



Expertenrunde „Mobilität“

Gemeindeentwicklungskonzept Briesen (Mark)

Dokumentation



am 18.04.2023, von 14:00 Uhr bis 17:00 Uhr
Amt Odervorland, Bahnhofstr. 3-4, 15518 Briesen (Mark)

Tagesordnung

- | | |
|-------|--|
| TOP 1 | Begrüßung |
| TOP 2 | Rundgang Bahnhofsumfeld |
| TOP 2 | Impulsvortrag |
| | - Mobilität in Briesen |
| | - Auszug Bestandsanalyse und –bewertung |
| | - Zukunftsthemen für die Gemeindeentwicklung |
| TOP 4 | Gemeinsame Erörterung |
| TOP 5 | Nächste Schritte und Verabschiedung |

Moderation und inhaltliche Veranstaltungskonzeption

durch GRUPPE PLANWERK in Abstimmung mit dem Amt Odervorland

→ *Anlage: Präsentation*

1. Begrüßung

Das Ziel der Veranstaltung ist es, einen Eindruck über die bestehende verkehrliche Situation der Gemeinde Briesen (Mark) zu erhalten und gemeinsam mit Vertreter*innen u.a. der DB AG (Station & Service), dem Landesbetrieb Straßenwesen, dem Landkreis Oder-Spree (Kreisentwicklung) bestehende Handlungserfordernisse zu diskutieren sowie mögliche Entwicklungsperspektiven der Gemeinde Briesen in Hinblick auf eine zukunftsgerechte Mobilität auszutauschen.

Da die Teilnahme der VBB Kompetenzstelle Bahnhof aus terminlichen Gründen nicht möglich war, wird im Nachgang ein weiterer Abstimmungstermin mit dem Fokus auf das Bahnhofsumfeld Briesen (Mark) stattfinden.

2. Rundgang Bahnhofsumfeld

Im Rahmen eines gemeinsamen Rundgangs im Bahnhofsumfeld wurden die Teilnehmenden auf bestehende Handlungserfordernisse hingewiesen und darum gebeten ihre Eindrücke und Anliegen bezüglich der qualitativen und funktionalen Ausgestaltung des Bahnhofsumfelds vorzubringen.

Die in diesem Zusammenhang andiskutierten Themen, werden in TOP 4 (Gemeinsame Erörterung) zusammengefasst wiedergegeben.



- 1 Bahnübergang
- 2 Park&Ride-Anlage (Nord-Ost)
- 3 Anbindung ehem. Agrodienstgelände
- 4 L38/ Radverkehrsanlagen vor Schulstandort
- 5 Bike&Ride-Anlage (Nord-West)
- 6 Park&Ride-Anlage (Nord-West)
- 7 Privater Stellplatz (Restaurant Kaiser-Stuben)
- 8 Bike&Ride-Anlage (Süd-West)

3. Impulsvortrag

GRUPPE PLANWERK fasst die Ergebnisse des bisherigen Beteiligungsprozesses in Hinblick auf das Thema Mobilität zusammen (s. Präsentation Folie 7) und präsentiert einen Auszug aus dem aktuellen Arbeitsstand des GEK (s. Präsentation Folien 8 – 33). Bestandteil sind die Bestandsanalyse- und bewertung der Themenfelder Räumliche Einordnung und planerische Rahmenbedingungen; Bevölkerungsentwicklung, Wohnbauflächenpotenziale, Arbeitsmarkt und Wirtschaft sowie Verkehr. Im Anschluss wird ein Auszug aus dem Arbeitsstand der SWOT-Analyse (Analyse der Stärken, Schwächen, Chancen und Herausforderungen) mit dem Schwerpunkt auf Mobilität sowie die bisher abgestimmten Zukunftsthemen vorgestellt (s. Präsentation Folien 34 - 40).

4. Gemeinsame Erörterung

Im Anschluss des Vortrags werden die wichtigsten Aspekte zum Themenfeld Mobilität, die innerhalb des GEK berücksichtigt werden sollen, erörtert. Die Ergebnisse werden im Folgenden nach Themen sortiert und zusammengefasst dargestellt:

Bahnhofsumfeld

Das Bahnhofsumfeld Briesen (Mark) weist qualitative und funktionale Defizite auf (s. Präsentation S. 25). In Hinblick auf zukünftig steigende Fahrgastzahlen, ist zudem von einer Zunahme des Bedarfs an bahnhofsbezogener Infrastruktur wie bspw. B+R, P+R, attraktive Aufenthaltsmöglichkeiten, Einkaufsmöglichkeiten, Gastronomie, etc. auszugehen (s. Präsentation S. 24). Die Flächen um den Bahnhof bieten ein großes Potenzial zur Entwicklung einer nachhaltigen Mobilitätsdrehscheibe und eines repräsentativen Entrées der Gemeinde.

Folgende Aspekte, die bei einer Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes berücksichtigt werden sollten, wurden seitens der Teilnehmenden genannt:

- Gute Verknüpfung der Verkehrsträger untereinander / Wegeverbindungen (Zuwegungen zu den Bahnsteigen, Umsteigebeziehungen zw. Bahn und Bus)
- Schaffung einer direkten kreuzungsfreien Querungsmöglichkeit über die Gleisanlagen für Rad- und Fußverkehr (Brücke oder Tunnel als direkte Verbindung der Bahnsteige miteinander)
- Prüfung der Anordnung und Anzahl der B+R sowie P+R Stellplätze (B+R-Stellplätze auch als gesicherte Abstellanlagen in unmittelbarer Nähe zu Bahnsteigen, Hinweis: Nutzung bestehender Anlagen nicht nur durch Pendler sondern auch für Schüler/ Kurzzeitparken, etc.) → ggf. Fördermittel durch Bike+Ride-Offensive der DB
- Qualitativ hochwertige Gestaltung der Flächen auch in Hinblick auf Aufenthaltsqualität bei längeren Wartezeiten (bspw. witterungsgeschützte Sitzgelegenheiten, schattenspendende Bepflanzung, etc.)
- Prüfung Stellplatzbedarf Kaiser-Stuben (kein Tagesbetrieb, Nutzung für Veranstaltungen)
- Erschließung des ehem. Agrodienstgeländes ermöglichen
- Prüfung Integration einer Mobilitätsstation
- Schaffung einer Bushaltestelle mit Wendemöglichkeit und Schnellladesäulen für E-Kleinbusse (s. Abschnitt kÖPNV)
- Stellfläche für bspw. Medibus
- Barrierefreiheit im gesamten Bahnhofsumfeld

Mögliche Förderung für Umgestaltung Bahnhofsumfeld: Richtlinie des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung zur Förderung von Investitionen für den Öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (RiLi ÖPNV-Invest)

Bahnübergänge

Die beiden beschränkten Bahnübergänge (Zuständigkeit: DB Netz AG) stellen große Barrieren sowohl für den Kfz- als auch den Fahrrad- und Fußverkehr im Gemeindegebiet dar. Zudem spalten sie das Gemeindegebiet in einen nördlichen und südlichen Teil, wodurch für manche Ortsteile gewisse funktionale Defizite entstehen. Mit den Teilnehmenden werden Möglichkeiten zur kreuzungsfreien Querung diskutiert:

- LOS: Annahme, dass Handlungsbedarf seitens der DB aufgrund relativ niedriger Verkehrsstärken (Bahnhofs- und Karl-Marx-Str.) und somit wenig wartender Fahrzeuge eher gering → oben beschriebene Problematik wird seitens LOS jedoch erkannt
- Herstellung von Kreuzungsfreiheit für Kfz durch Tunnel oder Rampen aufgrund bestehender Begebenheiten (kurze Abstände zwischen Bahnübergang und einmündenden Straßen, vorhandene Bebauung Bahnhofsstraße) kaum möglich.
- Vorschlag für eine perspektivische Lösung: kreuzungsfreier Übergang für Kfz-Verkehr in der Karl-Marx-Straße; Fuß- und Radverkehr kreuzungsfrei in der Bahnhofsstraße → Bahnübergänge zusammen denken

Taktung RE 1

Der RE 1 (Magdeburg - Berlin – Frankfurt (Oder)) hält zurzeit im 60-Minutentakt am Bahnhof Briesen.

- Der LOS setzt sich für eine 20-Minuten Taktung des RE 1 beim Halt in Briesen/Mark ein (VBB verantwortlich für Fahrplan)
- Durch häufigeren Halt in Briesen/Mark erhöhen sich die Wartezeiten am Bahnübergang für alle querenden Verkehrsteilnehmenden --> ggf. Begründung für kreuzungsfreien BÜ

Kommunaler öffentlicher Personennahverkehr (kÖPNV)

Die bestehende Busanbindung (Regionallinie 434, BOS GmbH) beschränkt sich auf das nördlich der Gleise gelegene Siedlungsgebiet (s. Präsentation Folie 29). Einzelne Ortsteile/ Siedlungslagen (bspw. Neu Madlitz, Biegen, Kersdorfer Schleuse) und wichtige Versorgungsfunktionen (bspw. Bahnhof, Supermarkt, Ärztehaus) sind nicht bzw. defizitär an das ÖPNV-Netz angeschlossen. Die einzige Bushaltestelle im Ortsteil Briesen (Briesen (Mark), Schule) befindet sich nördlich des Schulstandortes (s. Präsentation Folie 30). Auch in Hinblick auf die zukünftige Wohnbauentwicklung bspw. in Kersdorf ist die kÖPNV-Anbindung defizitär. Anmerkungen Teilnehmende:

- kÖPNV-Anbindung zu Bahnhof und Versorgungsstandorten sowie zwischen den OT verbessern
- Vorschlag LOS: Ergänzung des bestehenden Angebotes durch ein On-Demand Angebot (wie bspw. Rufbus „Dalli“, der gemeinsam mit LOS und BOS GmbH u.a. in Fürstenwalde/Spree realisiert wurde)
 - Keine festen Haltestellenbereiche für On-Demand Angebot notwendig (virtuelle Haltestellen)
 - Vorhaltung Infrastruktur für E-Kleinbusse (Haltestelle/ Wendeschleife/ Ladesäulen) im Bahnhofsbereich
- Seitens des LOS werden keine Anforderungen bzgl. Autonomen Fahrens gestellt

Radverkehr

Das vorhandene Radwegenetz ist lückenhaft (s. Präsentation Folie 31): Es gibt keine Radwegeverbindung zwischen den einzelnen Ortsteilen bzw. Siedlungslagen (abgesehen von Briesen – Kersdorf). Bestehende Radwege (meist gemeinsame Geh- und Radwege) sind in Hinblick auf den Bevölkerungszuwachs (s. Präsentation Folie 14) und die zukünftigen Mobilitätstrends unterdimensioniert. Anmerkungen Teilnehmende:

- Stärkung der Radwegeverbindungen:
 - Ortsteile untereinander
 - Ortsteile - Bahnhöfen
 - Biegen – Jacobsdorf

- Qualifizierung der Radwegeverbindung zur Kersdorfer Schleuse in Verbindung mit der Errichtung touristischer bzw. Fahrradinfrastruktur (bspw. Toiletten, Imbiss) → Steigerung der touristischen Attraktivität
- Integration der Maßnahmen aus dem Strategiepapier „Förderung der Fahrradmobilität und Verbesserung der Infrastrukturqualität im niederrangigen Straßennetz im Umfeld der Tesla Gigafactory Berlin-Brandenburg in Grünheide (Mark)“ (Hoffmann-Leichter, 2023, beauftragt durch LOS) in das GEK

Zustand Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen

Die Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen (bspw. L38, Durchfahrt Neu Madlitz, Falkenberger Straße (nördl. Umfahrung Bahnübergänge)) sind teilweise in einem schlechten Zustand (s. Präsentation Folie 32). Abschnittsweise fehlen Nebenanlagen oder sind unterdimensioniert.

- Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg sieht defizitären Zustand der Frankfurter Straße (L 38) (Fahrbahnbelag, 1-seitiger Gehweg) → Instandsetzung in absehbarer Zeit
- Hinweis Herr Gollin: ggf. Abstufung der Kreisstraße (K6734) in Richtung Beeskow

Erschließung ehem. Agrodienstgelände

Mit dem Gesamtstandort des ehemaligen Agrodienst-Geländes verfügt die Gemeinde Briesen über eine große, zentral gelegene Gewerbefläche mit Entwicklungspotenzial. Derzeit sind hier mehrere ortsansässige Firmen / Betriebe in den bestehenden Hallen / Gebäuden angesiedelt.

Die verkehrliche Erschließung des Geländes stellt sich als problematisch dar und ist damit ein Hemmnis für die weitere Entwicklung des Standortes. Potenzial wird zum einen in einem Ausbau der südlichen Zufahrt des Geländes (Konflikte u.a. mit bestehendem P+R-Parkplatz, sanierungsbedürftigem Zustand der L 38 und der Nähe der Zufahrt zum Bahnübergang) und zum anderen in der Reaktivierung des Gleisanschlusses gesehen.

- Die südliche Erschließung des ehemaligen Agrodienstgeländes muss bei der Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes berücksichtigt werden

Autobahn

Bei Störungen auf der A12 kommt es häufig zu Ausweichverkehr (auch durch Schwerlastverkehr) in den Ortslagen.

Hinweis Autobahn AG: Es besteht keine Bedarfsumleitung durch die Gemeinde, bestehende Ausweich- bzw. Schleichverkehre sind schwer zu erfassen bzw. zu verhindern. Maßnahmen wie bspw. ein Durchfahrtsverbot für Lkw liegen nicht in der Straßenbaulast der Autobahn AG. Der Bundesverkehrswegeplan 2030 sieht einen 6-streifigen Ausbau der A12 vor, die Umsetzung ist jedoch politisch umstritten. Die Planung befindet sich in der Leistungsphase 0.