



■ Gemeinbedarfsflächen

Als Bauflächen des Gemeinbedarfs sind im Flächennutzungsleitbild nur die zukünftig erforderlichen Bestandsflächen ausgewiesen. Ein Flächenzuwachs ist für den Abbau der Flächendefizite (Stellplätze) des Schulstandortes Kahrener Str. 16 zu Lasten einer Teilfläche des angrenzenden GWC-Grundstückes G.-Schlesinger-Str. 2 - 6 vorgesehen.

Die Zukunftsbedarfe der Kindertagesstätten und der Jugendhilfe können im Grundstücksbestand ausreichend abgedeckt werden. Nach den Leitbildzielen sind außer für die Bedarfsbefriedigung Schulsport keine zusätzlichen öffentlichen Gemeinbedarfsflächen aus gegenwärtig privatem Grundstücksbestand erforderlich.



■ Grünflächen

Die Erhaltung des Grünsystems entlang der Spree und die weitere Vernetzung wichtiger privater und öffentlicher Grünräume soll zu einer klaren Strukturierung beitragen. Grünsystem und Hauptverkehrsnetz werden das Gesamtgebiet in überschaubare Bereiche mit jeweiligen Unterscheidungseigenheiten gliedern.

Als neue und noch stärker ausprägende Flächen und Bewegungsachsen sind die Grünverbindungen

- Puschkinpromenade - A.-Förster-Str. - Merzdorfer Weg
- Sanzebergbrücke - verl. Hermannstr. - Muskauer Platz/ Muskauer Str. - Branitzer Siedlung
- Spreeweher - G.-Schlesinger-Str. - Bodelschwinghstr.
- Spreeweher - Lindenplatz - Kahrener Str. - Endhaltestelle Straßenbahn anzusehen.

Qualitätsverbesserungen und Grünflächenerweiterungen im südlichen Teil sind für die Stabilisierung der Lebensbedingungen der Sandower vorgeschlagen. Die Freihaltung eines grünbestimmten Puffers zu den Emissionen von Bahn, Straße und Fußballstadion sowie die funktionale Anreicherung mit Freianlagennutzungen des Sportes und der aktiven und erholenden Freizeit ist städtebaulich anzustreben.

Verkehr

■ Hauptnetz

Konzeptionell wird der Aus- und Umbau des Straßenhauptnetzes auf die langfristigen Erfordernisse ausgerichtet. Die erforderlichen Grundstücksflächen für den fließenden Verkehr werden zum Teil erheblich erweitert (z. B. Dissenchener Str. – HVS/ ÖPNV).

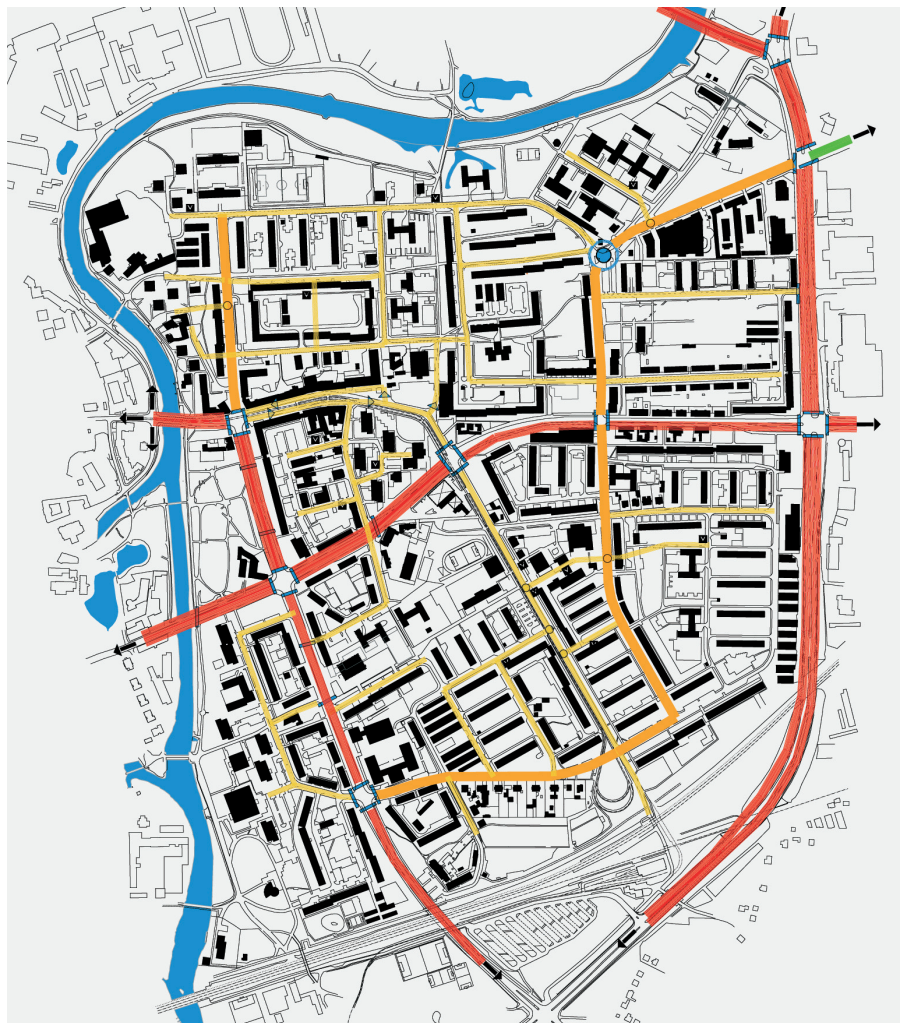
In der W.-Brandt-Str. ist das prognostizierte Fahrverkehrsaufkommen nicht mehr so hoch, dass die heutigen Fahrbahnausmaße weiterhin vorgehalten werden müssten. Daher wird empfohlen, den Straßenraum verträglicher zu gestalten und in die angebotene Fahrfläche teilweise einzuschränken (W.-

Brandt-Str. - südlicher Teil) und zusätzliche und bessere Querungsangebote einzurichten. Die zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität umzugestaltenden Bereiche der Sandower Hauptstraße („Sandower Anger“) werden ganz aus dem Hauptnetz herausgenommen. Sie sollen im Komplex mit der vorgeschlagenen Veränderung der Kaufhallensituation attraktiver und fußgängergerichter als Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich neugestaltet werden.

■ Nebennetz

Im gesamten Nebenstraßennetz wird die Geschwindigkeit auf 30 km/h beschränkt. Auch soll eine Einschränkung der Lkw-Durchfahrten gemäß Lkw-Führungskonzept (bis 3,5 t) erfolgen. Das Verkehrskonzept zielt auf die gleichmäßigere Verteilung der unmittelbaren Anliegerverkehre auf kurze, jeweils direkte Führungen zwischen Wohngebäude und Hauptnetz.

Im Leitbild wird die Einschränkung des Durchfahrkomforts besonders der Sammelstraßen durch verkehrsberuhigende Einschnitte empfohlen.





■ Funktionale Veränderungen

Empfehlungen zur grundsätzlichen Neudisposition der Fahrverkehrsfunktion werden im Verkehrskonzept gegeben. Für folgende Verkehrsanlagen sind damit grundlegende Veränderungen vorgeschlagen:

- Sandower Hauptstr. - Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo 20)
- Muskauer Str. als Fahrradstraße mit Anschluss der östlichen Grundstücke oder Längsparken in südlicher Fahrtrichtung (anstelle Parken in der H.-Beimler-Str.)
- Anschluss G.-Schlesinger Str. an die W.-Brandt-Str. als Sackgasse

Als radfahrerfreundliche Netzveränderungen werden empfohlen:

- Neue Veloroute in der Achse Fährgrasse – A.- Förster-Str. als Fahrradstraße ohne Längs- und Querparker am Fahrweg
- für Anlieger befahrbare E.-Wolf-Str. (Südteil) - Fahrradstraße ohne Längs- und Querparkmöglichkeiten
- Radweg entlang Merzdorfer Weg (Nordseite - Veloroute im selbständigen Korridor)

Im weiteren sind die Ent- oder Umwidmungen der für die Allgemeinheit nicht mehr gebrauchten Fahrverkehrsflächen

- Peitzer Str. (Nordteil)
- H.-Albrecht-Str. (Südteil)

sowie der Umbau der Kreuzung Peitzer Str./ Merzdorfer Weg als Kreisverkehr ohne Ampelregelungen im Leitbild vorgesehen. Ein Kreisverkehr verbessert die gegenwärtig unbefriedigende Verkehrslösung und bietet eine radfahrer- und fußgängerfreundlichere Quermöglichkeit (Veloroutenführung / Einrichtungsradweg mit Vorrang im Kreisverkehr).

■ Öffentliche Parkplätze und Straßenrandparker

Konzentrierte öffentliche Parkplatzflächen sind in der Peripherie der öffentlichen Grünflächen an der Spree, am Lokalen Versorgungszentrum „Sandower Anger“/ Hermannstr. sowie an der Endhaltestelle der Straßenbahn/ Haltepunkt Bahn AG vorgesehen. Die zu erhaltenden und die vorgeschlagenen Parkplätze sind ein Angebot für Besucher der Stadt und des Stadtteils. Die Grundstücke des Gemeinbedarfs bieten zusätzliche Pkw-Stellplätze für die Besucher und Nutzer der Einrichtungen.

Weitere Angebote (Besucher, Gäste und Handwerker) für den Wohnungsbau in einer Gesamtanzahl von insgesamt 1.140 öffentlichen Straßenrandstellplätzen (3 Stpl./ 20 WE) sind innerhalb der Anlagen des fließenden Verkehrs bereits integriert oder im Rahmen vorgeschlagener Umstrukturierungen neu zu integrieren.

Das Ziel urbaner Stadtraumgestaltung im Bearbeitungsgebiet verbindet sich mit der traditionellen Gliederung des Straßenraumes in Fahrverkehrsfläche, Längsparker- oder Baumpflanz-/ Kandelaberfläche und beidseitigem Gehwegstreifen. An dieser städtischen Querschnittsgliederung muss sich die Neuordnung der Bodenflächen und des Verkehrsraumes orientieren. Die



Queraufstellungen von PKW am Fahrbahnrand sind daher und auch zur Verbesserung der Passierbarkeit für Fußgänger und Radfahrer zukünftig dort zurückzudrängen, wo wichtige Bewegungsachsen liegen und mit Straßenbaumpflanzungen ausgestaltet werden sollen. Für das Halten und Parken an Sammelstraßen sind Längsparkierungen grundsätzlich zu bevorzugen.

■ Privates Parken

Ziel der Bodenordnung und für eine Stadtbildverbesserung unabdingbar ist die erstrangige Ausnutzung der Grundstücksflächen für die Befriedigung des privaten Pkw-Stellplatzbedarfes. Als Mindestausweisung gilt der Regelsatz der Stellplatzsatzung der Stadt. Wo Grundstücke bereits ausreichende Flächengröße besitzen oder der Abbau der Nutzungsdichte (Abbruch von Wohnungsüberangebot) mit dem Leitbild empfohlen wird, ist restriktiv das Straßenrand-Stellplatzangebot in den wichtigen Stadt- und Erlebnisräumen auf maximal 1 Stpl./ 10 Anlieger-WE zu beschränken.

Dringlich für ein angenehmeres Stadtbild ist die Reduzierung der Anzahl von abgestellten Pkw's in den öffentlichen Straßenräumen.

■ Rad- und Fußgängerverkehr

Wichtiges Leitbildziel ist die Qualifizierung der Hauptachsen des Radfahrer- und Fußgängerverkehrs.

Um die Achsen zukünftig fußgänger- und radfahrerfreundlicher zu gestalten, soll auch in das vorhandene Netz des fließenden Verkehrs eingegriffen werden bzw. die Netzklassifikation zugunsten des nichtmotorisierten Verkehrs verändert werden. Der Aufenthaltsqualität von Straßen und Wegen im Nebennetz und der Wohnverträglichkeit des Anliegerverkehrs soll zukünftig mehr Bedeutung als beim autogerechten Stadtumbau in den 60er Jahren geschenkt werden.

■ Radwege

Nach dem gesamtstädtischen Radverkehrskonzept beabsichtigt die Stadt entlang der Hauptnetzstraßen straßenbegleitend und beidseitig Radwege herzurichten. Der Radweg entlang der F.-Mehring-Str./ Dissenchener Str. soll zur leistungsfähigen Veloroute ausgebaut werden.

Mit einem verbesserten Fahrbelag können die axialen, „schnellen“ Radfahrer- und Fußgängerverbindungen in O-W- und N-S-Richtung für das Erreichen inner- und außergebietlicher Ziele dann als gut geeignet angesehen werden.

Das Leitbild unterbreitet eine zusätzliche Brückenschlagsoption zur Verdichtung der übergeordneten Wegebeziehungen. Mit der Aktivierung der ehemaligen Schlachthoffläche auf der Schmellwitzer Spreeseite bietet sich die Chance zu weiterführender Entwicklung. Eine Fußgänger- und Radfahrerbrücke verbessert und erweitert die Verbindungen zwischen Sandow und der