

**FÖRDERUNG DER TOURISTISCHEN
VERKEHRS- UND MOBILITÄTSENTWICKLUNG
IN DER GEMEINDE BAD SAAROW**

- Verkehrskonzept -



- Endbericht -

im Auftrag der



Amtsverwaltung Scharmützelsee
Bau- und Liegenschaftsamt

Potsdam, den 17.05.2019

FÖRDERUNG DER TOURISTISCHEN VERKEHRS- UND MOBILITÄTSENTWICKLUNG IN DER GEMEINDE BAD SAAROW

Verkehrskonzept

Endbericht

Auftraggeber:

Amt Scharmützelsee
Bau- und Liegenschaftsamt
Forsthausstr. 4

15526 Bad Saarow

Auftragnehmer:

STADT+VERKEHR
Ingenieurbüro Terfort
Gutenbergstraße 76

14467 Potsdam

Fon 0331 . 200 27 30

Fax 0331 . 200 27 31

Funk 0172 . 236 23 80

www.stadtundverkehr.de

terfort@stadtundverkehr.de

Potsdam, den 17.05.2019

INHALTSVERZEICHNIS

1	Einleitung	1
1.1	Aufgabenstellung und Zielsetzung	1
1.2	Aufbau und Untersuchungsmethodik	3
2	Bestandsaufnahme und -analyse	5
2.1	Siedlungsstruktur	5
2.2	Verkehrsstruktur	8
2.2.1	Fließender motorisierter Verkehr	8
2.2.1.1	Erschließungsstärken	8
2.2.1.2	Erschließungsschwächen	12
2.2.1.3	Detailuntersuchung: Lindenstraße (westlicher Abschnitt)	14
2.2.2.2	Detailuntersuchung: Seestraße (östlicher Abschnitt)	19
2.2.2	Ruhender motorisierter Verkehr	22
2.2.2.1	Erschließungsstärken	22
2.2.2.2	Erschließungsschwächen	25
2.2.3	SPNV und ÖPNV	28
2.2.3.1	Erschließungsschwächen	28
2.2.3.2	Erschließungsschwächen	31
2.2.4	Fußgänger- und Radverkehr	32
2.2.4.1	Erschließungsstärken	32
2.2.4.2	Erschließungsschwächen	34
3	Entwicklungsziele und Maßnahmen	37
3.1	Fließender motorisierter Verkehr	37
3.1.1	Detailmaßnahmen: Lindenstraße	40
3.1.2	Detailmaßnahmen: Seestraße	43
3.3	Ruhender motorisierter Verkehr	45
3.3.1	Detailmaßnahme: Aufbau lokales Parkleitsystem	48
3.4	SPNV und ÖPNV	52
3.5	Fußgänger- und Radverkehr	54

3.5.1	Detailmaßnahme: Aufbau lokales Fußgänger- und Radwegeleitsystem	57
4	Umsetzungsprogramm	61
4.1	Kostenschätzung und Realisierungsstufen	61
4.1.1	Realisierungsstufen	61
4.1.2	Kostenschätzung	62

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

Bhf.:	Bahnhof
DTV/24 h:	durchschnitt tägliche Verkehrsbelastung in 24 Stunden
Kfz:	Kraftfahrzeug
Kfz/h:	Kraftfahrzeuge pro Stunde
km/h:	Kilometer pro Stunde
MIV:	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV:	Öffentlicher Personennahverkehr
Pkw:	Personenkraftwagen
SPNV:	Schienengebundener Personennahverkehr
STPL.:	Stellplätze

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1: Übersichtskarte	1
Abb. 2: Untersuchungsgebiet	2
Abb. 3: Untersuchungsmethodik	3
Abb. 4: Entwicklung der Einwohnerzahl in Bad Saarow ohne Ortsteile 2010-2017	5
Abb. 5: Entwicklung der Ankünfte und Übernachtungen in Bad Saarow 2010-2017	6
Abb. 6: Bestandsaufnahme und –analyse: Siedlungsstruktur	7

Abb. 7: Bestandsaufnahme und –analyse: Fließender motorisierter Verkehr	9
Abb. 8: Knotenpunkt Bahnhofsvorplatz/Ulmenstraße mit Kreisverkehrsregelung	10
Abb. 9: Ausbaustandard bei Anliegerstraßen: Beispiel ‘Uferstraße’	11
Abb. 10: Straßenschäden: Silberberger Straße in Höhe Parkplatz ‘Strolin’ in südlicher Fahrtrichtung	12
Abb. 11: Ausbaubedarf bei Anliegerstraßen: Beispiel ‘Karl-Marx-Damm’	13
Abb. 12: Verkehrskonflikte: Pieskower Straße (nördliche Straßenseite) südlich der Seestraße in Blickrichtung der Verbrauchermarktstandorte	14
Abb. 13: Bestehende Verkehrsorganisation im Bereich Lindenstraße	15
Abb. 14: Lindenstraße in Höhe der Ahornstraße in westlicher Blickrichtung und in Höhe der Kolpiner Straße in nördlicher Blickrichtung	16
Abb. 15: Stundenbezogene Verkehrsbelastung im Zuge der Lindenstraße (westlicher Abschnitt und Bereich Feuerwehr)	17
Abb. 16: Relative Verteilung der Geschwindigkeiten in km/h im Zuge der Lindenstraße (westlicher Abschnitt und Bereich Feuerwehr)	17
Abb. 17: Schallimmissionen in dB(A) – tags im Bereich der Lindenstraße	18
Abb. 18: Schallimmissionen in dB(A) –nachts im Bereich der Lindenstraße	19
Abb. 19: Bestehende Verkehrsorganisation im Bereich Seestraße (östlicher Abschnitt)	20
Abb. 20: Ordnungswidriges Parken im Bereich der Seestraße (östlicher Abschnitt) in westlicher Blickrichtung	21
Abb. 21: Bestandsaufnahme und –analyse: Ruhender motorisierter Verkehr	23
Abb. 22: Aufteilung des öffentlichen Stellplatzangebotes differenziert nach Fahrzeugarten	24
Abb. 23: Aufteilung des öffentlichen Stellplatzangebotes differenziert nach Bewirtschaftungsarten	24
Abb. 24: Ordnungswidriges Parken: Beispiel Busstellplätze im Bereich Karl-Marx-Damm	25
Abb. 25: Hohe Stellplatzauslastung: Beispiel Parkplatz ‘Helios-Klinik	26
Abb. 26: Geringe und saisonal abhängige Stellplatzauslastung: Beispiel Parkplatz ‘SaarowCentrum’	27
Abb. 27: Ausbaubedarf von Parkplätzen: Beispiel Parkplatz ‘Saarow-Strand’	27
Abb. 28: Bestandsaufnahme und –analyse: SPNV und ÖPNV	29
Abb. 29: Regionalbahnhaltestelle ‘Bhf. Bad Saarow’: Hoher Ausbaugrad	30

Abb. 30: Ausbaubedarf von Bushaltestellen: Beispiel Bushaltestellen 'Fürstenwalder Str.' und 'Hafen' in südlicher Fahrtrichtung	31
Abb. 31: Regionaler Radwanderweg 'Oder-Spree' und 'Drei Seen'	32
Abb. 32: Bestandsaufnahme und -analyse: Fußgänger- und Radverkehr	33
Abb. 33: Seestraße westlich der Straße Am Kurpark in östlicher Blickrichtung	34
Abb. 34: Sanierungsbedarf bei Rad- und Gehwegen: Beispiel kombinierter Geh- und Radweg im Zuge der Pieskower Straße (westliche Straßenseite) in südlicher Blickrichtung	35
Abb. 35: Ausbaubedarf bei Zugängen zu Anlegestellen: Beispiel Fahrgastanlegestelle 'Alte Eichen'	36
Abb. 36: Fahrradverleihangebot: Standort Bahnhof Bad Saarow	36
Abb. 37: Maßnahmenprogramm: Fließender motorisierter Verkehr	38
Abb. 38: Geplante Verkehrsorganisation im Bereich Lindenstraße	40
Abb. 39: Umbau der Fahrbahneinengungen im Bereich der Lindenstraße: Gestaltungsvorschlag	41
Abb. 40: Geplante Verkehrsorganisation im Bereich der Seestraße	43
Abb. 41: Maßnahmenbeispiele für die Optimierung der Verkehrsorganisation im Bereich der Seestraße: Automatischer Poller, begrünte Sitzelemente und Fußgängerzonenbeschilderung	44
Abb. 42: Maßnahmenprogramm: Ruhender motorisierter Verkehr	46
Abb. 43: Maßnahmenvorschläge Parkraummanagement: Elektronische Kurkarte, Handyparken und Beschilderung 'Mischparken'	47
Abb. 44: Aufbau lokales Parkleitsystem: Makrostandortplanung	50
Abb. 45: Parkleitbeschilderung: Beispiel	51
Abb. 46: Maßnahmenvorschläge für den Ausbau von Bushaltestellen: Errichtung Wartehallen und Blindenleitsysteme	52
Abb. 47: Maßnahmenprogramm: SPNV/ÖPNV	53
Abb. 48: Maßnahmenprogramm: Fußgänger- und Radverkehr	55
Abb. 49: Maßnahmenvorschläge Förderung Radverkehr: Ladestation für E-Bikes und Fahrradverleihstation	56
Abb. 50: Aufbau lokales Fuß- und Radwegeleitsystem: Makrostandortplanung	58
Abb. 51: Fuß- und Radwegeleitbeschilderung: Beispiel	60

Abb. 52: Maßnahmenbezogenes Umsetzungsprogramm: Aufteilung der Investitionskosten in Tsd. € nach Realisierungsstufen	62
Abb. 53: Maßnahmenbezogenes Umsetzungsprogramm: Aufteilung der Investitionskosten nach Verkehrsarten in %	63

TABELLENVERZEICHNIS

Tab. 1: Ermittlung der Reisezeiten im motorisierten Verkehr zwischen Bad Saarow und dem Umland	11
Tab. 2: Ermittlung der Reisezeiten im ÖPNV zwischen Bad Saarow und dem Umland	30
Tab. 3: Prüfung der Leistungsfähigkeit im Bereich des Knotenpunktes Fürstenwalder Chaussee/Umgehungsstraße	42
Tab. 4: Maßnahmenprogramm für die Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung in Bad Saarow: Investitionskosten und Realisierungsstufen	68

1 Einleitung

1.1 Aufgabenstellung und Zielsetzung

Die Stärkung und Entwicklung von Bad Saarow als attraktiver Wohn-, Kur- und Freizeitstandort in Brandenburg erfordert die Förderung der Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung unter besonderer Berücksichtigung des touristischen Besucherverkehrs (vgl. Abb. 1).

Entwicklung als attraktiver Wohn-, Kur- und Freizeitstandort



Abb. 1: Übersichtskarte
Quelle: www.openstreetmap.de

Vor diesem Hintergrund ist es Ziel, im Rahmen der Erarbeitung eines Verkehrskonzeptes einen verkehrsmittelübergreifenden Handlungsrahmen für die zukünftige verkehrliche Entwicklung der Gemeinde, ausgerichtet auf einen Realisierungshorizont von 15-20 Jahre, zu erarbeiten.

Das dem Verkehrskonzept zugrundeliegende makroskopische Untersuchungsgebiet umfasst (vgl. Abb. 2):

- Das Zentrum von Bad Saarow (Nordufer des Scharmützelsees) zwischen der Fürstenwalder Chaussee/Pieskower Straße und der Umgehungsstraße/Silberberger Straße.

Planungshorizont 15-20 Jahre

Makro- und mikroskopisches Untersuchungsgebiet

- Das Siedlungsgebiet (Westufer) zwischen dem Zentrum von Bad Saarow und Bad Saarow-Strand östlich der Silberberger Straße/Silberberger Chaussee.
- Das Siedlungsgebiet zwischen dem Zentrum von Bad Saarow und Bad Saarow-Pieskow, öst- und westlich der Pieskower Straße.

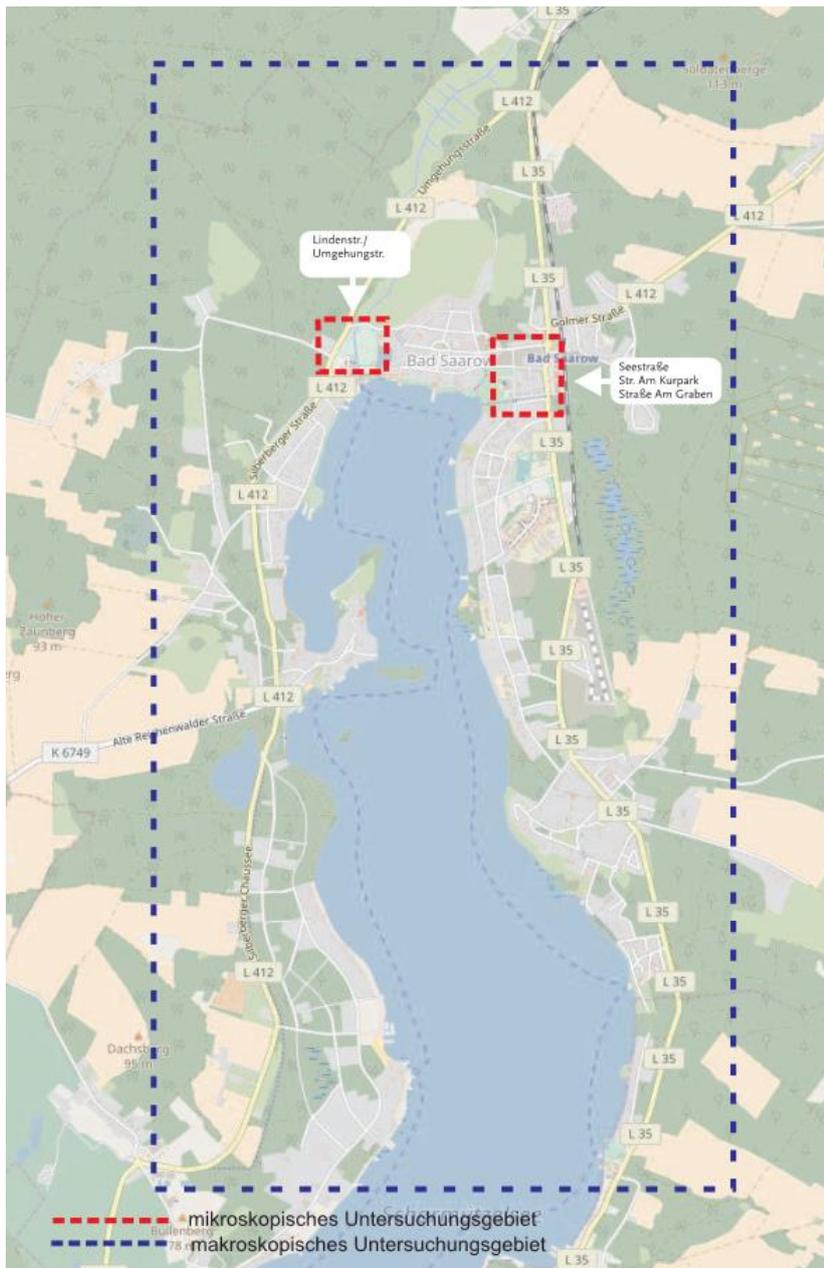


Abb. 2: Untersuchungsgebiet

Quelle: www.google.de

Entsprechend dem definierten verkehrlichen Handlungsbedarf werden im Rahmen von Detailuntersuchungen die folgenden Straßenabschnitte mikroskopisch betrachtet (vgl. Abb. 2):

- Lindenstraße zwischen Umgehungsstraße und Ahornstraße sowie
- Seestraße (östlicher Abschnitt) zwischen der Straße Am Kurpark und der Pieskower Straße.

1.2 Aufbau und Untersuchungsmethodik

Der Erarbeitung des Verkehrskonzeptes für die touristische Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung in Bad Saarow wird die folgende Methodik zugrunde gelegt (vgl. Abb. 3).

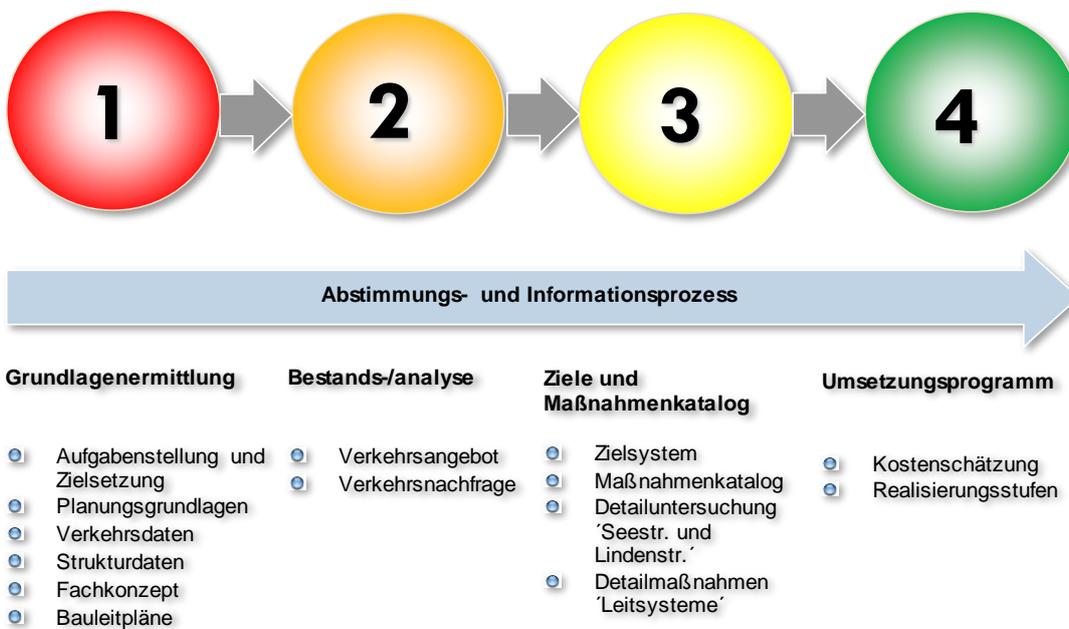


Abb. 3: Untersuchungsmethodik

Quelle: Stadt+Verkehr

In einem ersten Arbeitsschritt werden die wesentlichen Grundlagen für die Erarbeitung der Verkehrskonzeption erfasst. Im Mittelpunkt steht neben der detaillierten Darstellung der Ausgangslage, Aufgabenstellung und Zielsetzung die Ermittlung der vorhandenen verkehrlichen und siedlungsstrukturellen relevanten Planungsgrundlagen (z.B. Verkehrs- und

Grundlageermittlung

Strukturdaten, Fachkonzepte, Bebauungspläne u.a.) für den definierten Untersuchungsbereich.

Im Rahmen der nachfolgenden Bestandsaufnahme und -analyse wird werden das Verkehrsangebot und die Verkehrsstruktur im Untersuchungsbereich qualitativ und quantitativ erfasst und bewertet. Im Einzelnen beinhaltet diese Bearbeitungsphase die folgenden Arbeitsschritte:

- Erfassung/Analyse des bestehenden Erschließungssystems differenziert nach den verschiedenen Verkehrsarten (fließender/ruhender motorisierter Verkehr, ÖPNV/SPNV, Fußgängerverkehr und fließender/ruhender Radverkehr).
- Bestimmung der bestehenden Verkehrsbelastung im innerörtlichen Hauptstraßennetz.

Aufbauend auf den Ergebnissen der Bestandsaufnahme und -analyse wird in einem nachfolgenden Arbeitsschritt ein Zielsystem und ein Maßnahmenprogramm für die zukünftige touristische Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung von Bad Saarow entwickelt. Das nach Verkehrsarten differenzierte Handlungsprogramm wird in Form von Detailuntersuchungen für die Verbesserung der Verkehr- und Umweltqualität im Zuge der Lindenstraße, der Optimierung der Erschließungsqualität im Bereich der Seestraße sowie für den Aufbau von lokalen Leitsystems weiter konkretisiert.

In einem abschließenden Arbeitsschritt wird auf der Grundlage der Ermittlung der maßnahmenbezogenen Investitionskosten ein stufenbezogenes Umsetzungsprogramm erarbeitet.

Die Bearbeitung des Verkehrskonzeptes wird durch ein Abstimmungs- und Informationsprozess unter Beteiligung der Selbstverwaltungsgremien der Gemeinde Bad Saarow begleitet.¹

Bestandsaufnahme und -analyse

Erarbeitung Zielsystem, Maßnahmenkatalog und Detaillösungen

Erarbeitung Kostenschätzung und Realisierungsstufen

Abstimmungs- und Informationsprozess

¹ Die Präsentation und Diskussion der Ergebnisse des Verkehrskonzeptes erfolgte am 18.02.2019 in der Bauausschußsitzung und am 18.03.2019 in der Gemeindevertreter-sitzung von Bad Saarow.

2 Bestandsaufnahme und -analyse

2.1 Siedlungsstruktur

Bad Saarow im Landkreis Oder-Spree) ist ein Thermalsole- und Moorheilbad und anerkannter Kurort am Scharmützelsee in Brandenburg, etwa 70 km südöstlich von Berlin entfernt.

Die Gemeinde Bad Saarow besteht aus Bad Saarow und den Ortsteilen Neu Golm und Petersdorf.

Der Scharmützelsee und die umgebende Landschaft bilden einen attraktiven Anziehungspunkt für Urlauber, Freizeit- und Erholungssuchende.

Entlang des Nord-, West- und Südufer befinden sich die attraktive Wohnstandorte für ca. 4.900 Einwohner. Im Zuge u.a. der geplanten Errichtung ca. von 120 Eigenheimstandorten wird bis 2030 die Einwohneranzahl um ca. 5 % in Bad Saarow ansteigen (vgl. Abb. 4).

Weitere Anstieg der Bevölkerungszahl und Neubau von Eigenheimen geplant

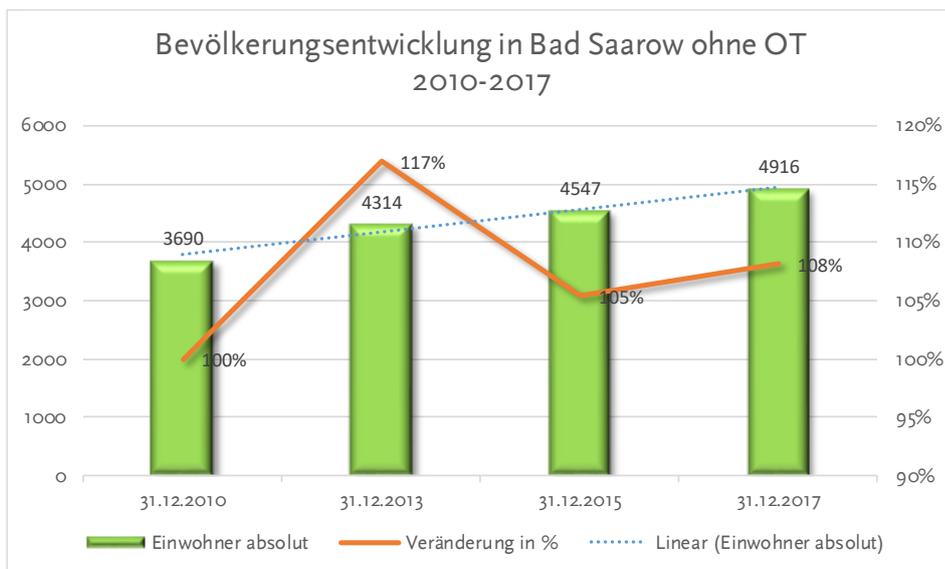


Abb. 4: Entwicklung der Einwohnerzahl in Bad Saarow ohne Ortsteile 2010-2017

Quelle: Amt Scharmützelsee

Stellvertretend für die Attraktivität von Bad Saarow steht eine Jahresbesucherzahl von 5,9 Mio. Tagesbesucher mit einer stetigen Zunahme an Übernachtungen und Ankünften. 2017 wurden 378 Tsd. Übernachtungen

Weitere Anstieg an Besuchern und Übernachtungen

zzgl. 100 Tsd. Übernachtungen in Beherbergungsbetrieben unter 10 Betten und 137 Tsd. Ankünfte verzeichnet.²

Ein weiterer Ausbau des Übernachtungsangebotes ist im Zuge der Umsetzung der folgenden Bauvorhaben geplant³:

- PARKHOTEL und KURPARK-KOLONADEN (Zentrum): 384 Betten.
- MARINA-RESORT (Bad Saarow-Strand): 2 Hotels für 300 Gäste mit 5 Restaurants und einer Marina.

Ausbau Übernachtskapazitäten

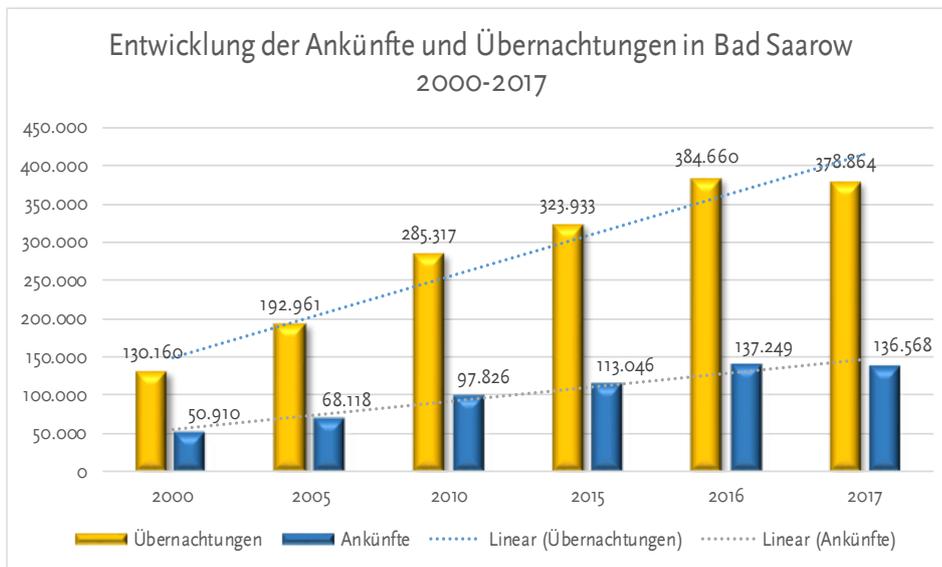


Abb. 5: Entwicklung der Ankünfte und Übernachtungen in Bad Saarow 2010-2017

Quelle: Stadt+Verkehr

Zur Deckung des Nahversorgungsbedarfs der Bevölkerung und der Besucher besteht im östlichen Bereich des Zentrums neben einem kleinteiligen Einsatzhandel ein integrierter Verbrauchermarktstandort (NETTO und EDEKA) im Bereich der Pieskower Straße in Höhe der Seestraße (vgl. Abb. 6). Der nächstgelegene Verbrauchermarkt ist der NETTO-Markendiskounter in Bad Saarow-Pieskow. Im Bereich des Westufers besteht kein Versorgungsangebot für die dortigen Bewohner und Besucher. Der Einkaufsverkehr ist entsprechend auf das Angebot im Bereich des Ostufers von Bad Saarow ausgerichtet (vgl. Pkt. 2.2.1.3).

Nahversorgung nur am Ostufer

² Quelle: Amtsverwaltung Scharmützelsee

³ Quelle: Amtsverwaltung Scharmützelsee

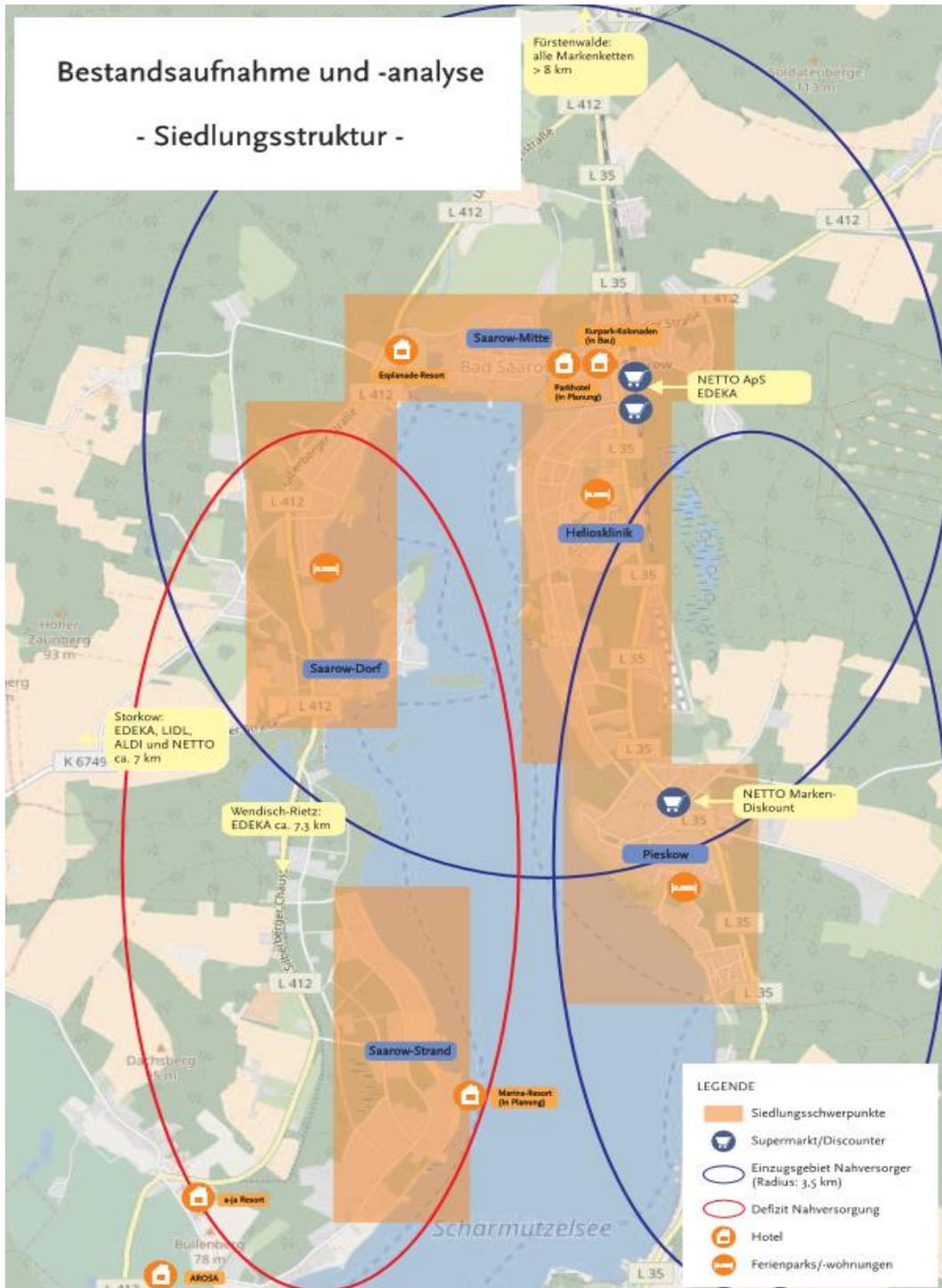


Abb. 6: Bestandsaufnahme und -analyse: Siedlungsstruktur
Quelle: Stadt+Verkehr

2.2 Verkehrsstruktur

Die Erfassung und Analyse der qualitativen und quantitativen Erschließungsmerkmale von Bad Saarow erfolgt differenziert nach den folgenden Verkehrsarten:

- Fließender und ruhender motorisierter Verkehr,
- SPNV und ÖPNV sowie
- Fußgängerverkehr sowie fließender und ruhender Radverkehr.

2.2.1 Fließender motorisierter Verkehr

Im Hinblick auf die Erschließung von Bad Saarow im fließenden motorisierten Verkehr lassen sich im Ergebnis der Bestandsaufnahme und -analyse die nachfolgenden Stärken und Schwächen ableiten (vgl. Abb. 7).

2.2.1.1 Erschließungsstärken

Das Straßennetz von Bad Saarow ist hierarchisch gegliedert und besteht aus einem Netz von Hauptverkehrs-, Sammel- und Anliegerstraßen/-wegen. Die Haupteerschließungsfunktion übernehmen die folgenden Straßenabschnitte (vgl. Abb. 7):

- L 35 Fürstenwalder Chaussee/Pieskower Straße,
- L 412 Silberberger Straße/Silberberger Chaussee,
- L 412 Alte Reichenwalder Straße und
- L 412 Golmer Straße

Im weiteren außerörtlichen Verlauf der Hauptverkehrsstraßen besteht eine Verknüpfung mit dem über-/regionalen Straßennetz im Zuge der Bundesautobahn BAB 12 und den Bundesstraßen B 168 und 246.

Im Einklang mit der Verkehrsfunktion bestehen die folgenden Geschwindigkeitsregelungen im Bereich des Hauptstraßennetzes:

- Hauptverkehrsstraßen in den angebauten Bereichen 50 km/h (30 km/h in sensiblen Bereichen).
- Sammelstraßen: überwiegend 30 km/h.
- Anliegerstraßen/-wege: Schrittgeschwindigkeit oder 30 km/h.

Zur Sicherstellung der Verkehrsqualität im Bereich der Knotenpunkte im Zuge des Hauptstraßennetzes ist die Umsetzung einer signalgestützten Verkehrsregelung nicht erforderlich (vgl. 8).

*Hierarchisch gegliedertes
Straßennetz*

*Keine Lichtsignalregelung er-
forderlich*



Abb. 7: Bestandsaufnahme und -analyse: Fließender motorisierter Verkehr

Quelle: Stadt+Verkehr



Abb. 8: Knotenpunkt Bahnhofsvorplatz/Ulmenstraße mit Kreisverkehrsregelung

Quelle: Stadt+Verkehr

Die zugewiesene Verkehrsfunktion des Hauptstraßennetzes wird durch die Streckenverkehrsbelastungen in den folgenden Straßenabschnitten repräsentiert:

- Fürstenwalder Chaussee/Pieskower Straße: ca. 8.100 Kfz/24 h⁴
- Silberberger Straße/Silberberger Chaussee: ca. 6.750 Kfz/24 h⁵
- Golmer Straße: ca. 3.000/24 h⁶

Charakteristisch für ein hohes Maß an Verbindungsqualität im straßengebundenen Verkehr sind die Reisezeiten zwischen Bad Saarow und

Hohes Maß an Verbindungsqualität

⁴ Quelle: Landesbetrieb für Straßenwesen, Zählung 2015

⁵ Quelle: AIT GmbH, Zählung 01.2018

⁶ Quelle: Landesbetrieb für Straßenwesen, Zählung 2015

dem Umland. Mit dem Pkw ist Bad Fürstenwalde in 16 Min., der Flughafen Berlin-Schönefeld in 37 Min. und Berlin-Mitte in 66 Min. erreichbar (vgl. Tab. 1).

Reisezeiten im MIV						
von/nach	von/nach	Entfernung Luftlinie	Fahrstrecke	Reisezeit	Erreichbarkeit Grenzwert	Reisezeit- verhältnis
		in km	in km	in min	in min	
Bad Saarow	Fürstenwalde	6,6	7,2	16	45	0,36
	Berlin-Mitte	55	75,2	66	90	0,73
	Berlin Schönefeld	39	52,2	37	90	0,41
	Wendisch-Rietz	8,4	12,6	19	30	0,63
	Storkow	9,5	12,7	21	30	0,70
	Beeskow	17,3	22,9	32	30	1,07

Tab. 1: Ermittlung der Reisezeiten im motorisierten Verkehr zwischen Bad Saarow und dem Umland

Quelle: Stadt+Verkehr

Das Straßennetzes im Bereich des Ortszentrums, im Umfeld der Helios-Klinik und des nordwestlichen Ufers des Scharmützelsees weist einen hohen Ausbaustandard auf und garantiert ein hohes Maß an Aufenthaltsqualität z.B. durch die Ausweisung von verkehrsberuhigten Bereichen (vgl. Abb. 9).



Abb. 9: Ausbaustandard bei Anliegerstraßen: Beispiel 'Uferstraße'

Quelle: Stadt+Verkehr

2.2.1.2 Erschließungsschwächen

In den folgenden Streckenabschnitten in dem Hauptstraßennetz besteht aufgrund der Ausstattung bzw. Oberflächenqualität Sanierungsbedarf (vgl. Abb. 10).

Sanierungs- und Ausbaubedarf

- Pieskower Straße südlich der Helios-Klinik und
- Silberberger Straße zwischen Uferstraße und Alte Reichenwalder Straße.

Ausbaubedarf im Bereich der Anliegerstraßen besteht u.a. im Huberts-
weg, in Bad Saarow-Strand und westlich der 'Alten Eichen' (vgl. Abb.
11).



Abb. 10: Straßenschäden: Silberberger Straße in Höhe Parkplatz 'Stro-
lin' in südlicher Fahrtrichtung

Quelle: Stadt+Verkehr



Abb. 11: Ausbaubedarf bei Anliegerstraßen: Beispiel 'Karl-Marx-Damm'

Quelle: Stadt+Verkehr

Eine Überschreitung der Lärmgrenzwerte und Geschwindigkeiten besteht im Bereich des westlichen Abschnittes der Lindenstraße (vgl. auch Pkt. 2.2.1.3). Die Umgehungsstraße übernimmt nicht die zugewiesene Verkehrsfunktion im Hauptstraßennetz und trägt nicht zur Entlastung des nachgeordneten Sammelstraßennetzes, z.B. Lindenstraße, bei.

Der Verkehrsablauf im Bereich der zentralen Verbrauchermärkte Pieskower Straße/Seestraße wird durch die Überlagerung der Verkehrsfunktionen und -arten beeinflusst (vgl. Abb. 12). Rückstauerscheinungen, querende Fußgänger außerhalb der ausgewiesenen Querungshilfen und Schleichverkehre in Fahrtrichtung der Seestraße stehen stellvertretend für die Störungen in dem Verkehrsablauf, vgl. Pkt. 2.2.1.4.

Lärmbelastung Lindenstraßen

Verkehrskonflikte im Bereich der Verbrauchermärkte

In dem östlichen Abschnitt der Seestraße stehen die auftretenden Schleichverkehre und die Nutzungsansprüche des ruhenden motorisierten Verkehrs im Konflikt mit der angestrebten Aufenthalts- und Nutzungsqualität (vgl. auch Pkt. 2.2.1.4).

Nutzungskonflikte im Bereich der Seestraße



Abb. 12: Verkehrskonflikte: Pieskower Straße (nördliche Straßenseite) südlich der Seestraße in Blickrichtung der Verbrauchermarkstandorte

Quelle: Stadt+Verkehr

2.2.1.3 Detailuntersuchung: Lindenstraße (westlicher Abschnitt)

Die Grundlage für die Detailuntersuchung der Umwelt- und Verkehrsqualität im westlichen Bereich der Lindenstraße bilden die folgenden Unterlagen:

- Verkehrszählung und Geschwindigkeitsmessung am 10. und 11.01.2018, durchgeführt von der Amtsverwaltung Scharmützelsee.
- Lärmtechnische Untersuchung vom 12.02.2018, erarbeitet von der AIT GmbH.

Hinsichtlich der Verkehrs- und Umweltqualität im Bereich der Lindenstraße lassen sich die nachfolgenden Ergebnisse ableiten.

Verkehrsqualität

Im Einklang mit der bestehenden Hauptverkehrsstraßenfunktion beträgt die tägliche Gesamtverkehrsbelastung 6.745 Kfz/24 h im Bereich des westlichen Abschnittes der Lindenstraße zwischen der Umgehungsstraße und der Silberberger Straße. Stellvertretend für die fehlende Entlastungsfunktion der Umgehungsstraße für das angrenzende Sammelstraßennetz steht eine durchschnittlich tägliche Gesamtverkehrsbelastung von 4.600 Kfz/24 h in der Lindenstraße in Höhe der Ahornstraße (vgl. Abb. 13).

Im täglichen Verlauf ist die stundengruppenbezogene Verkehrsverteilung als ausgewogen zu betrachten. In dem westlichen Abschnitt der Lindenstraße beträgt die Spitzenstundenbelastung in dem Zeitraum 12.00 – 13.00 Uhr 645 Kfz/h und in der Lindenstraße in Höhe der Ahornstraße 430 Kfz/h 13.00 - 14.00 Uhr, vgl. Abb. 15).

Hohe Verkehrsbelastung in der Lindenstraße

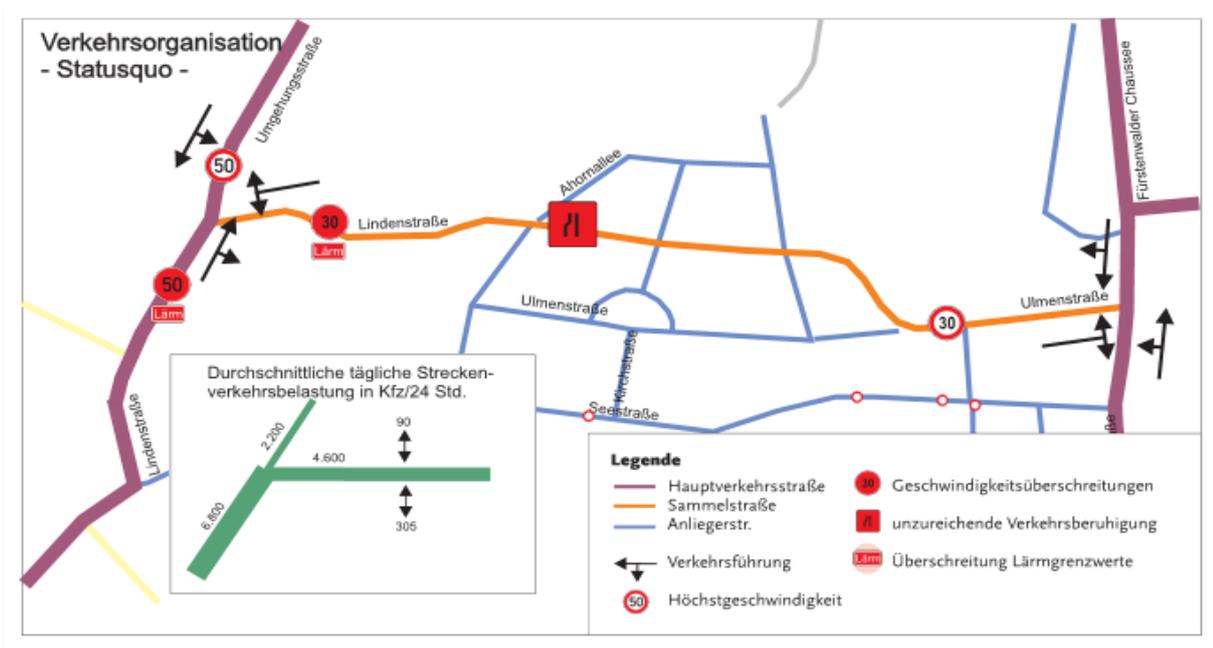


Abb. 13: Bestehende Verkehrsorganisation im Bereich Lindenstraße

Quelle: Stadt+Verkehr

Aufgrund der zeitlichen Verteilung mit entsprechender Spitzenstundebildung wird die Verkehrsbelastung in der Lindenstraße im westlichen von dem Verkehrszweck 'Einkaufen' bestimmt. Die Ursache für das Auftreten des Einkaufsverkehrs ist der auf das Ostufer einwirkende Nachfragedruck aufgrund des fehlenden Versorgungsangebotes (Vollsortimentmärkte) im Bereich des Westufers.

Fehlende Einkaufsmöglichkeiten am Westufer

Zur Unterstützung der bestehenden Tempo-30-Regelung im Zuge der Lindenstraße ist abschnittsweise die Fahrbahn auf 4,5 m eingeengt (vgl. Abb. 14). Bei der verbleibenden Fahrbahnbreite ist eine Begegnung von Fahrzeugen ohne Haltevorgänge möglich. Aufgrund der fehlende geschwindigkeitsreduzierenden Wirkungen der Fahrbahneinengungen überschreiten 64 % der Fahrzeuge die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Der Anteil der Geschwindigkeitsüberschreitungen von > 50 km/h beträgt 25 % im Bereich des westlichen Abschnittes der Lindenstraße (vgl. Abb. 16).

Geschwindigkeitsüberschreitungen



Abb. 14: Lindenstraße in Höhe der Ahornstraße in westlicher Blickrichtung und in Höhe der Kolpiner Straße in nördlicher Blickrichtung

Quelle: Stadt+Verkehr

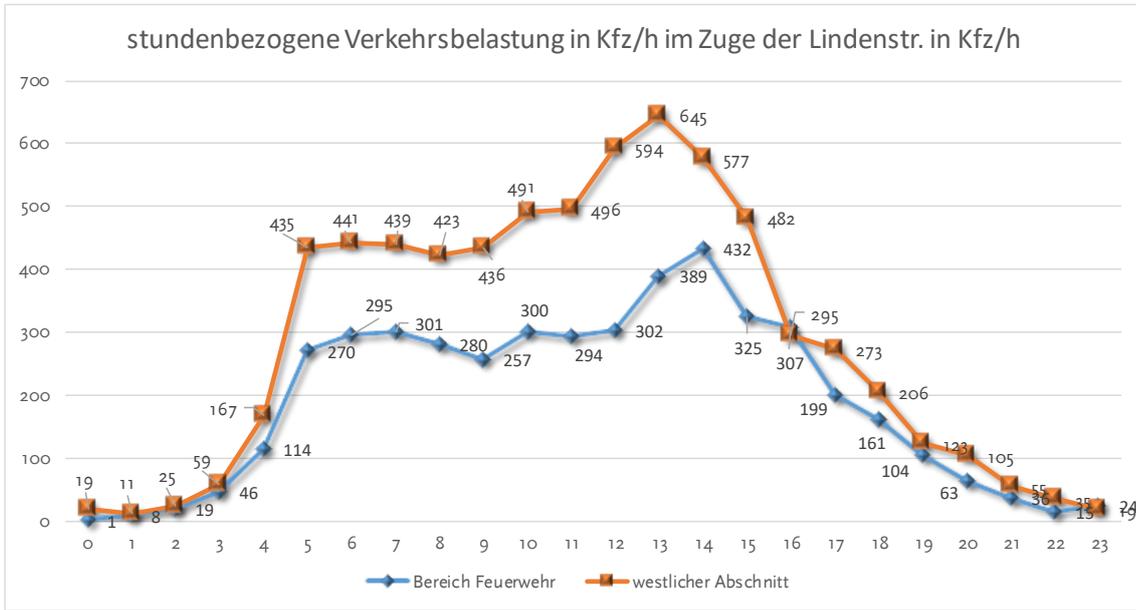


Abb. 15: Stundenbezogene Verkehrsbelastung im Zuge der Lindenstraße (westlicher Abschnitt und Bereich Feuerwehr)

Quelle: Stadt+Verkehr

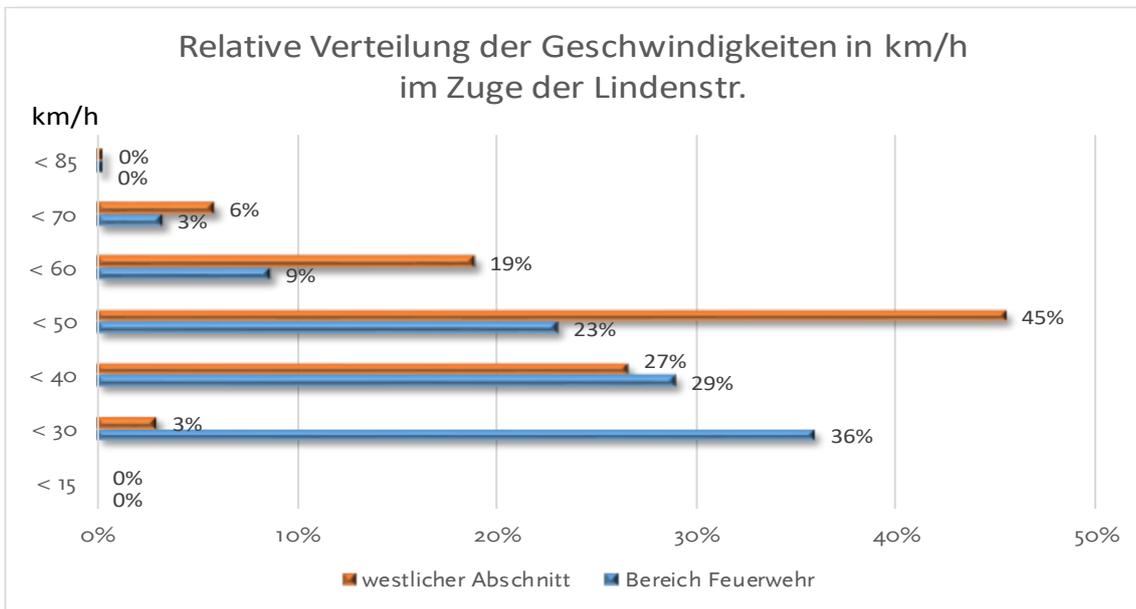


Abb. 16: Relative Verteilung der Geschwindigkeiten in km/h im Zuge der Lindenstraße (westlicher Abschnitt und Bereich Feuerwehr)

Quelle: Stadt+Verkehr

Umweltqualität

Aus der hohen Verkehrsbelastung in Kombination mit den Geschwindigkeitsüberschreitungen bzw. dem –niveau resultieren Überschreitung der Schallimmissionsrichtwerte um (vgl. Abb. 17 und 18):

- 19 dB (A) tags und 20 dB (A) nachts im Zuge der Lindenstraße in Höhe der Ahornstraße/Feuerwehr.
- 9 - 21 dB (A) tags und nachts im Bereich des westlichen Abschnittes der Lindenstraße.⁷

Die Überschreitung der Orientierungswerte für Sonder-/Kurgebiete stellt eine Gefährdung des Kurortstatus von Bad Saarow dar.

Überschreitung der Lärmgrenzwerte

Gefährdung des Kurortstatus von Bad Saarow

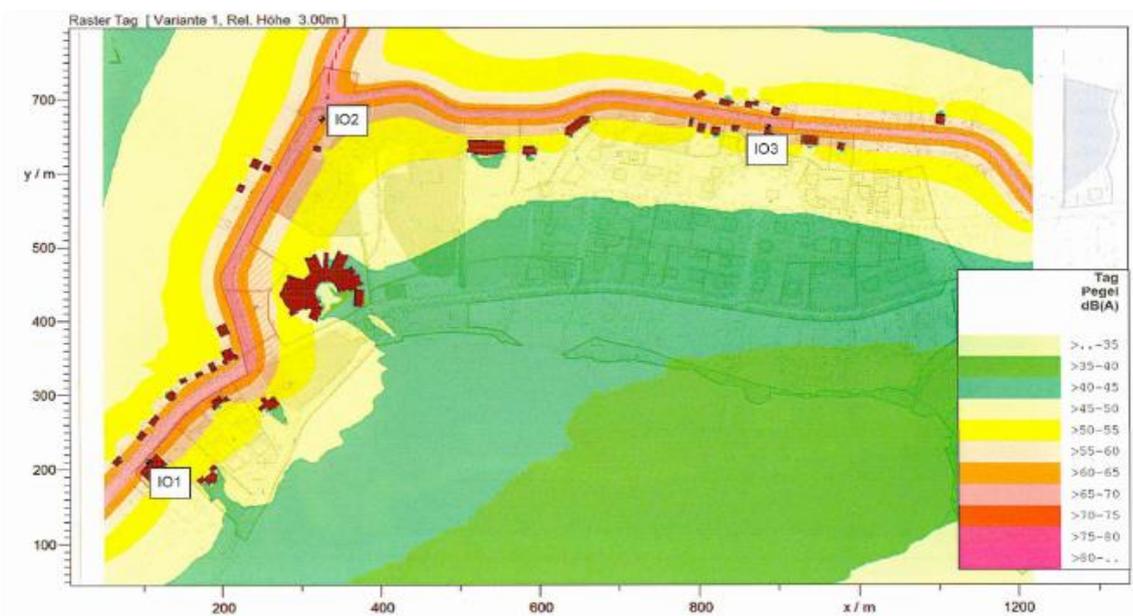


Abb. 17: Schallimmissionen in dB(A) – tags im Bereich der Lindenstraße

Quelle: AIT GmbH

⁷ Im Ergebnis der lärmtechnischen Untersuchung der AIT GmbH kann eine Reduzierung der Schallimmissionsbelastung um 2-3 dB (A) neben aktiven/passiven Lärmschutzmaßnahmen durch die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 30km/h im Bereich des westlichen Abschnittes der Lindenstraße erreicht werden.



Abb. 18: Schallimmissionen in dB(A) –nachts im Bereich der Lindenstraße

Quelle: AIT GmbH

2.2.2.2 Detailuntersuchung: Seestraße (östlicher Abschnitt)

Auf der Grundlage der Ergebnisse der Bestandsaufnahme und –analyse lassen sich die nachfolgenden Ergebnisse hinsichtlich der Verkehrs- und Erschließungsqualität im Bereich des östlichen Abschnittes der Seestraße ableiten (vgl. Abb. 19).

Die Seestraße übernimmt eine wesentliche Verbindungsfunktion für den Fußgänger- und Radverkehr zwischen dem östlichen Zentrum und dem touristischen Angeboten am Nord- und Westufer.

Ausgerichtet auf das Ziel, eine hohe Aufenthaltsqualität für Fußgänger und Attraktivität für die angrenzenden Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen (Café, Geschäfte, Sparkasse u.a.m.) bei gleichzeitiger Erschließung der angrenzenden Grundstücke im straßengebundenen Verkehr sicherzustellen, ist die Seestraße als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen. Zur Unterstützung der Unterbindung von Durchgangsverkehren zwischen dem Ost- und Westufer ist die Seestraße, u.a.

Nutzungskonflikt zwischen Aufenthalt und Erschließung



Abb. 20: Ordnungswidriges Parken im Bereich der Seestraße (östlicher Abschnitt) in westlicher Blickrichtung

Quelle: Stadt+Verkehr

2.2.2 Ruhender motorisierter Verkehr

Im Hinblick auf die Erschließung von Bad Saarow im ruhenden fließenden motorisierten Verkehr lassen sich im Ergebnis der Bestandsaufnahme und –analyse die nachfolgenden Stärken und Schwächen ableiten.

2.2.2.1 Erschließungsstärken

Bad Saarow verfügt über ein Angebot an ca. 1.240 öffentlichen Straßennetz, räumlich verteilt im Gemeindegebiet und in fußläufiger Entfernung der touristischen Angebote (vgl. Abb. 21).

98 % der Stellplätze sind für Pkw-Nutzer inkl. mobilitätseingeschränkter Fahrzeugführern (3%) ausgewiesen. Auf die verbleibenden 2 % entfallen Stellplätze für Reisebusse (Parkplatz 'Strolin' und Stellplätze 'Karl-Marx-Damm') und Wohnmobile (Parkplatz 'Strolin' und Stellplätze 'Ringstraße'), vgl. Abb. 22.

Westlich des Bahnhofes besteht ein Park-and-Ride-Angebot mit ca. 77 Stellplätzen.

Mit Ausnahme des Parkplatzes im Bereich von Bad Saarow-Strand besteht kein grundhafter Aus-/Umbauebedarf bei den öffentlichen zentralen Stellplatzanlagen.

Im Hinblick auf die Bewirtschaftung des Stellplatzangebotes lassen sich deutliche Unterschiede erkennen. 50 % (619 Stpl.) der Stellplätze konzentrieren sich auf die zentralen Stellplatzanlagen 'Therme, Centrum und Hafen' und sind gebührenpflichtig. Die Stellplatzgebühren variieren untereinander hinsichtlich der Höhe und der Dauer. 32 % (401 Stpl.) der Stellplätze mit unterschiedlicher saisonaler Auslastung, z.B. Parkplatz 'Strolin, Regattastraße', können unentgeltlich und ohne zeitliche Beschränkung genutzt werden. Bei der Nutzung der verbleibenden 18 % (216 Stpl.) der Stellplätze, überwiegend straßenbegleitend im Zentrumsbereich angeordnet, gilt eine Parkscheibenregelung mit unterschiedlicher Nutzungsdauer (1-3 Std.), vgl. Abb. 23. Zielführende Hinweise auf

1.240 öffentliche Stellplätze

Sonderparkplätze für Reisebusse und Caravans

Geringer Ausbauebedarf

620 kostenpflichtige Stellplätze

das Stellplatzangebot werden statisch im Zuge des amtlichen Wegweisungssystems und des touristischen Hotelleitsystems geliefert⁹. Im unmittelbaren Bereich der zentralen Stellplatzanlagen befindet sich eine entsprechende Parkplatzausschilderung.

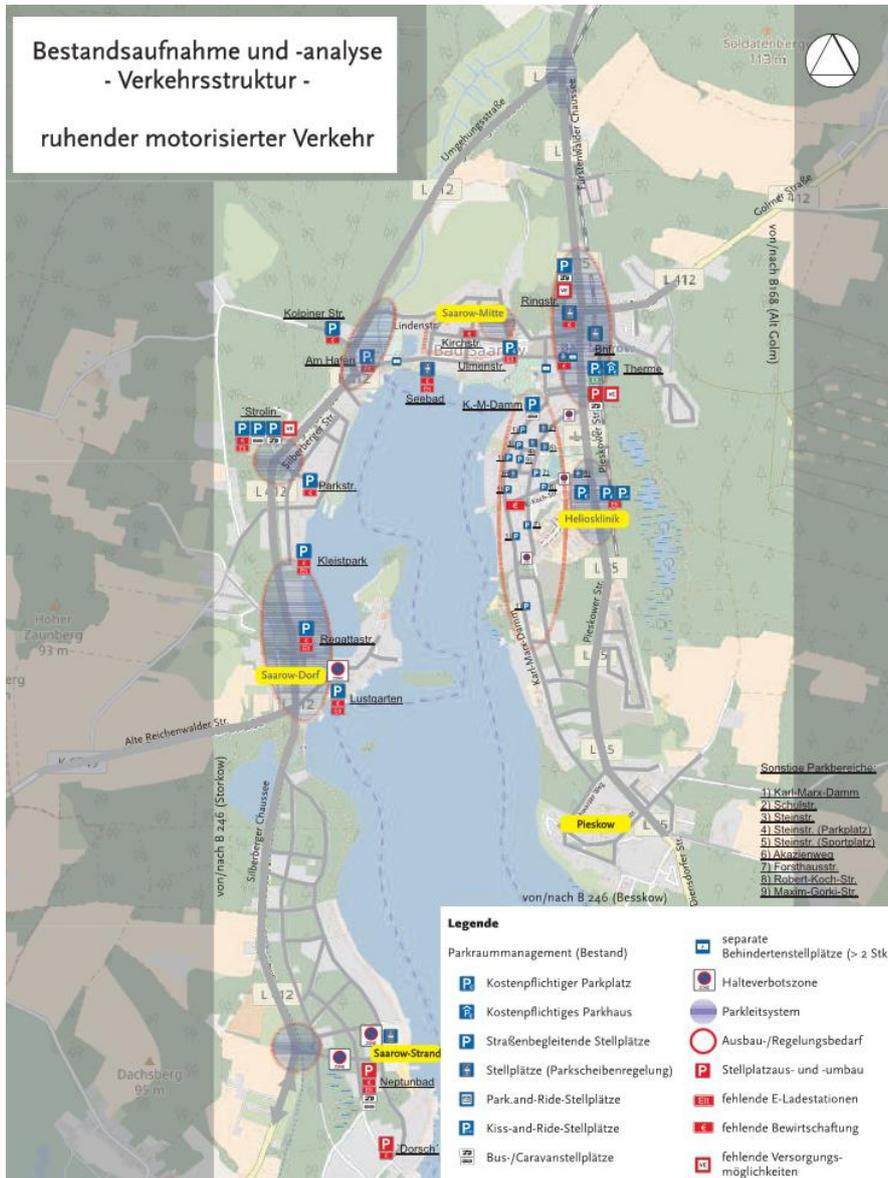


Abb. 21: Bestandsaufnahme und –analyse: Ruhender motorisierter Verkehr

Quelle: Stadt+Verkehr

⁹ Die Kombination des Hotelinformationssystems mit Hinweisen zu dem Stellplatzangebot führt zu einer Überlagerung und Dichte an Informationen.

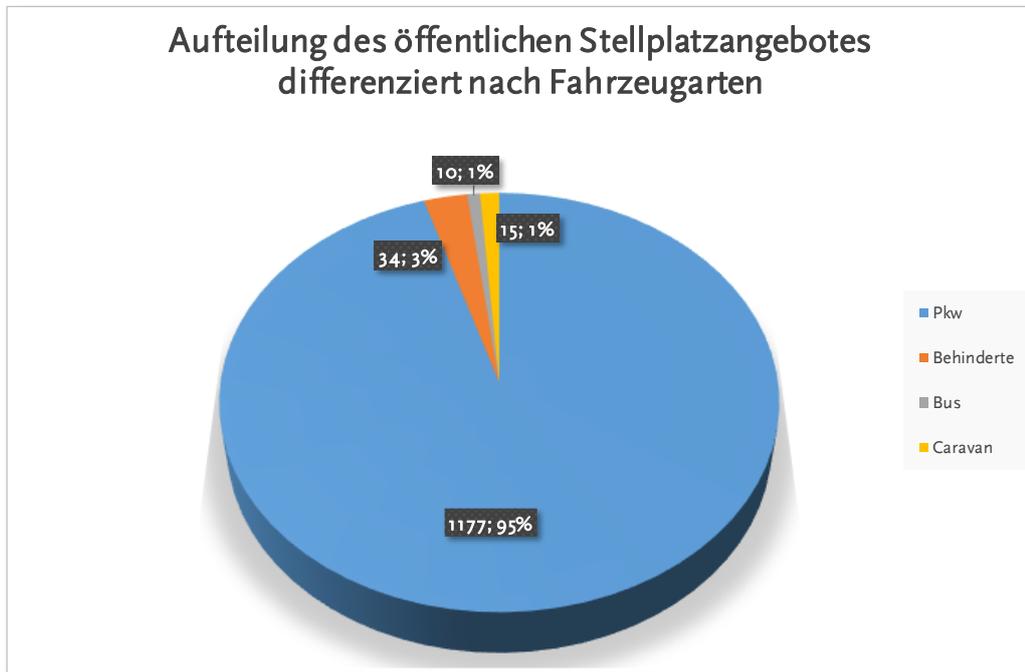


Abb. 22: Aufteilung des öffentlichen Stellplatzangebotes differenziert nach Fahrzeugarten

Quelle: Stadt+Verkehr

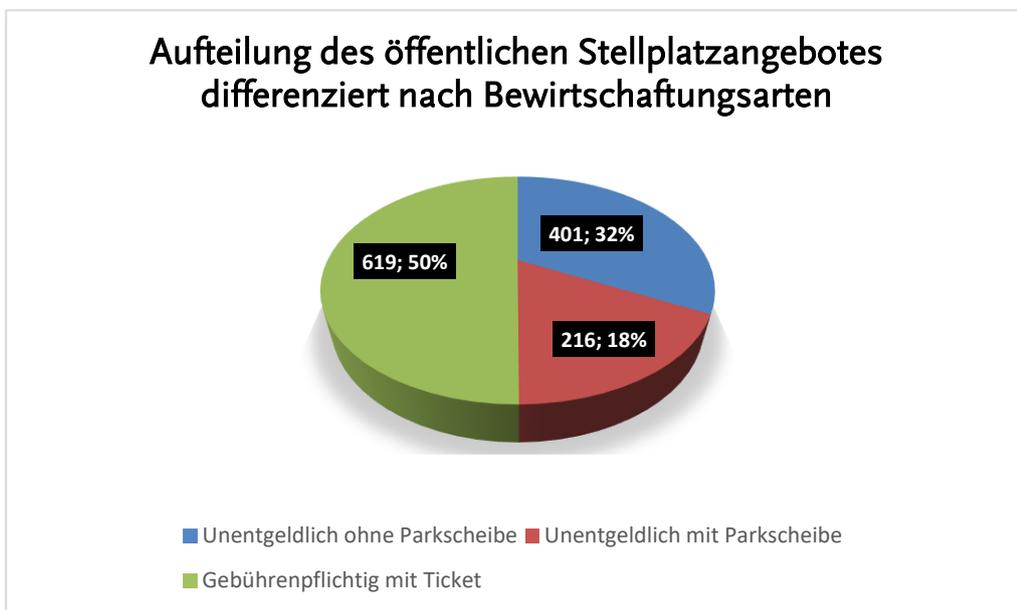


Abb. 23: Aufteilung des öffentlichen Stellplatzangebotes differenziert nach Bewirtschaftungsarten

Quelle: Stadt+Verkehr

2.2.2.2 Erschließungsschwächen

Die Parkverhältnisse im Bereich der öffentlichen Stellplätze im Gemeindegebiet sind durch die folgenden Konflikte und Defizite gekennzeichnet (vgl. Abb. 21):

- Nutzung von Reisebusstellplätzen durch Pkw und Motorräder, z.B. im Bereich des Karl-Marx-Dammes, vgl. Abb. 24.
- Verlagerung des Parkverkehrs der Helios-Klinik in die angrenzenden Straßenzüge, z.B. Robert-Koch-Straße und Forsthausstraße, mit der unentgeltlichen Parkscheibenregelung, vgl. Abb. 25.
- Nutzung der Stellplätze im Bereich der zentralen Verbrauchermärkte über den Verkehrszweck 'dortiges Einkauf' hinaus.

Konflikte und Defizite



Abb. 24: Ordnungswidriges Parken: Beispiel Busstellplätze im Bereich Karl-Marx-Damm

Quelle: Stadt+Verkehr

- Nutzung von Stellplätzen mit Parkscheibenregelung anstelle der gebührenpflichtigen Stellplätze.
- Die gebührenpflichtigen Parkplätze 'SaarowCentrum' und 'SaarowTherme' sind durchschnittlich nur zu 12 und 33 % ausgelastet.



Abb. 25: Hohe Stellplatzauslastung: Beispiel Parkplatz 'Helios-Klinik
Quelle: Stadt+Verkehr

- Saisonale Auslastung der Stellplatzanlagen 'SaarowCentrum' und im Bereich des Westufers, vgl. Abb. 26.
- Ausbaubedarf von Stellplatzanlagen z.B. Saarow-Strand, vgl. Abb. 27.
- Unterschiedliches Gebührensystem bei den zentralen Parkplätzen.
- Illegales Parken in der östlichen Seestraße (vgl. Pkt. 2.2.14).
- Fehlendes hierarchisch gegliedertes Parkleitsystem.
- Unzureichendes Ver- und Entsorgungsmöglichkeiten für Wohnmobile.
- Fehlende Ladestationen für Elektrofahrzeuge mit Ausnahme der Ladestation für Besucher der Therme im Bereich des zentralen Parkplatzes/Parkhauses 'SaarowTherme'.
- Fehlendes Carsharingangebot.



Abb. 26: Geringe und saisonal abhängige Stellplatzauslastung: Beispiel
Parkplatz 'SaarowCentrum'

Quelle: Stadt+Verkehr



Abb. 27: Ausbaubedarf von Parkplätzen: Beispiel Parkplatz 'Saarow-
Strand'

Quelle: Stadt+Verkehr

2.2.3 SPNV und ÖPNV

Bezogen auf die Erschließung von Bad Saarow im schienengebundenen Personennahverkehr (SPNV) und straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) lassen sich im Ergebnis der Bestandsaufnahme und –analyse die nachfolgenden Stärken und Schwächen ableiten (vgl. Abb. 28).

2.2.3.1 Erschließungsschwächen

Im Zuge der Regionalbahnlinie RB 35 der NEB Niederbarnimer Eisenbahn Betriebsgesellschaft ist Bad Saarow auf der Strecke 'Bad Saarow/Klinikum Bhf.' - 'Fürstenwalde Bhf.' an das über-/regionale öffentliche Schienennahverkehrsnetz im 60-Minuten-Takt angebunden. Mit der Bahn ist der Bahnhof Fürstenwalde in 12 Minuten und der Berliner Hauptbahnhof in 100 Minuten erreichbar (vgl. Tab. 2).

Das Einzugsgebiet der Haltepunkte 'Bad Saarow Bahnhof' und 'Bad Saarow Klinikum' deckt ein fußläufiges Einzugsgebiet in einem Radius von 800 m ab. Die Ausstattung der Haltestellen mit Wartehallen, Blindenleitsystemen und Park-and-Ride-Stellplätzen steht stellvertretend für einen hohen Ausbaustandard (vgl. Abb. 29).

Die Erschließung von Bad Saarow im öffentlichen Personennahverkehr erfolgt flächenhaft im Zuge der folgenden Buslinien der BOS Busverkehr Oder-Spree GmbH:

- Linie 430 Fürstenwalde - Beeskow – Fürstenwalde. Verkehrt werktags 7 mal täglich und am Wochenende 3 mal täglich.
- Linie 431 Fürstenwalde - Wendisch Rietz – Fürstenwalde. Verkehrt werktags 16 mal täglich und am Wochenende 3 mal pro Tag.
- Linie 435 Fürstenwalde - Storkow - Fürstenwalde. Verkehrt 4 mal täglich.

Die Fahrzeiten mit dem Bus zwischen dem Haltepunkt 'Bad Saarow' und den o.g. Umlandgemeinden betragen 24 und 55 Minuten (vgl. Tab. 2).

Das bestehende Haltestellennetz deckt das Untersuchungsgebiet in einem fußläufigen Einzugsbereich von 500 m vollständig ab. Außerhalb des fußläufigen Einzugsbereiches des Busliniennetzes befindet sich lediglich das Wohngebiet 'Am Lärchengrund'.

Anbindung an das regionale Schienennetz

Flächenhafte Erschließung im Buslinienverkehr

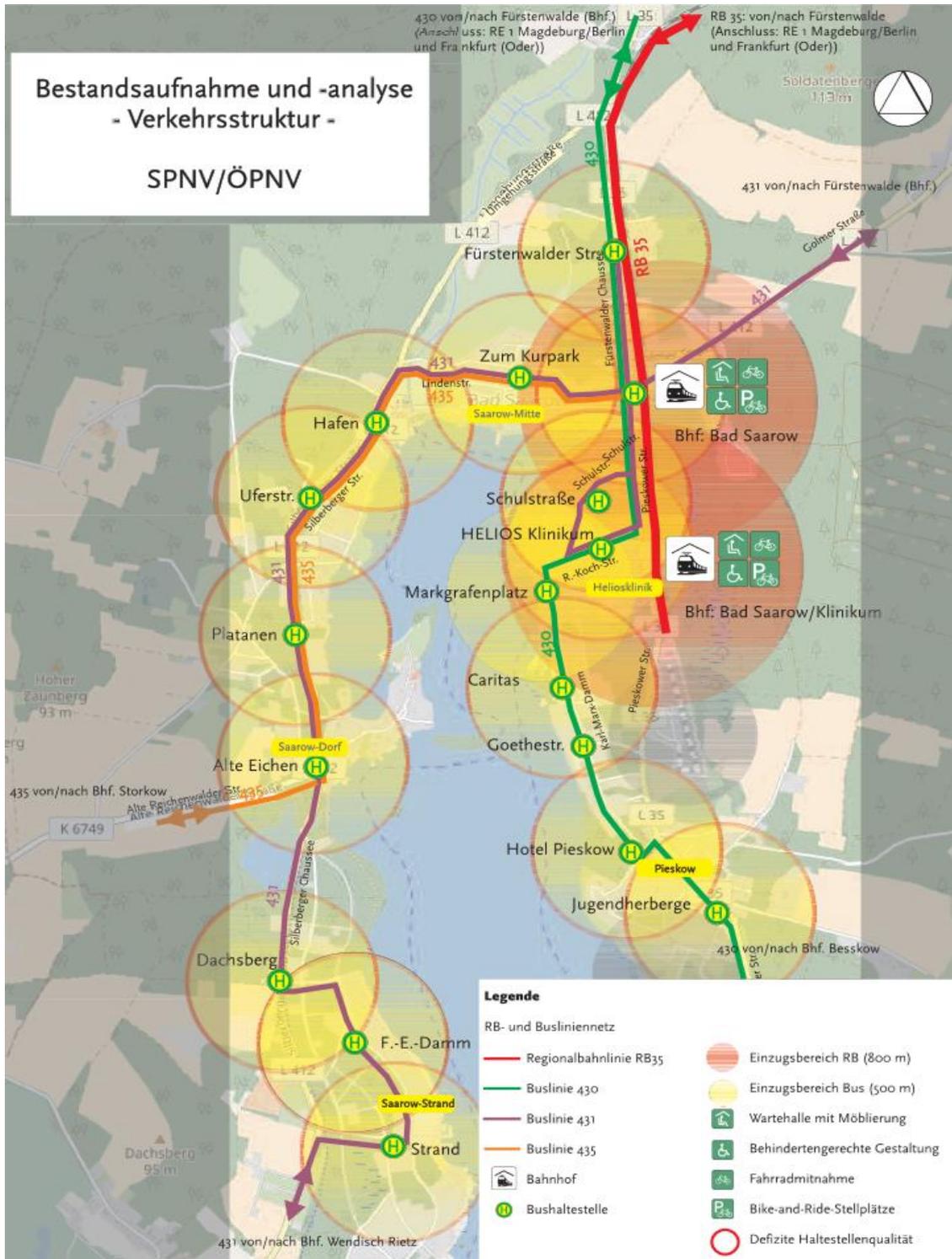


Abb. 28: Bestandsaufnahme und -analyse: SPNV und ÖPNV
 Quelle: Stadt+Verkehr



Abb. 29: Regionalbahnhaltestelle 'Bhf. Bad Saarow': Hoher Ausbaugrad

Quelle: Stadt+Verkehr

Reisezeiten im ÖPNV									
von/nach	von/nach	Verkehrsträger	Anzahl Umsteigevorgänge	Entfernung Luftlinie	Reisezeit	Erreichbarkeit Grenzwert	Reisezeitverhältnis	Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV	Qualitätsstufe
				in km	in min	in min			
Bad Saarow Bhf.	Fürstenwalde Bhf.	Bus	0	6,6	28	45	0,62	1,75	C
		Bahn	0	6,6	12	45	0,27	0,75	A
	Berlin-Hauptbahnhof	Bahn/Bahn/S	2	55	100	90	1,11	1,52	C
	Berlin Schönefeld Bhf.	Bahn/Bahn/S/Bus	3	39	100	90	1,11	2,70	D
	Wendisch-Rietz Bhf.	Bus	0	8,4	24	30	0,80	1,26	B
	Storkow Bhf.	Bus	0	9,5	38	30	1,27	1,81	C
	Beeskow Bhf.	Bus	0	17,3	55	30	1,83	1,72	C

Tab. 2: Ermittlung der Reisezeiten im ÖPNV zwischen Bad Saarow und dem Umland

Quelle: Stadt+Verkehr

2.2.3.2 Erschließungsschwächen

Die Bedienungsqualität beim SPNV und beim ÖPNV ist im Hinblick auf die Taktfrequenz und der Reisezeiten als unzureichend zu betrachten. Bei einer vergleichenden Betrachtung der Reisezeiten von Bahn/Bus und Pkw stellt der ÖPNV nur auf den Strecken Bad Saarow – Fürstenwalde und Bad Saarow – Wendisch-Rietz Bhf. eine Alternative zum Pkw dar (vgl. Tab. 2). Nur auf der Relation Bad Saarow-Fürstenwalde Bhf. besitzt die Regionalbahn einen Reisezeitvorsprung gegenüber dem Kfz.

Bei der Gestaltung und Ausstattung der Bushaltestellen besteht umfassender Ausbaubedarf im Hinblick auf (vgl. Abb. 30):

- die Errichtung von Wartehallen,
- die Möblierung,
- die Anlage eines Blindenleitsystems,
- die Befestigung der Warteflächen und die Barrierefreiheit sowie
- die Ausstattung mit Fahrradabstellanlagen.

ÖPNV keine Alternative zum Pkw

Ausbaubedarf bei Haltestellen



Abb. 30: Ausbaubedarf von Bushaltestellen: Beispiel Bushaltestellen 'Fürstenwalder Str.' und 'Hafen' in südlicher Fahrtrichtung

Quelle: Stadt+Verkehr

2.2.4 Fußgänger- und Radverkehr

Im Hinblick auf die Erschließung von Bad Saarow im Fußgänger- und Radverkehr lassen sich im Ergebnis der Bestandsaufnahme und -analyse die nachfolgenden Stärken und Schwächen ableiten (vgl. Abb. 32).

2.2.4.1 Erschließungsstärken

Bad Saarow besitzt ein vermaschtes Netz an straßenbegleitenden und separaten Rad- und Gehwegen entlang des übergeordneten und im Bereich des nachgeordneten Straßennetzes mit Anbindung an die regionalen Radwanderwege 'Oder-Spree' und 'Drei Seen' (vgl. Abb. 31). Die Ausschilderung der regionalen Fernziele im Radwegnetz erfolgt im Bereich der Knotenpunkte des Hauptstraßen- und -wegenetzes.

Eng vermaschtes Fuß- und Radwegenetz mit regionaler Einbindung

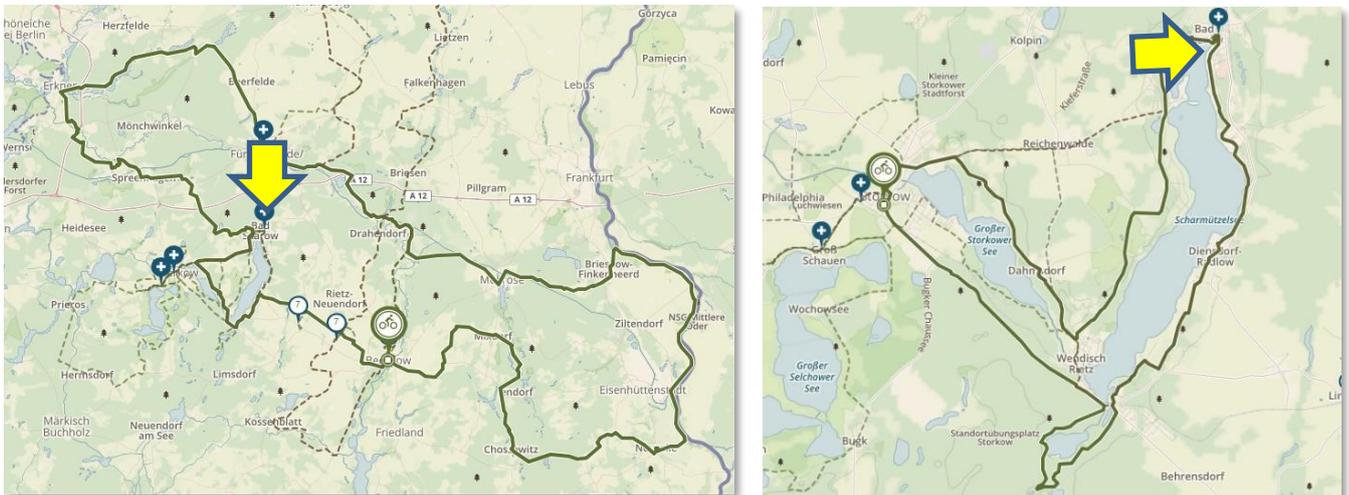


Abb. 31: Regionaler Radwanderweg 'Oder-Spree' und 'Drei Seen'
Quelle: www.reiseland-brandenburg.de

Mittels der Einrichtung von Tempo-30-Zonen und von verkehrsberuhigten Bereichen ist in den Wohnquartieren ein hohes Maß an Aufenthalts- und Nutzungsqualität für Fußgänger und Radfahrer gesichert.

Eine attraktive Hauptverbindung für Fußgänger und Radfahrer zwischen dem Ortszentrum/Bhf. und 'Hafen' bildet die westöstlich verlaufende Seestraße (vgl. Abb. 33). Durch eine Uferpromenade im Bereich des Nordufers sowie zwischen dem 'Hafen' und dem 'Fontanepark' wird die Uferzone für den fußläufigen Ausflugs- und Erholungsverkehr erlebbar gemacht.

Seestraße als Hauptachse für Radfahrer und Fußgänger

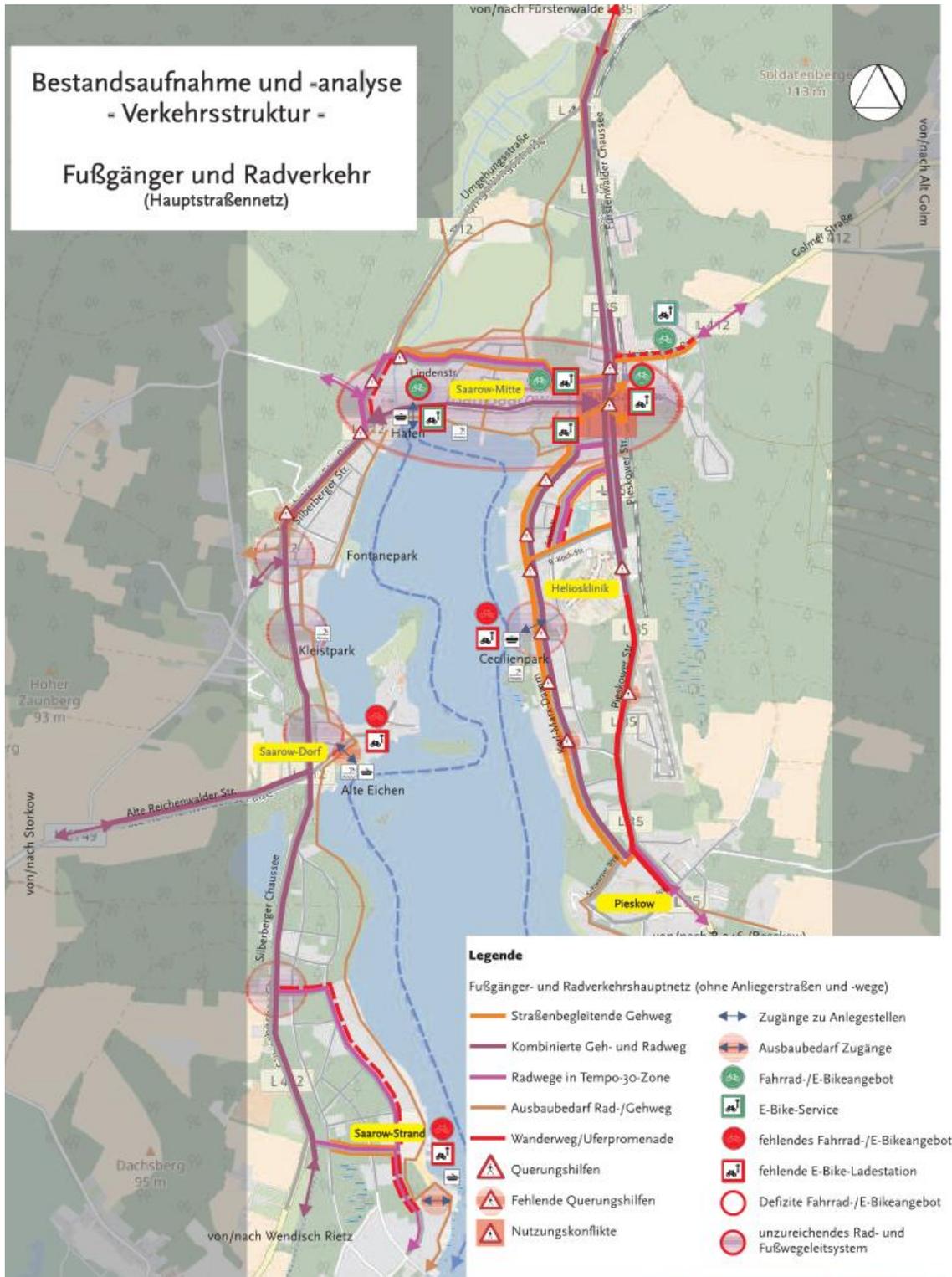


Abb. 32: Bestandsaufnahme und –analyse: Fußgänger- und Radverkehr
 Quelle: Stadt+Verkehr

Querungshilfen für Fußgänger im Zuge des Hauptverkehrs- und Sammelstraßennetzes, z.B. im Umfeld 'Hafen', Pieskower Straße und Karl-Marx-Damm, tragen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Bereich der stärker belasteten Straßenabschnitte bei.



Abb. 33: Seestraße westlich der Straße Am Kurpark in östlicher Blickrichtung

Quelle: Stadt+Verkehr

2.2.4.2 Erschließungsschwächen

Das Erschließungssystem für den Fußgänger- und Radverkehr weist die folgenden Defizite auf (vgl. Abb. 32):

Defizite

- Sanierungsbedarf im Bereich des kombinierten Geh- und Radweges im Zuge der Pieskower Straße, südlich der Helios-Klinik (vgl. Abb. 34).
- Ausbaubedarf bei Gehwegen im Zuge der Lindenstraße (westlicher Abschnitt) und der Schulstraße zwischen der Steinstraße und Robert-Koch-Straße.
- Fehlendes lokales Rad- und Fußwegeleitsystem.
- Fehlende Querungshilfen für Fußgänger im Zuge der:
 - Silberbergerstraße/Uferstraße,
 - Pieskower Straße/Wohngebiet 'Am Lärchengrund' und
 - Karl-Marx-Damm in Höhe 'Caritas'.



Abb. 34: Sanierungsbedarf bei Rad- und Gehwegen: Beispiel kombinierter Geh- und Radweg im Zuge der Pieskower Straße (westliche Straßenseite) in südlicher Blickrichtung

Quelle: Stadt+Verkehr

- Überlagerung der Funktionen Parken und Aufenthalt im Zuge des östlichen Abschnittes der Seestraße (vgl. Pkt. 2.2.1.4).
- Unzureichend ausgebaute Anbindungen der Anlegestellen der Fahrgastschiffahrt an das Gehwegnetz, z.B. Alte Eichen, Saarow-Strand und Cecilienpark (vgl. Abb. 35).
- Fehlende Fahrrad- und E-Bike-Sharing-Angebote an Anlegestellen der Fahrgastschiffahrt, z.B. Alte Eichen, Saarow-Strand, Cecilienpark.
- Punktuelle Fahrrad- und E-Bike-Sharing-Angebote mit Serviceleistungen (vgl. Abb. 36). Entsprechende Lademöglichkeiten für E-Bikes bestehen derzeit nicht im öffentlichen Raum.¹⁰

¹⁰ Fahrradverleihangebote bestehen u.a. am Bahnhof, am Hafen und am SaarowCentrum. Ein Ladeservice für E-Bikes wird u.a. in der Tourismusinformation am Bahnhof und bei dem Tourismusverband am Centrum während der regulären Öffnungszeiten angeboten.



Abb. 35: Ausbaubedarf bei Zugängen zu Anlegestellen: Beispiel Fahrgastanlegestelle 'Alte Eichen'

Quelle: Stadt+Verkehr



Abb. 36: Fahrradverleihangebot: Standort Bahnhof Bad Saarow

Quelle: Stadt+Verkehr

3 Entwicklungsziele und Maßnahmen

Auf der Grundlage der Ergebnisse der Bestandsaufnahme und –analyse erfolgt die Entwicklung eines Zielsystems und Maßnahmenprogramms für die touristische Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung in Bad Saarow differenziert nach den folgenden Verkehrsarten:

- Fließender und ruhender motorisierter Verkehr.
- SPNV und ÖPNV.
- Fußgängerverkehr sowie fließender und ruhender Radverkehr.

Das verkehrsmittelübergreifende Maßnahmenprogramm für die zukünftige verkehrliche Entwicklung ist auf die folgenden Strategien auszurichten:

- Stärkung des Orts- und Kurortcharakters,
- Verbesserung der Umweltqualität,
- Erhöhung der Aufenthalts- und Nutzungsqualität,
- Sicherstellung und Optimierung der Erschließungsqualität für den Kfz-Verkehr sowie
- Förderung der Erschließungsqualität für den Umweltverbund (Fuß, Rad und ÖPNV).

Strategiebezogenes Maßnahmenprogramm

3.1 Fließender motorisierter Verkehr

Ausgerichtet auf das Ziel, die Erschließungsqualität zu verbessern, die Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität zu erhöhen und die Umweltqualität zu verbessern, wird der zukünftigen Entwicklung des fließenden motorisierten Verkehrs das folgende Maßnahmenprogramm zugrunde gelegt (vgl. Abb. 37):

- Ausbau von Hauptverkehrsstraßen (Fahrbahnsanierung):¹¹
 - Silberberger Straße zwischen Uferstraße und Alte Eichen sowie
 - Pieskower Straße südlich Helios-Klinik bis Dorfstraße.
- Ausbau von Quartiersstraßen:
 - Südlich Helios-Klinik (z.B. Hubertusweg),
 - Ortslage Pieskow (z.B. Kastanienallee),
 - Jägerstraße und Philipp-Müller-Straße,

Verbesserung der Erschließungsqualität

Erhöhung der Aufenthaltsqualität

¹¹ Ausführung der Sanierungsleistungen in Baulastträgerschaft des Landesbetriebes für Straßenwesen.

- Anliegerstraßen westlich von Saarow Dorf sowie
- Anliegerstraßen und der Ortslage vom Saarow Strand.

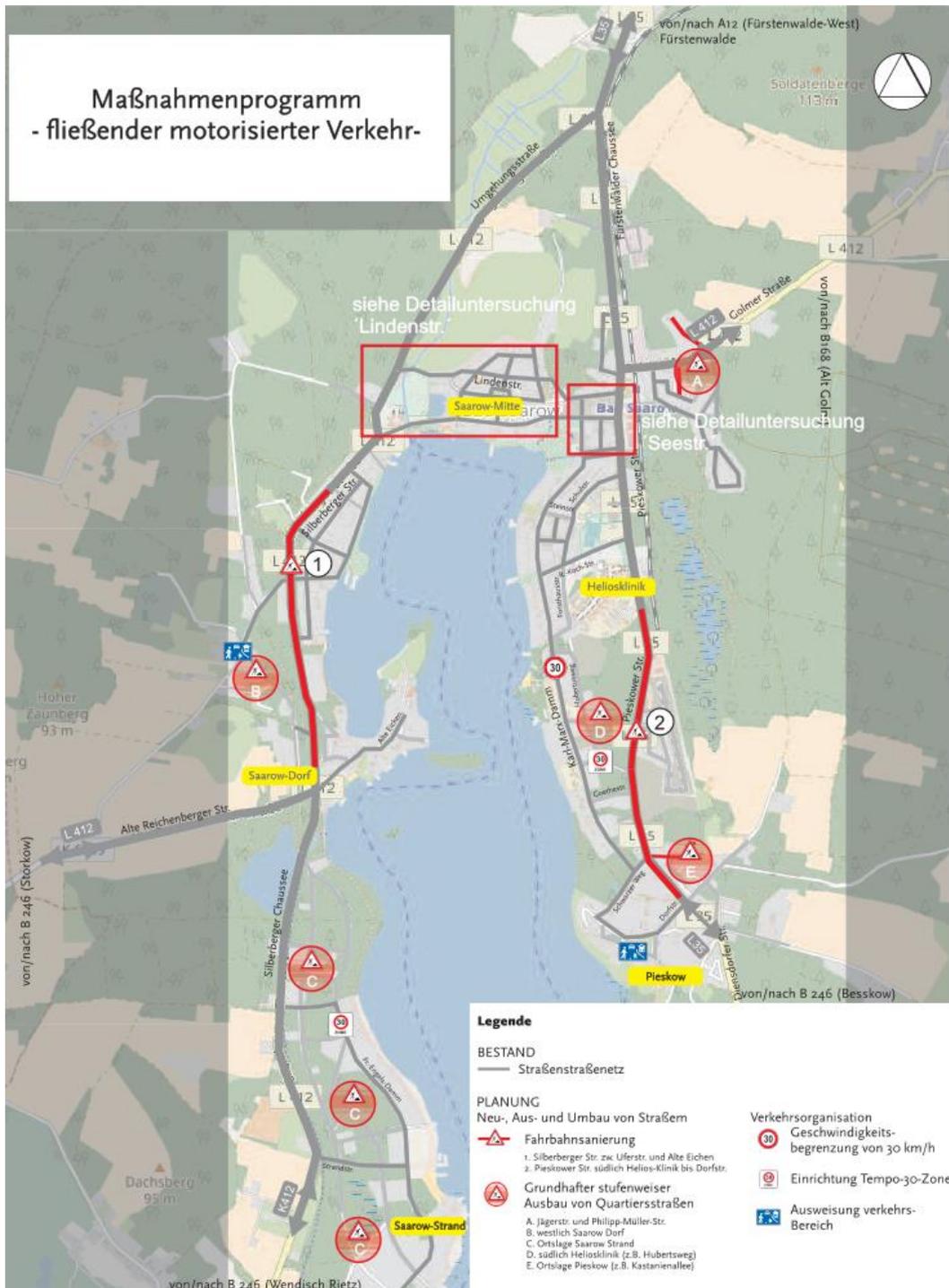


Abb. 37: Maßnahmenprogramm: Fließender motorisierter Verkehr

Quelle: Stadt+Verkehr

- Umsetzung von geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahmen:
 - Umsetzung einer punktuellen Tempo-30-Begrenzung: z.B. im Zuge des Karl-Marx-Dammes im Bereich der 'Caritas' und dem westlichen Abschnitt der Lindenstraße, vgl. Pkt. 3.1.1.
 - Ausweisung von Tempo-30-Zonen im Zuge des Hubertusweges und des Friedrich-Engels-Dammes.
 - Ausweisung von verkehrsberuhigten Zonen im Bereich der Dorfstraße/Dorfanger in Pieskow und in den Quartiersstraßen westlich von Saarow-Dorf.
 - Verbesserung der geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahmen im Zuge der Lindenstraße, vgl. Pkt. 3.1.1.
- Verkehrliche Entlastung von Straßen:
 - Einrichtung einer abschnittswisen Fußgängerzone in Kombination mit der Montage eines automatischen Pollersystems im Zuge des östlichen Abschnittes der Seestraße, vgl. Pkt. 3.1.2.
- Verkehrsberuhigende Straßenraummöblierung:
 - Schaffung von Sitzgelegenheiten in Kombination mit Abstellmöglichkeiten für Fahrräder im Bereich der Seestraße (östlicher Abschnitt) und der Straße Am Kurpark/Kurpark Kolonaden, vgl. Pkt. 3.1.2.
- Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge:
 - Zentrum (Am Kurpark, Bhf. P+R, P Theater am See, Seebad und Hafen),
 - Westufer (Strolin, Plantanenstraße, Kleistpark, Regattastrasse und Lustgarten sowie
 - Saarow-Strand (Parkplatz Strand).
- Umsetzung eines Car-Sharing-Angebotes.

Erhöhung der Verkehrssicherheit

Erhöhung der Aufenthaltsqualität

Verbesserung der Umweltqualität

3.1.1 Detailmaßnahmen: Lindenstraße

Der Erhalt des Kurortstatus von Bad Saarow erfordert die Umsetzung der folgenden Maßnahmen zur Reduzierung der straßenverkehrsbedingten Lärmbelastung und zur Einhaltung der vorgeschriebenen Geschwindigkeitsbegrenzungen im Bereich der Lindenstraße (vgl. Abb. 38):

Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung und zur Einhaltung der Geschwindigkeiten.

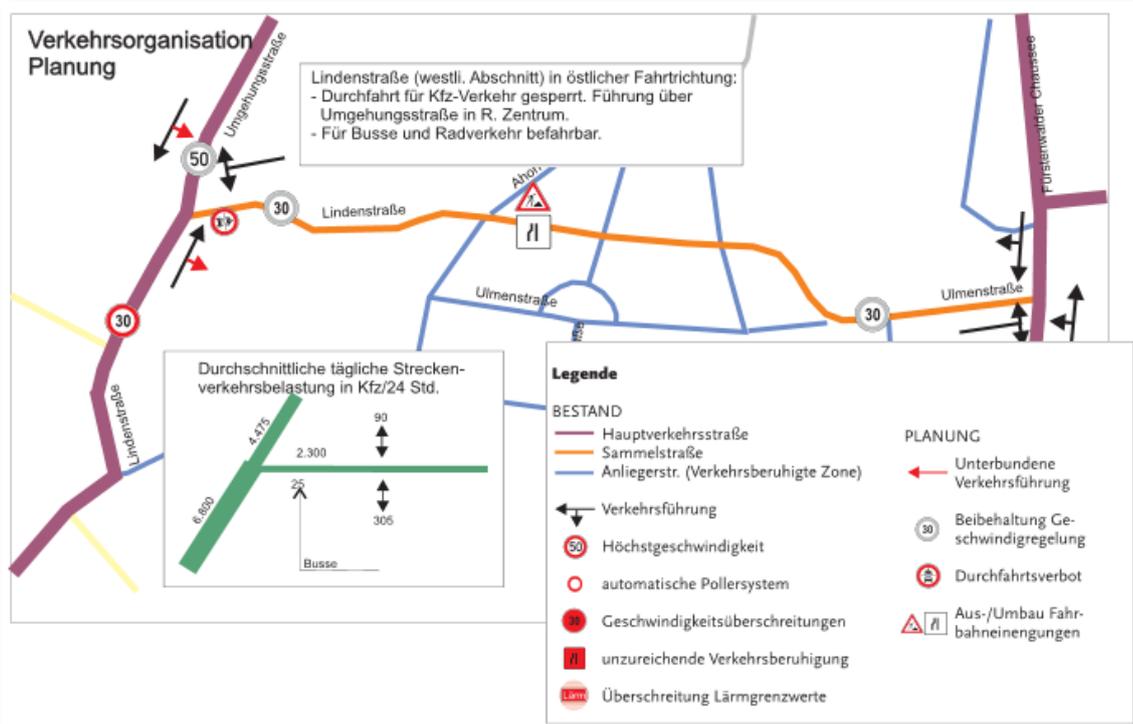


Abb. 38: Geplante Verkehrsorganisation im Bereich Lindenstraße

Quelle: Stadt+Verkehr

- Begrenzung der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit im Zuge der Lindenstraße zwischen Seestraße und Umgehungsstraße auf 30 km/h.
- Unterbindung der Führung des motorisierten Verkehrs im Zuge der Lindenstraße in östlicher Fahrtrichtung im Bereich des Knotenpunktes Lindenstraße/Umgehungsstraße mittels Beschilderung (Durchfahrt verboten) mit Ausnahmeregelung für Linienbusse und Rad.
- Sicherstellung der Führung des Durchgangs-/Binnenverkehrs in östlicher Fahrtrichtung im Zuge der Umgehungsstraße/Fürstenwalder Chaussee.
- Weitere Verschmälerung der bestehenden Fahrbahneinengungen auf ca. 3,50 m Breite (vgl. Abb. 39).



Abb. 39: Umbau der Fahrbahneinengungen im Bereich der Lindenstraße: Gestaltungsvorschlag

Quelle: Stadt+Verkehr

Aus der Umsetzung der o.g. verkehrsorganisatorischen Maßnahmen resultiert eine verkehrliche Entlastung der Lindenstraße um ca. 2.300 Kfz/24 h. Gleichzeitig steigt die Verkehrsbelastung im Zuge der Umgehungsstraße von 2.200 auf 4.500 Kfz/24 h an.

Durch die Realisierung von flankierenden Maßnahmen zur Verkehrseinflussung, wie den Neubau eines Verbrauchermarktes im Bereich des Westufers¹², den Aufbau lokalen Parkleitsystems sowie die Förderung des Radverkehrs und des ÖPNV kann eine weitere Entlastung der Lindenstraße von dem straßengebundenen Verkehr erreicht werden.

Die Umverteilung der Verkehre in dem Hauptstraßennetz erfordert die Prüfung der Leistungsfähigkeit und der Verkehrsqualität im Bereich des Streckenabschnittes im Zuge der Umgehungsstraße/Fürstenwalder Chaussee.

Auf der Grundlage einer Verkehrszählung am 06.03.2019 beträgt Gesamtverkehrsbelastung in der Spitzenstunde (13.00 – 14.00 Uhr) bei einem Auslastungsgrad von 29 % im Bereich des Knotenpunkt Fürsten-

Prüfung der Leistungsfähigkeit am KP Fürstenwalder Chaussee/Umgehungsstraße erforderlich.

¹² Die Errichtung eines Verbrauchermarktes (Vollsortiment) mit einer Verkaufsfläche von 1.500 m² kann zu einer Entlastung der Lindenstraße vom Binnenverkehr bis zu 1.150 Kfz/24 h zwischen dem Ost- und Westufer führen.

walde Chaussee/Umgehungsstraße 809 Kfz/h. Hinsichtlich der Einzelstrombelastung dominieren mit 68 % die Verkehrsströme in/aus Petersdorf in/aus Fahrtrichtung Bad Saarow-Zentrum. Nur 4 % nutzen die Umgehungsstraße anstelle der Lindenstraße und nehmen Fahrzeitverlängerungen von 1 Minute in Kauf. Mit Wartezeiten von 19 sec ist hohes Maß an Verkehrsqualität im Bereich des Knotenpunktes sichergestellt (vgl. Tab. 3)

Bei einer Teilsperre der Lindenstraße in westlicher Richtung steigt die Verkehrsbelastung am Knotenpunkt Fürstenwalde Chaussee/Umgehungsstraße um 25 % auf 1.015 Kfz/h an. Trotz des Anstieges des Auslastungsgrades auf 56 % und temporärer Rückstaubildung (4-5 Fahrzeuge) ist die Leistungsfähigkeit am Knotenpunkt gesichert (vgl. Tab. 3).

Die Umsetzung von baulichen (Fahrbahnerweiterungen) oder verkehrssteuernden Maßnahmen (Neubau einer Lichtsignalanlage) ist zur Sicherstellung der Verkehrsqualität am Knotenpunkt Fürstenwalder Chaussee/Umgehungsstraße nicht erforderlich.

Keine baulichen oder verkehrssteuernden Maßnahmen am KP Fürstenwalder Chaussee/Umgehungsstraße erforderlich.

Einzelverkehrsströme	Verkehrsqualität	Verkehrsbelastungsszenarien							
		Ohnefall (Status-Quo)				Mitfall (Teilsperre Lindenstr.)			
		Wartezeit [sec.]	Qualitätsstufe	Auslastungsgrad [%]	Rückstaulänge [m]	Wartezeit [sec.]	Qualitätsstufe	Auslastungsgrad [%]	Rückstaulänge [m]
Verkehrsstrom 2	hohe Leistungsfähigkeitsreserve	0,0	A	29	0	0,0	A	29	0
Verkehrsstrom 3									
Verkehrsstrom 4	ausreichende Leistungsfähigkeit	19,0	B	35	12	12,5	B	56	24
Verkehrsstrom 6									
Verkehrsstrom 7	hohe Leistungsfähigkeitsreserve	2,9	A	22	6	2,9	A	22	6
Verkehrsstrom 8									

Erläuterungen

- hohe Leistungsfähigkeitsreserve
- ausreichende Leistungsfähigkeit
- unzureichende Leistungsfähigkeit

Tab. 3: Prüfung der Leistungsfähigkeit im Bereich des Knotenpunktes Fürstenwalder Chaussee/Umgehungsstraße

Quelle: Stadt+Verkehr

3.1.2 Detailmaßnahmen: Seestraße

Die Beseitigung der verkehrlichen Nutzungskonflikte und die Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Zuge des östlichen Abschnittes der Seestraße bedingt die Umsetzung der folgenden verkehrsorganisatorischen und baulichen Maßnahmen (vgl. Abb. 40):

Maßnahmen zur Beseitigung der Verkehrskonflikte und Erhöhung der Aufenthaltsqualität

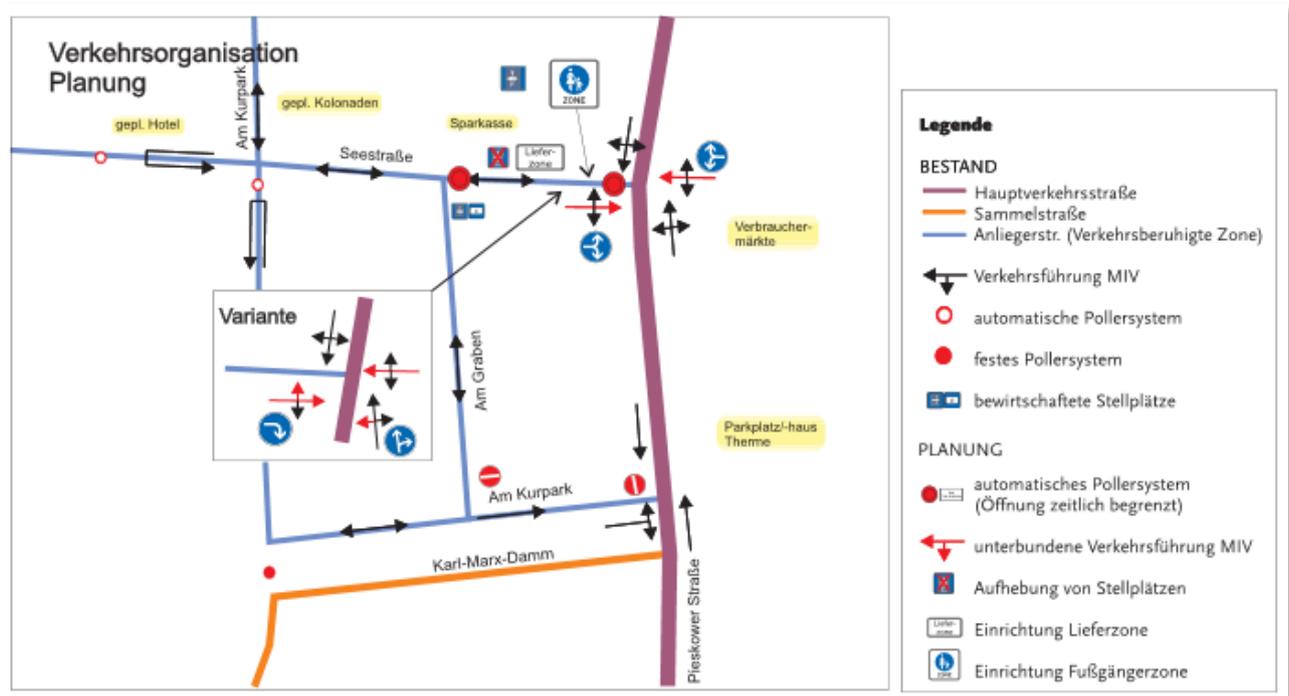


Abb. 40: Geplante Verkehrsorganisation im Bereich der Seestraße

Quelle: Stadt+Verkehr

- Entlastung der Seestraße von Schleichverkehren mittels Montage eines automatischen Pollersystems im Zuge der Seestraße östlich der Straße Am Graben und westlich der Pieskower Straße. Die Aktivierung des Pollersystems erfolgt zeitgesteuert, d.h. außerhalb der regulären Lieferzeiten (z.B. 7-10 Uhr) ist ein Ein- und Ausfahren nur für Anlieger, ausgestattet mit Transponder, möglich (vgl. Abb. 41).
- Unterbindung der geradeausfahrenden Verkehrsströme im Zuge der Seestraße in/aus Fahrtrichtung der Verbrauchermärkte bzw. der linksabbiegenden Verkehrsströme zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Pieskower Straße/Seestraße.

- Ausweisung einer Lieferzone/Funktionsfläche anstelle der bestehenden Kfz-Stellplätze in der nördlichen Straßenrauhälfte der Seestraße in Höhe der Sparkasse.
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch die Einrichtung einer abschnittswisen Fußgängerzone mittels Beschilderung und durch die Schaffung von Sitzmöglichkeiten und Fahrradständer als flankierendes verkehrsberuhigendes Element im Straßenraum (vgl. Abb. 41).



Abb. 41: Maßnahmenbeispiele für die Optimierung der Verkehrsorganisation im Bereich der Seestraße: Automatischer Poller, begrünte Sitzelemente und Fußgängerzonenbeschilderung

Quelle: Stadt+Verkehr

3.3 Ruhender motorisierter Verkehr

Ausgerichtet auf das Ziel, die Erschließungsqualität zu verbessern und das Parkraummanagement zu optimieren, wird der zukünftigen Entwicklung des ruhenden motorisierten Verkehrs das folgende Maßnahmenprogramm zugrunde gelegt (vgl. Abb. 42):

- Um-, Aus- und Neubau von Stellplatzanlagen:
 - Ausbau von Stellplätzen mittels Markierung im Zuge der Uferstraße.
 - Neubau von Stellplätzen im Zuge der Parkstraße zwischen der Silberbergerstraße und der Platanenstraße.
 - Erweiterung des Parkplatzes 'Strolin'.
 - Neubau von Stellplätzen im Bereich der Kolpiner Straße/Lindenstraße und Kolpiner Straße.
 - Ausbau von Stellplätzen mittels Markierung im Zuge der Seestraße/Theater Am See.
 - Neubau von Stellplätzen im Bereich der Straße Am Graben und Am Kurpark.
 - Neubau eines Parkplatzes im Rahmen der Entwicklung des Baugebietes 'Ringstraße'.
- Aus- und Neubau von Parkplätzen:
 - Ausbau des Parkplatzes 'Saarow-Strand' im Bereiches des Friedrich-Engels-Dammes.
 - Neubau eines Caravanparkplatz mit Ver- und Entsorgungsangebot westlich der Pieskower Straße und südlich des Parkplatzes 'SaarowTherme'.
- Aufbau eines lokalen Parkleitsystems (vgl. Pkt. 3.2.1).
- Einführung eines gebührenpflichtigen Parkens (Montage von Parkscheinautomaten):
 - Zentrum (Ringstraße, Bahnhof, Kirchstraße, Am Graben),
 - Zentrum (östlich Karl-Marx-Damm bis Hubertusweg),
 - Westufer (Strolin, Platanenstraße, Kleistpark, Regattastrasse und Lustgarten),
 - Saarow-Strand (Parkplatz Strand und Friedrich-Engels-Damm) und
 - Ortsteil Petersdorf (Parkplatz 'Am See').

Verbesserung der Erschließungsqualität

Aufbau Parkraummanagement

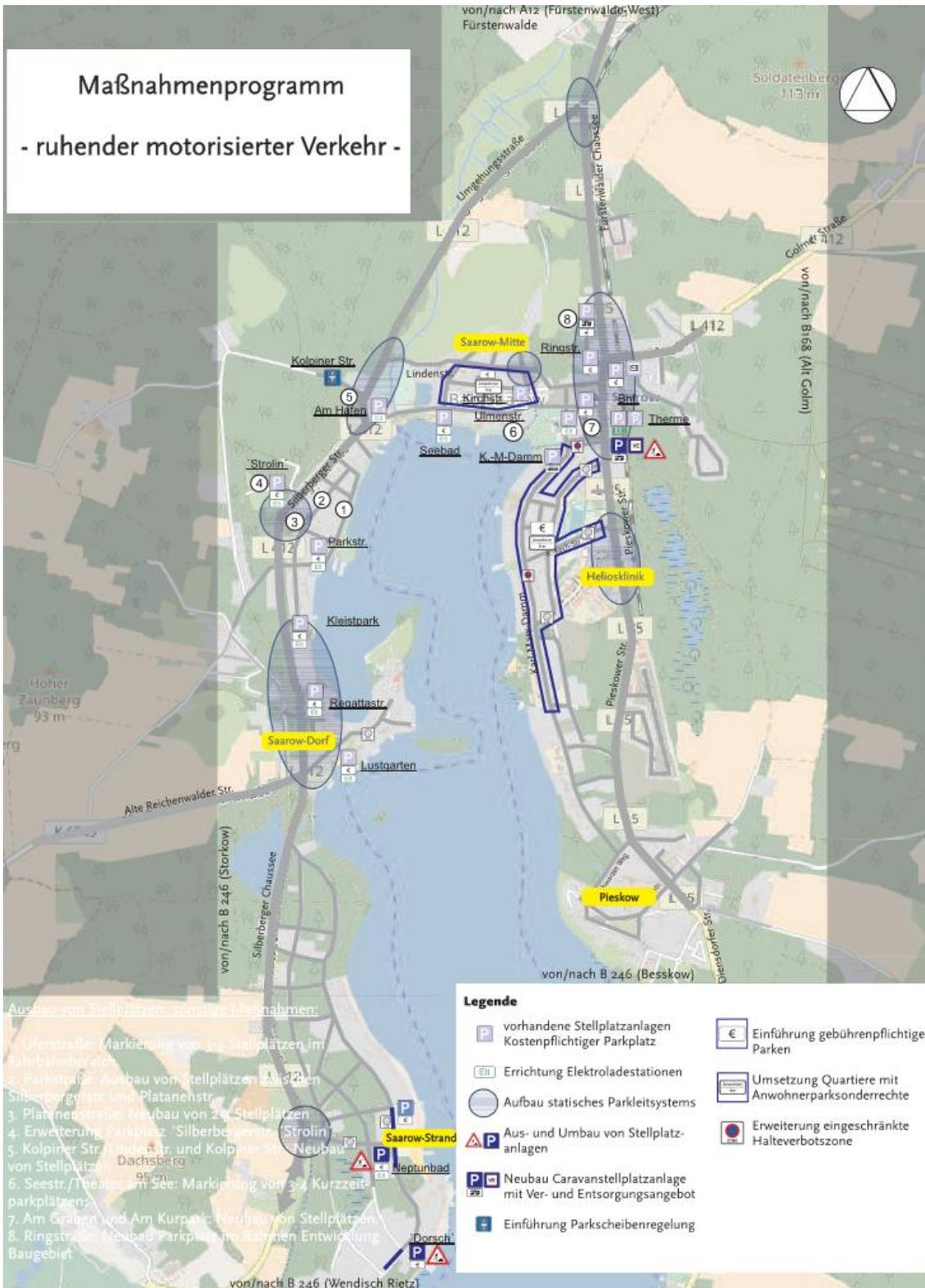


Abb. 42: Maßnahmenprogramm: Ruhender motorisierter Verkehr
 Quelle: Stadt+Verkehr

- Vereinheitlichung der Parkgebühren.
- Umsetzung Anwohnerparkrechten in Gebieten mit erhöhtem Parkdruck im Besucherverkehr:
 - Saarow-Mitte (Moorstraße/Kirchstraße) und
 - Zentrum (östlich Karl-Marx-Damm bis Hubertusweg).
- Umsetzung von sonstigen Parkregelungen (vgl. Abb. 43):
 - Einführung Parkscheibenregelung in der Kolpiner Straße.
 - Einführung einer elektronischen Kurkarte/App mit Parkfunktion im Gemeindegebiet.
 - Einführung von Handy-Parken im Gemeindegebiet.

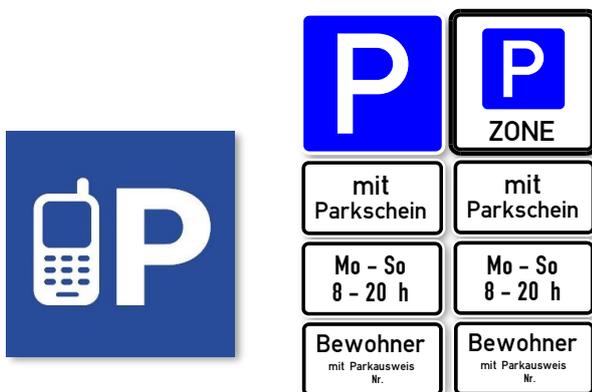


Abb. 43: Maßnahmenvorschläge Parkraummanagement: Elektronische Kurkarte, Handyparken und Beschilderung 'Mischparken'

Quelle: Stadt+Verkehr

3.3.1 Detailmaßnahme: Aufbau lokales Parkleitsystem

Zielsetzung

Die Umsetzung der geplanten zukünftigen touristischen Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung in Bad Saarow erfordert den Aufbau eines Parkraummanagements im Bereich des Gemeindegebietes. Das zentrale Element eines Parkraummanagements bildet neben der Parkraumbewirtschaftung der Aufbau eines Parkleitsystems für die motorisierten Besucherverkehre.

Aufbau lokales Parkleitsystem

Dem Aufbau des Parkleitsystems werden folgenden Ziele zugrunde gelegt.

- Führung und Lenkung der motorisierten Besucherverkehre zu den zentralen öffentlichen Parkplätzen bzw. Parkhäusern.
- Vermeidung von Parksuchverkehren und Reduzierung der Lärm- und Luftbelastung im innerörtlichen Nebenstraßennetz, u.a. in Lindenstraße.
- Verbesserung der räumlichen und zeitlichen Verteilung des ruhenden Verkehrs im Gemeindegebiet.
- Lieferung von Informationen über touristische Angebote im Umfeld der angebundenen Parkplätze.

Routenplanung und Beschilderung

Der Aufbau des Parkleitsystems erfolgt untergliedert in Nah-, Zwischen- und Fernziele sowie modular differenziert nach den folgenden innergemeindlichen Teileinzugsgebieten:

- Zentrum,
- Fontanepark, Kleistpark und Lustgarten,
- Saarow-Strand und
- Petersdorf.

Ausgerichtet auf die o.g. Ziele wird der Parksuchverkehr auf den definierten Haupttrouten entsprechend den verschiedenen Verkehrszwecken im Zuge des Hauptstraßennetzes mittels der geplanten Leitbeschilderung an 40 Schilderstandorten zu den folgenden öffentlichen Stellplatzanlagen geführt (vgl. Abb. 44):

Modulares Parkleitsystem bezogen auf öffentliche Stellplatzanlagen

- Parkplatz und Parkhaus 'Saarow-Therme'
- Parkplatz 'Theater am See/SaarowCentrum'
- Stellplätze 'Bahnhof'
- Park-and-Ride-Stellplätze 'Golmer Straße/Bahnhof'
- Busstellplätze 'Karl-Marx-Straße'
- Caravanstellplätze 'Ringstraße'
- Parkplatz 'Hafen'
- Pkw-, Bus- und Caravanstellplatz 'Strolin'
- Stellplätze 'Fontanestraße'
- Parkplatz 'Kleistpark'
- Parkplatz 'Lustgarten'
- Parkplatz 'Saarow-Strand'
- Parkplatz 'Am See' (Petersdorf)
- Parkplätze P 1 und P 2 'Helios Klinik'

Der Aufbau des Beschilderungssystems erfolgt mittels Tabellenwegweiser systematisch und kontinuierlich unter Verwendung von einseitigen statischen Informationen zu der Fahrtrichtung (Richtungspfeil), Art der Stellplatzanlage (Piktogramm 'Parkplatz, Parkhaus, P+R) und der Zielbezeichnung (Name des Parkplatzes und/oder des Teilgebietes). Die Leitbeschilderung wird mit den folgenden tourismusrelevanten Informationen als Piktogrammdarstellung kombiniert (vgl. Abb. 45):

- Bahnhof
- Tourismusinformation
- Verkehrsart (z.B. Bus, Caravan u.a.m.)
- Schiffsanlegestelle
- Strandbad
- Lademöglichkeit für Elektrofahrzeuge
- Klinik/Krankenhaus

Die Gestaltung der Schilder erfolgt regelkonform unter Anwendung der gestalterischen Empfehlungen nach RWB 2000 (Richtlinie für die wegweisende Beschilderung).

Kombination von Parkzielen mit touristischen Informationen

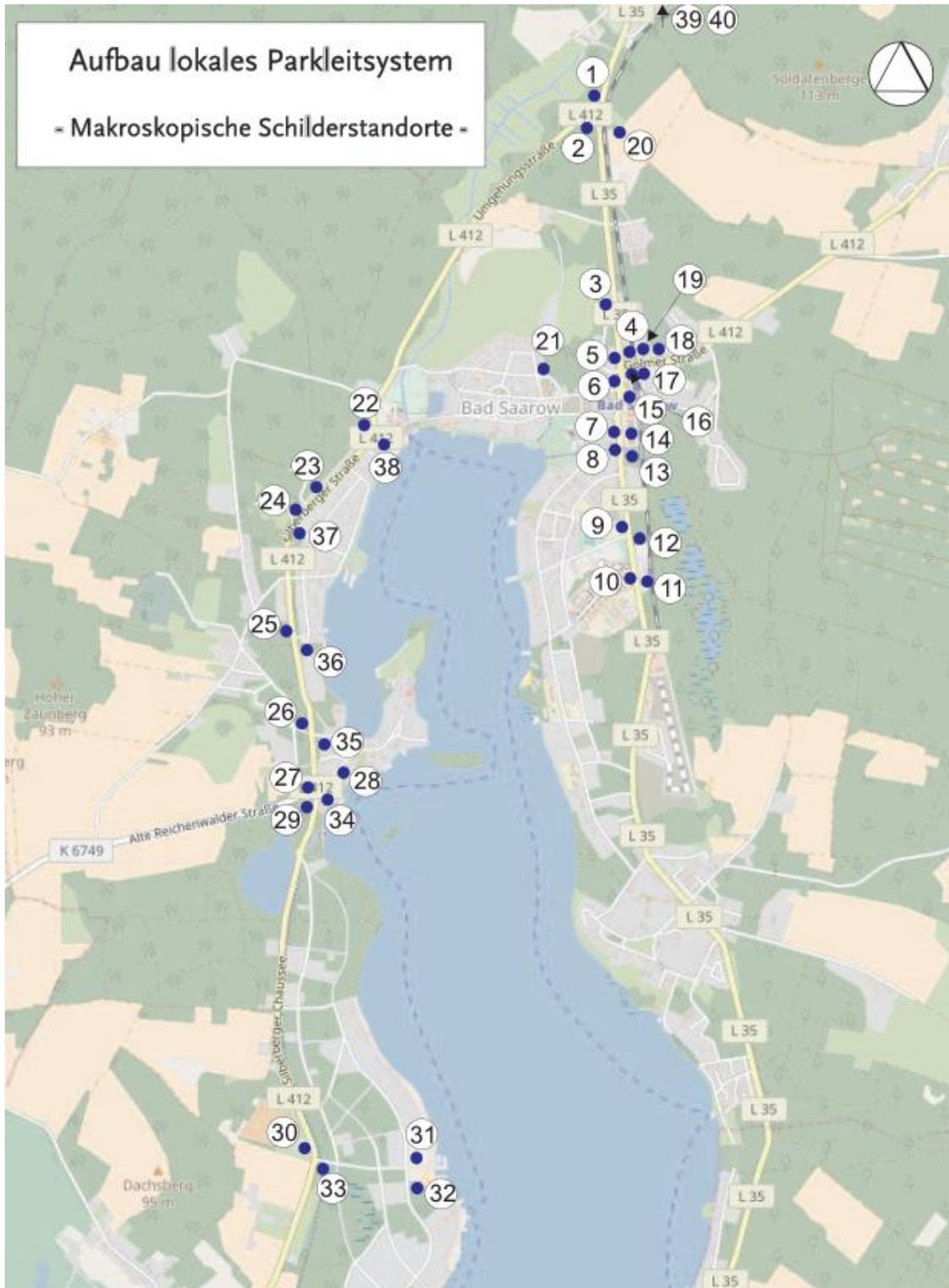


Abb. 44: Aufbau lokales Parkleitsystem: Makrostandortplanung
Quelle: Stadt+Verkehr



Abb. 45: Parkleitbeschilderung: Beispiel
Quelle: Stadt+Verkehr

Aus Gründen der Kostenersparnis kommt eine statische Leitbeschilderung anstelle von dynamischen Restplatzanzeigen zum Einsatz. Die Anzahl der aufgelösten Tabellenwegweiser (1400x400 mm) wird auf maximal 4 Schilder pro Standort begrenzt.

Die Montage der Schilder erfolgt an entsprechend zu errichteten Aufstellvorrichtungen oder an bereits vorhandenen Schilderpfosten oder Beleuchtungsmasten.

Der Aufbau des Parkleitsystems kann stufenweise in Korrespondenz mit der Erweiterung der gebührenpflichtigen Parkraumbewirtschaftung im Bereich des Zentrums (z.B. Ringstraße und Karl-Marx-Straße) und den Teilgebieten am Westufer erfolgen.

Parallel mit der Errichtung des Parkleitsystems sollte eine Bereinigung des amtlichen Wegweisungssystems und Hotelinformationssystems bezogen auf die vorhandenen parkrelevanten Zielangaben erfolgen.

Stufenweiser Ausbau

3.4 SPNV und ÖPNV

Entsprechend dem Ziel, die Erschließungsqualität zu verbessern wird der zukünftigen Entwicklung des Schienenpersonennahverkehrs und öffentlichen Personennahverkehrs in Bad Saarow das folgende Maßnahmenprogramm zugrunde gelegt (vgl. Abb. 47):

- Einführung eines Taktes von 0,5 Minuten bei der Regionalbahn und eines 1-Stundentaktes im Busverkehr.
- Ausbau der Bushaltestellen als Mobilitätsstationen mit Wartehalle, Möblierung, Blindenleitsystem, Warteflächenbefestigung, Barrierefreiheit und Fahrradabstellanlagen (vgl. Abb. 47).¹³
- Einführung eines Elektrobushuttlebetriebes für Kurgäste.
- Verlängerung der Regionalbahnlinie 35 bis Saarow-Süd und Neubau eines Park-and-Ride-Platzes im Bereich Pieskow im Einklang mit dem Entwicklungsprogramm des Landes Brandenburg.

Verbesserung der Bedienungsqualität

Verbesserung der Angebotsqualität



Abb. 46: Maßnahmenvorschläge für den Ausbau von Bushaltestellen:
Errichtung Wartehallen und Blindenleitsysteme

Quelle: Stadt+Verkehr

¹³ Umsetzung des Ausbauprogramms in Baulastträgerschaft der BOS Busverkehr Oder-Spree GmbH



Abb. 47: Maßnahmenprogramm: SPNV/ÖPNV
 Quelle: Stadt+Verkehr

3.5 Fußgänger- und Radverkehr

Ausgerichtet auf das Ziel, die Erschließungsqualität zu verbessern, die Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität zu erhöhen wird der zukünftigen Entwicklung des Fußgänger- und Radverkehrs in Bad Saarow das folgende Maßnahmenprogramm zugrunde gelegt (vgl. Abb. 48):

- Um-, Aus- und Neubau von Fuß- und Radwegen:
 - Fürstenwalder Chaussee (West) in Richtung Petersdorf,
 - Pieskower Straße zwischen Helios-Klinik und Dorfstraße,
 - Lindenstraße (West) nördlich der Seestraße bis Lindenstraße,
 - Forsthausstraße zwischen der Robert-Koch-Straße und der Steinstraße,
 - Friedrich-Engels-Damm zwischen Beethovenstraße und Humboldtstraße
 - Querung RB 35 Lärchengrund (Neubau Querungshilfe) sowie
 - Karl-Marx-Damm (Optische Trennung von Rad- und Fußgänger).
- Ausbau Zuwegungen zu Anlegestellen der Fahrgastschifffahrt:
 - Alte Eichen,
 - Cecilienpark und
 - Saarow-Strand.
- Neubau von mobilen Fußgängerinseln:
 - Silberberger Straße in Höhe Parkstraße und
 - Pieskower Straße in Höhe Jugendclub.
- Freigabe Zweirichtungsverkehr für Rad in Einbahnstraßen:
 - Am Kurpark,
 - Am Graben,
 - Pieskower Straße (Privatstraße),
 - Hubertsweg und
 - Dorfstraße/H.-Duncker-Straße.

Verbesserung der Erschließungsqualität

Erhöhung der Verkehrssicherheit

Verbesserung Verkehrsführung und -lenkung

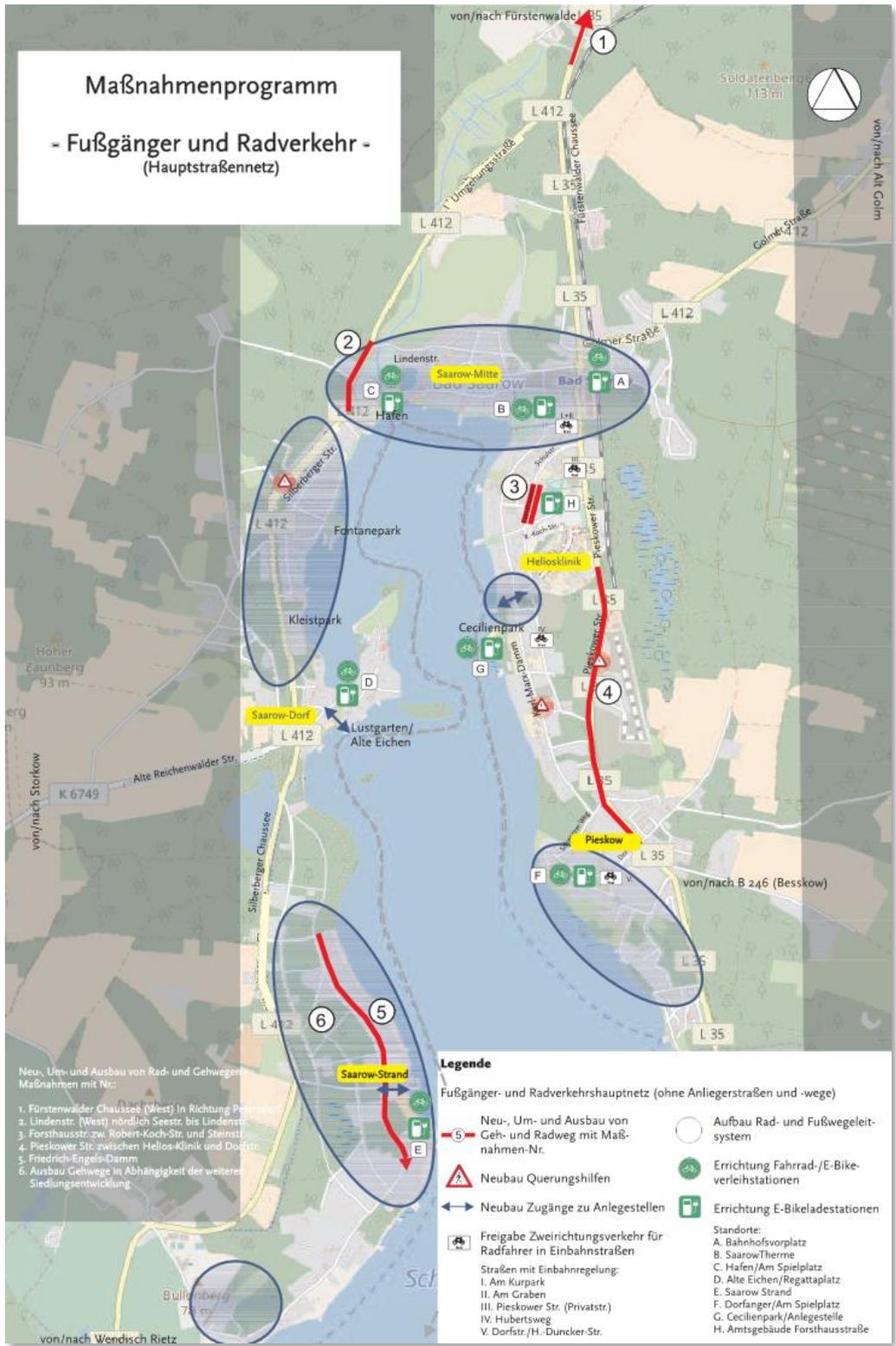


Abb. 48: Maßnahmenprogramm: Fußgänger- und Radverkehr
 Quelle: Stadt+Verkehr

▪ Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Bikes (vgl. Abb. 49):

- Bahnhofsvorplatz,
- SaarowTherme,
- Hafen/Am Spielplatz,
- Alte Eichen/Regattaplatz,
- Saarow Strand,
- Dorfanger/Am Spielplatz,
- Cecilienpark/Anlegestelle und
- Amtsgebäude Forsthausstraße.

Förderung der E-Mobilität

▪ Errichtung von Fahrrad-/E-Bike-Verleihstationen (vgl. Abb. 49):

- Bahnhofsvorplatz,
- SaarowTherme,
- Hafen/Am Spielplatz,
- Alte Eichen/Regattaplatz,
- Saarow Strand,
- Dorfanger/Am Spielplatz und
- Cecilienpark/Anlegestelle.

Förderung Bike-Sharing

▪ Neubau Fahrradabstellanlagen an Bushaltestellen

Förderung Bike- und Ride-Angebot



Abb. 49: Maßnahmenvorschläge Förderung Radverkehr: Ladestation für E-Bikes und Fahrradverleihstation

Quelle: Stadt+Verkehr

3.5.1 Detailmaßnahme: Aufbau lokales Fußgänger- und Radwegeleitsystem

Zielsetzung

Die Umsetzung der geplanten zukünftigen touristischen Verkehrsentwicklung in Bad Saarow erfordert den Aufbau eines Mobilitätsmanagements für Fußgänger- und Radfahrer im Bereich des Gemeindegebietes. Das zentrale Element des Mobilitätsmanagements bildet der Aufbau eines lokalen Leitsystems für Fußgänger- und Radfahrer im Besucherverkehr.

Dem Aufbau des lokalen Fuß- und Radwegeleitsystems werden folgenden Ziele zugrunde gelegt.

- Führung und Lenkung der Besucherströme im Fußgänger- und Radverkehr.
- Verbesserung der Orientierung für Fußgänger und Radfahrer im lokalen Wegenetz.
- Lieferung von Informationen über touristische Angebote im Umfeld des lokalen Fuß- und Radwegenetzes.
- Verbesserung der Verknüpfung der verschiedenen Verkehrssysteme.

Routenplanung und Beschilderung

Der Aufbau des Fuß- und Radwegeleitsystems erfolgt untergliedert in Nah-, Zwischen- und Fernziele sowie modular differenziert nach den folgenden innergemeindlichen Teileinzugsgebieten:

- Zentrum,
- Cecilienpark und Pieskow/Theresienhof,
- Fontanepark, Kleistpark und Lustgarten sowie
- Saarow-Strand und Silberberg.

Ausgerichtet auf die o.g. Ziele wird der Fußgänger und Radfahrer auf den definierten Haupttrouten entsprechend den verschiedenen Verkehrszwecken im Zuge des Fuß- und Radwegenetzes mittels der geplanten Leitbeschilderung zu den folgenden touristischen Zielen geführt (vgl. Abb. 50):

Aufbau lokales Fußgänger- und Radfahrerleitsystem

Modulares Fußgänger- und Radfahrerleitsystems bezogen auf touristische Ziele

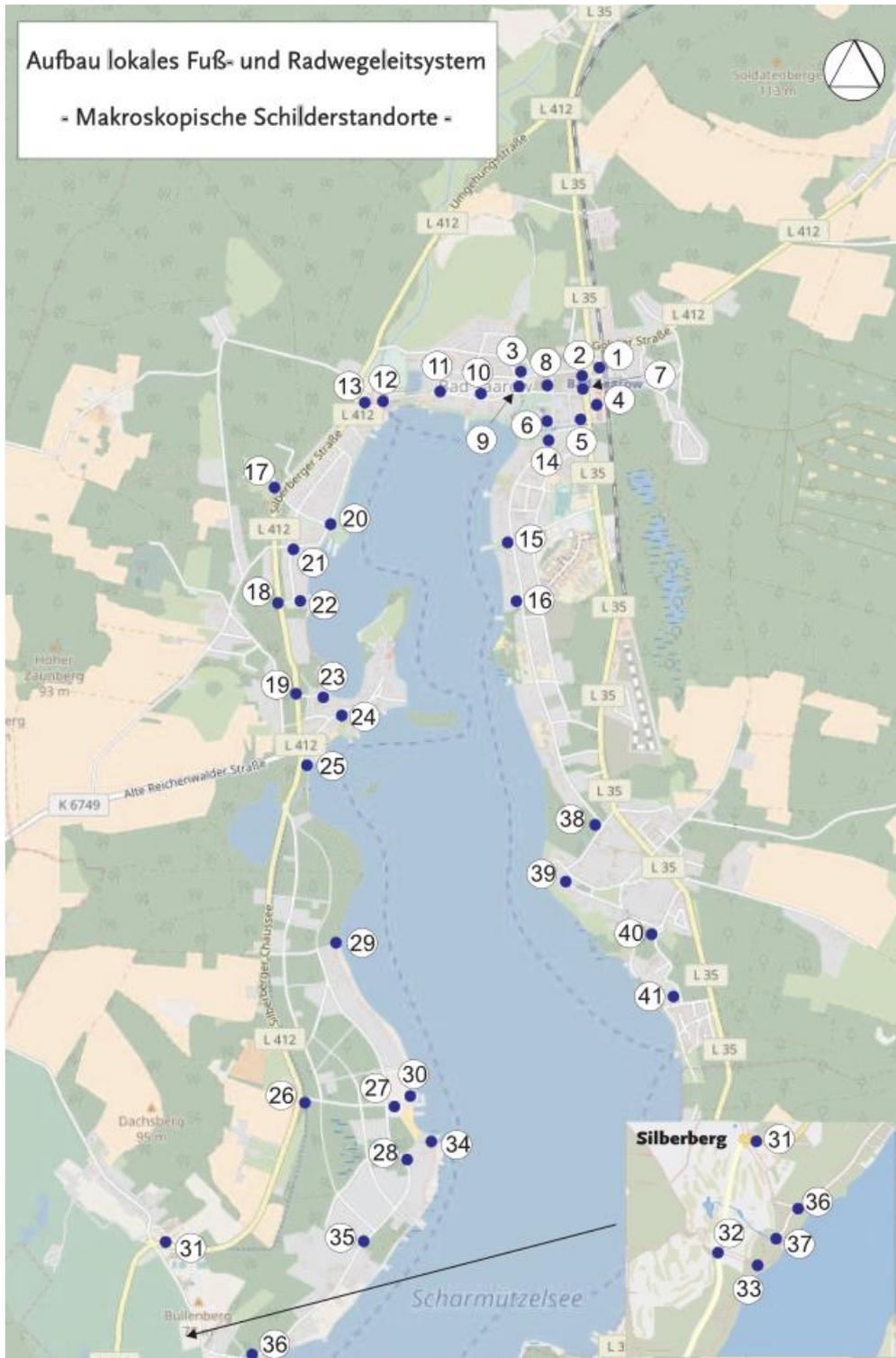


Abb. 50: Aufbau lokales Fuß- und Radwegeleitsystem: Makrostandortplanung

Quelle: Stadt+Verkehr

- Zentrum,
- Uferrundweg,
- Bahnhof,
- Saarow Therme,
- SaarowCentrum,
- Kurpark,
- Theater am See,
- Seebad,
- Hafen,
- Cecilienpark,
- Fontanepark,
- Kleistpark,
- Lustgarten,
- Saarow-Strand,
- Pieskow/Theresienhof (Anlegestelle) und
- Silberberg (Anlegestelle)

Der Aufbau des Leitsystems erfolgt mittels doppelseitigen Tabellenwegweisern systematisch und kontinuierlich unter Verwendung von statischen Informationen zu der Fahrtrichtung (Richtungspfeil), Verkehrsart (Piktogramm Fußgänger und Radfahrer), Zielbezeichnung und Entfernung zum Ziel. Die Leitbeschilderung wird mit den folgenden tourismusrelevanten Informationen als Piktogrammdarstellung kombiniert (vgl. Abb. 51):

- Tourismusinformation,
- Gastronomie,
- Einkaufsmöglichkeiten,
- Schiffsanlegestelle,
- Zentrum,
- Uferrundweg,
- Bahnhof,

Kombination der Wegweisungsbeschilderung mit touristischen Informationen

- Strandbad,
- Sanitäre Einrichtungen sowie
- Lademöglichkeit für E-Bikes und Uferrundweg.

Die Gestaltung der Schilder erfolgt regelkonform unter Anwendung der gestalterischen Empfehlungen nach RWB 2000 (Richtlinie für die wegweisende Beschilderung). Die farbliche Gestaltung der Beschilderung kann sich an dem Corporate-Design (Logofarben) von Bad Saarow orientieren (vgl. Abb. 51).

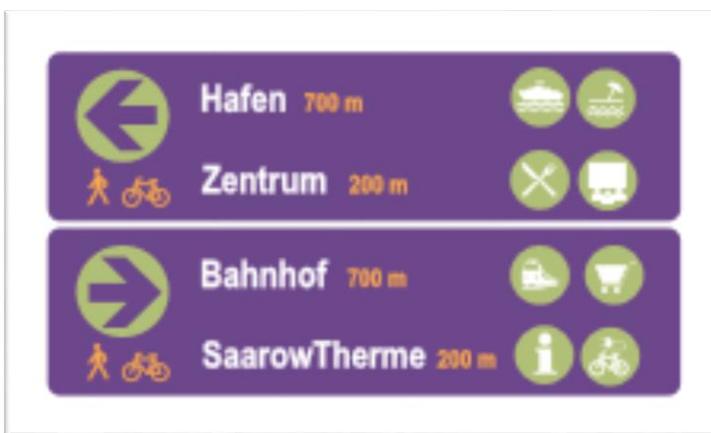


Abb. 51: Fuß- und Radwegeleitbeschilderung: Beispiel
Quelle: Stadt+Verkehr

Aus Gründen der Übersichtlichkeit wird die Anzahl der Tabellenwegweiser (1000x250 mm) auf maximal 6 Schilder pro Standort begrenzt.

Die Montage der doppelseitig identisch beschrifteten Schilder erfolgt an entsprechend zu errichteten Aufstellvorrichtungen.

Der Aufbau des Leitleitsystems kann stufenweise in Abhängigkeit der verfügbaren Investitionsmittel erfolgen.

Parallel mit der Errichtung des Leitsystems sollte eine Bereinigung des bestehenden touristischen Informationssystems erfolgen.

Stufenweiser Ausbau

4 Umsetzungsprogramm

4.1 Kostenschätzung und Realisierungsstufen

In Vorbereitung der Realisierung des definierten Maßnahmenkataloges für die touristische Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung von Bad Saarow werden im Rahmen eines Umsetzungsprogrammes:

- die Maßnahmen nach Realisierungs-/Prioritätsstufen gliedert und
- die maßnahmenbezogenen Investitionskosten (brutto) überschlägig ermittelt¹⁴.

4.1.1 Realisierungsstufen

Ausgerichtet auf einen Realisierungshorizont von 15-20 Jahren werden die Maßnahmen zur Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung den folgenden Realisierungs- und Prioritätsstufen zugeordnet (vgl. Tab. 4):

- Stufe 1: Kurzfristig realisierbare Maßnahmen ohne komplexe Planungsverfahren oder geringen Investitionskosten mit hoher Dringlichkeit oder Initialwirkung für die Verbesserung der kommunalen Verkehrsverhältnisse.
- Stufe 2 Mittelfristig realisierbare Maßnahmen mit mittlerem zeitlichen Aufwand für die Planung und Realisierung sowie Vorlauf die Finanzierung.
- Stufe 3: Langfristig realisierbare Maßnahmen mit längerem zeitlichen Vorlauf für die Planung und Realisierung sowie Sicherstellung der Finanzierung.

Drei Realisierungsstufen

Im Einklang mit dem stufenbezogenen Maßnahmenprogramm wird in der 1. Stufe die Umsetzung der folgenden Prioritärmaßnahmen empfohlen:

Prioritärmaßnahmen

¹⁴ Im Rahmen der Kostenschätzung erfolgt ausschließlich die Betrachtung der Maßnahmen in Baulast der Amts-/Gemeindeverwaltung. Die Maßnahmen in Baulast z.B. der Landesbehörden oder Privater werden nachrichtlich mit aufgeführt. Bei den Kosten bezogen auf den Ausbau von Anliegerstraßen wird auf das kommunale Investitionsprogramm verwiesen.

- Maßnahmen zur Lärmreduzierung Geschwindigkeitsbegrenzung im Zuge der Lindenstraße.
- Optimierung der Verkehrsorganisation im Bereich der Seestraße (östlicher Abschnitt).
- Aufbau des Leitsystems für den Fußgänger- und Radverkehr.
- Aufbau des Parkleitsystems.
- Errichtung der ersten Bausteine für die Elektromobilität (z.B. Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge und E-Bikes) und für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur für Radfahrer und Fußgänger (Ausbau der Abstellanlagen und Wegeausbau).
- Umsetzung der Parkraummanagements (flächenhaftes gebührenpflichtiges Parken).

4.1.2 Kostenschätzung

Das der Umsetzung des Maßnahmenkataloges für die Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung von Bad Saarow zugrundeliegende Investitionsprogramm beträgt ca. 2,8 Mio. €. Untergliedert in die Prioritätsstufen sind pro Stufe (Zeitraum von ca. 5 Jahre) durchschnittlich 900 Tsd. In die Verbesserung der kommunalen Verkehrsinfrastruktur zu investieren (vgl. Abb. 52).

Gesamtinvestition von 2,8 Mio. € in 15 – 20 Jahren

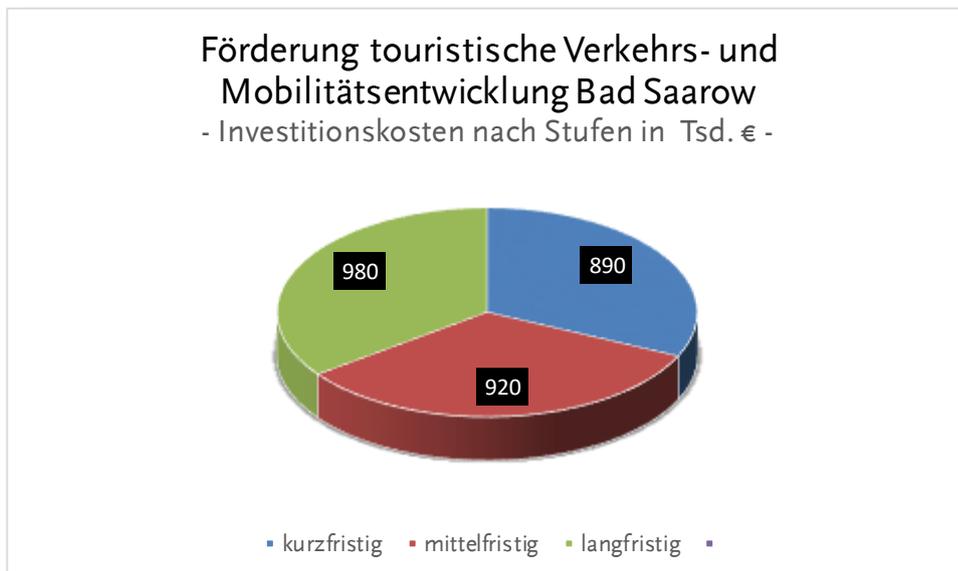


Abb. 52: Maßnahmenbezogenes Umsetzungsprogramm: Aufteilung der Investitionskosten in Tsd. € nach Realisierungsstufen

Quelle: Stadt+Verkehr

Hinsichtlich der Aufteilung der Investitionskosten nach Verkehrsarten entfallen 54 % der Kosten auf den Ausbau der straßengebundenen Verkehrsinfrastruktur (vgl. Abb. 53). Das verkehrsartenbezogene Investitionsvolumen in Höhe von 1,4 Mio. € ist maßgeblich auf den Neu-, Aus- und Umbau von Stellplatzanlagen (ca. 1 Mio. €) ausgerichtet.

Für die Förderung des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußgänger- verkehr) sind Investitionen in Höhe von 1,3 Mio. € zu tätigen.

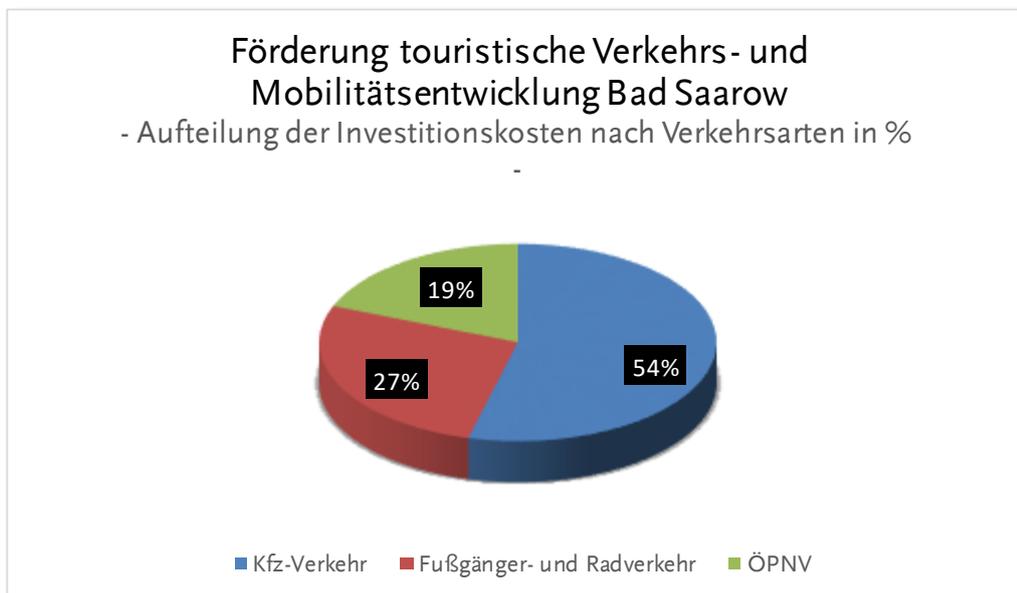


Abb. 53: Maßnahmenbezogenes Umsetzungsprogramm: Aufteilung der Investitionskosten nach Verkehrsarten in %

Quelle: Stadt+Verkehr

Lfd.-Nr.	Handlungsfelder/Ziele und Maßnahmen	Baulast-träger	Gesamtkosten (brutto)	Kosten differenziert nach Realisierungs-/Prioritätenstufen			Bemerkungen
				I (kursfristig)	II (mittelfristig)	III (langfristig)	
1.	KFZ-VERKEHR						
1.1	Förderung verkehrsreduzierende Siedlungsentwicklung						
1.1.1	Neubau Verbrauchermarkt im Bereich des Westufers	Privat	k.A.				Investitionskosten für Discouter 1-1,5 Mio €
	Zwischensumme						
1.2	Verbesserung Erschließungsqualität für fließenden Verkehr						
1.2.1	Ausbau von Hauptverkehrsstraßen (Fahrbahnsanierung)						
	- Silberberger Str. zw. Uferstr. und Alte Eichen	Land	Kosten entsprechend Investitionsprogramm des Landes				
	- Pieskower Str. südlich Helios-Klinik bis Dorfstr.						
	Zwischensumme						
1.2.2	Ausbau von Quartiersstraßen						
	- Südlich Heliosklinik (z.B. Hubertsweg)	Gemeinde	Realisierung gemäß kommunalem Investitionsprogramm				
	- Ortslage Pieskow (z.B. Kastanienallee)						
	- Jägerstr. und Philipp-Müller-Str.						
	- Westlich Saarow Dorf						
	- Ortslage Saarow Strand						
	Zwischensumme						
1.3	Erhöhung der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität						
1.3.1	Umsetzung Geschwindigkeitsreduzierung						
	- Geschwindigkeitsbegrenzung Tempo 30: Karl-Marx-Damm	Gemeinde	500	500			
	- Tempo-30-Zone: Hubertsweg und Fr.-Engels-Damm		1.000	1.000			
	- Verkehrsberuhigte Zone: Dorfstr./Dorfanger Pieskow		500	500			
	- Verkehrsberuhigte Zone: Quartiersstraßen westlich Saarow-Dorf		25.000	25.000			inkl. bauliche verkehrsberuhigende Elemente
	Zwischensumme		27.000	27.000	0	0	
1.3.2	Reduzierung des Fremdverkehr						
	- Seestraße zwischen Pieskower Str. und Str. Am Graben	Gemeinde	30.000	30.000			Montage automatisches Pollersystem
	Zwischensumme		30.000	30.000	0	0	
1.4	Reduzierung der Lärmbelastung (Lindenstr.)						
	- Umsetzung abschnittsweise Einbahnstraßenregelung	Gemeinde	1.750	1.750	0	0	
	- Erweiterung Fahrbahneinengung (punktuelle mobile Elemente)		2.500	2.500			
	Zwischensumme		4.250	4.250	0	0	
1.5	Verbesserung Erschließungsqualität für ruhenden Verkehr						
1.5.1	Um-, Aus- und Neubau von Stellplatzanlagen						
	- Neubau Caravanparkplatz 'Zentrum'	Gemeinde	260.000			260.000	
	- Umbau Parkplatz 'Strand'		320.000		320.000		
	- Umbau Parkplatz 'Dorsch'		100.000		100.000		
	- Uferstraße: Markierung von 3-4 Stellplätzen		1.000	1.000			
	- Parkstraße: Stellplatzneubau zw. Silberbergerstr. und Platanenstr.		17.500	17.500			Kostenansatz: 5 Stellplätze
	- Platanenstraße: Neubau von 2-3 Stellplätzen		35.000	35.000			Kostenansatz: 10 Stellplätze
	- Erweiterung Parkplatz Silberbergerstr. 'Strolin'		275.000			275.000	Kostenansatz: 50 Stellplätze
	- Kolpiner Str./Lindenstr. und Kolpiner Str.: Neubau von Stellplätzen		70.000	70.000			Kostenansatz: 20 Stellplätze
	- Seestr./Theater am See: Markierung von 3-4 Stellplätzen		1.000	1.000			
	- Am Graben und Am Kurpark: Neubau von Stellplätzen		10.500	10.500			Kostenansatz: 3 Stellplätze
	- Ringstraße: Neubau Parkplatz im Rahmen Entwicklung Baugebiet	Privat					
	Zwischensumme		1.090.000	135.000	420.000	535.000	

Lfd.-Nr.	Handlungsfelder/Ziele und Maßnahmen	Baulastträger	Gesamtkosten (brutto)	Kosten differenziert nach Realisierungs-/Prioritätenstufen			Bemerkungen
				I (kursfristig)	II (mittelfristig)	III (langfristig)	
1.	KFZ-VERKEHR						
1.6	Verbesserung Führung und Lenkung ruhender Verkehr						
1.6.1	Aufbau städtisches Parkleitsystem						
	- Zentrum	Gemeinde	39.335	39.335			
	- Fontane- und Kleistpark sowie Lustgarten		24.627		24.627		
	- Saarow-Strand/Silberberg		6.265		6.265		
	- Ortsteil Petersdorf (Parkplatz Str. Am See)		3.314	3.314			
	Zwischensumme		73.542	42.650	30.892	0	
1.7	Umsetzung Parkraummanagement						
1.7.1	Einführung gebührenpflichtiges Parken (Parkscheinautomaten)						
	- Zentrum (Ringstr., Bahnhof, Kirchstr., Am Graben)	Gemeinde	28.000	28.000			8 Parkscheinautomaten
	- Zentrum (östlich Karl-Marx-Damm bis Hubertusweg)		70.000	23.100	23.100	23.800	20 Parkscheinautomaten
	- Westufer (Strolin, Plantanenstr., Kleistpark, Regattastr. und Lustgarten)		24.500	24.500			7 Parkscheinautomaten
	- Saarow-Strand (Parkplatz Strand, Dorsch und Fr.-Engels-Damm)		14.000			14.000	4 Parkscheinautomaten
	- Ortsteil Petersdorf (Parkplatz Str. Am See)	3.500	3.500			1 Parkscheinautomat	
	Zwischensumme		140.000	79.100	23.100	37.800	
1.7.2	Vereinheitlung Parkgebühren						
	- Anpassung Benutzungsinfos und Kassensystem	Gemeinde	1.000	1.000			
	Zwischensumme		1.000	1.000	0	0	
1.7.3	Umsetzung Anwohnerparkrechten						
	- Saarow-Mitte (Moorstr./Kirchstr.)	Gemeinde	5.000	5.000			
	- Zentrum (östlich Karl-Marx-Damm bis Hubertusweg)		10.000	10.000			
	Zwischensumme		15.000	15.000	0	0	
1.7.4	Umsetzung sonstiger Parkregelungen						
	- Kolpiner Str.: Parkscheibenregelungen	Gemeinde	500	500			
	- Karl-Marx-Damm: Eingeschränkte Halteverbotszone		1.000	1.000			
	Zwischensumme		1.500	1.500	0	0	
1.7.5	Einführung elektronische Kurkarte/App mit Parkfunktion						
	- Technische Ausbau von Parkierungssysteme	Gemeinde	30.000	30.000			Parkplatz Therme, Theater am See/Centrum, Hafen
	- Technische Ausrüstung E-Ticket		25.000	25.000			
	Zwischensumme		55.000	55.000	0	0	
1.7.6	Einführung Handy-Parken						
	- Technische Umsetzung Parkscheinautomaten	Privat					
	Zwischensumme		0	0	0	0	
1.8	Förderung der E-Mobilität						
1.8.1	Ausbau der Ladeinfrastruktur						
	- Zentrum (Am Kurpark, Bhf. P+R, P Theater am See, Seebad und Hafen)	Gemeinde	24.000	24.000			5 Ladestationen
	- Westufer (Strolin, Plantanenstr., Kleistpark, Regattastr. und Lustgarten)		24.000		24.000		5 Ladestationen
	- Saarow-Strand (Parkplatz Strand)		4.800			4.800	Parallel u.a. mit Ausbau Parkplatz Saarow-Strand
	Zwischensumme		52.800	24.000	24.000	4.800	
1.9	Förderung des Car-Sharing-Angebotes						
1.9.1	Aufbau einer Car-Sharing-Flotte						
	- Zentrum und Westufer	Privat	k.A.				
	- Westufer (Strolin, Plantanenstr., Kleistpark, Regattastr. und Lustgarten)		k.A.				
	Zwischensumme						

Lfd.-Nr.	Handlungsfelder/Ziele und Maßnahmen	Baulast-träger	Gesamtkosten (brutto)	Kosten differenziert nach Realisierungs-/Prioritätenstufen			Bemerkungen
				I (kursfristig)	II (mittelfristig)	III (langfristig)	
2.	FUSSGÄNGER- UND RADVERKEHR						
2.1	Verbesserung Erschließungsqualität für Fußgänger- und Radverkehr						
2.1.1	Um-, Aus- und Neubau von Fuß- und Radwegen						
	- Fürstenwalder Chaussee (West) in Richtung Petersdorf	Land	Kosten entsprechend Investitionsprogramm des Landes				
	- Pieskower Str. zwischen Helios-Klinik und Dorfstr. Gemeinde	Gemeinde	192.000	192.000			
	- Lindenstr. (West) nördlich Seestr. bis Lindenstr.	Gemeinde	54.000		54.000		
	- Forsthausstr. zw. Robert-Koch-Str. und Steinstr.		64.500		64.500		
	- Friedrich-Engels-Damm zw. Beethovenstr. und Humboldtstr.		187.200			187.200	
	- Bad Saarow-Strand: Ausbau Gehwege		Realisierung gemäß kommunalem Investitionsprogramm				
	- Querungshilfe RB 35 Lärchengrund		25.000		25.000		
	- Karl-Marx-Damm: Verbesserung optische Trennung Rad- und Fußgänger		14.000	14.000			
	Zwischensumme		536.700	206.000	143.500	187.200	
2.1.2	Ausbau Zuwegungen zu Anlegestellen der Fahrgastschifffahrt						
	- Alte Eichen	Gemeinde	30.000		30.000		
	- Cecilienpark	Gemeinde	36.000	36.000			
	- Saarow-Strand	Privat	45.000			45.000	
	Zwischensumme		111.000	36.000	30.000	45.000	
2.2	Erhöhung Verkehrssicherheit						
2.2.1	Neubau von mobilen Fußgängerinseln						
	- Silberberger Str. in Höhe Parkstr.	Gemeinde	1.800	1.800			
	- Pieskower Str. in Höhe Jugendclub		1.800	1.800			
	Zwischensumme		3.600	3.600	0	0	
2.3	Verbesserung Verkehrsführung und -lenkung						
2.3.1	Aufbau städtisches Fuß- und Radwegeleitsystem						
	- Zentrum	Gemeinde	23.112	23.112			
	- Pieskow		5.831		5.831		
	- Fontane und Kleistpark sowie Lustgarten		12.484		12.484		
	- Saarow-Strand/Silberberg		13.257			13.257	
	Zwischensumme		54.684	23.112	18.315	13.257	
2.3.2	Freigabe Zweirichtungsverkehr für Rad in Einbahnstraßen						
	- Am Kurpark	Gemeinde	500	500			
	- Am Graben		500	500			
	- Pieskower Str. (Privatstr.)		500	500			
	- Hubertsweg		500	500			
	- Dorfstr./H.-Duncker-Str.		500	500			
	Zwischensumme		2.500	2.500	0	0	
2.4	Förderung der E-Mobilität						
2.4.1	Ausbau der E-Bikeladeinfrastruktur						
	- Bahnhofsvorplatz	Gemeinde	2.380		2.380		
	- SaarowTherme		2.380	2.380			
	- Hafen/Am Spielplatz		2.380	2.380			
	- Alte Eichen/Regattaplatz		2.380	2.380			
	- Saarow Strand		2.380		2.380		
	- Dorfanger/Am Spielplatz		2.380	2.380			
	- Cecilienpark/Anlegestelle		2.380		2.380		
	- Amtsgebäude Forsthausstraße		2.380	2.380			
	Zwischensumme		19.040	11.900	7.140	0	

Lfd.-Nr.	Handlungsfelder/Ziele und Maßnahmen	Baulast-träger	Gesamtkosten (brutto)	Kosten differenziert nach Realisierungs-/Prioritätenstufen			Bemerkungen
				I (kursfristig)	II (mittelfristig)	III (langfristig)	
2.	FUSSGÄNGER- UND RADVERKEHR						
2.5	Förderung Bike-Sharing						
2.5.1	Errichtung Fahrrad-/E-Bike-Verleihstationen						
	- Bahnhofsvorplatz	Gemeinde oder Privat	1.785	1.785			5 Fahrradständer mit Infosteele
	- SaarowTherme		1.785	1.785			5 Fahrradständer mit Infosteele
	- Hafen/Am Spielplatz		1.785	1.785			5 Fahrradständer mit Infosteele
	- Alte Eichen/Regattaplatz		1.785		1.785		5 Fahrradständer mit Infosteele
	- Saarow Strand		1.785		1.785		5 Fahrradständer mit Infosteele
	- Dorfanger/Am Spielplatz		1.785		1.785		5 Fahrradständer mit Infosteele
	- Cecilienpark/Anlegestelle		1.785		1.785		5 Fahrradständer mit Infosteele
	Zwischensumme			12.495	5.355	7.140	0
2.6	Förderung Bike- und Ride-Angebot						
2.6.1	Neubau Fahrradabstellanlagen an Bushaltestellen Zentrum/Ostufer						4 Fahrradstellplätze pro Haltestellen
	- Fürstenwalder Straße	Gemeinde	1.000	1.000			
	- Zum Kurpark		1.000	1.000			
	- Hafen		1.000	1.000			
	- Schulstr.		1.000	1.000			
	- Markgrafenplatz		1.000	1.000			
	- Caritas		1.000	1.000			
	- Goethestr.		1.000	1.000			
	- Hotel Pieskow		1.000	1.000			
	- Jugendherberge		1.000	1.000			
2.6.2	Westufer						
	- Uferstr.	Gemeinde	1.000	1.000			
	- Plantanenstr.		1.000	1.000			
	- Alte Eichen		1.000	1.000			
	- Dachsberg		1.000	1.000			
2.6.3	Bad Saarow-Strand						
	- Friedrich-Engels-Damm	Gemeinde	1.000	1.000			
	- Strandstr.		1.000	1.000			
	Zwischensumme		15.000	15.000	0	0	

Lfd.-Nr.	Handlungsfelder/Ziele und Maßnahmen	Baulast-träger	Gesamtkosten (brutto)	Kosten differenziert nach Realisierungs-/Prioritätenstufen			Bemerkungen
				I (kursfristig)	II (mittelfristig)	III (langfristig)	
3.	ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR						
3.1	Ausbau des schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr						
3.1.1	Verlängerung der Regionalbahnlinie RB 35 bis Saarow-Süd	Land	Kosten entsprechend Investitionsprogramm des Landes				
3.1.2	Neubau Haltestelle Saarow-Süd	Gemeinde	k.A.				Kostenschätzung erst nach Erarbeitung Planungsunterlagen möglich
3.1.3	Neubau Park-and-Ride-Platz Saarow-Süd		k.A.				
	Zwischensumme		-				
3.2	Um- und Ausbau von Bushaltestellen						
3.2.1	Zentrum/Ostufer	BOS/Gemeinde					
	- Fürstenwalder Straße		27.000		27.000		
	- Zum Kurpark		47.000		47.000		
	- Bahnhof		9.000	9.000			
	- Hafen		31.500	31.500			
	- Helios		4.500	4.500			
	- Schulstr.		9.000	9.000			
	- Markgrafenplatz		47.000		47.000		
	- Caritas		9.000	9.000			
	- Goethestr.		47.000		47.000		
	- Hotel Pieskow		47.000			47.000	
	- Jugendherberge		47.000	47.000			
3.2.2	Westufer						
	- Uferstr.		9.000	9.000			
	- Plantanenstr.		47.000	47.000			
	- Alte Eichen	47.000		47.000			
	- Dachsberg	47.000			47.000		
3.2.3	Bad Saarow-Strand						
	- Friedrich-Engels-Damm	9.000			9.000		
	- Strandstr.	47.000			47.000		
	Zwischensumme		531.000	166.000	215.000	150.000	
	Gesamtsumme (brutto)		2.776.111	883.967	919.088	973.057	

Tab. 4: Maßnahmenprogramm für die Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung in Bad Saarow: Investitionskosten und Realisierungsstufen

Quelle: Stadt+Verkehr