten, die entsprechend dem Gutachten "Kanalaue Teltow" mit 500 DM/ m² in Ansatz gebracht werden.¹

Für die einzelnen Abschnitte werden die Kosten wie folgt zusammengestellt:

TABELLE 12: Zusammenstellung der Kosten (Stand 05/1998) für einzelne Abschnitte

Teilstück	Kosten ohne Grunderwerb	Kosten mit Grunderwerb	Kosten inkl. 16% Mehrwertsteuer
	in Millionen DM (ca.-Angaben)		
Ausbau der Oderstraße von der Warthestraße bis zur Katzbachstraße (realisiert)	3,5	3,5	4,06
Nordspange zwischen Katzbachstraße	15,2	15,7	18,21

¹ Gesellschaft für Kommunalberatung, Planung und Standortentwicklung mbH: „Kanalaue Teltow- Flächenpotentialanalyse und Machbarkeitsprüfung“; Langerwisch 1996

und Zehlendorfer Straße (teilweise realisiert)			
Ostspange von der Zehlendorfer Straße bis zur Mahlower Straße	3,9	5,3	6,15
Südspange von der Mahlower Straße bis zum Ruhlsdorfer Weg (realisiert)	4,5	5,0	5,8
Ausbau Oderstraße Warthestraße bis Bogenstraße (teilweise realisiert)	k.A.	k.A.	k.A.
Bogenstraße	1,91	1,91	2,21
Biomalzspange	k.A.	k.A.	k.A.
Verkehrsberuhigung Ruhlsdorfer Platz	0,7	0,7	0,81
Ausbau des Schenkendorfer Weges	3,5	3,5	4,06
Umbau des Knotenpunktes Iserstraße/ Stahnsdorfer Straße	0,43	0,43	0,5
Summe der Kosten für Variante 9	33,64	36,04	41,80
Kosten für Planung und Koordinierung	1,5	1,5	1,74
Gesamtsumme	35,14	37,54	43,54

Anmerkungen zur Tabelle:

- Ausbau der Oderstraße zwischen Warthestraße und Katzbachstraße: Die Kosten beruhen auf Angaben des Tiefbauamtes Teltow.
- Ausbau der Oderstraße zwischen Katzbachstraße und Badstraße: Die Kostenschätzung beruht auf den Schätzungen des Büros Complan.
- Nordspange (Verlängerung der Oderstraße) zwischen Badstraße und Zehlendorfer Straße: Die Kostenschätzungen beruhen auf eigenen Berechnungen, wobei Lärmschutz und erhöhter Gründungsaufwand berücksichtigt wurden.
- Ostspange zwischen Zehlendorfer Straße und Mahlower Straße: Die Schätzungen im Rahmen des B-Plan 1A wurden übernommen.
- Südspange: Die Angaben beruhen auf Kostenschätzungen die von der GRI GmbH im Zuge des B-Plan-Verfahrens und von den Gauff-Ingenieuren erstellt wurden.
- Bogenstraße; Verkehrsberuhigung Ruhlsdorfer Platz, Ausbau des Schenkendorfer Weges, Umbau Knotenpunkt Iserstraße/ Stahnsdorfer Straße: hierfür wurden eigene Kostenschätzungen durchgeführt. Dabei wurde beim Schenkendorfer Weg ein erhöhter Aufwand aufgrund der Abwasserrohre, die unter dem Schenkendorfer Weg verlegt sind, in Ansatz gebracht.

PLAN 6: SPANGENSYSTEM: PLANUNGSRECHTLICHE SITUATION

STADT TELTOW	ST
VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN	VEP
ERLÄUTERUNG	0201

6.5 STRASSENVERKEHRSKONZEPT

LEITBILD STRASSENNETZ

Das Leitbild zur städtebaulichen Einbindung des Spangensystems wurde insbesondere durch die Integration der Altstadt sowie der Platzbereiche entlang der Potsdamer Straße gegenüber dem Entwurf zum VEP (Stand Mai 1998) modifiziert.

Die Spange bietet die Möglichkeit, die beiden zentralen Plätze Teltows, den Ruhlsdorfer Platz und den Liebigplatz, weiträumig zu umfahren. Dadurch umschließt und definiert sie den zentralen Bereich Teltows.

Diese "Fassung" verleiht dem Zentrum Teltows erstmals klare Konturen und bietet die Chance, die Bandstruktur des Zentrums entlang der Potsdamer Straße zu einer großflächigeren, charakteristischen Stadtform auszudehnen, die der Stadt alle Möglichkeiten der Entwicklung eines attraktiven Innenstadtbereiches eröffnet. Dies beinhaltet eine Aufwertung der bestehenden Plätze (Liebigplatz, Hamburger Platz, Puschkinplatz, Ruhlsdorfer Platz) entlang der Potsdamer Straße sowie des neuen Bahnhofsvorplatzes am zukünftigen S-Bahnhof Teltow-Stadt.

Durch die Entlastung des Innenbereiches der Spange besteht somit die Möglichkeit, die Aufenthaltsqualität in der Potsdamer Straße sowie auf den Plätzen mit Hilfe von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen für Fußgänger, Radfahrer und ÖPNV-Nutzer zu steigern. Dem Stadtzentrum von Teltow eröffnen sich dadurch neue Potentiale zur Ansiedlung von zentrumstypischen Nutzungen wie hochwertigem Einzelhandel, kulturellen Einrichtungen und Gastronomie.

Weite Teile des "Techno-Terrain Teltow" lassen sich hierbei durchaus integrieren (einige der bereits bestehenden Bürogebäude verfügen über Erdgeschoßzonen mit Ladennutzungen). Die unmittelbar außerhalb des Spangensystems befindlichen Fach- und Großmärkte am Teltowkanal bieten darüber hinaus die Vorteile großflächigen Einzelhandels wie Attraktivität durch großes Waren- und Parkplatzangebot, ohne die Nachteile des Abzugs von Kaufkraft aus den Stadtzentren als den traditionellen Orten des Handels mit sich zu bringen. Kunden dieser Fachmärkte sind auch potentielle Kunden des innerstädtischen Einzelhandels in Teltow.

Der Plan Nr.7 "Städtebauliche Einbindung" verdeutlicht diese Überlegungen und stellt dadurch ein Leitbild für eine Verkehrs-

STADT TELTOW	ST
VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN	VEP
ERLÄUTERUNG	0201

entwicklungsplanung dar, die verkehrliche und städtebauliche Belange integriert.

Das Leitbild zum Spangensystem als zentraler Lösungsansatz für die Teltower Verkehrsproblematik ist daher auch Grundlage des nachfolgend erläuterten Straßenverkehrskonzeptes für die gesamte Stadt.

PLAN 7: SPANGENSYSTEM TELTOW: STÄDTEBAULICHE EINBINDUNG

STADT TELTOW	ST
VERKEHRENTWICKLUNGSPLAN	VEP
ERLÄUTERUNG	0201

6.6 ÖRTLICHES STRASSENNETZ

Das zukünftige Straßennetz der Stadt Teltow wird durch das Spangensystem getragen. Mit der Fertigstellung der Südspange Ende 1999 sowie den Bebauungsplanverfahren Nr.1a „Ostspange“ und Nr.29 „Biomalzspange“ befinden sich derzeit wichtige Bausteine des Spangensystems in der Planungs- und Realisierungsphase. Hierzu sind die fehlenden Teilabschnitte zügig zu realisieren.

6.6.1 NETZHIERARCHIE

Die Einrichtung des Spangensystems stellt die zentrale Planung zur Lösung der Verkehrsprobleme der Stadt Teltow dar. Im Zusammenhang mit der Einrichtung des Spangensystems ergab es in Zusammenarbeit mit der Lokalen Agenda 21 eine Überarbeitung der bestehenden Netzhierarchie.

Im Verkehrsentwicklungsplan werden die örtlichen Hauptverkehrsstrassen dargestellt. Auf die Ausweisung von Sammel- und Anliegerstraßen wird zugunsten einer flächendeckenden Darstellung von Tempo 30-Zonen innerhalb der Wohngebiete verzichtet, wobei die Ausweisungen im Einzelfall nochmals zu prüfen sind.¹

ÖRTLICHE HAUPTVERKEHRSSTRASSEN

Folgende Straßenzüge im Stadtgebiet Teltows verbleiben vollständig als Hauptverkehrsstraßen bzw. werden als Hauptverkehrsstraße ausgebaut²:

- *Genshagener Straße*
- *Iserstraße*
- *Lichterfelder Allee*
- *Mahlower Straße*
- *Oderstraße*
- *Potsdamer Straße*
- *Rheinstraße*
- *Ruhlsdorfer Platz*
- *Ruhlsdorfer Straße*
- *Stahnsdorfer Straße*
- *Teltower Straße*
- *Warthestraße*
- *Zehlendorfer Straße*

¹ m Anhang befindet sich ein Vorschlag der Stadtverwaltung Teltow zur Einstufung der Gemeindestraßen.

² SVV-Beschluss zur Einstufung der Gemeindestraßen vom 12.07.2000

6.6.2 STRAßEN- UND PLATZRAUMGESTALTUNG

Für die Umsetzung des Straßenverkehrskonzeptes ist die Straßen- und Platzraumgestaltung von besonderer Bedeutung. Sie hat erheblichen Einfluß auf das Fahrverhalten und das Verkehrsgeschehen. Als wesentliche Planungsgrundsätze für die Straßen- und Platzraumgestaltung sind zu nennen:

- Gestaltungsmaßnahmen sollten das Gesamtkonzept stützen;
- Die Beachtung der Bebauung, der Freiräume und Verkehrsanlagen im öffentlichen Raum ist Voraussetzung für ein sinnvolle Gestaltung;
- Die Ausbauplanung sollte in Zusammenarbeit von Verkehrstechnikern, Stadtplanern und Landschaftsplanern erfolgen;
- Verkehrsberuhigende Maßnahmen sind grundsätzlich in jedem Straßenraum durchführbar. Von entscheidender Bedeutung ist dabei die Art der Verkehrsberuhigung bzw. die Mischung oder Trennung der Verkehrsarten:
 - a) Verkehrsberuhigende Maßnahmen unter Beibehaltung der Verkehrs-arterentrennung (z.B. Geschwindigkeitsreduzierung an Orts- und Stadtstraßen, Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Grünstreifen und geschützte Übergänge, Einrichtung von Sackgassen, Zone "30", geordnetes Parken, Straßenbäume etc.).
 - b) Verkehrsberuhigende Maßnahmen durch Einrichtung von Mischflächen unter Verwendung des Zeichens 325 StVO "Verkehrsberuhigter Bereich".
- Gestaltungsmaßnahmen bzw. der Umbau von Stadtstraßen im Zuge der Verkehrsberuhigung sind differenziert vorzunehmen:
 - Ein neues Design sämtlicher Flächen ist nicht immer sinnvoll, der "Freiraum Straße" wird nicht aufgrund der Möblierung und Ausstattung genutzt, sondern um unterschiedlichsten Aktivitäten und Alltagsgeschäften nachzugehen.
 - Das Prinzip der städtischen Straße mit sozial-räumlicher Zonierung (Vorgarten, Gehweg, Baumstreifen, Straße) ist grundsätzlich sinnvoll.
 - Charakteristische Straßenräume (Alleen, Hauptachsen, Blickbeziehungen) mit linearem Aufbau sollten nicht durch Ein- und Umbauten zerstört werden.
 - Platzräume sollten nicht durch übermäßige "Möblierung" in ihrer Wirkung beeinträchtigt werden.

- Netzveränderungen (Einbahnstraßen, Diagonalsperren, Schleifen) können zu Verkehrsverlagerungen führen. Die Auswirkungen sind jeweils sorgfältig abzuwägen.

STADT TELTOW	ST
VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN	VEP
ERLÄUTERUNG	0201

PLAN 8: STRASSENVERKEHRSKONZEPT

6.7 RUHENDER VERKEHR

Für die zukünftige Entwicklung im Bereich des ruhenden Verkehrs ist der Ausbau des Parkraumbewirtschaftungssystems anzustreben, um eine verbesserte Ausnutzung des innerstädtischen Parkraums zu erzielen.

Zur besseren Verknüpfung von MIV und ÖPNV sind die am S-Bahnhof Teltow geplanten 100 P&R sowie am Regionalbahnhof 40 P&R-Plätze zu errichten.

Die spezifischen Parkraumprobleme im Bereich der Teltower Altstadt wurden bereits im Rahmen der „Verkehrsstudie Altstadt Teltow“ gesondert bearbeitet. Zur Verbesserung der Situation wird insbesondere die Einrichtung von Sammelstellplatzanlagen vorgeschlagen.¹

Bei der Entwicklung neuer Baugebiete sind die Grundstückseigentümer im Rahmen des Bauantragsverfahrens verpflichtet, eine ausreichende Anzahl an Stellplätzen auf den Baugrundstücken herzustellen. Eine Ablösung der Stellplatzverpflichtung kommt nur in zwingenden Ausnahmefällen in Betracht.

In den Anliegerstraßen geplante Parkbuchten sollten, beispielsweise durch Bauminseln, gegliedert werden.

6.8 RAD-, FUSS-, REIT, WANDERWEGENETZ

Bei der Planung des Radwegenetzes ist nicht nur zu beachten, daß sichere, bequeme und möglichst direkte Wege angeboten werden, sondern daß auch die Attraktivität des Stadtbildes und die Gestaltung der Straßen- und Wegeräume Berücksichtigung findet.

Das örtliche Rad- und Fußwegenetz ist darauf auszurichten, daß die attraktiven Stadträume (z.B. Puschkinplatz, Altstadt) sowie die Infrastruktureinrichtungen (z.B. Sportplatz, Bürgerhaus, S-Bahnhof) sinnvoll mit den bestehenden und geplanten Wohnvierteln verknüpft werden. Hier sind vor allem die Vernetzung des S-Bahnhofes mit der Altstadt und deren Verlängerung zu den Stadtplätzen entlang der Potsdamer Straße sowie die Anbindung des Ortsteiles Ruhlsdorf an das Ortszentrum zu nennen. Die innerörtlichen Fuß- und Radwegeverbindungen sind im Plan 9 dargestellt.

¹ complan GmbH: Verkehrsstudie Altstadt Teltow, 01/97

Zur Steigerung der touristischen Attraktivität der Stadt Teltow sowie zur Verknüpfung mit bestehenden Fernwanderwegen werden Routenvorschläge für Rad- und Fußwanderer dargestellt.

Neben den zwei regional geplanten Radwanderwegen durch den geplanten „Teltow-Park“¹ (vgl. Kapitel Verkehrsanalyse 1999 Radwege) soll ein weiterer Radwanderweg entlang der Teltower Kanalaue geführt werden („Rad- und Wanderweg Kanalaue“). Dieser wurde bereits mit den Nachbargemeinden Kleinmachnow und Stahnsdorf abgestimmt und verläuft vom Stadtpark Steglitz kommend beidseitig des Teltowkanals in Richtung der S-Bahnhöfe Griebnitzsee bzw. Wannsee.

Ebenfalls gut erreichbar ist dieser Weg vom S-Bahnhof Teltow kommend über die Altstadt sowie vom Regionalbahnhof über den ehemaligen Grenzweg (heutige Grenze zum Bezirk Steglitz). Die Führung der Route erfolgt entlang der landschaftlich reizvollen Kanalaue, des idyllischen gelegenen Machnower Sees und ermöglicht z.B. Abstecher zur Hakeburg und zur Altstadt (über die Badstraße).

Darüber hinaus stellt die Stadt Teltow über diese Routen den Anschluß an die im Regionalplan Havelland-Fläming dargestellten Radfernwanderwege „Europa-Radweg Nr.1“ und „Havel-Radweg“ her.^{2,3}

So führen zukünftig drei regional bedeutsame Radwegeverbindungen durch Teltow. Ihr Verlauf sollte bei der Ausbauplanung für das Teltower Radwegenetz vorrangig berücksichtigt werden.

Bezüglich der Planung von Reitwegen ist darauf zu achten, daß eine getrennte Wegeföhrung zu den Rad- und Fußwanderwegen erfolgt. Bei der Routenföhrung ist zu berücksichtigen, daß die bestehenden Reiterhöfe und Stallungen mit touristischen Zielen der Stadt bzw. der Region verbunden werden.

Da das nördliche Stadtgebiet aufgrund der Siedlungsdichte sowie den Buschwiesen/Hollandwiesen (LSG) für Reitwege nicht zur Verfügung steht, kommt nur das südliche Stadtgebiet für die Ausweisung von Reitwegen in Frage.

Hierbei sind vorrangig Verbindungen zum Ruhlsdorfer Forst bzw. zum Stadtgut Ruhlsdorf zu sichern. Dies kann entlang vorhandener

¹ Regionale Planungsstelle Havelland-Fläming, Regionalpark Teltow

² vgl. Regionalplan Havelland-Fläming, S.132/133

³ Kreisliches Radwegekonzept, Landkreis Potsdam-Mittelmark, 1997, Kreistagsbeschuß 05/97

Wege und Straßen erfolgen. Eine Ergänzung dieser Routen stellt das Anlegen eines neuen Weges entlang des Achtruthengrabens dar, um diesen Naturraum auch für Reiter erlebbar zu machen.

Da derzeit, wie im Kapitel „Verkehrsanalyse 1999 Reitwege“ dargestellt, kein regionales Netz besteht, ist die vorgeschlagene Route im weiteren verfahren zu prüfen und in ein mit den Nachbargemeinden sowie zuständigen Fachbehörden abgestimmtes Gesamtwegenetz zu integrieren.

6.9 ÖPNV

Die Verbesserung des ÖPNV-Angebotes ist ein notwendiger und wichtiger Bestandteil der zukünftigen Verkehrsplanung in Teltow, um das wachsende Verkehrsaufkommen (vgl. Verkehrsprognose 2010) zu bewältigen.

Durch eine attraktive Gestaltung des ÖPNV werden Verkehrsverlagerungen vom MIV zum ÖPNV erreicht. Die Neugestaltung des ÖPNV muß dabei die veränderten Rahmbedingungen im erweiterten Untersuchungsgebiet berücksichtigen:

- Die Verlagerung der Hauptverkehrsbeziehung von Teltow-Potsdam nach Teltow-Berlin.
- Die wachsenden Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen, hierbei sind vor allem die neuen Wohngebiete am Heinersdorfer Weg und das „Mühlendorf“ zu nennen, sowie die neuen Gewerbegebiete an der Oderstraße ("Techno-Terrain Teltow"). Außerdem wird im ganzen Stadtgebiet eine Verdichtung angestrebt.

Auf diese Veränderungen wurde mit dem Beschluß zur Verlängerung der S-Bahn von Lichterfelde bis zum S-Bahnhof Teltow an der Mahlower Straße reagiert. Die Eröffnung des S-Bahnhofes sowie die Anbindung an den S-Bahnhof Lichterfelde-Süd wird voraussichtlich 2003 erfolgen. Durch die direkte Anbindung an das Berliner S-Bahnnetz wird die Attraktivität Teltows als Wohn-, Arbeits- und Einkaufsstandort gesteigert. Hiervon können insbesondere die Altstadt sowie die Potsdamer Straße profitieren.

Zusätzliche Bedeutung hat der S-Bahnlückenschluß für das Pendleraufkommen zwischen Berlin und Teltow, da derzeit ca. 60 % der Teltower Arbeitnehmer nach Berlin pendeln. Derzeitige Schätzungen der S-Bahn Berlin GmbH von einem zukünftigen täglichen Fahrgastaufkommen von ca. 10.000 Personen aus, die in einer Taktfrequenz von 20 Min. in Spitzenzeiten von 10 Minuten bedient werden sollen. Da z.B. die Fahrzeit zum Potsdamer Platz nur ca. 30 Minuten betragen wird, stellt diese Verbindung eine attraktive Al-

ternative zum MIV sowohl im Berufs- als auch im Freizeitverkehr dar.¹

Voraussichtlich zum Fahrplanwechsel im Mai 2002 wird die Regionalbahnverbindung vom Teltower Regionalbahnhof nach Berlin (S-Bahnhof Lichterfelde-Ost) fertiggestellt. Die Weiterführung der Regionalbahn bis zum Lehrter Stadtbahnhof ist bis zum Jahr 2005 vorgesehen.^{2,3} Mit der Aufnahme des Regionalbahnbetriebes wird Teltow zukünftig über einen verbesserten Anschluß an das Fernbahnnetz der Deutschen Bahn AG verfügen.

Bei der Neuordnung des Teltower Busverkehrs sind folgende Schwerpunkte zu nennen:

- Verbesserte Anbindung an Berlin; besonders Zehlendorf und Lichterfelde.
- Attraktive Verbindung der Wohngebiete im Osten der Stadt mit den Gewerbe- und Einkaufsstandorten im Westen durch ein Citybussystem. Damit wird auch die Innenstadt besser angebunden und die Kaufkraft der Innenstadt gestärkt.
- Stärkung des ÖPNV in Ost-West-Beziehungen vor allem auf der Potsdamer Straße. Dies kann durch den Bau einer Tram oder durch Einrichtung von Busspuren geschehen.

Das zukünftige Busliniennetz orientiert sich neben der zentralen Umsteigestelle am Liebigplatz an den neu entstehenden Verknüpfungspunkten S-Bahnhof und Regionalbahnhof. Ein weiterer Schwerpunkt liegt darin, die Wohngebiete im Ostteil der Stadt mit den Gewerbegebieten und dem Einzelhandel im Westen zu verbinden. Darüber hinaus sind die neuen Wohnbaugebiete in das Netz einzubeziehen.

Das neue Busliniennetz berücksichtigt eine verbesserte Anbindung der Teltower Stadtteile an Berlin - besonders zum Berliner Mittelzentrum Zehlendorf - mit Hilfe einer Verdichtung des Taktes vor allem auf der jetzigen Linie 217 und einer Optimierung des Liniennetzes. Bei der Neugestaltung der Linien sollten die neuen Siedlungsschwerpunkte (am Heinersdorfer Weg und „Mühlendorf“) sowie die neuen Gewerbegebiete westlich der Innenstadt ("Techno-Terrain Teltow" und die umliegenden Gewerbe- und Einzelhandelsstandorte) mit berücksichtigt werden.

¹ Kombiniertes Bieter- und Investorenauswahlverfahren für zwei Geschäftshäuser am S-Bahnhof Teltow-Stadt, Auslober: Stadt Teltow, Durchführung: complan; 10/99

² Die Realisierung hängt vom Zeitpunkt der Fertigstellung des Lehrter Bahnhofes ab.

³ Telefonische Auskunft der Deutschen Bahn Projekt GmbH Knoten Berlin vom 10.11.1999

Zur Verbindung der östlichen Wohngebiete mit den westlich der Innenstadt gelegenen Gewerbegebiet und Einzelhandel bietet sich der Einsatz eines City-Bus-Systems an. Des weiteren sollte die Route das Bürgerhaus, den S-Bahnhof sowie den Regionalbahnhof tangieren. Ein solcher Citybus hat die Aufgabe die Verkehrserzeuger innerhalb des Stadtgebietes zu verknüpfen. Wie die Verkehrsanalyse gezeigt hat, ist besonders die Potsdamer Straße mit solchen Binnenverkehr erheblich belastet. Wenn hier ein Teil des Verkehrs vom privaten Pkw auf den Bus verlagert werden kann, dann kann die Potsdamer Straße verkehrlich entlastet werden und es wird Raum geschaffen, um die anderen Funktionen (Einkaufen, soziale Kontakte usw.) zu stärken.

Im Plan "ÖPNV-Konzept" sind zwei Routen verzeichnet. Die eine Route stellt eine erste kurzfristig realisierbare Linienführung dar (1.Stufe).¹ Im Gegensatz zur zweiten Route ist diese bereits heute umsetzbar. Lediglich im Ortsteil Ruhlsdorf sowie auf dem OBI-Areal ist eine Wendeschleife herzustellen. Zur Realisierung der anzustrebenden „Endstufe“ sind teilweise noch umfangreiche bauliche Maßnahmen an einzelnen Streckenabschnitten erforderlich (z.B. Ernst-Schneller-Straße). Das City-Bus-System ist so flexibel angelegt, daß eine Verknüpfung mit vergleichbaren Systemen in den Nachbargemeinden Kleinmachnow und Stahsdorf möglich ist.

Die Erarbeitung des City-Bus-Konzeptes erfolgte u.a. in Abstimmung mit der Lokalen-Agenda-Gruppe in Teltow, die zur Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs in Teltow einen Fragebogen erarbeitete. Seit Anfang 2001 verkehrt der City-Bus.

Eine wichtige Verbindung zur Verknüpfung der Altstadt mit dem S-Bahnhof bzw. Regionalbahnhof ist durch die Freihaltung der Tramtrasse in südlicher Seitenlage der Mahlower Straße zu sichern. Diese Linie ist der östliche Bestandteil der Verbindung von Teltow über Stahnsdorf in Richtung Potsdam. Der Nahverkehrsplan 2001 des Landkreises Potsdam-Mittelmark sieht die Sicherung dieser Option vor.² Ebenso ist diese Trasse im Regionalplan Havelland Fläming als Netzerweiterung der Stadtbahn Potsdam dargestellt.³

Im Rahmen des standardisierten Bewertungsverfahrens, das zu dem Tramausbau Teltow- Potsdam erstellt wurde,⁴ wurde auch die Mög-

¹ Die dargestellte Route entspricht der Streckenführung einer Probefahrt der Havelbus AG am 09.10.1999.

² Telefonische Auskunft des Landkreises Potsdam-Mittelmark vom 02.11.1999

³ Regionalplan Havelland-Fläming, S.123

⁴ Beratungsgesellschaft für Leit-, Informations-+Computertechnik mbH: „Standardisiertes Bewertungsverfahren Achse Potsdam-Teltow“; Berlin 1995

lichkeit einer Führung der Tram auf eigenständigen Gleiskörper geprüft. Dabei stellte sich heraus, daß es grundsätzlich möglich ist, die Tram unabhängig vom MIV zu führen, lediglich auf der Potsdamer Straße, im Bereich des Ruhlsdorfer Platzes ist nur eine eingleisige separate Tramführung möglich.

Eine Umsetzung ist jedoch abhängig von der Anbindung an das Potsdamer Liniennetz. Da dies voraussichtlich erst in der zweiten Hälfte des nächsten Jahrzehntes erfolgen kann, ist als Alternative die Einrichtung einer eigenen Busspur auf der angelegten Tramtrasse zu prüfen.

Dadurch würde der Busverkehr ähnlich unabhängig wie die Tram. Bei Kombination einer Lichtsignalanlagen(LSA)-Bevorrechtigung an den LSA der Knotenpunkte (vor allem Ruhlsdorfer Platz und Liebig-Platz) ließe sich auch ohne Tram die Attraktivität des ÖPNV in Ost-West-Beziehung erheblich steigern.

Hierzu laufen derzeit Planungen die eine getrennte Buslinienführung über die Potsdamer Straße, den S-Bahnhof Teltow-Stadt sowie die Mahlower Straße bis zur Gustl-Sandtner Straße vorsehen mit anschließender Weiterführung bis zum Regionalbahnhof.

Als Alternative zur Tram wird auch eine Verlängerung der S-Bahn von Lichterfelde über den S-Bahnhof Teltow hinaus, bis nach Stahnsdorf und Kleinmachnow zum Bahnhof Wannsee diskutiert. Hierzu existieren eine Machbarkeitsstudie¹ sowie die Ergebnisse der Standardisierten Bewertung in zwei Etappen mit dem Ergebnis, daß eine Verlängerung der S-Bahn über Teltow hinaus im Kosten/Nutzen Vergleich zu einer Straßenbahnverbindung schlechter eingestuft wird.

Ein Nachteil der S-Bahn für Teltow ist die Tatsache, daß die S-Bahn Trasse an der Hauptachse des Teltower Siedlungsraumes vorbeiführt. Eine Ausnahme stellen nur die neuen Wohngebiete am Heinersdorfer Weg und „Mühlendorff“ dar, die im Einzugsbereich des zukünftigen S-Bahnhofes Teltow liegen.

Der nächste S-Bahnhof in westlicher Richtung würde voraussichtlich in der Nähe der Iserstraße liegen. Das bedeutet, daß die meisten Einwohner und Arbeitsplätze außerhalb der Einzugsbereich der beiden S-Bahnhöfe liegen würde.

Ein weiterer Nachteil der S-Bahn-Verlängerung ist der geplante Verlauf durch die Buswiesen. Gemäß den Zielen des Fläche-

¹ Machbarkeitsstudie für einen S-Bahnlückenschluß zwischen der Anhalter und der Wansseebahn/Stammbahn“, Schlußbericht 06/94

nnutzungsplanes, des Landschaftsplanes und des städtebaulichen Leitbildes, sollen die Buschwiesen als wertvolles Grünpotential und Naherholungsgebiet erhalten bleiben. Die Verordnung zum LSG "Parforceheide" vom 12.11.1997 trägt diesen Zielen Rechnung. Des weiteren ist die Finanzierung des Ausbaus völlig ungeklärt. Aus diesem Grund wird im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes Teltow empfohlen, den Bau der S-Bahn nur als langfristiges Vorhaben zu betrachten. Hierzu ist in den Flächennutzungsplan-Entwürfen der Stadt Teltow bzw. der Gemeinde Stahnsdorf eine Freihalte-trasse dargestellt.

6.10 TAXISTANDORTE

Mit der zukünftigen Einrichtung des S-Bahnhofs "Telow-Stadt" und der Durchbindung der Anhalter Bahn (und damit verbunden einer Steigerung der Attraktivität des Regionalbahnhofs Teltow) werden zukünftig sicherlich Taxistandorte an diesen Bahnhöfen sinnvoll sein.

6.11 WASSERSTRASSE TELTOWKANAL

Der Ausbau des Teltowkanals zählt zum Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr.17. Er wird jedoch im Abschnitt des Stadtgebietes Teltow nur zu geringen Eingriffen an den Uferbereichen führen. Es sind lediglich teilweise Verbreiterungen der Wasserstraßen von ca. einem halben Meter notwendig.

Die Aktivierung der Anlegestelle im Bezirk Zehlendorf für die "Weiße Flotte" auf Höhe Zehlendorfer Straße / Badstraße könnte beispielsweise erheblich zur Attraktivitätssteigerung der Altstadt Teltows beitragen. Auch sind Wassertaxikonzepte zur attraktiven Verbindung Teltows mit Berlin und Potsdam in Betracht zu ziehen. Im Sommer 2000 wurde durch die Stern- und Kreuzschiffahrt der Anlegesteg im Bereich der Ramrath-Brücke bedient. Der Fahrplan für 2001 liegt nach Aussagen der Stern- und Kreuzschiffahrt noch nicht vor, so dass noch keine Aussagen darüber existieren, ob eventuell 2001/2 der Anlegesteg in Zehlendorf reaktiviert wird.

STADT TELTOW	ST
VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN	VEP
ERLÄUTERUNG	0201

PLAN 9: KONZEPT RAD-, FUSS-, REIT- UND WANDERWEGE

STADT TELTOW	ST
VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN	VEP
ERLÄUTERUNG	0201

PLAN 10: KONZEPT ÖPNV

STADT TELTOW	ST
VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN	VEP
ERLÄUTERUNG	0201

PLAN 11: GESTALTUNGSKONZEPT HAUPTSTRASSEN

STADT TELTOW	ST
VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN	VEP
ERLÄUTERUNG	0201

7 MASSNAHMEN

Im folgenden werden die Maßnahmen aufgeführt, die zur Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplanes notwendig sind.

7.1 ÜBERÖRTLICHES STRASSENNETZ

Im Zuge der Ergänzungen und Umbauten am Straßennetz in Teltow, Kleinmachnow, Stahnsdorf, Güterfelde usw. ist eine Neuordnung des übergeordneten Straßennetzes zwischen A 115 und B 101 angebracht. Dazu besteht ein Abstimmungsbedarf mit den Nachbargemeinden und mit den Straßenbauverwaltungen der Länder Brandenburg und Berlin.

7.2 ÖRTLICHES STRASSENNETZ

Im Zuge der Ergänzungen und Umbauten am Straßennetz in Teltow, Kleinmachnow, Stahnsdorf, Güterfelde usw. ist eine Neuordnung des übergeordneten Straßennetzes zwischen A115 und B101 angebracht. Hierzu dienen die Abstimmungsrunden mit den Nachbargemeinden sowie den Straßenbauverwaltungen der Länder Brandenburg und Berlin.

Das Spangensystem übernimmt die Entlastungsfunktion für die Potsdamer Straße, den Ruhlsdorfer Platz sowie den Ortsteil Ruhlsdorf, nur wenn alle Teilabschnitte der Spange realisiert sind. Somit ist eine umgehende Umsetzung des Spangensystems notwendig. Hierzu sind folgende Maßnahmen erforderlich:

- Bau der Ostspange, entsprechend Festsetzung im Bebauungsplan Nr. 1a;
- Schließung der Nordspange¹;
- Bau der Bogenstraße;
- Bau der Biomalzspange;
- Ausbau des Schenkendorfer Weges als Ergänzung des Spangensystems (Ringschluß).

Im Rahmen der Fertigstellung des Spangensystems sind flankierende Maßnahmen zur städtebaulichen Aufwertung der Potsdamer Straße sowie der angrenzenden Plätze durchzuführen. Darüber hinaus ist durch eine entsprechende Verkehrslenkung die Potsdamer Straße von Durchgangsverkehr weitgehend freizuhalten, um sie als Einkaufsstraße attraktiver zu machen.

¹ Prüfung einer Neuordnung der Erschließung der Gewerbetriebe und des Einzelhandels entlang der Oderstraße.

Für den Ortsteil Ruhlsdorf ist eine Entlastung nicht nur mit der Fertigstellung und Ergänzung des Spangensystems, sondern auch mit der Verlegung der L77 in östlicher Richtung verbunden (L77 neu). Durch die L77 neu könnte der derzeit durch den Ortsteil Ruhlsdorf verlaufende Verkehr teilweise verlagert werden.

Das vorhandene Straßennetz in den Wohnquartieren gewährleistet eine optimale Feinverteilung des Anliegerverkehrs und dient zur Sicherung der Erschließung der entsprechenden Wohngebiete. Die Aufteilung der Verkehrsfläche (z.B. Fahrbahnbreite, Einteilung der Fahrspuren, Fuß- und Radwege, Straßenbegleitgrün, Parkplätze, Bushaltestellen, etc.) sollen im Einzelfall durch entsprechende Verkehrskonzepte untersetzt werden. Durch den Ausbau von Erschließungsstraßen zu Sammelstraßen besteht die Gefahr, daß Durchgangsverkehr in die Wohngebiete gezogen wird.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Erschließungsnetz sollte 30 km/h betragen, im Grundsatz sollte die Vorfahrtregelung „Rechts vor Links“ gelten.

Beim Ausbau und der Neubefestigung von Straßen sind die Mindestanforderungen für die Zufahrt von Müllfahrzeugen und Feuerwehr anzusetzen. Diese Breitenabmessungen und Bogen- bzw. Bordausrundungsradien sind dann auch für einen City Bus ausreichend.

Punktuell können Netzergänzungen sinnvoll sein, z. B. Bogenstraße. Die Ernst-Schneller-Straße sollte der Erschließung des „Komponistenviertels“, die Kanada-Allee nur der Erschließung des „Mühlendorf“ dienen.

7.3 RUHENDER VERKEHR

- Parkraumbewirtschaftung;
- Parkleitsystem;
- P+R; B+R am geplanten S-Bahnhof Teltow-Stadt.

7.4 RAD- / FUSS- / REITWEGENETZ

- Weitestgehende Einbindung der neuen Wohnquartiere (Musikerviertel, Mühlendorf) in das Fuß- und Radwegenetz;
- im Rahmen des Ausbaus der Ruhlsdorfer Straße Weiterführung des Radweges im Teilbereich Industriebahn / Straße „An den Weiden“ zur durchgängigen Anbindung des Ortsteiles Ruhlsdorf an den Ruhlsdorfer Platz;
- separate Radwegeführung entlang aller Hauptverkehrsstraßen;

- Ergänzung des so definierten Rad- und Fußwegenetzes durch Rad- und Fußwegführung in fahrradfreundlich gestalteten Bereichen;
- Vervollständigung des Netzes durch selbständig geführte Rad- und Fußwege;
- Anbindung der Altstadt über den Ruhlsdorfer Platz an den S-Bahnhof Teltow-Stadt;
- Verknüpfung der Stadtplätze Liebigplatz-Hamburger Platz-Puschkinplatz-Ruhlsdorfer Platz-Vorplatz S-Bahnhof Teltow-Stadt;
- Verknüpfung des Radwegenetzes mit den touristischen Radfernwanderwegen („Stadt-Land-Weg“; „Sputendorfer Rieselfelderweg“);
- Umsetzung des touristischen Radwanderweges „Kanalaue“;
- Kennzeichnung von Radwegverbindungen mit regionaler Bedeutung („Stadt-Land-Weg“, „Sputendorfer Rieselfelderweg“, „Kanalaue“);
- Kennzeichnung von Radwegeverbindungen mit Bedeutung für die gesamtstädtische Verflechtung;
- Vorschlag von Einzelmaßnahmen (zusätzliche Fußgänger- und Radfahrerbrücke über den Teltowkanal, Fahrradstation, Bike&Ride-Stellplätze an Bahnhöfen);
- Sicherung und Ausweisung (Beschilderung) eines Reitwegenetzes auf dem Stadtgut Ruhlsdorf bzw. im Ruhlsdorfer Forst in Abstimmung mit den zuständigen Forstbehörden, Eigentümern und Reitvereinen;
- Sicherung eines Reitweges entlang des Achtruthengrabens zur Erschließung dieses Naturraumes;
- Abstimmung mit dem Amt für Flurneuordnung und ländliche Entwicklung; Brieselang zur Einbindung der Reitwege in ein regionales Gesamtkonzept.¹

7.5 ÖPNV

Zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes sind folgende Maßnahmen notwendig:

- die Verlängerung der Regionalbahn bis Lichterfelde-Ost;
- die Verlängerung der S-Bahn-Trasse bis zum S-Bahnhof Teltow-Stadt
- Ausrichtung des Busverkehrssystems auf den geplanten S-Bahnhof Teltow-Stadt;

¹ Nach Auskunft des zuständigen Amtes für Flurneuordnung und ländliche Entwicklung in Brieselang wird frühestens im Jahr 2000 mit der Erstellung einer Gesamtübersicht über bestehende Reit- und Fahrwege begonnen. (Telefonat am 02.11.1999)

- Abstimmung mit der BVG sowie der HVG zur Erhöhung der Taktzeiten der Buslinien vor allem in Richtung Berlin;
- Sicherung der Freihaltetrasse für die S-Bahn in westlicher Richtung;
- Sicherung einer Freihaltetrasse für die Tram auf der Potsdamer Straße bis zum S-Bahnhof Teltow;
- Erstellen eines Nahverkehrsplanes.

7.6 GÜTERVERKEHR/WASSERSTRASSE TELTOW

Eine Studie zur Kanalaue liegt lt. Aussage der Verwaltung bei der Stadt vor. Eine Einarbeitung in den VEP erfolgte noch nicht, da ein entsprechender Beschluss der SVV zur Kanalaue noch aussteht.

Maßnahmen:

- Die noch betriebsfähigen Gleise der Industriebahn zwischen Anhalter Bahn und Teltomat sind weiter zu nutzen. Sie sind der einzige verbliebene Zugang zum Schienengüterverkehr im Stadtgebiet.

7.7 VERBESSERUNG DER VERKEHRSSICHERHEIT

Die Unfallschwerpunkte in Teltow (Knotenpunkt Iserstraße/ Stahnsdorfer Straße, Knotenpunkt Elbestraße/ Potsdamer Straße/ Katzbachstraße, Oderstraße / Warthestraße, Straßenzug Potsdamer Straße-Mahlower Straße und Ruhlsdorfer Platz bedürfen einer baulichen Umgestaltung, um sie sicherer zu machen.

- Knotenpunkt Iserstraße/ Stahnsdorfer Straße: Es wird empfohlen, den Knotenpunktbereich so umzubauen, daß die Iserstraße rechtwinklig in die Stahnsdorfer Straße einmündet. Dadurch haben Kraftfahrer, die aus der Iserstraße kommen, eine bessere Sicht in beide Richtungen. Durch die Auflösung der großen Mittelinsel im Knotenpunktbereich wird eine mehrmalige Wartepflicht für Fahrzeuge, die aus Stahnsdorf kommen und in die Iserstraße einbiegen, vermieden. Auch aus verkehrsplanerischer Sicht ist die Gestaltung der Iserstraße als untergeordneter Knotenpunktarm sinnvoll, da so zusätzlicher Durchgangsverkehr durch die Iserstraße möglichst vermieden wird. (Kreis will Kreisverkehrsplatz bauen)
- Knotenpunkt Elbestraße/ Potsdamer Straße/ Katzbachstraße: Die Ursache für die Häufung der Unfälle liegt in dem starken Verkehr mit dem die Katzbachstraße mittlerweile belegt ist. Dieser starke Verkehr ergibt sich aus den großen Verkehrserzeu-

gern, die an der Oderstraße und der Rheinstraße gelegen sind. Durch den Bau des Spangensystems stehen in Zukunft leistungsfähige Straßen zur Verfügung, welche die Potsdamer Straße entlasten werden. Deshalb wird sich voraussichtlich der Verkehr an dieser Einmündung deutlich verringern.

- Umgestaltung der Potsdamer Straße - Mahlower Straße
- Knotenpunkt Oderstraße/Warthestraße:
- Ausbau der nicht mehr genutzten Gleise der Industriebahn aus der Fahrbahn,
- Errichtung einer ortsfesten Lichtsignalanlage,
- Verlegen der Anbindung des Autohauses aus der Kreuzung heraus, möglichst nach hinten auf die Gewerbe-Anliegerstraße.

8 EMPFEHLUNGEN

8.1 INTERKOMMUNALE ABSTIMMUNG

Aufgrund der engen räumlichen Verflechtungen mit seinen Nachbargemeinden haben alle Straßenbaumaßnahmen innerhalb der Stadt Teltow auch Auswirkungen nach außen. Deshalb ist im weiteren Verlauf des Planungsprozesses eine enge Koordination zwischen den Gemeinden notwendig. Dies gilt besonders für die Gemeinden Stahnsdorf und Kleinmachnow. Eine erste Abstimmungsrunde erfolgte am 17.12.1999 im Bauamt Teltow.

Folgende gemeinsame Aktivitäten/Ziele wurden beschlossen:

- Beschleunigter Wiederaufbau der Schleusenbrücke (gemeinsamer Brief aller Kommunen an das MSWV),
- Die Anbindung der L76 an die ausgebaute Nordumfahrung Güterfelde (L40) am Güterfelder Eck muss leistungsfähig bleiben, damit die Anschlussstelle (AS) Nuthestraße für Teltow, Kleinmachnow und Stahnsdorf attraktiv bleibt und keine Verlagerung des Verkehrs auf die AS Kleinmachnow erfolgt.

Weitere Abstimmungsrunden erfolgen bezüglich folgender Punkte:

- Führung der L77 in Kleinmachnow/Teltow/Stahnsdorf über Zehlendorfer Damm-Friedensbrücke-Stahnsdorf (Wunsch Kleinmachnow) oder über die L77 neu: Warthestraße-Oderstraße-Bogenstraße-Biomalzspange (Wunsch Teltow),
- Verkehrsberuhigung Warthestraße / Thomas-Müntzer-Damm (Wunsch Kleinmachnow),
- Verlängerung/Ausbau Schenkendorfer Weg auf Stahnsdorfer Gebiet hin zur L40 neu bzw. L77 neu,
- Wiederaufbau der Wupperbrücke ist durch Kleinmachnow und Berlin angedacht; Teltow kann dem nicht folgen und spricht sich dagegen aus, weil es zusätzliche Verkehre nach Teltow ziehen würde und schlägt deshalb vor, eine gemeinsame Ersatzlösung mit Kleinmachnow und Berlin zu suchen (B101 neu),
- Untersuchung der Verkehrsanteile, die aus Berlin resultieren (Zehlendorf, Steglitz),
- evtl. Ausdehnung der City-Bus-Linie nach Kleinmachnow und Stahnsdorf,
- Abstimmung der Führung der Rad-, Reit- und Wanderwege.

8.2 KURZFRISTIGE REALISIERUNG

- Beantragung und Einstellung der benötigten Gelder zur Finanzierung der Planungs- sowie Ausbaurkosten für die Fertigstellung des Spangensystems im Haushalt der Stadt Teltow;
- Fertigstellung der Nordspange;
- Abstimmung mit dem Land Brandenburg sowie der Gemeinde Stahnsdorf über die Anbindung der neuen L77 an die Biomalzspange sowie der Finanzierung der Biomalzspange;
- Planungsrechtliche und finanzielle Sicherung der Ausbauplanungen Schenkendorfer Weg;
- S-Bahnhof Teltow Stadt (durch DB AG) und flankierende Maßnahmen (Neuordnung Busangebot, Anlagen für PARK & RIDE bzw. BIKE & RIDE, Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes und der Zuwegungen);
- Realisierung einer ÖPNV-Trasse entlang der Potsdamer und Mahlower Straße;
- Einrichtung einer Lichtsignalanlage am Knotenpunkt Oderstraße/Warthestraße;
- Abstimmung mit den zuständigen Ämtern über die Ausweisung von Tempo 30-Zonen in Wohngebieten;
- S-Bahnhof Teltow Stadt (durch DB AG) und flankierende Maßnahmen (Neuordnung Busangebot, Anlagen für PARK & RIDE bzw. BIKE & RIDE, Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes und der Zuwegungen);
- Verhandlungen mit möglichen Betreibern den Citybusses führen;
- durchgehende Busbeschleunigung auf den Hauptverkehrsstraßen, Ausbau der ÖPNV-Trasse im Straßenzug Potsdamer Straße - Mahlower Straße;
- Beauftragung eines Ingenieurbüros zur Erstellung eines Lärm-minderungsplanes, aufbauend auf der Verkehrsentwicklungsplanung.

8.3 MITTELFRISTIGE REALISIERUNG

- Fertigstellung des Spangensystems, einschl. Ausbau des Schenkendorfer Weges, und flankierender Maßnahmen (Verkehrsberuhigung Ruhlsdorfer Platz einschl. Zufahrten, 4-spuriger - inkl. Abbiegespuren- Ausbau der Mahlower Str. zwischen Ost- und Südspange);
- Verbesserungen am Radwegenetz, vor allem Schaffung durchgehender Verbindungen aus den Wohngebieten zur Altstadt, zum Regionalbahnhof, zum S-Bahnhof und zum Gewerbegebiet Oderstraße;
- Hinwirken auf eine frühzeitige Öffnung der Schleusenbrücke zur Entlastung des Teltower Stadtgebietes;
- Einbindung der Nordspange im Bereich nördlich der Altstadt in ein Gesamtkonzept „Altstadt-Kanalaue“ zur Aufwertung der Alt-

- stadt, das darüber hinaus eine fußläufige Verknüpfung zwischen Altstadt und Kanalaue gewährleistet;
- Ausbau der benötigten Straßen zur Umsetzung des City-Busliniennetzes;
 - Verkehrsberuhigende Maßnahmen im Umfeld des Ruhlsdorfer Platzes zur Aufwertung des Platzes und der angrenzenden Bereiche;
 - Umgestaltung des Knotenpunktes Stahnsdorfer Str./Ruhlsdorfer Str./Schenkendorfer Weg (in Abstimmung mit dem Kreis Potsdam-Mittelmark);
 - Verhandlungen mit den Eigentümern des OBI-Geländes über die Einrichtung einer Wendeschleife für den City-Bus; Prüfung einer Wendemöglichkeit im Ortsteil Ruhlsdorf durch das Tiefbauamt
 - interkommunale Abstimmung mit den Nachbargemeinden über eine Einbindung in das Citybusliniennetz;
 - Beschilderung an den Zugangsstraßen (Ruhlsdorfer, Zehlendorfer, Mahlower Straße) zum Ruhlsdorfer Platz zur Umfahrung des Platzes über die Ost- und Südspange;
 - Einrichtung von Bike & Ride-Möglichkeiten am Regionalbahnhof Teltow;
 - Ausschilderung der innerstädtischen und regionalen Fahrradrouten;

8.4 LANGFRSITIGE REALISIERUNG

- Aufwertung der Stadtplätze (Liebigplatz, Hamburger Platz, Puschkinplatz) sowie des Stadtbildes entlang der Potsdamer Straße (Straßenraumgestaltung);
- Stärkung der urbanen Funktionen der Altstadt, Schaffen städtebaulicher Bindeglieder zwischen Altstadt und Oderstraße;
- weiterer Ausbau des ÖPNV- und Radverkehrsnetzes;
- Umgestaltung der Mahlower Straße zwischen Südspange und Stadtgrenze;
- Herstellung und Ausschilderung der Reitwege, Abstimmung mit dem Amt für Flurneuordnung und ländliche Entwicklung, Briese- lang, über Einbindung in ein regionales Wegekonzzept.

8.5 ERGÄNZENDE MAßNAHMEN

- Verkehrssteuerungssystem zur Koordinierung des Spangensystems und der Verkehrsflüsse durch die Potsdamer Straße,
- Parkleitsystem zur Eindämmung von Parksuchverkehr und Hinführen von Besuchern zur Altstadt,
- Einrichtung einer Mobilitätszentrale, im Benehmen mit den Nachbargemeinden, für das gesamte Untersuchungsgebiet, zur

Vermittlung aller mit dem Verkehr zusammenhängenden Service-
dienstleistungen,

8.6 WEITERER UNTERSUCHUNGSBEDARF

- Aktualisierung der Haushaltsbefragung von 1994, um aktuelle und fundierte Aussagen zu den verlagerten Verkehrsströmen zu erhalten;
- Aktualisierung der Studie zum GVZ Großbeeren von 1993, um zu prüfen, inwieweit die Prognosen eingetroffen sind, nachdem ca. 50 % der Flächen belegt sind;
- Alternativtrassen zum Ausbau des Schenkendorfer Weges, z.B. auf der stillgelegten Industriebahn;
- Vertiefende Studie zur Verkehrsregelung am Ruhlsdorfer Platz;
- Umgang mit der Elbestraße zwischen Biomalzspange und Iserstraße;
- Gestaltung der Stadtplätze entlang der Potsdamer Straße;
- Stellplatzkonzeption für Altstadt und Potsdamer Straße aufbauend auf der Altstadt-Studie;
- Kundenzählung (Einzelhandel) in der Oderstraße;
- Neuordnung der Erschließung des Einzelhandels und der Gewerbetreibenden an der Oderstraße bei Inbetriebnahme als Nordspange.

8.7 AUSBLICK

Der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Teltow soll fortlaufend ändernde Rahmenbedingungen reflektieren und auf städtebauliche und verkehrsbedingte Änderungen reagieren.

Ausgehend von den städtebaulichen Aussagen des VEP Teltow sollte eine gesamtstädtische Leitbilddiskussion geführt werden.

STADT TELTOW	ST
VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN	VEP
ERLÄUTERUNG	0201

ANHANG TEIL A: Pläne

(LEERSEITE)

STADT TELTOW	ST
VERKEHRENTWICKLUNGSP	VEP
ERLÄUTERUNG	0201

PLAN 12.1

(LEERSEITE)

STADT TELTOW	ST
VERKEHRSENTWICKLUNGSP	VEP
ERLÄUTERUNG	0201

PLAN 12.2

(LEERSEITE)

STADT TELTOW	ST
VERKEHRENTWICKLUNGSPLAN	VEP
ERLÄUTERUNG	0201

PLAN 13.1

(LEERSEITE)

STADT TELTOW	ST
VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN	VEP
ERLÄUTERUNG	0201

PLAN 13.2

(LEERSEITE)

STADT TELTOW	ST
VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN	VEP
ERLÄUTERUNG	0201

(PLAN 13.3)

(LEERSEITE)

STADT TELTOW	ST
VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN	VEP
ERLÄUTERUNG	0201

PLAN 13.4

(LEERSEITE)

STADT TELTOW	ST
VERKEHRENTWICKLUNGSP	VEP
ERLÄUTERUNG	0201

PLAN 14.1

(LEERSEITE)

STADT TELTOW	ST
VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN	VEP
ERLÄUTERUNG	0201

PLAN 14.2

(LEERSEITE)

STADT TELTOW	ST
VERKEHRENTWICKLUNGSP	VEP
ERLÄUTERUNG	0201

PLAN 15.1

(LEERSEITE)

STADT TELTOW	ST
VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN	VEP
ERLÄUTERUNG	0201

PLAN 15.2

(LEERSEITE)

STADT TELTOW	ST
VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN	VEP
ERLÄUTERUNG	0201

PLAN 16.1

(LEERSEITE)

STADT TELTOW	ST
VERKEHRSENTWICKLUNGSP	VEP
ERLÄUTERUNG	0201

PLAN 16.2

(LEERSEITE)

STADT TELTOW	ST
VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN	VEP
ERLÄUTERUNG	0201

PLAN 16.3

(LEERSEITE)

STADT TELTOW	ST
VERKEHRENTWICKLUNGSP	VEP
ERLÄUTERUNG	0201

PLAN 16.4

(LEERSEITE)

STADT TELTOW	ST
VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN	VEP
ERLÄUTERUNG	0201

PLAN 16.5

(LEERSEITE)

ANHANG TEIL B

EINSTUFUNG DER GEMEINDESTRASSEN IN TELTOW GEM. BESCHLUSS DER STADTVERORDNETENVERSAMMLUNG TELTOW NR. 03/21/2000 VOM 12.07.2000

Bezeichnung im Beschluss der SWV:	Hauptverkehrsstraße	„Modifizierte Sammelstraße“ ^{ri}	„Anliegerstr. Tempo-30-Zone“	„Anliegerstr. verkehrsberuhigt“ ^{rii}	Bemerkungen
Straße					
Alberta-Str.			X		
Albert-Wiebach-Str.			X		
Alma-Str.			X		
Alsterstr.				X	
Alte Potsdamer Str.			X		
Am Anger				X	
Am Busch				X	
Am Sportplatz				X	
Am Teltowkanal			X		
Amselweg				X	
An den Eichen				X	
An den Lindbergen			X		
An den Ritterhufen				X	
An den Weiden				X	
Anne-Frank-Weg			X		
Anton-Saefkow-Str.			X		
Arndtstr.				X	
Asternstr.			X		
Bäckerstr.			X		
Bäkestr.			X		
Badstr.			X		
Bahnstr. (Mahlower Str. bis R.-Wagner-Str.)		X			
Bahnstr. (R.-Wagner-Str. bis Händelstr.)			X		Hinter Händelstr. Sperren in Richtung Ruhlsdorf (abschließbare Poller)
Beethovenstr.		X			
Begonienstr.				X	
Bergstr.			X		
Berliner Str.			X		
Bertholdstr.			X		
Blumenstr.			X		
Boberstr.			X		
Bodestr.			X		
Brahmsstr.			X		
Breite Str.			X		
Breitscheidstr.			X		
Bremer Str.			X		
Brunhildstr. (Friggastr. bis Krienhildstr.)			X		
Brunhildstr. (Krienhildstr. bis Grenzweg)				X	
B.-H.-Bürgel-Str.			X		
Buschweg				X	
Calgary-Str.			X		
C.-Maria-Weber-Str. (Haydnstr.)				X	

Bezeichnung im Beschluss der SVV:	Hauptverkehrsstraße	„Modifizierte Sammelstraße“ ^{ri}	„Anliegerstr. Tempo-30-Zone“	„Anliegerstr. verkehrsberuhigt“ ⁱⁱ	Bemerkungen
Straße					
bis Mozartstr.)					
C.-Maria-Weber-Str. (Schützstr. bis Haydnstr.)			X		
Chopinstr.			X		
Dahlienstr.			X		
Dorfstr.			X		
Dürerstr.			X		
Edelweißstr.				X	
Egerstr. (Moldaustr. bis Elsterstr.)				X	Einbahn Richtung Iserstr., weil Grundschule
Egerstr. (Elsterstr. bis Spreestr.)			X		
Eichenweg		X			
Elbestr.		X			
Elsterstr.			X		
Emil-Fischer-Str.			X		
Enzianstr.				X	
Erich-Steinfurth-Str.			X		
Ernst-Schneller-Str.		X			
Ernst-Waldheim-Str.			X		
Feldstr.			X		
Feldweg				X	
Fichtestr.				X	
Fliederstr.			X		
Flotowstr.			X		
Fontanestr.				X	
Friedensstr. (nördl. Havelstr.)				X	
Friedensstr. (Havelstr. bis A.-Bebel-Str.)				X	
Friedrich-Ebert-Str.				X	
Friggastr.			X		
Fritz-Reuter-Str.		X			
Ganghoferstr.			X		
Gartenstr.			X		Weiterführung nach Seehof (Feldweg) für Fuß und Rad
Genshagener Str.	X				Tempo 30
Geranienstr.				X	
Gerhard-Hauptmann-Str. (Lichterfelder Allee bis Schillerstr.)		X			
Gerhard-Hauptmann-Str. (Schillerstr. bis Lessingstr.)			X		
Geschwister-Scholl-Str.			X		
Gluckstr.				X	
Goethesteig				X	
Goethestr.			X		
Gottfried-Keller-Str.				X	
Griegstr.			X		
Großbeerener Weg			X		Weiterführung zwischen Händel- und Bahnstr. als Wanderweg

Bezeichnung im Beschluss der SVV:	Hauptverkehrsstraße	„Modifizierte Sammelstraße“ ^{ri}	„Anliegerstr. Tempo-30-Zone“	„Anliegerstr. verkehrsberuhigt“ ⁱⁱ	Bemerkungen
Straße					
Gudrunstr.				X	
Gunterstr.			X		
Gustav-Freytag-Str. (südl. Kantstr.)			X		
Gustav-Freytag-Str. (nördl. Kantstr.)				X	
Gustl-Sandtner-Str.			X		
Güterfelder Str. (Sputendorfer Str. bis Samatenweg)				X	vor der Grundschule
Güterfelder Str. (Samatenweg bis Pferdehof)			X		keine Anbindung an L40 für Kfz bzw. L 77 (neu)
Hagenstraße				X	
Hamburger Platz			X		
Händelstraße				X	
Hannemannstraße (zwischen Osdorfer Straße und Lichtenfelder Allee)		X			Havarie Sigridshorst
Hannemannstraße (nördlich der Lichtenfelder Allee)			X		
Hardenbergstraße				X	
Hauffstraße			X		
Havelstraße (Potsdamer Str.-Striewitzweg)		X			
Havelstraße (Striewitzweg-W.-Rathenau)			X		
Havelstraße (W.Rathenau-Uferweg)				X	Uferweg keine Kfz
Haydnstraße			X		
Heidestraße			X		
Heinersdorfer Weg (Osdorfer - Siederrain)		X			Rückbau, Verkehrsberuhigung
Heinersdorfer Weg (Siederrain-Gartenstr.)				X	
Heinersdorfer Weg (Gem. Ruhlsdorf)			X		
Heinrich-Heine-Straße				X	
Heinrich-Schütz-Straße			X		
Heinrich-Zille-Straße				X	
Herderstraße				X	
Hoher Steinweg			X		
Hollandweg (Berliner Str.-Potsdamer Str.)			X		
Hollandweg				X	
Holunderweg				X	
Hortensienstraße				X	
Humperdinckstraße			X		
Ida-Kellotat-Straße			X		
Iserstraße	X				
Jahnstraße			X		
Johann-Strauß-Straße			X		
John-Schehr-Straße			X		
Kanada-Allee		X			
Kantstraße			X		
Karl-Liebknecht-Steig			X		

Bezeichnung im Beschluss der SVV:	Hauptverkehrsstraße	„Modifizierte Sammelstraße“ ^{ri}	„Anliegerstr. Tempo-30-Zone“	„Anliegerstr. verkehrsberuhigt“ ⁱⁱ	Bemerkungen
Straße					
Karl-Liebknecht-Straße			X		
Karl-Müller-Straße			X		
Kastanienstraße			X		Parken Streichelzoo
Käthe-Niederkirchner-Straße			X		
Katzbachstraße		X			
Kiefernweg			X		
Klaus-Groth-Straße				X	
Kleiststraße				X	
Konrad-Blenkle-Straße				X	
Krahnertsiedlung				X	
Kriemhildstraße			X		
Kuckucksweg				X	
Labrador-Straße			X		
Leharstraße			X		
Leibnizstraße			X		
Lenastraße				X	
Lerchenweg				X	
Lessingstraße				X	
Lichterfelder Allee	X				Diakonissenhaus Tempo 30
Liliencronstraße				X	
Lilienstraße			X		
Lindenstraße			X		
Liselotte-Herrmann-Straße			X		
Lisztstraße			X		
Lortzingstraße			X		
Lübeckerstraße			X		
Mahlower Straße	X				Ampel Mozartstr. Beidseitiger Radweg
Mainstraße				X	Spielplatz
Margeritenstraße				X	
Marienfelder Anger				X	touristischer Radwanderweg
Marktplatz			X		
Maxim-Gorki-Straße			X		
Max-Sabersky-Allee			X		
Moldastraße			X		
Mozartstraße (Mahlower Str. - R.-Wagner-Str.)		X			
Mozartstraße (R.-Wagner-Str. - Händelstr.)			X		
Mühlenbergstraße			X		
Mühlengrund				X	
Neißestraße (Potsdamer Str. - Oderstr.)		X			
Neißestraße (ab Oderstr.)			X		
Nelkenstraße			X		
Neue Straße			X		
Nuthestraße				X	
Oderstraße	X				
Ontario-Straße			X		
Osdorfer Str. (westl.)				s. Bem.	Fuß- und Rad-

Bezeichnung im Beschluss der SVV:	Hauptverkehrsstraße	„Modifizierte Sammelstraße“ ^{ri}	„Anliegerstr. Tempo-30-Zone“	„Anliegerstr. verkehrsberuhigt“ ⁱⁱ	Bemerkungen
Straße					
Breitscheidstr.)					weg
Osdorfer Str. (Breitscheidstr. - Hannemannstr.)			X		
Osdorfer Str. (Hannemannstr. - Bahndamm)				X	
Oskar-Pollner-Straße				X	am Ende (Resedastr.) vom Busfahrer zu betätigende Sperre
Ottawa-Straße			X		
Otto-Braune-Straße				X	
Otto-Lilienthal-Straße			X		
Parkstraße			X		
Paul-Gerhardt-Straße			X		
Paul-Schneider-Straße			X		evtl. die Sackgasse zur Mozartstr. durchgängig machen
Paul-Singer-Str. (Elbestr. - Striewitzweg)			X		
Paul Singer-Str. (ab Striewitzweg)				X	
Pestalozzistraße				X	
Potsdamer Straße	X				Ampel Striewitzweg
Quebec-Straße			X		
Raabestraße				X	
Regerstraße			X		
Resedastraße (Ruhlsdorfer Str. - Hortensienstr.)		X			
Resedastraße (ab Hortensienstr.)			X		
Rheinstraße	X				
Richard-Wagner-Straße (nördl. Teil)				X	Spielplatz
Richard-Wagner-Straße (südl. Teil)			X		
Ritterstraße			X		
Robert-Koch-Straße			X		Ladestraße oder separate Erschließung für Gewerbegebiet
Rosa-Luxemburg-Straße				X	
Roseggerstraße				X	
Rostocker Straße			X		
Röthepfuhleweg				s. Bem.	gemeinsamer Geh- u. Radweg
Rubensstraße				X	
Rudolf-Virchow-Straße				X	
Ruhlsdorfer Platz	X				
Ruhlsdorfer Straße	X				
Saalestraße			X		
Samatenweg			X		
Sandstraße			X		

Bezeichnung im Beschluss der SVV:	Hauptverkehrsstraße	„Modifizierte Sammelstraße“ ^{ri}	„Anliegerstr. Tempo-30-Zone“	„Anliegerstr. verkehrsberuhigt“ ⁱⁱ	Bemerkungen
Straße					
Schenkendorfer Weg		X			eventuell Neutrassierung bei Entwicklung der ehemaligen GUS-Flächen
Schillerstraße (Hannemannstr. - Ende)				X	
Schillerstraße (Osdorfer Str. - Hannemannstr.)			X		
Schubertstraße			X		
Schumannstraße			X		
Sebastian-Bach-Straße			X		
Sengersiedlung			X		
Siedlerrain (Osdorfer Str. - Bahndamm)				X	
Siedlerrain (Waldstr. - Kastanienstr.)				X	
Siegfriedstraße (Mahlower Str. - Abzw. Seehof)		X			
Siegfriedstraße (Abzw. Seehof-Kriemhildstr.)			X		
Siegfriedstraße (Kriemhildstr. - Grenzweg)				X	
Spreestraße			X		
Sputendorfer Str. (Genshagener Str. - Am Sportplatz)		X			
Sputendorfer Str. (Am Sportplatz-Ortsausgang)			X		
Staedtlersiedlung				X	
Stahnsdorfer Straße	X				Radweg erforderlich!
Steinstraße			X		
Stormstraße			X		
Stratford-Straße			X		
Striewitzweg			X		
Tannenweg			X		
Teltower Straße	X				Ab Teltomat (Maschinen-GmbH) Tempo 30 bis Ortsausgang Ruhlsdorf
Toronto-Straße			X		
Trojanstraße			X		
Tulpenweg				X	
Uferweg				X	
Uhlandstraße				X	
Vancouver-Straße			X		
Veilchenstraße				X	
Verdistraße			X		
Victoria-Straße			X		
Waldstraße			X		
Waldweg				X	
Walther-Rathenau-Straße			X		
Warthestraße	X				
Webersiedlung			X		
Weg zum Saeggepfuhl				X	

Bezeichnung im Beschluss der SVV:	Hauptverkehrsstraße	„Modifizierte Sammelstraße“ ⁱ	„Anliegerstr. Tempo-30-Zone“	„Anliegerstr. verkehrsberuhigt“ ⁱⁱ	Bemerkungen
Straße					
Weinbergsweg (Potsdamer Str. - Hollandweg)			X		
Weinbergsweg (ab Hollandweg)				X	
Weserstraße			X		
Wielandstraße				X	
Wiesenstraße			X		
Wilhelm-Külz-Straße			X		
Wilhelm-Leuschner-Straße				X	
Winnipeg-Straße			X		
Wodanstraße			X		
Zehlendorfer Straße			X		Nach Fertigstellung der Spange
Zehnruthenweg		X			
Zeppelinufer			X		

ⁱ Modifizierte Sammelstraße:

Anliegerstraße mit Tempo 30 und Rechts-vor-Links-Regelung, Tiefbau mit erhöhter Baulastklasse, Abrechnung entsprechend Ausbausatzung als Haupterschließungsstraße.

ⁱⁱ Verkehrsberuhigt:

VZ 325/ 326 ohne separaten Gehweg
 Wo verkehrsberuhigte Bereiche im Knotenpunktbereich an Tempo-30-Straßen anschließen, sollte VZ 326 in 20 bis 30 Meter Entfernung vom Knotenpunkt aufgestellt werden, um die Rechts-vor-Links-Regelung zu erhalten.