

## Vorschlag für das künftige Verkehrskonzept Bernau in Anbetracht der Planung der OU Bernau

### Kritikpunkte zur geplanten OU und am bestehenden Verkehrskonzept Bernau:

1. Der Nutzen des Teilstücks der Umgehungsstraße zwischen der L 200 und der Zepernicker Chaussee ist für uns nicht erkennbar. Die bestehende Verbindung über Heinersdorfer Straße und Zepernicker Chaussee zwischen Bernau und Zepernick ist verkehrstechnisch durchlässig und keineswegs überlastet. Es steht einzig zu befürchten, dass über die neue Umgehungsstraße künftig ein alternativer Weg freigebracht wird für den Schwerlastverkehr von Schwedt/Eberswalde nach Berlin-Pankow, über Zepernick und Buch bzw. umgekehrt. Der Schwerlastverkehr wird jetzt durch die Bahnbrücke Eichwerder/Friedensthal mit einer Durchfahrthöhe von 3,70 m verhindert, ohne dass durch die vorhandene Brücke derzeit der LKW-Lieferverkehr für den allgemeinen Handel in Bernau beschränkt wäre.
2. Das eigentliche Hindernis für den Verkehr in/aus Richtung Zepernick ist die Ampelkreuzung Heinersdorfer Straße/ Lohmühlenstraße/ Weißenseer Straße/ Berliner Straße. Dieser verkehrstechnische Problempunkt lässt sich nicht mit der geplanten Umgehungsstraße auflösen. Genauso wenig, wie alle anderen Stauschwerpunkte auf dem Stadtring Bernau. Diese Probleme sind hausgemacht!

### **Daher unser Vorschlag zur Entwicklung eines primären Verkehrskonzepts für die Stadt Bernau, vor Realisierung der Umgehungsstraße**

Wir fordern vom Stadtplanungsamt Bernau, vor Realisierung der Umgehungsstraße, eine zukunftsorientierte, weitsichtige Verkehrsplanung, zunächst mit einer Machbarkeitsstudie zur Prüfung des künftigen Einrichtungsringsverkehrs auf dem Stadtring von Rüdritzer Chaussee/Eberswalder Straße über Jahnstraße, Lohmühlenstraße, Weißenseer Str., östlicher Abschnitt der geplanten Umgehungsstraße - jetzt noch „Schwarzer Weg“ -, Börnicker Str. zurück zur Rüdritzer Chaussee bzw. im gegensätzlichen Richtungssinn (Im größeren Maßstab gibt es seit über 30 Jahren ein ähnliches, funktionierendes Verkehrskonzept in der Stadt Neubrandenburg, das als Vorbild dienen könnte.)

### Begründung:

Auf dem jetzigen Stadtring, mit einer Länge von schätzungsweise 1,5 - 2 km, befinden sich derzeit 7 Ampelanlagen, im Schnitt alle 200 - 300 m eine Ampel. Diese Regelungswut sorgt permanent für *stopp and go* im Verkehr, also für Stau, Lärm und hohe Emissionen. Für uns liegt in dieser undurchlässigen Verkehrsregelung der entscheidende Grund für die beklagten Verkehrsprobleme auf dem Stadtring, die sich auch über die jetzt geplante „Entlastungsstraße“ nicht beseitigen lassen werden. Die Entlastung für den Stadtverkehr wäre vermutlich kaum spürbar, wenn nicht zugleich ein neues Gesamtverkehrskonzept für Bernau einkalkuliert würde.

Ein entscheidender Nachteil der geplanten Umgehungsstraße ist erstens die fehlende Entlastung in Richtung Schönow und Wandlitz für den Verkehrsknoten Mühlenstraße. Ein weiterer, nicht minder entscheidender Nachteil ist, dass der Verkehr von/nach Eberswalde doch wieder in die Stadt hinein geleitet wird, weil die Umgehung am Bahnhofcenter endet, statt ihrer östlichen Weiterführung bis direkt zur Rüdritzer Chaussee. Bei allem Verständnis für die Umwelt und das tangierte Biotop am Teufelspfuhl wiegt der Wert einer gesunden Verkehrsregelung für die Lebensqualität der Menschen in Bernau wohl deutlich höher. Der

Teufelspfuhl könnte, bei westlicher Umfahrung, vielleicht östlich bis südlich ersatzweise ausgedehnt, über Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sogar naturschutzgerecht aufgewertet werden. Besser wäre aber vermutlich die östliche Umfahrung über die bereits bestehende Verbindung zwischen Schönfelder Weg und Albertshofer Chaussee. Offen bliebe noch das vermutlich kostenintensive Problem einer Querung der Bahnlinie nach Eberswalde. Diese Kosten könnten teilweise kompensiert werden, wenn man auf den weitgehend unnützen Abschnitt der Umgehung zwischen A 11 und Zepernicker Chaussee verzichten würde und die Umgehung in entgegengesetzter Richtung verlängert. Vielleicht ergäben sich auch aus der Einsparung mehrerer Ampelanlagen verwertbare Kostenvorteile.

Wir sind der Auffassung, dass sämtliche Verkehrsprobleme primär über den Einrichtungsringverkehr auf dem Stadtring zu lösen sind, wenn die Ampelregelung auf ein Minimum reduziert wird, Ein-/ Ausfädelungsspuren an den Knotenpunkten jeweils zu zwei durchgängigen Verkehrsspuren hinzu kommen und an brisanten Stellen, etwa am Gymnasium, Fußgängerbrücken über die Straßen sowohl zu höherer Verkehrssicherheit als auch zu besserer Verkehrsdurchlässigkeit beitragen. Alle diese Maßnahmen sollten den Verkehrsfluss auf dem Stadtring und den einmündenden Straßen deutlich verbessern und Emissionen verringern helfen. Die Stadt Bernau besitzt hierfür glänzende Voraussetzungen mit dem streckenweise un bebauten Stadtring, insbesondere im Abschnitt zwischen Ladeburger Chaussee und Mühlenstraße. Hier sollte die insgesamt 4-spurige Verkehrsführung (2 Geradeaus-, zzgl. Links- und Rechtsabbiege- sowie Einfädelungsspuren) generell umsetzbar sein. Bei der künftigen Bebauung des freien Platzes zwischen Ladeburger Chaussee und Mühlenstr. Sollte unbedingt an öffentliche Parkflächen gedacht werden (gebührenpflichtiges Parkhaus).

Uns ist klar, dass eine so gravierende Neuplanung der Verkehrsführung nur langfristig zu realisieren ist. Bevor jedoch jetzt die Umgehungsstraße geplant wird, sollte in die Planung bereits die Möglichkeit der späteren Einbindung ihrer Abschnitte in die Stadtringführung des Verkehrs aufgenommen werden. Beispielsweise könnten so rechtzeitig zusätzliche Bedarfsflächen für entsprechende Anschlussstellen bzw. für Ein-/ Ausfädelungsspuren erkannt, stadtplanerisch berücksichtigt, bauplanerisch beschränkt und sukzessive erworben werden.

Der Innenstadtverkehr wäre dann gleichfalls über Zwangsrichtungen so anzupassen, dass die derzeitigen Problemzonen wie Bebel-, Breitscheid- und Eberswalder Str. deutlich entlastet würden.

**Der Abschnitt der geplante Umgehungsstraße zwischen L 200 und Bahnhofcenter muss mindestens 3-spurig erfolgen, so dass zwei Spuren für den Einrichtungsringverkehr zur Verfügung stehen, die dritte Spur aber den Gegenverkehr vom Bahnhofcenter in Richtung L 200 ableitet, damit dieser nicht auch noch mit durch Bernau geleitet wird.**

Eine Kostenstudie wäre sicher unabdingbar. Wobei z.B. Kosten für die angesprochenen Fußgängerbrücken möglicherweise zu dämpfen sind, falls man nicht mehr benötigte Fußgängerbrücken von still gelegten Bahnhöfen der DB AG kostengünstig erwerben, demontieren und wieder verwenden können.

Bei der Kostenteilung zwischen Land und Stadt käme die Variante des Einrichtungsringverkehrs durchaus dem Stadtsäckl zugute, kann man doch guten Gewissens argumentieren, dass die Ringanbindung bis Rüdritzer Chaussee vorrangig zur Verbesserung des Verkehrsflusses und nicht primär der Anbindung der Gewerbegebiete an der Albertshofer Chaussee dient. Die ergäbe sich zwar zwangsläufig, aber das Gesamtkonzept sieht unbestreitbar vorrangig die Stadtentlastung vor.

Zusammenfassung des Vorschlags zum besseren Verkehrsfluss in Bernau:

- Machbarkeitsstudie für durchgehend mindestens zweispurigen Einrichtungsringverkehr: von Rüdritzer Chaussee/Eberswalder Straße über Jahnstraße, Lohmühlenstraße, Weißenseer Str., östlicher Abschnitt der geplanten Umgehungsstraße – jetzt noch „Schwarzer Weg“ –, Börnicker Str. zurück zur Rüdritzer Chaussee oder im gegensätzlichen Richtungssinn,
- so weit möglich, Ein-/Ausfädelungsspuren statt Ampelkreuzungen
- untergeordnete Nebenstraßen wenn möglich schließen, mit rückwärtiger Anbindung (praktisch nur noch im Nordquadrant nötig, dort über Sachtenlebener Str.)
- Fußgängerbrücken, wo prädestiniert, z.B. am Gymnasium
- ansonsten Fußgängerüberwege über einmündende Straßen von den Kreuzungen deutlich zurückgesetzt einrichten
- Verkehrsknoten Mühlenstr. zur Schönower Chaussee längerfristig durch Nordumfahrung für Verkehr aus Richtung Eberswalde bzw. vom Stadtring Bernau (Bahnhofcenter) in Richtung Schönow und Wandlitz auflösen, Gegenrichtungsverkehr aus Wandlitz und Schönow nach Bernau bleibt über Mühlenstr. zum Stadtring

**Forderungen bei Realisierung des Abschnittes zwischen A 11 bis Eichwerder/Bernauer Chaussee der geplanten Umgehungsstraße, sofern Verzicht auf Abschnitt nicht möglich**

Als Bewohner des Ortsteils Eichwerder von Bernau sehen wir uns durch das geplante Bauvorhaben künftig mit einer massiv erhöhten Lärmbelastung konfrontiert. Aufgrund des schnurgerade, senkrecht auf unserer Wohngebiet zuführenden Straßenverlaufs, mit gleich ausgerichtetem Lärmtrichter. Wir befürchten eine ganztägige Dauerbeschallung mit exponentieller Wirkung bei östlichen Winden, die aufgrund der Richtungsführung der Straße über eine Länge von ca. 1,5 km nie abreißen wird und dann zum bereits vorhandenen Lärmpegel der A 11 hinzu käme.

Alle Maßnahmen passiven Lärmschutzes sind nicht geeignet, die Lärmbelästigung während der Ruhezeiten, insbesondere zum späten Abend und frühen Morgen zu mindern, wenn man bei offenem Fenster schläft. Gerade aber in der Einschlafphase und morgens, ein zwei Stunden vor dem Aufstehen sind höhere Lärmpegel äußerst störend, führen zu Dauerstress. **Wir fordern daher, folgende Maßnahmen umzusetzen:**

**A) Umgehungsstraße**

- durchgehende Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h zur Lärmbekämpfung
- LKW-Verkehr Begrenzung auf 15 t
- Ableitung des Schwerlastverkehrs auf die dafür ausgelegte B 2, in beide Richtungen
- Anbindung an Zepernicker Chaussee mit großzügiger Kurve und Einfädelungsspur für einmündenden Verkehr von der Zepernicker Chaussee aus Bernau und Schönow, um Emissionen durch Abbremsen/Anfahren zu mindern
- Schallschluckelemente zwischen A 11 und Zepernicker Chaussee, im Abstand von jeweils 50 - 100 m untereinander, quer zur Fahrbahnrichtung so wechselnd versetzt, dass vom Autobahndamm in Richtung Eichwerder ein möglichst großer Schallschlucktrichter entsteht
- geräuschkämpfender Fahrbahnbelag

**B) Rad-/Gehweg Zepernicker Chaussee ab Bahnbrücke Friedensthal/Eichwerder**

- die derzeitige Rad-/Gehwegsituation im Bereich ca. 70 m vor der Eisenbahnbrücke Zepernicker Chaussee ist unhaltbar und muss im Zuge des Straßenbauvorhabens komplett neu angepasst werden, weil:
  - zu geringer Fahrbahnabstand
  - fehlender Spritzschutz zur Straße, bereits unter der Eisenbahnbrücke fehlend

- fehlendes Sicherheitsgeländer zur Abgrenzung gegen schleudernde Fahrzeuge bei Eisglätte oder Aquaplaning ab Eisenbrücke
- keine durchgehende Wegbefestigung
- zu geringe Passierbreite für begegnende Radfahrer und Fußgänger (auf gesamter Weglänge)
- durch Dachprofil der Straße derzeit mindestens halbseitige Straßenentwässerung auf den deutlich tiefer liegenden Gehweg, damit verbunden sind derzeit: Schmutzansammlung, Pfützenbildung, Schnee- und Schneematschablagerung sowie Glatteisbildung bis hin zur kompletten Unpassierbarkeit im Winter, bzw. muss man als Passant bei Regen das ganze Jahr auf die Straße ausweichen
- Winterdienst ist nur eingeschränkt möglich, da die durch Senkungsprozesse höhenversetzten Betonplatten des Gehweges kein gründliches Abschieben von Schnee/Schneematsch gestatten, bzw. keine gründlichere Reinigung, z. B. durch Abfegen erfolgt

Lösungsvorschläge:

- entweder deutlichen Abstand zur Straße schaffen mit durchgängiger Mulde/Graben zwischen Gehweg und Fahrbahn oder:
  - Gehwegniveau über Straßenniveau anheben,
  - mit feldseitig fallendem Straßenprofil zur dortigen Straßengrabenentwässerung
  - oder mit Straßeneinläufen und Verrohrung gehwegseitig unter dem Gehweg hindurch zum Graben
  - Schutzgeländer mit Spritzschutz zum Geh-/Radweg einrichten
- Rad-/Gehweg bis Stadtgrenze ausbauen/Radfahrer komplett von der Straße holen

Die mit der geplanten Umgehung von Bernau zwangsweise zu erwartenden Verkehrsprobleme für die Ortsdurchfahrt Zepernick sollten vorab mit der Gemeinde Panketal geklärt werden, bzw. sind die Zepernicker Bürger als Betroffene an den Auswirkungen am Verfahren zu beteiligen, bspw. wegen:

- fehlendem befestigtem Rad-/Gehweg in Zepernick bei höherer Verkehrsdichte
- ausreichender Ausbaubreite/ Ausbautiefe der vorhandenen Straßen für eventuellen Schwerlastverkehr (wenn der nicht über B 2 abgeleitet würde)
- eventuell zunehmender Lärmbelastung für die gesamte Ortsdurchfahrt Zepernick zwischen Buch und Bernau, die, im Gegensatz zur Stadt Bernau, bereits jetzt als lärmbelasteter Schwerpunkt gilt [siehe Darstellung zur Begründung für den Landesstraßenbedarf unter: [www.ls.brandenburg.de](http://www.ls.brandenburg.de) - Landesstraßenbedarfsplanung 2010 (Entwurf) – Anlagen zur Landesstraßenbedarfsplanung 2010 – Anlage 10 (für Bernau keine beanstandete Lärmemission) und Anlage 11 (für Zepernick beanstandete Lärmemission)]

.....  
Unterschrift