

Umgestaltung Miersdorfer Chaussee

Öffentliches Werkstattgespräch am 13.03.2023, 18:00 Uhr - 20:00 Uhr Ergebnisprotokoll

Ort: Cafeteria der Paul-Dessau-Schule, Schulstraße 4, 15738 Zeuthen



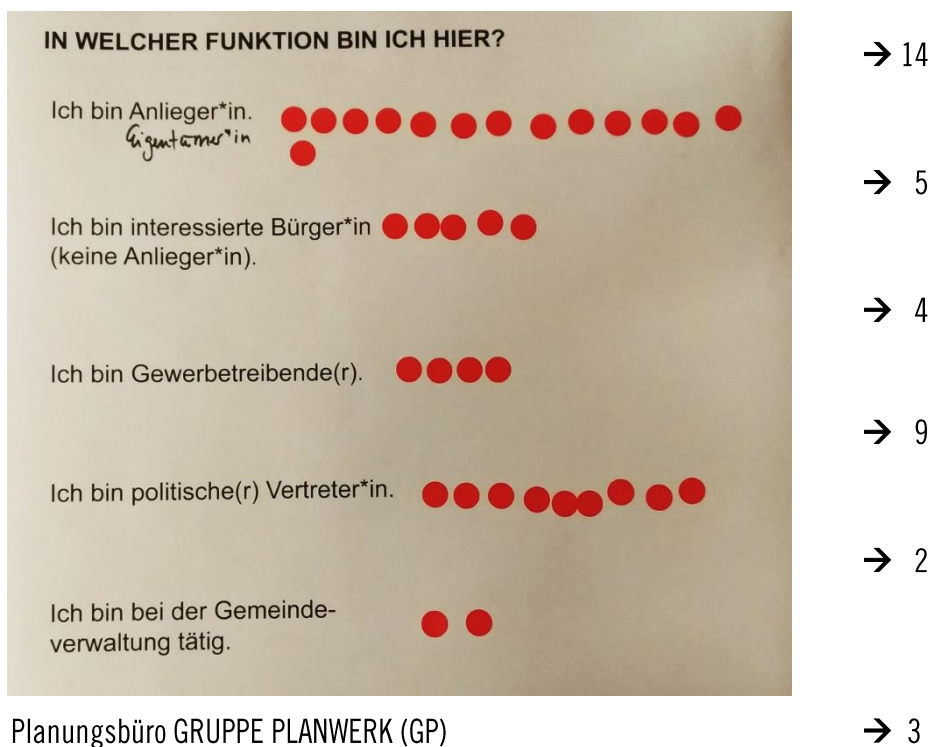
TAGESORDNUNG

- 18:00 Uhr Begrüßung durch den Bürgermeister und Einführung durch die Moderation
- 18:05 Uhr INPUT-VORTRAG durch Herrn Fichtner (GRUPPE PLANWERK)
Vorstellung Anlass, Rahmenbedingungen und Verfahren zur Machbarkeitsuntersuchung
Vorstellung der Gestaltungsvarianten
- 18:45 Uhr Gemeinsame Erörterung in Gruppen
- 19:40 Uhr Zusammenfassung der Erörterungsergebnisse
- 19:50 Uhr Ausblick und Verabschiedung

Moderation und inhaltliche Veranstaltungskonzeption durch GRUPPE PLANWERK in enger Abstimmung mit dem Amt für Bauen und Ortsentwicklung Zeuthen

TEILNEHMENDENKREIS (37 Personen)

Ergebnis der kleinen Abfrage am Eingang:



Begrüßung

Begrüßung durch den Bürgermeister Herrn Herzberger

Einführung durch die Moderation (Frau Hartfiel, GRUPPE PLANWERK)

- Vorstellung des Planungsteams
- Vorstellung der Tagesordnung
- Vorstellung der Teilnehmenden
- Ziel und Inhalt der Veranstaltung: Vorstellung der Rahmenbedingungen und Entwicklungsansätze für die Neugestaltung der Miersdorfer Chaussee, gemeinsame Erörterung der Varianten und Einholen von Anregungen und Ergänzungen

INPUT- VORTRAG – Anlass, Rahmenbedingungen und Verfahren zur Machbarkeitsuntersuchung

(Herr Fichtner, GRUPPE PLANWERK) – vgl. beiliegende Präsentation

- Anlass und Aufgabenstellung (*Folie 5-6*)
 - Ziel der Machbarkeitsuntersuchung ist das Erstellen eines integrierten Gestaltungskonzeptes unter Erarbeitung und Prüfung von Varianten zur Neugestaltung der Miersdorfer Chaussee als wichtige Einkaufsstraße in der Gemeinde. Anlass hierfür sind funktionale und gestalterische Defizite wie beschädigte Oberflächen oder fehlende Entwässerungsanlagen.
- Vorstellung des Bearbeitungsgebietes (*Folien 7-14*)
 - Das Bearbeitungsgebiet umfasst die Miersdorfer Chaussee ab der Kreuzung Oldenburger Straße und die anschließende Friesenstraße bis zur Kreuzung mit der Stedinger Straße. In diesem Abschnitt befinden sich eine Vielzahl von Geschäften und medizinischen Einrichtungen. Zudem findet hier der Wochenmarkt statt.
- Zielsetzung (*Folie 15-17*)
 - Umsetzung und Sicherstellung von funktionalen und gestalterischen Aspekten:
 - Erhalt und Stärkung des Markts
 - Verbesserung der Barrierefreiheit und Querungsbeziehungen
 - Stärkung der gewerblichen Strukturen
 - Sicherstellung der Oberflächenentwässerung
 - Erweiterung der Fahrradabstellmöglichkeiten
 - energetische Ertüchtigung der Straßenbeleuchtung
 - Stärkung der Aufenthaltsqualität und Schaffung neuer Angebote
 - attraktive und zusammenhängende Oberflächengestaltung
 - Erhalt der ortsprägenden Allee
- Vorstellung des bisherigen Verfahrens (*Folien 18-21*):
 - Gewerbebefragung
 - Mittels Fragebögen wurden die Ansprüche und Bedürfnisse der Gewerbetreibenden erfasst. Die Rücklaufquote betrug 50% (10 von 20). Themen waren z.B. die Erreichbarkeit der Geschäfte für Kund*innen und bei Anlieferungen.
 - Öffentlicher Rundgang

- In einer gemeinsamen Begehung mit Politik, Verwaltung, Anwohnenden und Gewerbetreibenden wurden die Gegebenheiten vor Ort erörtert und Hinweise und Anregungen aufgenommen.

INPUT- VORTRAG – Vorstellung der Gestaltungsvarianten

(Herr Fichtner, GRUPPE PLANWERK) – vgl. beiliegende Präsentation

- Im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchung wurden zwei grundsätzliche Gestaltungsvarianten zur Gliederung des Straßenraums erarbeitet:
- Variante 1 (*Folien 25-31*)
 - Bestandsorientiert – Klassische Straßenraumgliederung analog zum Bestand
Bei dieser Variante sollen die bisherige Fahrbahn und die Trennung der Verkehrsflächen erhalten bleiben. Der südliche Bordverlauf wird hierbei versetzt, sodass sie die Fahrbahnbreite auf 6m reduziert wird. Zusätzlich kann eine Einbahnstraßenregelung für Kfz angeordnet werden.
 - Erhalt des bisherigen Straßenraumcharakters
 - Seitenraum auf Südseite erweitert für zusätzliche Auslageflächen und Aufenthalt
 - Offene Platzsituation am zukünftigen Bahnzugang
 - Anzahl der Pkw Stellplätze wie im Bestand
 - Zusätzliche Baumpflanzungen
 - Zusätzliche Sitzbänke und Fahrradbügel
- Variante 2 (*Folien 32-38*)
 - Verkehrsberuhigter Bereich – mit niveaugleichem Ausbau
Hier wird die bisherige Trennung der Verkehrsflächen aufgehoben und ein niveaugleicher Ausbau des gesamten Bereiches hergestellt. Mit der Reduzierung auf Schrittgeschwindigkeit kann so ein zusammenhängender Raum mit hoher Aufenthaltsqualität und niedriger Barrierefreiheit hergestellt werden. Zusätzlich kann eine Einbahnstraßenregelung für Kfz angeordnet werden.
 - Mischverkehrsfläche
 - Flexible, uneingeschränkte Nutzung der gesamten Miersdorfer Chaussee durch alle Verkehrsteilnehmenden
 - Einheitliche, barrierefreie platzartige Gestaltung
 - Schritt-Geschwindigkeit der Kfz führt zu weniger Lärm und mehr Aufenthaltsqualität
 - Flexiblerer Marktbetrieb
 - Anzahl der Pkw Stellplätze wie im Bestand (Markierung erforderlich)
 - Zusätzliche Baumpflanzungen
 - Zusätzliche Sitzbänke und Fahrradbügel
- Weitere bei der Planung zu berücksichtigende Belange (*Folien 39-41*)
 - Oberflächenwasser „steht“ derzeit in den Randbereichen der Fahrbahn
 - Herstellung eines Regenwasserkanals in der Miersdorfer Chaussee im Rahmen des Umbauprojekts
 - Zusätzliche Entsiegelung (soweit möglich), um Versickerung zu gewährleisten

Gemeinsame Erörterung in Gruppen

Im Rahmen der Gruppenarbeit wurden an drei Tischen die beiden vorgestellten Varianten diskutiert. Als Leitfragen für die Diskussion sollten die Vor- und Nachteile beider Varianten einander gegenübergestellt werden sowie Anregungen und Hinweise für die weitere Bearbeitung gegeben werden. Die Teilnehmenden konnten frei wählen, an welchem der Tische sie sich einbringen wollten.

Die wesentlichen, besprochenen Inhalte (Hinweise, Anregungen, Ideen der Teilnehmenden) wurden durch die Tischmoderation oder durch die Teilnehmenden selbst auf Moderationskarten festgehalten und werden im Folgenden sinngemäß sortiert nach Themenschwerpunkten gegliedert wiedergegeben:

Anmerkungen, Hinweise und Bedenken:

Bauablauf

Eine weitere Bauphase würde dem ansässigen Gewerbe (weiter) schaden. Ein Umbau sollte nur phasen-/abschnittsweise erfolgen, sodass die Geschäfte weiterhin erreichbar sind.

Die Priorität beim Umbau sollte wegen der vorhandenen Schäden auf den Gehwegen liegen.

Erreichbarkeit der medizinischen Einrichtungen sicherstellen -> ausreichend Stellplätze schaffen.

Zur Einbahnstraßenregelung in der Miersdorfer Chaussee

Einbahnstraßenregelung ist mit Blick auf die geringe Fahrbahnbreite zu bevorzugen, um den Verkehrsfluss zu sichern.

Einbahnstraßenregelung erst im nördlichen Abschnitt der Miersdorfer Chaussee (ab Oldenburger Straße) umsetzen

Die Geschwindigkeit sollte durch versetzte Parkanordnung reduziert werden.

Eine Anordnung von Einbahnstraßenverkehr würde Umbaumaßnahmen auch in den anliegenden Straßen erfordern (Oberflächen, Radien prüfen).

Verkehr und Straßenraum

Die Friesenstraße ist aktuell eigentlich zu schmal für Begegnungsverkehr. Randbereich wird oft überfahren. Planung sollte dies berücksichtigen / eine Lösung finden.

Bei (wieder) geöffnetem S-Bhf kann es zu Berufsverkehrszeiten zu Konflikten durch überhöhte Geschwindigkeit kommen (war in der Vergangenheit zu beobachten).

Stellplätze

Anzahl der Parkplätze und Höchstparkdauer in der Miersdorfer Chaussee erhöhen.

Vorschlag: Anordnen von Schrägparkständen bei Einbahnstraßenregelung, um mehr Stellplätze zu schaffen.

Hinweis Gutachter: Die Straßenraum ist mit ca. 6,0 m Fahrbahnbreite zu schmal für eine Anordnung von Schrägparken (hierfür 4,45 m nötig)

Radverkehr

Freigabe für den Radverkehr entgegen der Einbahnstraße sicherstellen.

Führung des sich in Planung befindlichen interkommunalen Radweges berücksichtigen → komfortable Rahmenbedingungen für den Radverkehr schaffen

Funktion als Geschäftsstraße / Aufenthaltsqualität

Es haben sich zahlreiche Ärzte und gesundheitsbezogene Dienstleister in der Straße angesiedelt -> Eine „Wiederbelebung“ als Geschäftsstraße mit Einzelhandel wird angesichts der generell schwierigen Rahmenbedingungen kritisch bewertet

Das Aufstellen von Sitzmöglichkeiten wird begrüßt, könnte jedoch auch zu Ruhestörung und Vandalismus führen.

Bestandsbäume

Viele der Bäume sind bereits beschädigt und Wurzeln liegen teils sehr hoch. Zu prüfen ist, ob die vorhandenen Bäume im Zuge der Baumaßnahmen überhaupt erhalten werden können.

Anmerkungen zur Variante 1:

Einbahnstraßenregelung ist bei dieser Variante zu bevorzugen (Verkehrsfluss)

Klare Trennung der Verkehrsbereiche

Es kommt zu keiner wahrnehmbaren Umgestaltung/Veränderung des Charakters der Straße.

Erhöhter Begegnungsverkehr in der Stedinger Straße wird problematisch gesehen – bereits jetzt wenig Platz und beschädigte Bäume. Schleppkurve LKW von Friesenstr nach Stedinger Str. muss geprüft werden.

Verschlechterung der Erreichbarkeit durch notwendige Umwege.

Anmerkungen zur Variante 2:

Eine Anrampung wird als ein gutes Mittel zur Verkehrsberuhigung angesehen.

Absenkung der Bordsteine gut für Barrierefreiheit und den Marktbetrieb.

Grundsätzlich guter Weg für eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität.

Multifunktionale Nutzbarkeit des gesamten Straßenraumes.

Eine Überwachung der Einhaltung der Schrittgeschwindigkeit wäre schwierig.

Bedenken, dass sich der Verkehrsberuhigte Bereich nachteilig auf die Erreichbarkeit mit dem Kfz auswirkt.

Wenn Fußverkehr entlang der ganzen Straße und nicht nur an bestimmten Stellen queren kann, wird er ggf. von parkenden Kfz verdeckt.

Bedenken, dass das Verkehrszeichen für den verkehrsberuhigten Bereich nicht richtig gedeutet wird.

Hinweise zu Variante 2:

Private Oberflächen sollten sich von öffentlichen Flächen unterscheiden lassen.

Farbliche Differenzierung zwischen Gehwegen und Fahrbahn bei niveaugleichem Ausbau.

Ausweiten des verkehrsberuhigten Bereiches auch auf den Bereich vor den Fahrradständern an der S-Bahn -> Starke Nutzung zu erwarten.

Anordnen eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches (Tempo 20) mit niveaugleichem Ausbau als Kompromisslösung zur Ausweisung als verkehrsberuhigten Bereich.

Wünsche zur Straßenraumgestaltung:

Schaffen von Kfz-Stellplätzen (Senkrechtparkern) auf Freifläche nördlich der Sparkasse in der Oldenburger Straße.

Parken auf der Miersdorfer Chaussee nur auf einer Seite ermöglichen.

Berücksichtigen eines Kiss+Ride-Bereiches / Absetzzone am S-Bhf.

Schaffen von unterschiedlichen Parkzonen mit unterschiedlicher Regelung der Parkdauer: z.B. Absetzen am Bhf. (Halten/ Absetzen), längere Parkdauer für Kunden Gewerbe / Patienten v. Arztpraxen

Zusätzliche Fahrrad-Abstellanlagen an der S-Bahn, damit geplante Bügel im Straßenraum für Kund*innen und Patient*innen verfügbar bleiben.

Versickerung ermöglichen (in den Randbereichen).

Schaffen von Aufenthalts-/Sitzmöglichkeiten

Aufstellen von (ausreichend) Papierkörben.

Die Einbeziehung der privaten Flächen, wie die vor der Post, in die Umgestaltung des Straßenraums wäre wünschenswert. Möglichkeiten prüfen!

Zusammenfassung der Erörterungsergebnisse / Stimmungsbild

Im Anschluss an die Erörterung in den Gruppen wurden die jeweiligen Diskussionspunkte der Einzelgruppen allen Teilnehmenden im Plenum vorgestellt.

Eine Abfrage eines Meinungsbildes bezüglich einer Favorisierung der Varianten 1 und 2 ergab eine deutliche Mehrheit für die Variante 1 „Bestandsorientierte Straßenraumgestaltung.“

ZUSAMMENFASSUNG DER WESENTLICHEN DISKUSSIONSPUNKTE

- Bei der Planung des Bauablaufes ist eine möglichst geringe / verträgliche Beeinträchtigung der anliegenden Geschäfte sicherzustellen.
- Die bestehenden Kfz-Stellplätze sind für die ansässigen Gewerbetreibenden, Dienstleister und Praxen usw. mit Blick auf eine attraktive Kunden-Erreichbarkeit von zentraler Bedeutung. Sie sind zu sichern und das Angebot ggf. zu erweitern (z.B. im Bereich der Oldenburger Straße / östl. der Sparkasse).
- Die Schaffung von zusätzlichen Fahrradstellplätzen sowie von Sitzbänken in den Seitenbereichen wird grundsätzlich begrüßt.
- Die sich mit Öffnung des S-Bahnhofzugangs einstellenden Rahmenbedingungen müssen berücksichtigt werden (K+R, Fahrradabstellanlagen, Stoßzeiten, ggf. überhöhte Kfz-Geschwindigkeit).
- Beim Anordnen einer Einbahnstraße müssen die Umfahrrouten mit betrachtet werden (ausreichende Breite, komfortable Oberflächen).
- In der Miersdorfer Chaussee gibt es mehrere medizinischen Einrichtungen. Eine gute und barrierefreie Erreichbarkeit, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen, ist zu sichern – möglichst auch während der Bauphase.

AUSBLICK UND VERABSCHIEDUNG durch Frau Hartfiel (GRUPPE PLANWERK) und Herrn Herzberger (Bürgermeister Zeuthen)

- Zeitnahe Dokumentation und Veröffentlichung der Ergebnisse des Werkstattgesprächs
- Auswertung der Ergebnisse und Erarbeitung einer Vorzugsvariante in Abstimmung mit der GV
- Weitere Einbindung der Betroffenen und der Öffentlichkeit in den Planungsprozess
- Verabschiedung und Dank für die rege Beteiligung

Gez.: L. Rieper, GRUPPE PLANWERK