

# Machbarkeitsstudie „Wegeverbindung Eberswalder Straße / Kirchenhang / Finowkanal“ Reaktivierung des historischen Ortskernes Finow



# Machbarkeitsstudie „Wegeverbindung Eberswalder Straße / Kirchenhang / Finowkanal“

im Ortsteil Finow der Stadt Eberswalde



## Steuerung

**Stadtverwaltung Eberswalde**  
**Stadtentwicklungsamt**  
Silke Leuschner, Leiterin des  
Stadtentwicklungsamtes

Breite Straße 39  
16225 Eberswalde

Koordination Ramona Schwarz

Tel. 03334 / 64 614  
r.schwarz@eberswalde.de

## Bearbeitung

**insar**  
**Gesellschaft für Stadtplanung,**  
**Architektur und Regionalberatung**  
Christoph Wessling  
Marcus Jeutner

Oranienstraße 25 VH  
10999 Berlin  
Tel. 030 / 69 40 17 44  
mail@insar.de | www.insar.de

mit

**SCHIRMER-PARTNER**  
**Landschaftsarchitekten BDLA**  
Karsten Krüger

Zillestraße 105  
10585 Berlin  
Tel. 03338 / 76 11 99  
berlin@schirmer-partner.de

und

**Klepel & Partner - kpi**  
**Ingenieurgesellschaft für**  
**Verkehrswegeplanung mbH**  
Marion Klepel  
Andrea Jerneizig

Hermelinweg 7  
12623 Berlin  
Tel. 030 / 56 29 539 -11  
info@Klepel-Partner.de

Mai 2013



**KLEPEL & PARTNER - kpi**



Ingenieurgesellschaft für Verkehrswegeplanung mbH

<b>1.</b>	<b>Einleitung</b>	<b>3</b>
	Anlass und Ziel der Machbarkeitsstudie	3
<b>2.</b>	<b>Strukturmerkmale des Untersuchungsgebietes</b>	<b>5</b>
2.1	Vertiefung der stadt- und landschaftsräumlichen Bestandsdarstellung	5
<b>3.</b>	<b>Handlungsfelder und Konzepte</b>	<b>12</b>
3.1	Verkehrsführung und Straßenraumgestaltung Bereich Friedenseiche, Brücken- und Dorfstraße	12
3.1.1	Voraussetzungen und Grundlagen für die Verkehrsführung und Straßenraumgestaltung	12
3.1.2	Konzeptansatz für die Verkehrsführung und Straßenraumgestaltung im Bereich Friedenseiche, Brücken- und Dorfstraße	15
	Konzeptansatz Verkehrsführung kurz- und mittelfristig	16
	Konzeptansatz Verkehrsführung langfristig	17
	Konzeptansatz Straßenraumgestaltung Dorf- und Brückenstraße	22
3.2	Reaktivierung historischer Anger als Nachbarschaftsplatz / Wegeverbindung zum Finowkanal und zur Heegermühler Schleuse	25
3.2.1	Voraussetzungen und Grundlagen für die Entwicklung	26
3.2.2	Konzeptansatz für die Entwicklung des Bereiches	26
3.3	Öffentliche Durchwegung und Entwicklung Kirchengrundstück	29
3.3.1	Voraussetzungen und Grundlagen für die Entwicklung	29
3.3.2	Konzeptansatz zur Entwicklung des Kirchengrundstückes	30
	Parkweg am Hang zum Finowtal	30
	Kirchenumfeld	31
	Grundstückerschließung	32
	Durchführung der Sanierung des Kirchengrundstückes und Wartung	32
3.4	Querungsmöglichkeit Eberswalder Straße	33
<b>4.</b>	<b>Maßnahmen und Kostenschätzung für die Umsetzung</b>	<b>34</b>
	Beitragspflicht nach Kommunalabgabengesetz (KAG)	34
<b>5.</b>	<b>Fazit und Empfehlungen für den weiteren Planungsprozess</b>	<b>40</b>
<b>Anhang</b>		<b>41</b>
	Verzeichnis zugrunde gelegter Planungen und Gutachten	
	Abbildungsverzeichnis	

## Inhaltsverzeichnis

## **Anlagen im Anhang**

Konzept öffentlicher Räume, Maßstab 1 : 1.000

Konzept öffentlicher Räume, Detailausschnitt, Maßstab 1 : 500

Städtebauliches Konzept, Historisches Zentrum Finow, Maßstab 1 : 1.000

Städtebauliches Konzept, Historisches Zentrum Finow, Detailausschnitt, Maßstab 1 : 500

Einbindung und Entwicklung des Kirchengrundstückes mit kleinem Pfarrgarten, Maßstab 1 : 500

Dokumentation der Nachbarschaftswerkstatt „Stadtentwicklung historischer Ortskern Finow am Finowkanal“, Finow 14.11.2012

Dokumentation der Planungswerkstatt „Machbarkeitsstudie für die Reaktivierung des historischen Ortskernes von Finow“, Finow 23.11.2012



## Anlass und Ziel der Machbarkeitsstudie

Vorrangiges Ziel der Machbarkeitsstudie ist es darzustellen, mit welchen Maßnahmen der Bereich des historischen Zentrums von Finow qualitativ entwicklungsfähig gemacht werden kann.

Für eine erfolgreiche Entwicklung des Zentrums von Finow sollen die besonderen Orte des Kernbereiches miteinander verknüpft werden; dies sind das Stadtteilzentrum an der Eberswalder Straße, der historische Ortskern mit der Friedenseiche, der Dorfanger Heegermühle sowie der Finowkanal mit dem Bereich der Heegermühler Schleuse. Besonderen Anlass und besondere Entwicklungsperspektive eröffnen sich hierfür auch durch die vorgesehene Einrichtung der Ortsumfahrung B 167n. Dies ist bereits im Stadtteilentwicklungskonzept Finow (STEK Finow) enthalten; genannt werden hier die Stärkung des Zentrums für Handel, Gewerbe und soziale oder kulturelle Einrichtungen als Schwerpunkte der weiteren Stadtteilentwicklung, um „Finow für die Finower lebenswerter und für potentielle Zuziehende und Gäste attraktiver zu machen“ (STEK Finow 2011: Seite 5). Als erforderliche Maßnahmen werden im STEK u.a. die Aufwertung der wichtigen öffentlichen Räume, die Verbesserung der Wegeverbindungen zwischen den genannten Orten, die Entwicklung des historischen Dorfangerbereiches sowie des landschaftlichen Bereiches um die Heegermühler Schleuse genannt. Eine Schlüsselrolle nimmt hierbei auch die Öffnung des Kirchengeländes der evangelischen Kirchengemeinde für eine öffentliche Durchwegung ein sowie eine damit einhergehende Sanierung der Freiflächen des Kirchengrundstückes (vgl. STEK Finow 2011: Seite 41). Eine gemeinsame Entwicklung dieser Bereiche als besondere Raum- und Funktionsfolge (Kommerz, Besinnung, Kultur, Erholung) soll erheblich zur Attraktivitätssteigerung des Finower Zentrums beitragen.

Um den Konzeptansatz des STEK Finow auf seine Machbarkeit zu überprüfen sind mit der vorliegenden Machbarkeitsstudie drei Bereiche und thematische Schwerpunkte vertieft untersucht worden. Dies sind:

- 1) die Verkehrsführung und Straßenraumgestaltung im Bereich Friedenseiche, Brücken- und Dorfstraße
- 2) die Reaktivierung des historischen Angers als Nachbarschaftsplatz und die Einrichtung einer neuen Wegeverbindung vom Anger zum Finowkanal und zur Heegermühler Schleuse
- 3) die Aufwertung der Freifläche des evangelischen Kirchengrundstückes mit der Einrichtung einer öffentlichen und barrierefreien Durchwegung von der Eberswalder Straße zum Bereich Friedenseiche

Zusätzlich wurden die Möglichkeiten für eine Fußgängerquerung der Eberswalder Straße zwischen Finow-Park und evangelischer Kirchengemeinde untersucht.

Im Bereich der Friedenseiche, Brücken- und Dorfstraße soll unter Berücksichtigung möglicher sicherer Wegeverbindungen und Querungsstellen eine optimierte Verkehrsführung erreicht werden. Grundlage hierfür sind die bestehenden und zukünftigen verkehrlichen Anforderungen. Hierauf aufbauend wird eine neue Straßenraumgestaltung vorgeschlagen, durch die eine Verkehrsberuhigung mit der „Wiederherstellung“ des historischen Platzbereiches um die Friedenseiche erzielt werden kann.

Zur Verbesserung der Anbindung des Finower Zentrums an den Finowkanal sollen die heute sehr engen Gehwege der Brückenstraße saniert und verbreitert werden. Aufgrund des historischen Profils des Straßenraumes der Brückenstraße von ca. 10 Metern sind die Möglichkeiten hierzu eingeschränkt, da durch die Brückenstraße auch langfristig ein Linienbus verkehren wird und mittelfristig die Brückenstraße einen Teil des LKW-Verkehrs zu den nördlichen Gewerbe- und Industriestandorten aufnehmen muss. Sehr wohl ist es jedoch erforderlich, hier ein ausgewogeneres Verhältnis der Zuordnung der Verkehrsflächen für Fußgänger und Fahrverkehr zu erreichen. Für die bessere Verknüpfung zum Finowkanal wird zudem eine neue Wegeverbindung vom Anger zur Heegermühler Schleuse, entlang des östlichen Randes der bestehenden

## 1. Einleitung

### \_ 1.1 Anlass und Ziel



Abb. 1: Ausschnitt Finow-Zentrum des Leitbildplanes Stadtentwicklungskonzept Finow 2011

Kleingartenanlage vorgesehen.

Im Zusammenhang mit den Konzeptvorschlägen zum Umbau der Dorfstraße sowie der neuen Wegeverbindung zur Heegermühler Schleuse wird auch ein Gestaltungsentwurf für den historischen Anger Heegermühle vorgelegt. Der Anger, der heute stark vernachlässigt ist und als historischer Ort nicht mehr erkennbar ist, soll im Sinne eines Nachbarschaftsplatzes zur Aufwertung des Bereiches beitragen.

Die evangelische Kirche Finow markiert als städtebaulicher Solitär das Zentrum von Finow. Bis zu Beginn der 1980er Jahre bestand ein öffentlich nutzbarer Fußweg über das Grundstück der evangelischen Kirchengemeinde. Diese Verbindung ist für die stadträumliche Verknüpfung des bereits sanierten Finowparks südlich der Eberswalder Straße und des kommerziellen Zentrums entlang der Eberswalder Straße mit dem historischen Kernbereichen nördlich des Kirchgrundstückes von besonderer Bedeutung. Neben der Integration der Durchwegung sollen mit der Sanierung des Kirchgrundstückes eine gute Aufenthaltsqualität sowie Möglichkeiten zur Durchführung besonderer Veranstaltungen geschaffen werden. Die Sanierung des Kirchgrundstückes muss in Partnerschaft mit der evangelischen Kirchengemeinde als Eigentümer erfolgen.

Mit einer zusätzlichen Querungsmöglichkeit der Eberswalder Straße soll die genannte verbesserte Wegeverbindung vom Finowkanal bis zur Eberswalder Straße auch an den Finow-Park und das Gründerzeitquartier rund um die Bahnhofstraße angebunden werden.

Die Entwicklung dieser Bereiche als besondere Raum- und Funktionsfolge soll eine erhebliche Attraktivitätssteigerung des Finower Zentrums initiieren.

Die Ausarbeitung der Machbarkeitsstudie wurde durch eine intensive Beteiligung der betroffenen Anwohner, Grundstückseigentümer, Interessenvertreter und der evangelischen Kirchengemeinde begleitet. Am 14. November 2012 wurde eine Nachbarschaftswerkstatt zur Entwicklung des historischen Ortskernes, mit Schwerpunkt auf der Sondierung der Möglichkeiten eine neue Wegeverbindung zwischen historischem Anger und Finowkanal herzustellen mit den Anrainern und den betroffenen Kleingärtner durchgeführt. Am 22. November wurden die Entwicklungsmöglichkeiten zu den drei genannten Schwerpunktthemen mit Interessenvertretern aus Parteien, Vereinen und Verbänden aus Finow in einer Planungswerkstatt ausführlich diskutiert. Mit dem Kirchengemeinderat der evangelischen Kirche Finow wurden am 21. Februar 2013 die Planungsvorschläge für eine Aufwertung des Kirchengrundstückes und die Integration einer öffentlichen Durchwegung intensiv erörtert und am 06. April 2013 mit einer Gemeindevollversammlung der evangelischen Kirchengemeinde diskutiert. Diese Veranstaltungen wurden gemeinsam von dem Stadtentwicklungsamt Eberswalde und dem Gutachter-Team durchgeführt. Während der Erarbeitung der Machbarkeitsstudie von Oktober 2012 bis April 2013 hat das Stadtentwicklungsamt Eberswalde in zyklischen Steuerungsterminen mit dem Gutachtertermin den Planungsprozess begleitet und gesteuert.

Die Machbarkeitsstudie basiert neben dem STEK Finow 2011 im Wesentlichen auf Bestandsaufnahmen durch die Gutachter, der Auswertung des Verkehrsentwicklungsplanes Eberswalde 2007 sowie den genannten Beteiligungen der Betroffenen und Interessenvertretern. Die Plan-darstellungen basieren auf der allgemeinen Liegenschaftskarte Eberswalde (ALK) sowie aktuellen Vermesserdaten zum Bereich Friedenseiche und des evangelischen Kirchengrundstückes.

Mit der Machbarkeitsstudie werden die stadt-, landschafts- und verkehrsplanerischen Möglichkeiten zur Entwicklung der drei Schwerpunktbereiche ergründet. Die mit den o.g. Werkstätten und Abstimmungsterminen sondierte Akzeptanz bei den Beteiligten und Betroffenen sowie die Verfügbarkeit einzubindender Grundstücke sind Bestandteil der erfolgten Abwägung der vorgeschlagenen Planungsschritte.

Die Konzeptdarstellungen für die Neugestaltung der Straßenräume und des Angers sowie des Kirchengrundstückes sind im Maßstab 1 : 500 ausgearbeitet. Die Entwicklung des Bereiches zwischen Anger und Heegermühler Schleuse wird im Maßstab 1 : 1.000 dargestellt. Die drei Schwerpunktbereiche der Bearbeitung werden zusammenfassend auch als historisches Zentrum Finow bezeichnet. Anhand der auf den Konzeptdarstellungen basierenden Kostenschätzungen wird auch die finanzielle Tragweite der Maßnahmen dargestellt. Abschließend werden Empfehlungen zum weiteren Planungsprozess gegeben.

Topographisch prägend für das Planungsgebiet ist die Hangkante von der höher gelegenen Ebene im Süden zum nördlich begleitenden Finowtal. Die Eberswalder Straße und die evangelische Kirche Finow liegen oben am südlichen Rand zur Hangkante. Der historische Kern Heegermühle mit der Friedenseiche liegt ca. 10 Meter tiefer. Bis zum Finowkanal fällt das Gelände ungefähr um ca. einen weiteren Meter ab. Aufgrund niedrigem Grundwasser und rückstauendem Niederschlagswasser bestehen für die Niederungsflächen direkt südlich des Finowkanals Einschränkungen der Bebaubarkeit.

Der Siedlungsursprung von Finow liegt im Bereich der Friedenseiche. Dorf- und Brückenstraße markieren den historischen Kern von Finow, wobei die Brückenstraße mit der Querung des Finowkanals die Verbindung zu den nördlich des Kanals gelegenen Siedlungsbereichen darstellt. Die bauliche Struktur des historischen Kernes ist heute teilweise fragmentiert. Die öffentlichen Räume des historischen Kernes sind durch den Verkehr zu den nördlich des Kanals gelegenen Siedlungsbereichen und Gewerbe- sowie Industriestandorten stark belastet und überformt.

## **2. Strukturmerkmale des Untersuchungs- gebietes**





Abb. 2: Schmettau Plan ca. 1 : 10.000, Jahr 1765, Ausschnitt Heegermühle und ‚Messingwerkhafen‘ (Original gesüdet gezeichnet und hier genordet dargestellt)



Abb. 3: Topographische Karte, Maßstab 1 : 10.000, Jahr 1840, Ausschnitt Heegermühle und Messingwerk





Abb. 4: Topographische Karte, Maßstab 1 : 10.000, Jahr 1884, Ausschnitt Heegermühle und Messingwerk



Abb. 5: Topographische Karte, Maßstab 1 : 10.000, Jahr 1908, Ausschnitt Heegermühle und Messingwerk

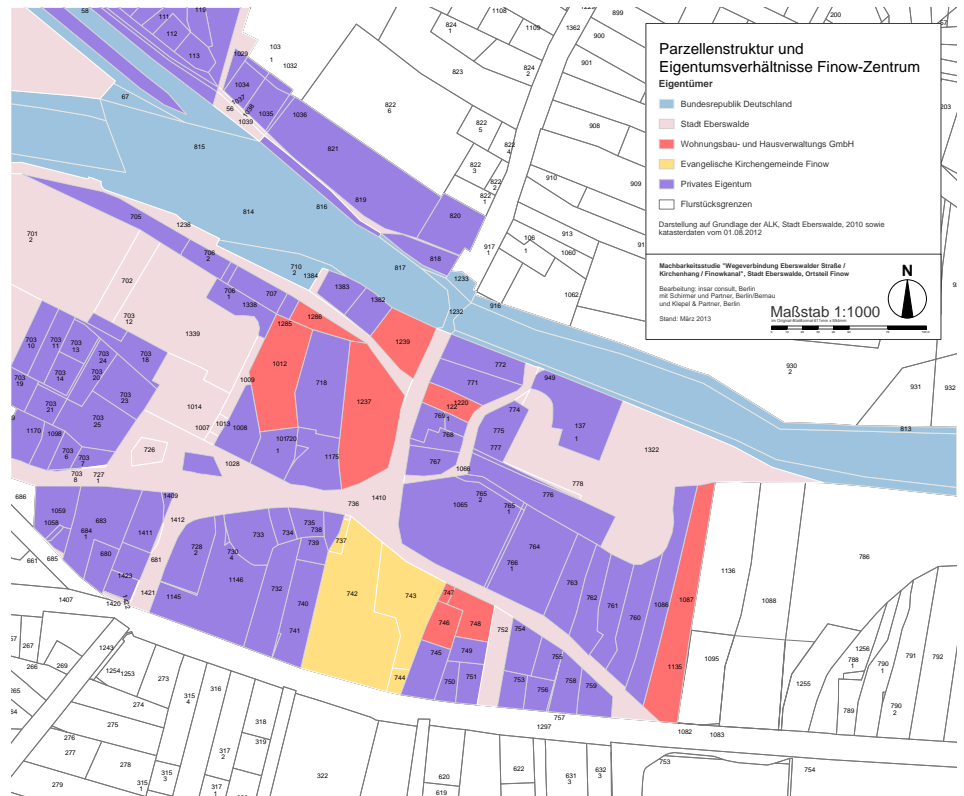


Abb. 6: Parzellenstruktur und Eigentumsverhältnisse Finow-Zentrum

## 2.1 Vertiefung der stadt- und landschaftsräumlichen Bestandsdarstellung

### Vertiefung der stadt- und landschaftsräumlichen Bestandsdarstellung

Die Eberswalder Straße im Zentrumsbereich von Finow wurde Anfang der 2000er Jahre umfangreich erneuert. Ebenso wurden ein Großteil der privaten Gebäude, die größtenteils Einzelhandel und Gastronomie im Erdgeschoss aufweisen, an der Eberswalder Straße saniert, auch wenn dieser Bereich nicht zum Sanierungsgebiet erklärt wurde. Anders sieht die Situation im historischen Siedlungskern Heegermühle aus. Dieser Bereich weist bis heute einen recht vernachlässigten Gesamteindruck auf, auch wenn punktuell Erneuerungen innerhalb der letzten 20 Jahre erfolgt sind, z.B. die Sanierung des ehemaligen Rathauses Finow an der Friedenseiche, heute Verwaltungsgebäude der Wohnungs- und Hausverwaltungsgesellschaft mbH Eberswalde (WHG), oder die Instandsetzung der Gehwege im östlichen Bereich der Dorfstraße auf der nördlichen Straßenseite.

Entlang des Finowkanals als besonders bedeutendem industriegeschichtlichen, landschaftsräumlichen und erholungsbezogenen Rückgrat von Eberswalde sind auch im Bereich Finow punktuell und sektoral Erneuerungs- bzw. Aufwertungsmaßnahmen erfolgt, z.B. durch den Ausbau des historischen Treidelweges als Radroute. Das Entwicklungspotential dieses Raumes wird aber gerade in Finow noch nicht ausgeschöpft.

Im Planungsgebiet besteht insgesamt neben den qualitativen Defiziten und dem Mangel an Aufenthaltsraum und -qualität sowie dem Instandsetzungs- und Sanierungsbedarf der öffentlichen Räume das Erfordernis eines barrierefreien Ausbaus.

(Die Bestandskarten zum Planungsgebiet basieren auf Bestandserhebungen durch die Gutachter sowie teilweise auf den Bestandsdarstellungen des STEK Finow 2011)





Abb. 7: Schwarzplan Finow-Zentrum

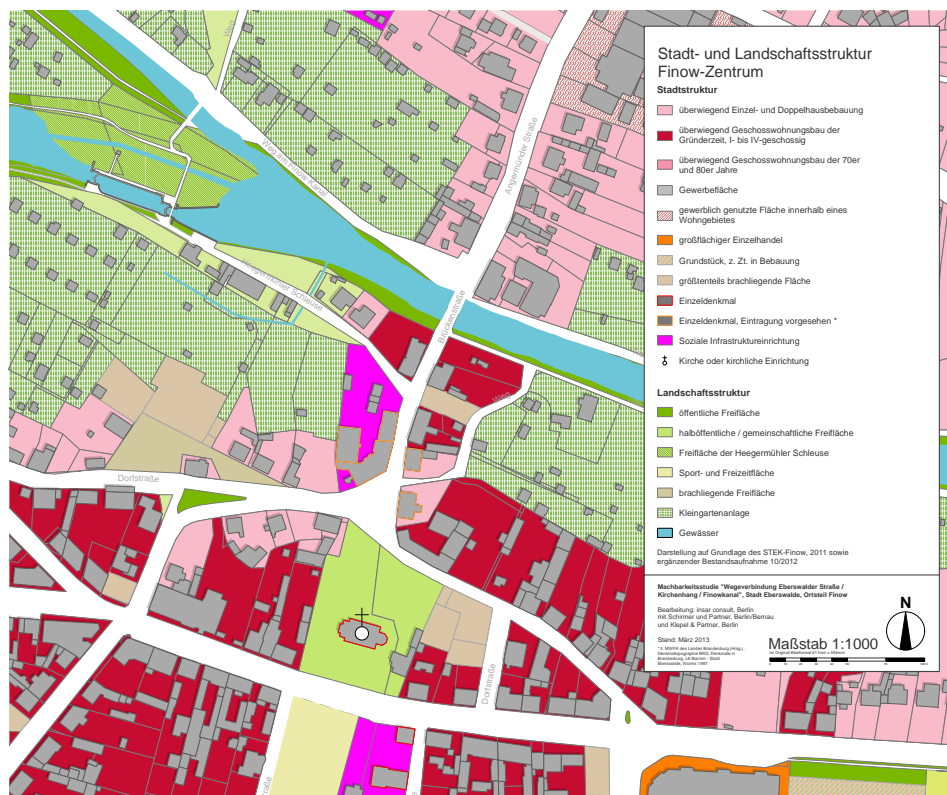


Abb. 8: Stadt- und Landschaftsstruktur Finow-Zentrum

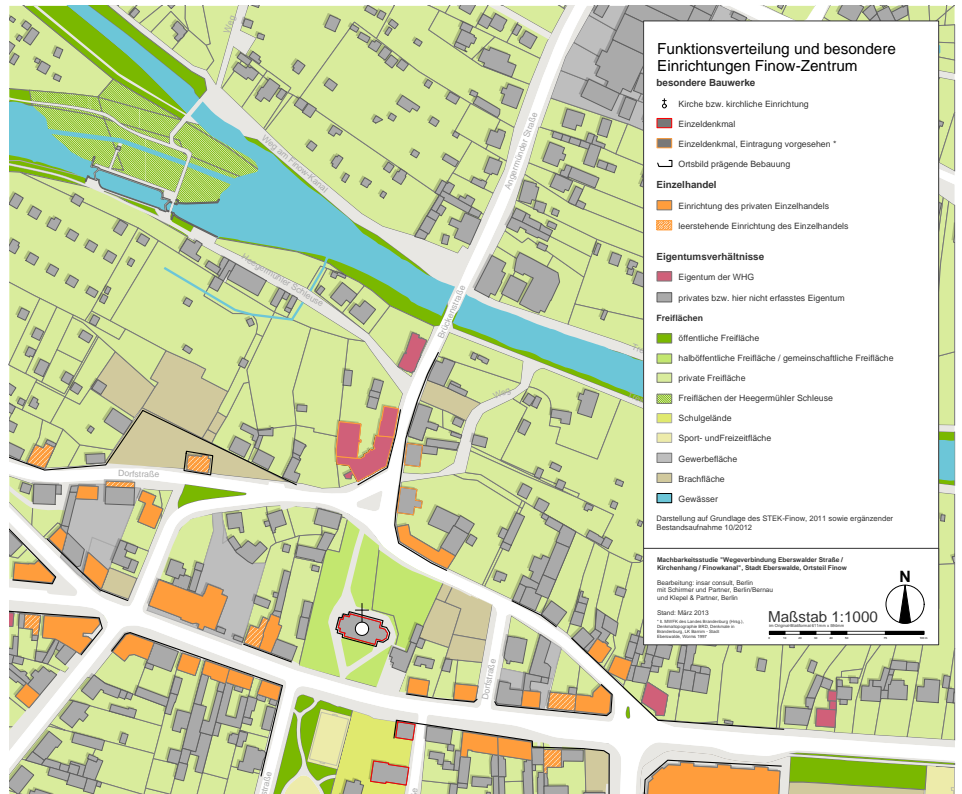


Abb. 9: Funktionsverteilung und besondere Einrichtungen Finow-Zentrum



Abb. 10: Beschaffenheit und Zustand der öffentlichen Gehwege, sonstiger öffentlicher Flächen und von Potentialflächen im städtischen Eigentum

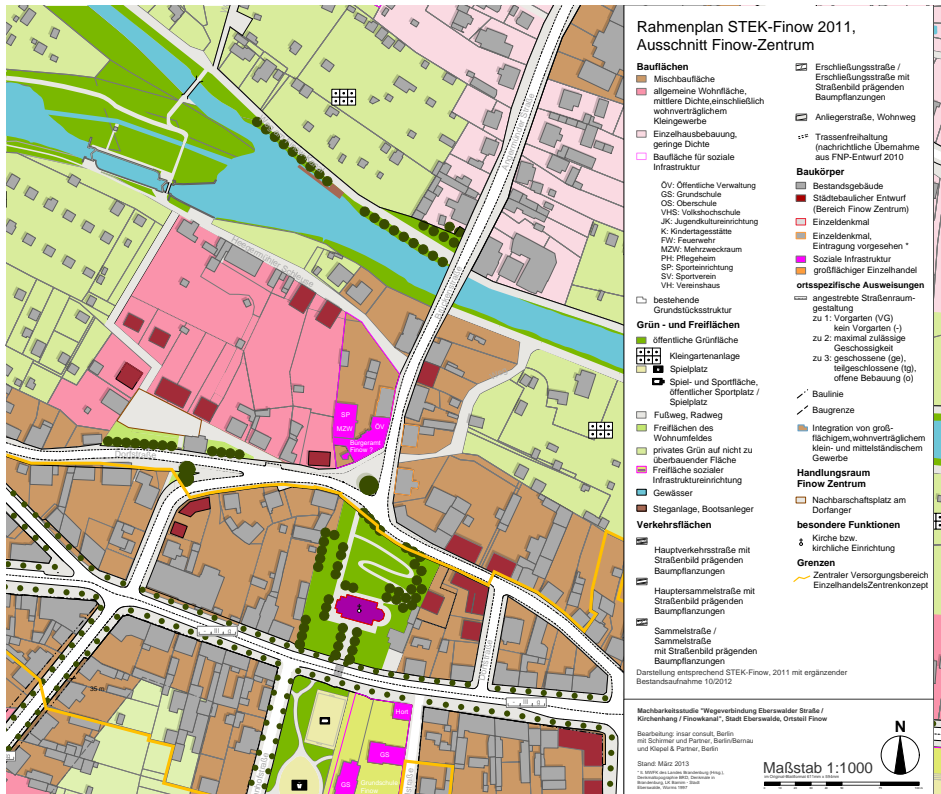


Abb. 11: Ausschnitt Finow-Zentrum des Rahmenplanes Stadtentwicklungskonzept Finow 2011



Abb. 12: Luftbild Finow-Zentrum



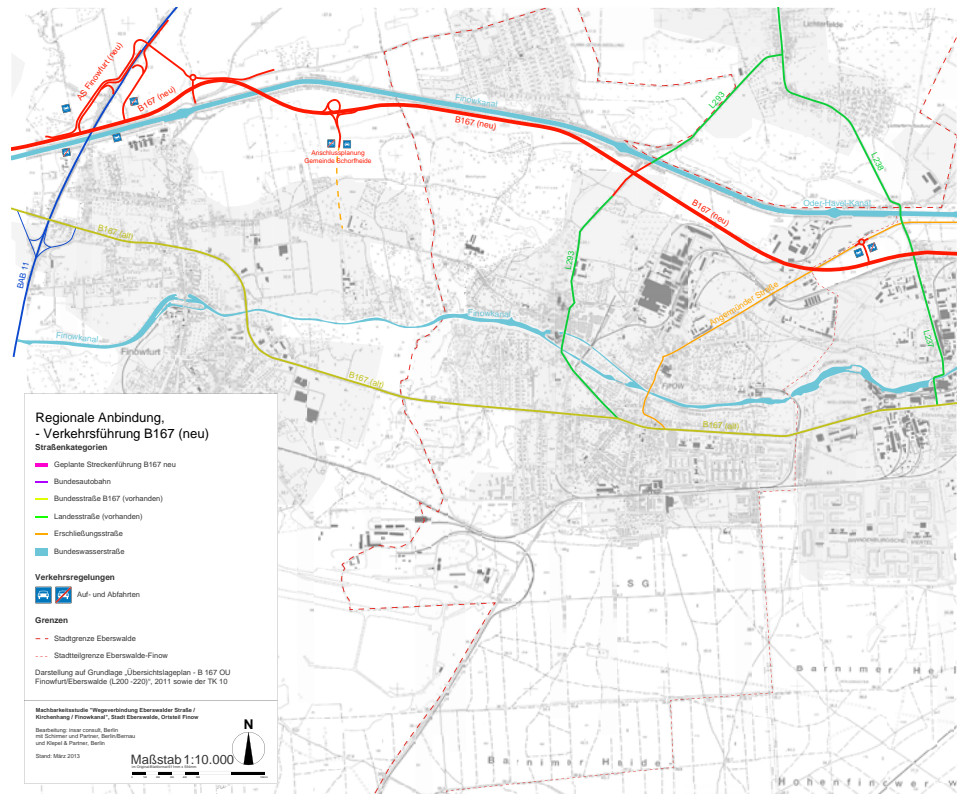


Abb. 13: Regionale Anbindung – Verkehrsführung B 167n – Stadt Eberswalde

### 3. Handlungsfelder und Konzepte

#### \_3.1 Verkehrsführung und Straßenraumgestaltung Bereich Friedenseiche, Brücken- und Dorfstraße

##### \_3.1.1 Voraussetzungen und Grundlagen für die Verkehrsführung und Straßenraumgestaltung

#### Verkehrsführung und Straßenraumgestaltung Bereich Friedenseiche, Brücken- und Dorfstraße

Ziele der vertiefenden verkehrlichen Betrachtungen und Planungen sind:

- Verbesserung der Aufenthaltsqualität an der Friedenseiche
- Verkehrsberuhigung (Schwerlastverkehr) in der Brücken- und Dorfstraße
- Stopp des ‚Schleichverkehrs‘ durch die Dorfstraße
- Einrichtung einer sicheren Fahrbahnquerung der Dorfstraße an der Friedenseiche

#### Voraussetzungen und Grundlagen für die Verkehrsführung und Straßenraumgestaltung

Um hierzu belastbare Aussagen zu treffen, ist es erforderlich die bestehende und geplante Verkehrsführung im übergeordneten Maßstab zu betrachten.

Die Hauptverkehrsachse von Eberswalde und Finow ist heute die B 167 („Eberswalder Straße“ in Finow). Für die Gewerbe- und Industriestandorte im Norden von Finow, also nördlich des Finowkanals, bestehen in Finow zwei Anbindungen: die Altenhofer Straße (L 293) sowie die Brückenstraße. Beide Verbindungen Richtung Norden führen durch historisch sensible Ortslagen. Die Altenhofer Straße führt entlang der Messingwerksiedlung und die Brückenstraße führt durch den historischen Ortskern von Finow, das alte Heegermühle. Das Straßenprofil der Brückenstraße misst im historischen Kern von Finow zwischen neun und zehn Metern. Die Gehwege der Brückenstraße sind mit knapp 1,5 Metern sehr schmal und stellen aufgrund der Enge und der schlechten Beschaffenheit auch eine Gefahrenlage für die Fußgänger dar. Der Durchgangsverkehr passiert heute die Brückenstraße trotz Tempo 30 Gebotes recht zügig, was sich sehr negativ auf die Benutzbarkeit der Gehwege und die Wohnqualität der angrenzenden Bebauung auswirkt. Die nächste Quermöglichkeit des Finowkanals bildet die 2,3 km östlich gelegene Lichtenfelder Straße / Coppistraße (L 238).

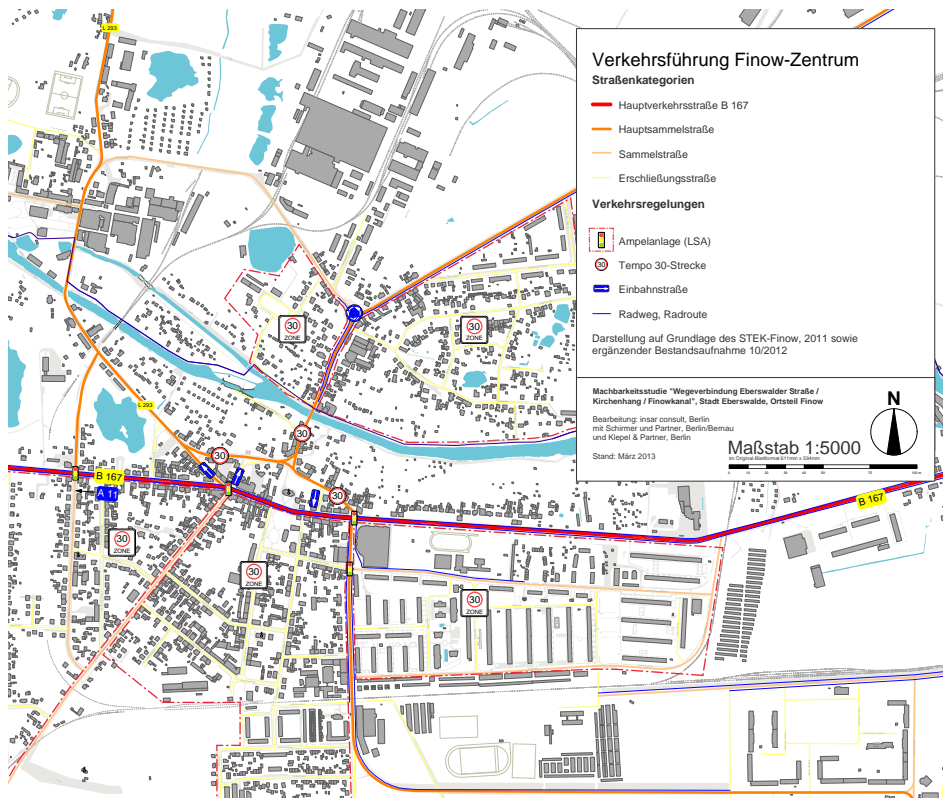


Abb. 14: Verkehrsführung in Finow heute

Der Süd-Nord-Verkehr zwischen der B 167 und den nördlich des Finowkanals gelegenen Industrie- und Wohnstandorten verteilt sich entsprechend der Verkehrszahlen des Verkehrsentwicklungsplanes wie folgt:

- Altenhofer Straße (L 293), 4.155 Kfz. täglich mit einem Schwerverkehrsanteil von 5 - 7,5 %
- Brückenstraße, 4.260 Kfz. täglich, mit einem Schwerverkehrsanteil von 7,5 – 10 %
- Lichtenfelder Straße / Coppistraße (L 238), 6.770 Kfz. täglich, mit einem Schwerverkehrsanteil von 2,5 - 5 %

Die Dorfstraße zwischen Friedenseiche und Altenhofer Straße wird heute neben dem Anliegerverkehr von dem Verkehr genutzt, der aus Richtung Norden über die Brückenstraße zur B 167 mit Fahrtrichtung Westen fließt sowie von einem erheblichen Verkehrsanteil, der über die B 167 aus Osten kommend zur Altenhofer Straße unterwegs ist. Letzterer kann auch als Schleichverkehr parallel zur B 167 bezeichnet werden, da mit dieser Verbindung zwei Lichtsignalanlagen an der B 167 im Zentrum von Finow umfahren werden können. Die Abweigsituation zwischen Dorfstraße und Brückenstraße ist heute für alle Richtungsverkehre sehr Kfz.-günstig ausgebaut. Die Friedenseiche steht isoliert auf einer Verkehrsinsel. Gesicherte oder wenigstens als sicher zu bezeichnende Querungsmöglichkeiten der großzügig angelegten Verkehrsflächen der Brücken- und der Dorfstraße bestehen nicht. Schmale Gehwege bestehen lediglich an der Brückenstraße sowie auf der nördlichen Seite der Dorfstraße. Der zu Beginn der 1980er Jahre geöffnete Fußweg über das evangelische Kirchengelände endet heute an der südlichen Fahrbahnkante der Dorfstraße gegenüber der Friedenseiche. Der hier fehlende Gehweg und die dadurch bestehende Gefahrensituation war auch ein Grund, weshalb die Durchwegung des evangelischen Kirchengrundstückes geschlossen wurde. Die Dorfstraße zwischen Friedenseiche und Altenhofer Straße ist heute als Sammelstraße klassifiziert und nimmt täglich 4.675 Kfz. auf, mit einem Schwerverkehrsanteil von 7,5 – 10 %. Es liegen keine Daten vor die beziffern wie groß der Anteil des Durchgangsverkehrs und wie groß der Anteil des Quell- und Zielverkehrs

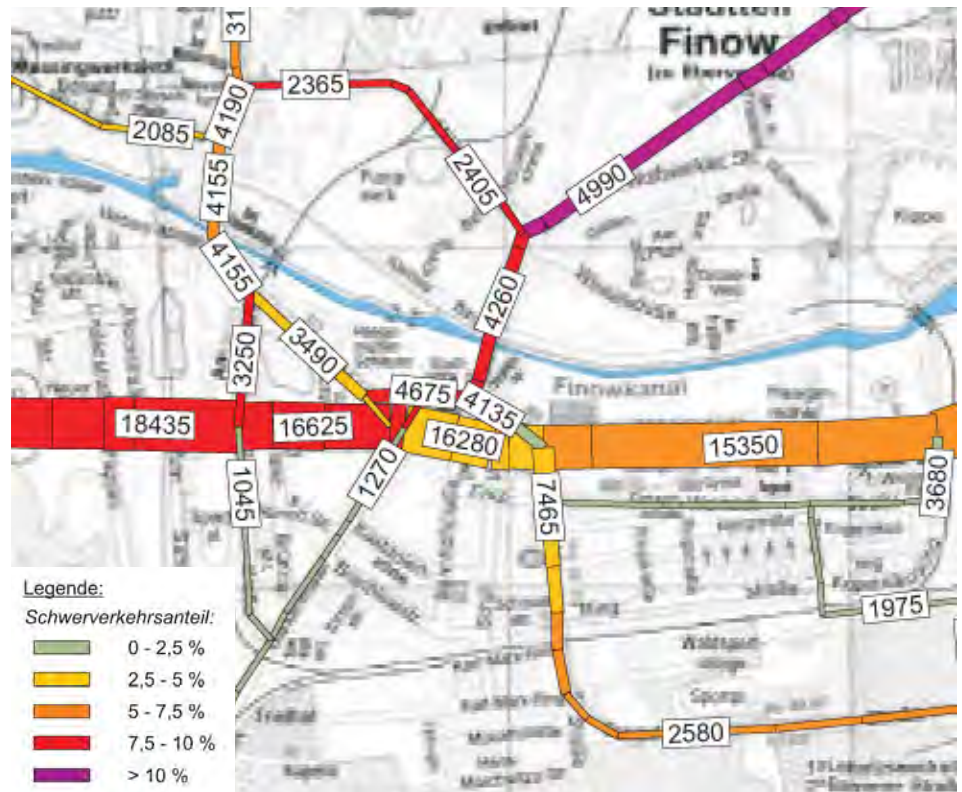


Abb. 15: Auszug: Analyse Kfz-Verkehrsaufkommen, Schwerverkehrsanteile (Verkehrsentwicklungs-plan 2007, Planungsbüro SVU)

ist. Aufgrund der geringen Anzahl der Anrainer muss jedoch davon ausgegangen werden, dass der mit Abstand größte Verkehrsanteil zum Durchgangsverkehr gehört und nahezu der gesamte Schwerlastverkehr Durchgangsverkehr ist (mit Ausnahme des Lieferverkehrs des NETTO-Marktes und der Entsorgungsfahrzeuge). Weit schwieriger ist es einzuschätzen welchen Anteil der Schleichverkehr am Durchgangsverkehr hat. Die vorliegenden Zahlen legen es jedoch nahe, dass der Schleichverkehr sich vorwiegend auf den PKW-Verkehr bezieht.

Aufgrund der fehlenden Gehwege auf der südlichen Seite der Dorfstraße und fehlender sicherer Quermöglichkeiten der stark befahrenen Straßen stellt der gesamte Bereich an der Friedenseiche für Fußgänger eine Gefahrensituation dar.

Mit der Realisierung der geplanten Umgehungsstraße B 167n im Norden wird sich die verkehrliche Situation in Finow grundlegend ändern. Der Durchgangsverkehr auf der Eberswalder Straße wird sich wesentlich reduzieren. Die Gewerbe- und Industriebetriebe im Norden von Finow können dann direkt von der Umgehungsstraße aus angefahren werden, jedoch wird sich hierfür die Fahrstrecke der von der BAB 11 kommenden Fahrzeuge teilweise erheblich verlängern, da eine Anbindung an die B 167n im Bereich Finow nur an der Schnittstelle mit der L 238 bzw. der vom Finower Zentrum kommenden Angermünder Straße vorgesehen ist. Die L 293 soll keine Anbindung an die B 167n erhalten. Der Großteil der Finower Bürger, nämlich die aus den Siedlungsbereichen südlich des Finowkanals, werden die B 167n am schnellsten erreichen, wenn sie über die Brückenstraße zur Anbindung Angermünder Straße / L 238 an die B 167n fahren. Alternativ können sie, wenn sie Richtung Westen weiterfahren möchten, die vorgesehene Anbindung von Finowfurt an die B 167n nutzen oder östlich über die Lichtenfelder Straße / Coppistraße (L 238) zur B 167n fahren.

Auf der Basis dieser neuen Straßenverbindungen prognostiziert der Verkehrsentwicklungsplan Eberswalde 2007 für die Brückenstraße mit der Verkehrsfreigabe der B 167n eine erhebliche Zunahme des Verkehrsaufkommens. Im Szenario 1 wird für die Brückenstraße nach Eröffnung





Abb. 16: Auszug: Konzept Kfz-Verkehr – Straßennetzklassifizierung – langfristiges Konzept – Szenario 1 (Verkehrsentwicklungsplan 2007, Planungsbüro SVU)

der B 167n eine Zunahme um 3.455 Kfz. auf 7.700 Kfz. täglich prognostiziert. Gleichzeitig wird erwartet, dass sich das Kfz.-Aufkommen in der Altenhofer Straße im Bereich Messingwerk auf unter 2.000 Kfz. täglich mehr als halbieren wird.

Alternativ zur Planung der B 167n stellt der Verkehrsentwicklungsplan im Szenario 2 eine lokale Umfahringstrasse dar, für die in Finow die alte Bahntrasse zum Walzwerk Finow als neue Finowkanalquerung genutzt wird. Mit dieser Variante würden sowohl der Bereich Messingwerk als auch der historische Kern von Finow vom Durchgangsverkehr befreit. Jedoch ist diese Variante zurzeit nicht aktuell, auch wenn mit dem STEK Finow 2011 eine Trassenfreihaltung hierfür als langfristige Option offengehalten wird.

**Konzeptansatz für die Verkehrsführung und Straßenraumgestaltung im Bereich Friedenseiche, Brücken- und Dorfstraße**

Für die Brücken- und Dorfstraße besteht hinsichtlich eines ausgewogeneren Verhältnisses für alle Verkehrsteilnehmer (Schwerlast- und PKW-Verkehr, Radfahrer und Fußgänger) sowie zur Verbesserung der Wohnqualität der angrenzenden Bebauung ein dringender Handlungsbedarf. Dieser wird mit der anstehenden Realisierung der B 167 n noch verstärkt.

Auch wenn die Handlungsspielräume aufgrund der verkehrlichen Erfordernisse und der begrenzten räumlichen Möglichkeiten beschränkt sind, bestehen gute Möglichkeiten unter Abwägung der teilweise konträren Interessen, die Situation signifikant zu verbessern und damit die Voraussetzungen zu schaffen, das historische Zentrum von Finow entsprechend seiner Bedeutung für den Charakter, die Identität und den Entwicklungspotentialen des Ortes städtebaulich aufzuwerten. Hierfür steht der mit der vorliegenden Machbarkeitsstudie dargestellte Konzeptansatz zur Verkehrsführung und Straßenraumgestaltung des Bereiches Brücken- und Dorfstraße.

\_3.1.2 Konzeptansatz für die Verkehrsführung und Straßenraumgestaltung im Bereich Friedenseiche, Brücken- und Dorfstraße

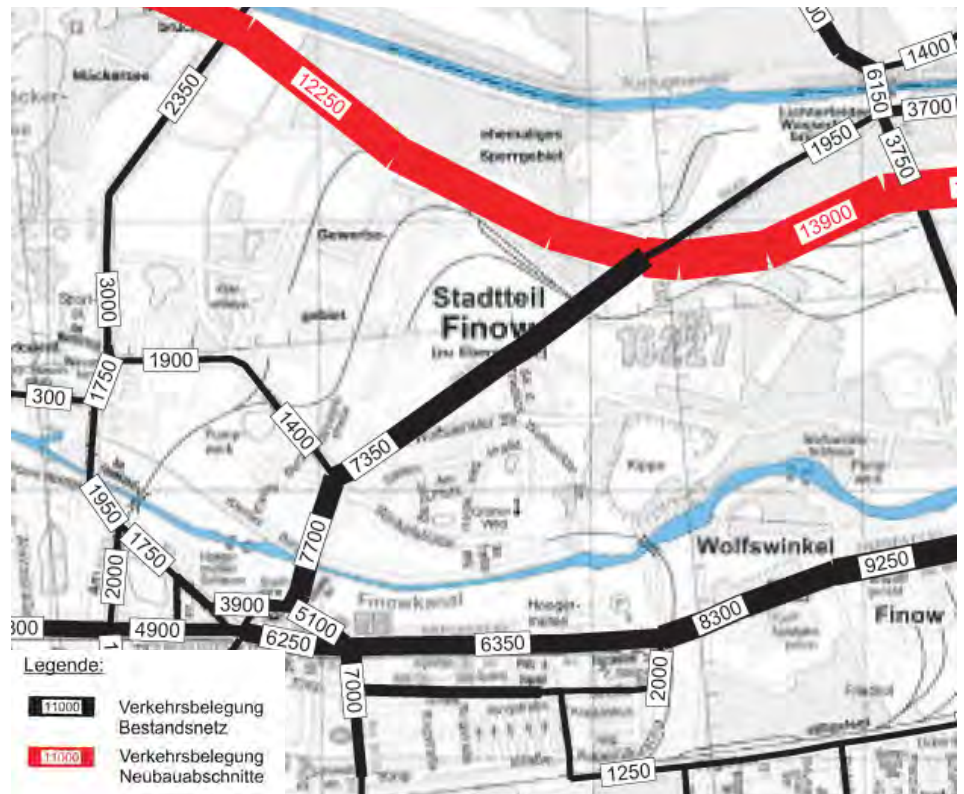


Abb. 17: Auszug: Konzept Kfz-Verkehr - Verkehrsprognose – langfristiges Konzept – Szenario 1 (Verkehrsentwicklungsplan 2007, Planungsbüro SVU)

### Konzeptansatz Verkehrsführung kurz- und mittelfristig

Im Bestand ist die Dorfstraße, die parallel zur B 167 verläuft, von der B 167 (Kleiner Stern) über die Friedenseiche und weiterführend bis in die Altenhofer Straße durchgängig als Vorfahrtsstraße ausgewiesen.

Zur Umsetzung der geplanten Maßnahmen zur Gestaltung des historischen Kerns von Finow, die eine Verkehrsberuhigung in der Dorfstraße voraussetzen, soll zukünftig der Straßenzug Dorfstraße/Brückenstraße ab der Einmündung in die B 167 (Kleiner Stern) als abknickende Vorfahrtsstraße ausgewiesen werden. Dieser Straßenzug bleibt in seiner Klassifizierung als Hauptsammelstraße erhalten.

Für den aus Richtung Norden kommenden Schwerlastverkehr wird im Bereich der Friedenseiche das Rechtsabbiegen aus der Brückenstraße in die Dorfstraße (Richtung Altenhofer Straße) - Anlieger ausgenommen - untersagt. Da an der B 167, Eberswalder Straße, (Kleiner Stern) ein Rechtsabbiegen in Richtung Westen (Richtung A 11) auch nicht möglich ist, wird daher die Brückenstraße um diesen Anteil des Schwerlastverkehrs erleichtert. Der in Richtung Westen fahrende Anteil des Schwerlastverkehrs muss insbesondere auf die Streckenführung Mühlenstraße – Altenhofer Straße (L 293) ausweichen, wodurch die Altenhofer Straße höher belastet wird als bisher.

Aufgrund der vorliegenden Verkehrszahlen kann dieser Anteil des Schwerlastverkehrs nicht genau quantifiziert werden. Geht man jedoch davon aus, dass 1/4 bis 1/3 des Schwerlastverkehrs der Brückenstraße diesen Anteil ausmacht, handelt es sich um eine Größenordnung von 90 bis 121 LKW täglich ( $4.155 \times 8,75\% / 4$  oder  $3$  (\* gemittelt aus Schwerlastverkehrsanteil 7,5 % - 10%)) die zusätzlich durch die Altenhofer Straße aufgenommen werden müssten. Vor dem Hintergrund des dargestellten Entwicklungszieles und aufgrund der Tatsache, dass die Altenhofer Straße als



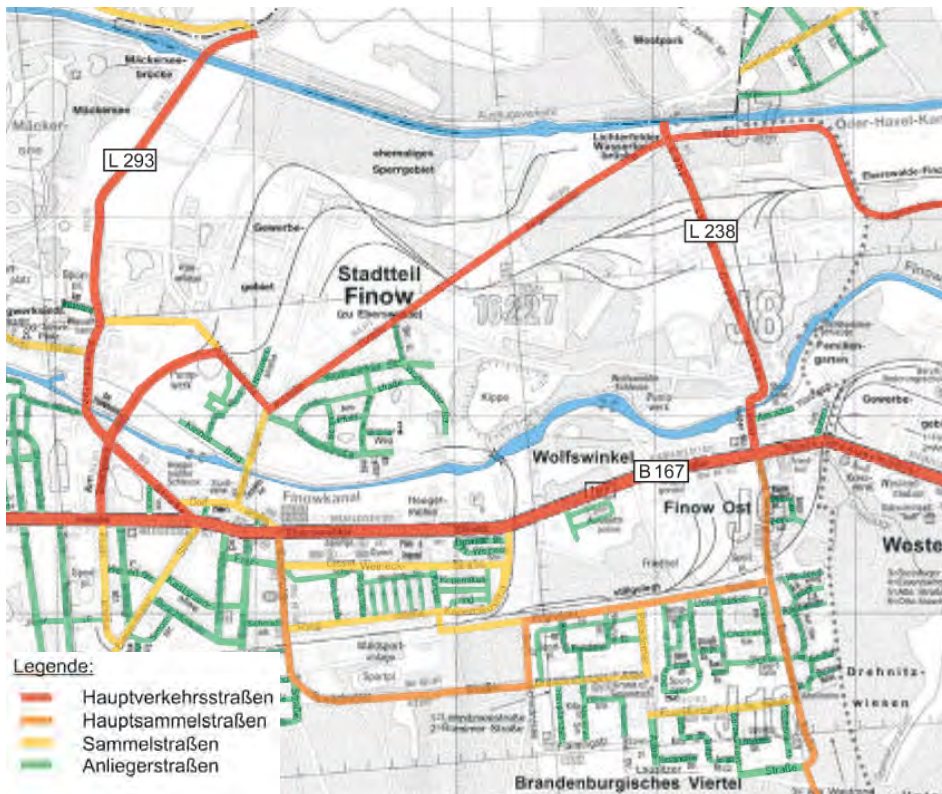


Abb. 18: Auszug: Konzept Kfz-Verkehr – Straßennetzklassifizierung – langfristiges Konzept – Szenario 2 (Verkehrsentwicklungsplan 2007, Planungsbüro SVU)

Landesstraße und Hauptstraße (vgl. kurz- bis mittelfristiges Konzept, Verkehrsentwicklungsplan 2007) klassifiziert ist, ist dies angemessen.

Nach dem vorliegenden Konzept soll die Dorfstraße zwischen Friedenseiche und Altenhofer Straße vom Status der Sammelstraße zur Anliegerstraße herabgestuft werden. Der bestehende ‚Schleichverkehr‘ soll durch ein Linksabbiegeverbot an der Friedenseiche für den aus Osten von der B 167 über die Dorfstraße zwischen Friedenseiche und B 167 kommenden Verkehr sowie durch auf die Klassifizierung Anliegerstraße bezogene Umbaumaßnahmen unterbunden werden. Erst dadurch kann auch wieder der Charakter einer historischen ‚Dorfstraße‘ wiederhergestellt werden. Das Abbiegen für die Anlieger ist davon nicht betroffen.

Der kurz- bis mittelfristige Konzeptansatz zur Verkehrsführung der vorliegenden Machbarkeitsstudie entspricht weitgehend dem kurz- bis mittelfristigen Konzept des Verkehrsentwicklungsplanes 2007 für diesen Bereich. Eine Abweichung liegt mit der vorgeschlagenen Klassifizierung der Dorfstraße zwischen Friedenseiche und Altenhofer Straße vor. Für diesen Bereich klassifiziert der Verkehrsentwicklungsplan die Dorfstraße eine Kategorie höher, als Sammelstraße.

### Konzeptansatz Verkehrsführung langfristig

Mit der Realisierung der B 167n können die Industrie- und Gewerbestandorte nördlich des Finowkanals von der neuen Bundesstraßentrasse aus angefahren werden. Damit werden die Voraussetzungen geschaffen, sowohl den historischen Kern von Finow an der Brücken- und Dorfstraße als auch den Bereich Messingwerk und Messingwerksiedlung vom Schwerlastverkehr entlasten zu können. In der Brückenstraße wird jedoch auch mit der Realisierung der B 167n ein erheblicher PKW-Verkehr verbleiben, bzw. wird dieser sogar wie bereits erläutert hier zunehmen, um von den Finower Siedlungsbereichen südlich des Finowkanals die B 167n an der geplanten Auffahrt Angermünder Straße zu erreichen. Ferner ist davon auszugehen, dass die bestehende

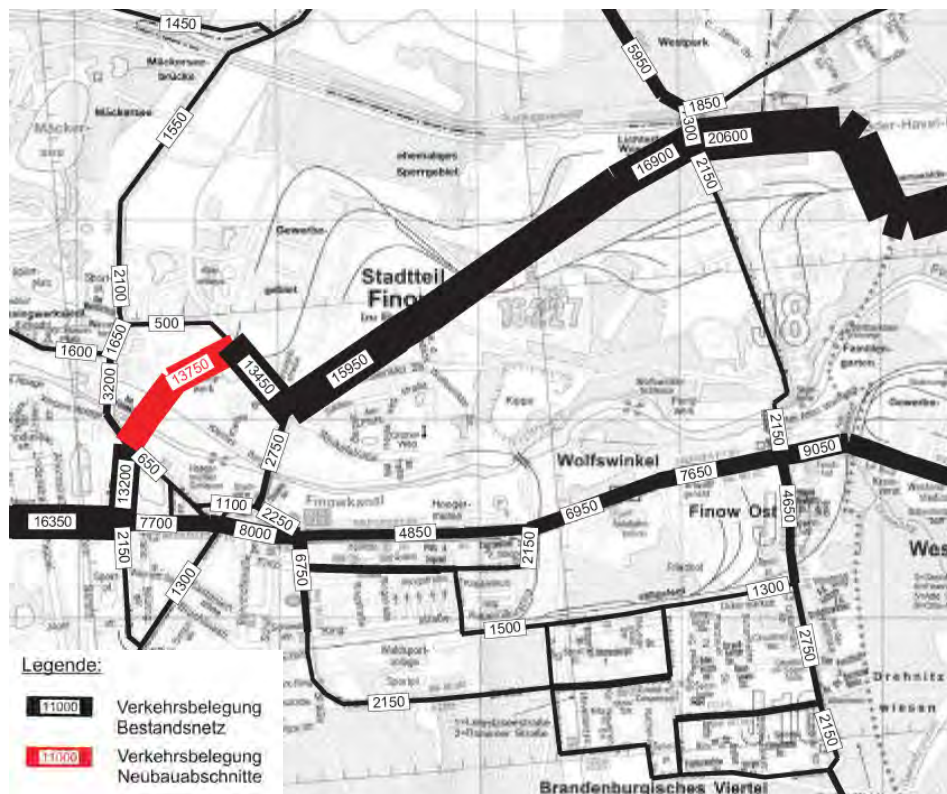


Abb. 19: Auszug: Konzept Kfz-Verkehr – Verkehrsprognose – langfristiges Konzept – Szenario 2 (Verkehrsentwicklungsplan 2007, Planungsbüro SVU)

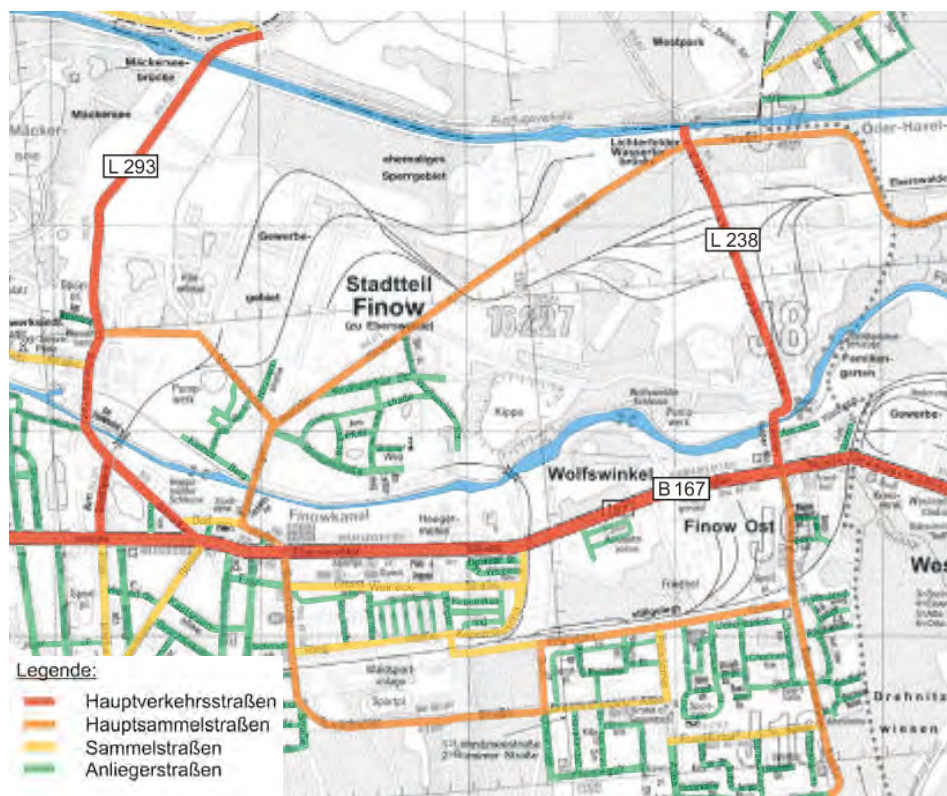


Abb. 20: Auszug: Konzept Kfz-Verkehr – Straßennetzklassifizierung – kurz- bis mittelfristiges Konzept (Verkehrsentwicklungsplan 2007, Planungsbüro SVU)



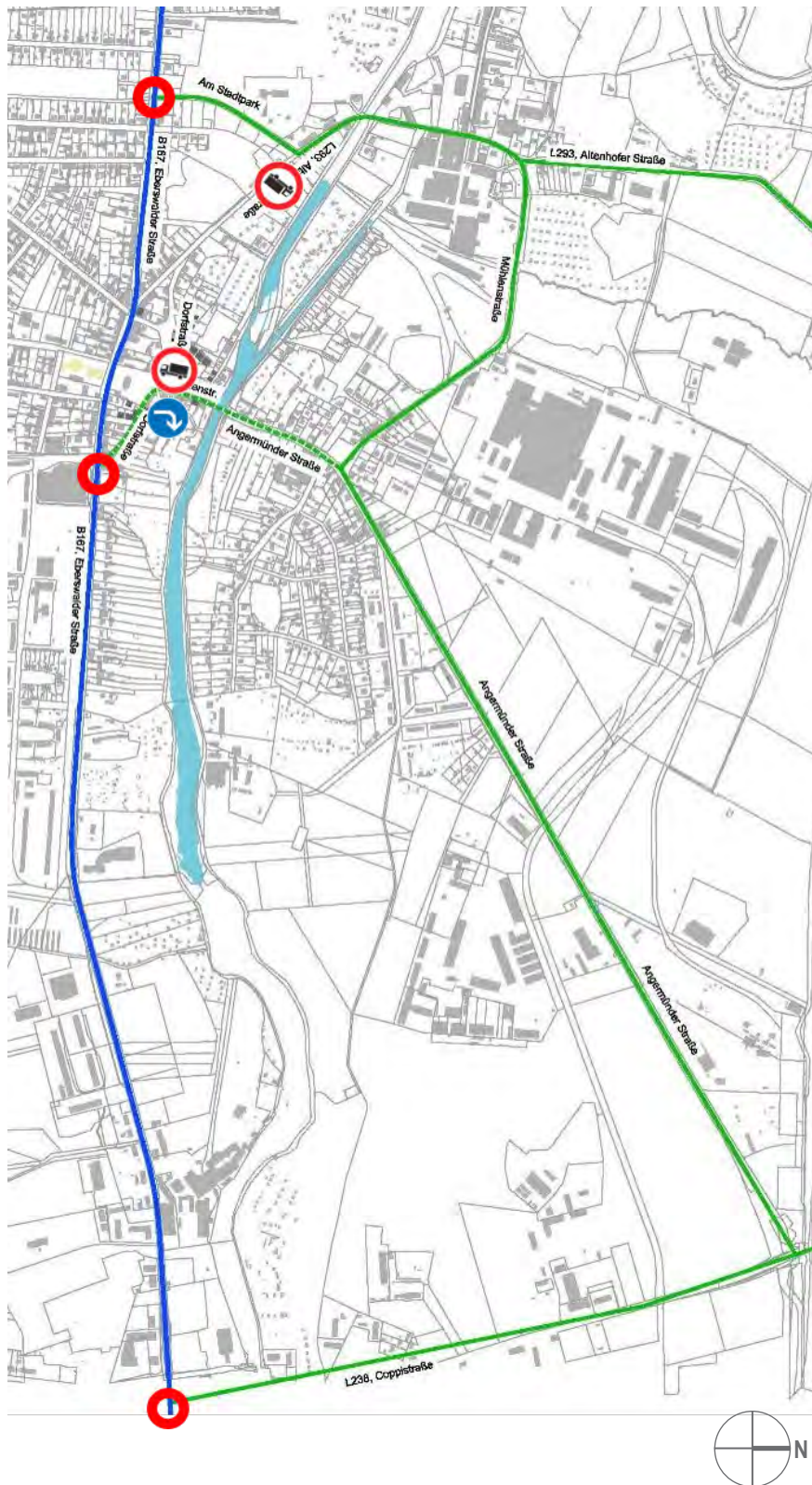


Abb. 21: Konzeptansatz - kurz- und mittelfristige Verkehrsführung im historischen Zentrum von Finow

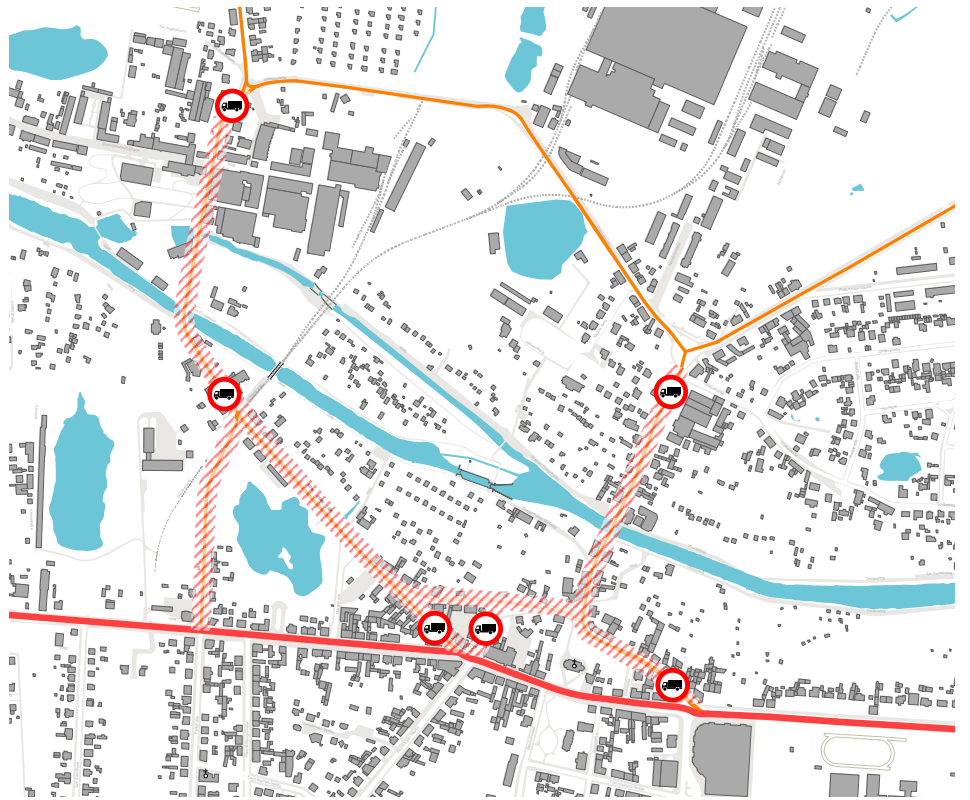


Abb. 22: langfristige Verkehrsentwicklung historisches Zentrum Finow, Entwicklungs-Szenario mit B 167n



Abb. 23: langfristige Verkehrsentwicklung historisches Zentrum Finow, Entwicklungs-Szenario ohne B 167n, jedoch mit lokaler Umfahrung



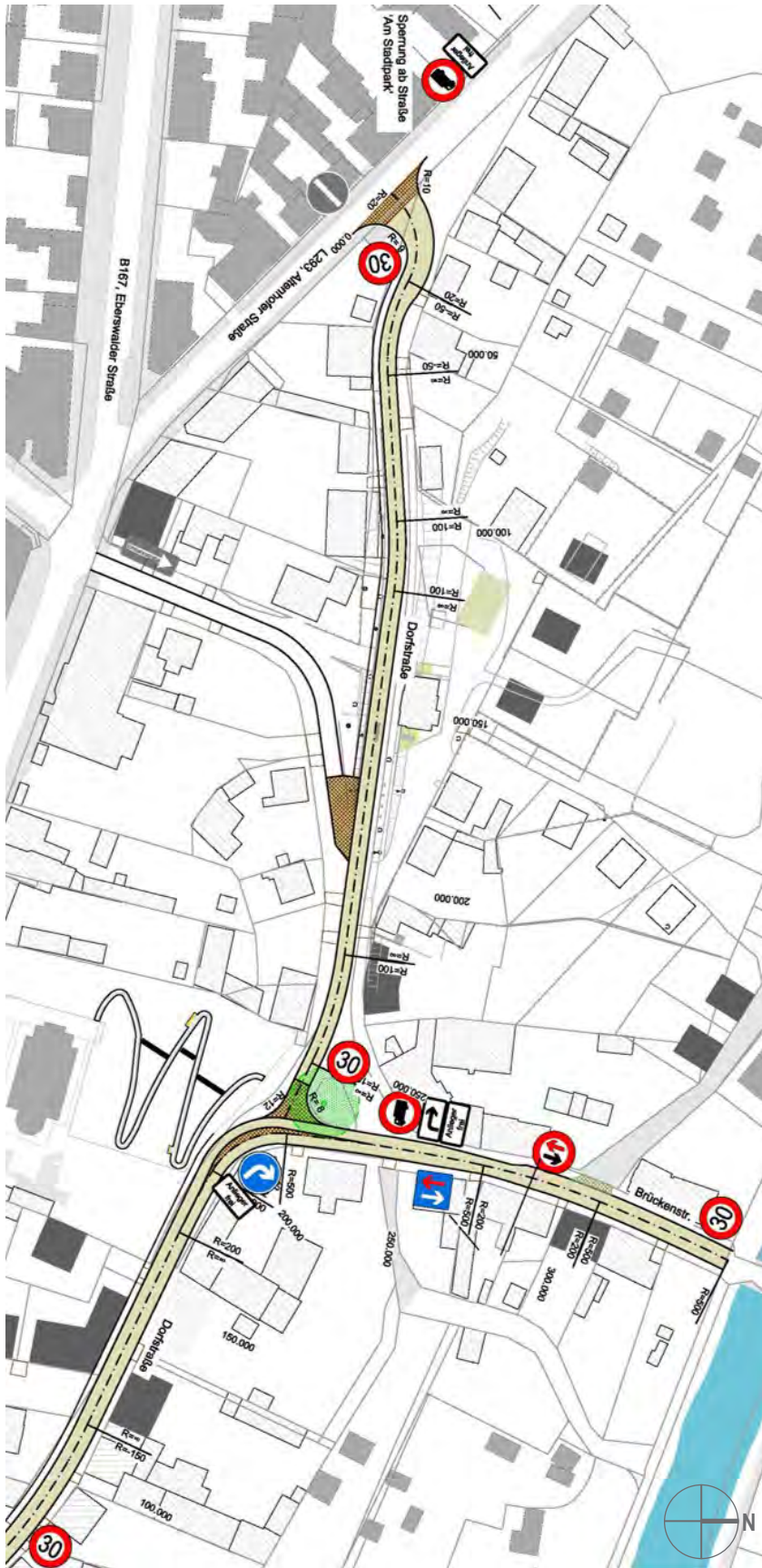


Abb. 24: Fahrbahnverlauf Dorf- und Brückenstraße sowie Gestaltung Einmündung Dorf- / Brückenstraße

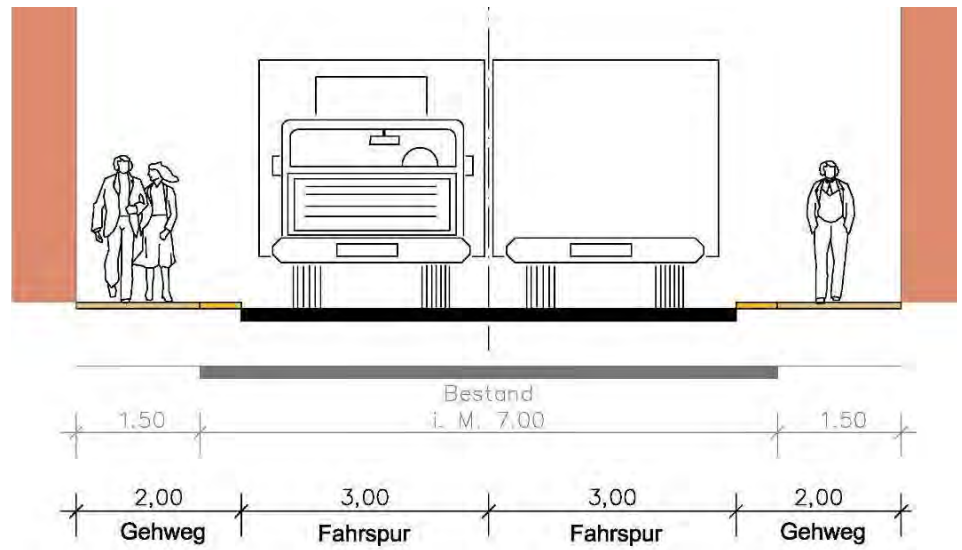


Abb. 25: Querschnitt Brücken- / Dorfstraße (östlicher Teil)

Buslinie in der Brückenstraße verbleibt.

Sollte entgegen den bestehenden Planungen die B 167n nicht realisiert werden, bliebe als alternative Langfristoption die im Verkehrsentwicklungsplan 2007 im Szenario 2 dargestellte lokale Umfahrung, die in Finow über die alte Bahntrasse zum Walzwerk Finow führen würde. Auch wenn mit dieser Trassenführung sowohl der Bereich Brücken- / Dorfstraße als auch der Bereich Messingwerk von jeglichem Durchgangsverkehr entlastet werden könnte, müsste der Ausbaustandard der Brückenstraße auch dann noch den Buslinienverkehr aufnehmen können.

### Konzeptansatz Straßenraumgestaltung Dorf- und Brückenstraße

Schwerpunkt der Neugestaltung der Straßenräume der Dorf- und Brückenstraße im historischen Zentrum von Finow ist der Einmündungsbereich an der Friedenseiche. Mit der geplanten Trassenführung der Dorfstraße vom Kleinen Stern über Friedenseiche und der Brückenstraße als Vorfahrtsstraße soll dieser Straßenabschnitt auf ein Regelprofil von 6,00 m Fahrbahnbreite und durchschnittlich 2,00 m breiten Gehwegen beidseitig umgebaut werden. An einer baulichen Engstelle in der Brückenstraße, in der zwischen den den Straßenraum begrenzenden Häuserfassaden lediglich eine Profilbreite von 9,00 m zur Verfügung steht, soll für die Fahrbahn eine ca. 25 m lange Engstelle mit einer Fahrbahnbreite von mindestens 4,75 m eingerichtet werden, wodurch die Gehwege beidseitig eine Mindestbreite von 2,00 m erhalten können. An der Engstelle wird der Süd-Nord-Verkehr Vorfahrt erhalten, was baulich die Konsequenz hat, dass der die Engstelle einleitende Gehwegvorsprung auf der westlichen Straßenseite der Brückenstraße liegen wird.

Die vorgesehene Gehwegbreite von 2,00 m gliedert sich in 0,50 m Sicherheitsstreifen zur Fahrbahn, eine durchlaufende Gehbahn von 1,20 m sowie einen mindesten 0,30 m breiten Randstreifen entlang der Hausfassaden. Die Einrichtung separater Radfahrstreifen ist hier nicht möglich, jedoch aufgrund der Geschwindigkeitsbegrenzung auf maximal 30 km/h auch nicht erforderlich.

Die Einmündungssituation an der Friedenseiche wird neu ausgebildet. Der westliche Abschnitt der Dorfstraße, der zu einer Anliegerstraße heruntergestuft werden soll, wird mit einer aufgefärderten T-Einmündung an die dann durchlaufende Brücken- und Dorfstraße (östlicher Bereich) angebunden. Die hierdurch gewonnenen Flächen werden platzartig ausgebildet und schließen

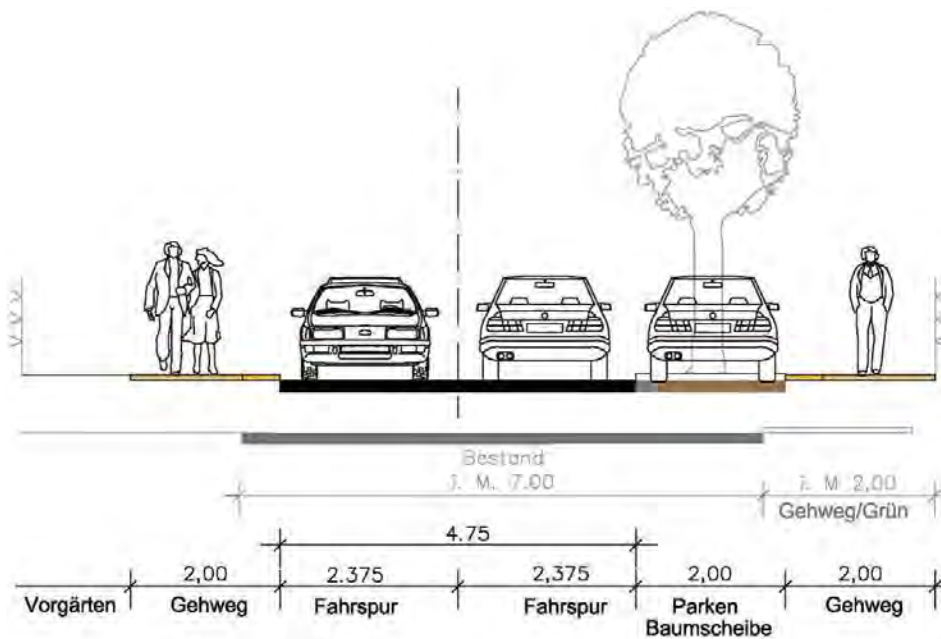


Abb. 26: Querschnitt Dorfstraße (westlicher Teil)

an den westlichen Gehweg im Zuge der Brückenstraße an. Die entstandene Platzfläche um die Friedenseiche entspricht der historischen Situation vor dem ehemaligen Finower Rathaus, der heutigen Zentrale der Wohnungsbau- und Hausverwaltungs-GmbH (WHG). Auf der südlichen Seite der Dorfstraße (östlicher und westlicher Bereich) wird ein durchgängiger Gehweg angelegt, der gegenüber der Friedenseiche und damit auch vor der nördlichen Begrenzung des Grundstückes der evangelischen Kirchengemeinde eine Aufweitung erfährt. Hierdurch entsteht einerseits eine sichere Quermöglichkeit der Dorfstraße (westlicher Abschnitt) im Bereich Friedenseiche und andererseits eine angemessene ‚Eintritt- bzw. Austrittssituation‘ für die Wiederherstellung der öffentlichen Durchwegung des Kirchengrundstückes.

Die im Konzeptansatz Verkehrsführung beschriebenen Maßnahmen machen es möglich, die Dorfstraße zwischen Friedenseiche und Altenhofer Straße zur Erhöhung der Lebensqualität und zur Verbesserung der Aufenthaltsfunktion im Seitenbereich zu einer Anliegerstraße mit einer Fahrbahnbreite von 4,75 m umzugestalten. Dies entspricht einem typischen Querschnitt einer ‚Wohnstraße‘ (gem. Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen – RASt 06). Da der Durchgangsverkehr, der einen erheblichen Anteil des Verkehrsaufkommens in diesem Abschnitt ausmacht, aus diesem Bereich der Dorfstraße herausgenommen werden soll und die Dorfstraße damit ausschließlich Ziel- und Quellverkehr aufnehmen muss, ist die Reduzierung des Fahrbahnquerschnittes von heute 7,00 m auf 4,75 m angemessen und sinnvoll. Durch die Reduzierung des Schwerverkehrsaufkommens wird auch die Lärmbelastung für die Anwohner verringert. Der Lieferverkehr, u.a. des heutigen NETTO-Marktes sowie Müll- und Rettungsfahrzeuge können weiterhin die Dorfstraße problemlos passieren, jedoch muss im Begegnungsfall ein Fahrzeug warten. Der Begegnungsfall LKW – PKW, der nur auf den Anliegerverkehr zurückzuführen ist, ist bei Nutzung der bestehenden Ausweichmöglichkeiten bei verminderter Geschwindigkeit gut möglich. Beidseitig erhält die Dorfstraße Gehwege von mindestens 2,00 m Breite. Gemäß örtlichen Verhältnissen und unter Berücksichtigung der Grundstückszufahrten werden Längsparkbuchten für PKWs angeordnet. Ferner sind zusätzliche Pflanzungen von Straßenbäumen an der Dorfstraße vorgesehen, die sich an der jeweiligen städtebaulichen Situation orientieren und in den symmetrisch laufenden Bereichen der Dorfstraße einen gleichmäßigen, rhythmischen Abstand einnehmen.

Die Fahrbahnen der Brücken- und Dorfstraße sollen, wie auch im Bestand vorhanden, bituminös befestigt werden. Der im Zuge der geplanten Trassenführung Dorfstraße / Brückenstraße

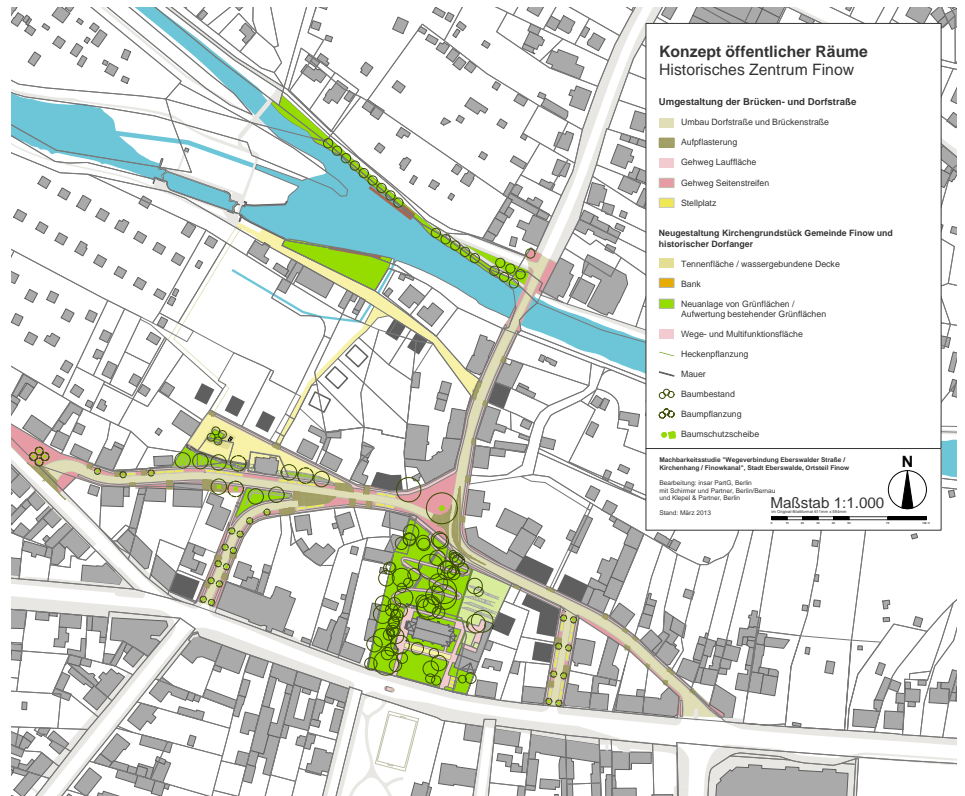


Abb. 27: Konzept öffentlicher Räume (in der Anlage im Originalmaßstab 1:1.000)

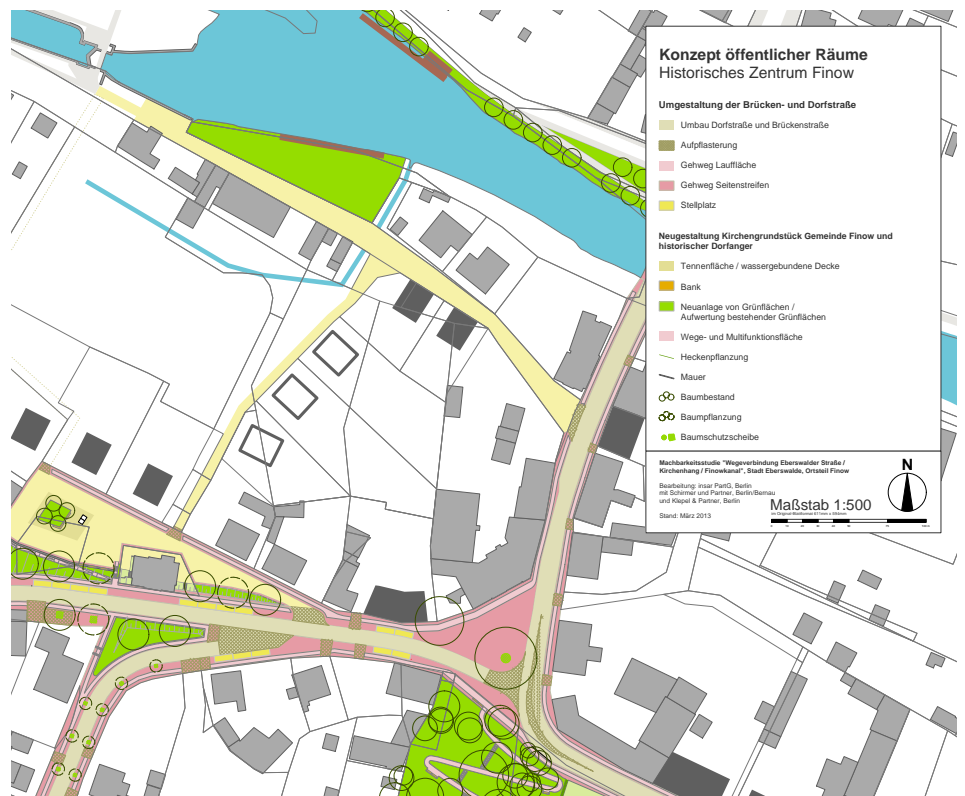


Abb. 28: Konzept öffentlicher Räume, Detailausschnitt (in der Anlage im Originalmaßstab 1:500)





Abb. 29: Perspektive des neugestalteten Platz- und Kreuzungsbereiches an der Friedenseiche

auf Grund der Bebauung erforderliche Kurvenradius von ca.  $R = 22\text{ m}$  macht eine Fahrbahnverbreiterung in der Kurve in Abhängigkeit vom Begegnungsfall erforderlich. Diese zusätzliche Verkehrsfläche wird mittig zwischen beiden Fahrtrichtungen als Pflasterfläche ausgeführt.

Zur Verdeutlichung der verkehrlich untergeordneten Bedeutung sowie zur Geschwindigkeitsdämpfung werden die Einmündungen der Dorfstraße an der Friedenseiche und an der Altenhofer Straße mit einer Pflasterbefestigung ausgebildet. Die Gehwege erhalten jeweils eine Gehbahn mit Gehwegplatten sowie Randstreifen in Kleinsteinpflaster. Die Platz- und Aufenthaltsbereiche an der Friedenseiche sowie vor dem Kirchengrundstück sollen ebenfalls in Kleinsteinpflaster ausgeführt werden, um die historische Charakteristik des Ortes zu betonen.

Insgesamt wird mit der veränderten Verkehrsführung und mit der Umgestaltung der öffentlichen Räume einschließlich der Verkehrsflächen das historische Zentrum von Finow wieder entwicklungsfähig gemacht; Aufenthaltsqualität wird geschaffen, auf den Gehwegen kann eine sichere Bewegungsfreiheit gewährleistet werden, sichere Querungssituationen werden ermöglicht, eine ausgewogenere Flächenverteilung für die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer und ihre Ansprüche wird hergestellt und die historische Bedeutung und Charakteristik des Ortes wird mit den vorgesehenen Maßnahmen betont.