

**Bahnhof Werder (Havel):  
Mobilitätskonzept „Drehscheibe Bahnhof“ (Teil I)  
und  
Städtebaulicher Rahmenplan „Bahnhofsumfeld“ (Teil II)**

Abschlusspräsentation in der Sitzung des  
Ausschusses für Stadtentwicklung, Mobilität und Umwelt am  
17. November 2021 von 18:30 bis 22:00 Uhr  
Schützenhaus, Uferstraße 10, 14542 Werder (Havel)

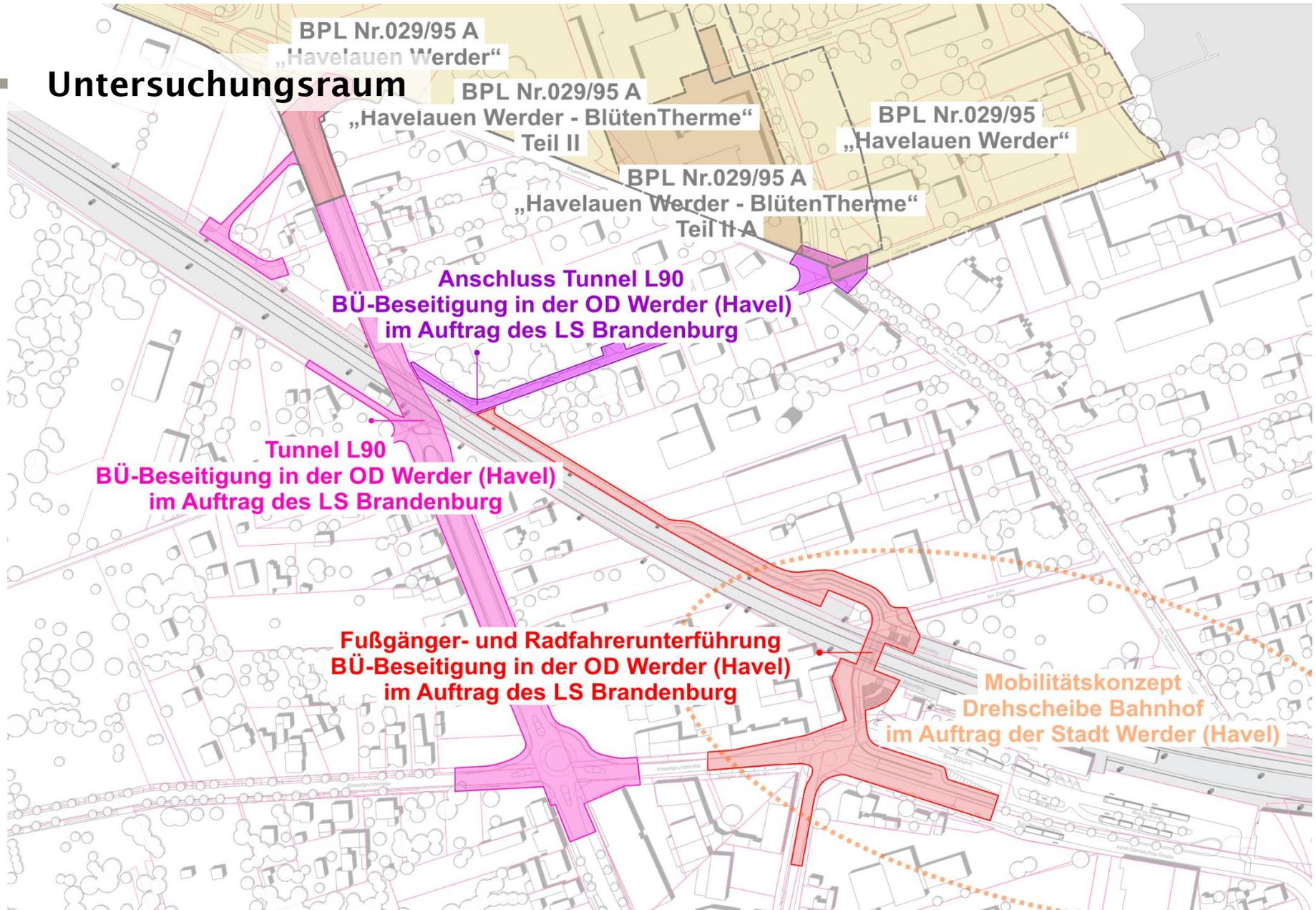
Roland Neumann und Ralf Fischer (Agentur BahnStadt)

# Teil I

- **Mobilitätskonzept „Drehscheibe Bahnhof“ - Inhalt**
  - Ziele und verkehrsplanerische Grundlagenermittlung
  - Verkehrliche Detailbetrachtungen
  - Maßnahmenplan und Gestaltungskonzept

# Ziele und verkehrsplanerische Grundlagenermittlung

## Untersuchungsraum



## ■ Ziele

- **Stärkung des Umweltverbunds**
  - Ausbau der vorhandenen Infrastruktur (Erreichbarkeit)
  - verbesserte Verknüpfung zwischen den Verkehrsträgern (Vernetzung)
  - Ausbau von P+R- und B+R-Angeboten, (auch in Kombination mit Busverbindungen)
  - Ausbau von Bike-Sharing-Angeboten
- **MIV** wird auf einen stadtverträglichen Rahmen **begrenzt**
- **Berücksichtigung** des erhöhten Verkehrsaufkommen infolge der **städtebaulichen Entwicklung** (insbesondere auf der Bahnhofsnordseite) sowie der **baulichen Einzelmaßnahmen** (Bau der separaten Unterführungen)
- **Barrierefreiheit**
- Aufzeigen der **Potenziale** für weitere **städtebaulich-funktionale Nutzungen** im Bahnhofsumfeld
- **Beitrag zur Energie- und Klimaentlastung**

## ■ Verkehrsplanerische Grundlagenermittlung - Modal Split

### ■ Szenarienübergreifende Annahmen

- SPNV-Ausgangsgröße bis 2030 mit durchschnittlich 7.100 Fahrgästen am Tag; ABER: Fahrgastaufkommen kann durch deutliche Veränderung des Angebotes der verkehrlichen Verknüpfungsanlagen lokal beeinflusst werden
- **Nachfrage** an den kommunalen **ÖPNV bleibt** mindestens gleich bzw. steigt geringfügig, jedoch ohne Auswirkungen auf das Bus-Mengengerüst
- entscheidende **Relation** ist die Beziehung **zwischen MIV und Fahrrad**

Modal Split-Szenario für das Jahr 2030	Zu Fuß	Fahrrad	MIV		ÖV / ÖPNV
			Selbstfahrt	Mitfahrt	
Szenario „Trend“	31 %	18 %	23 %		28 %
			15 %	8 %	
Szenario „Nachhaltige Mobilität“	31 %	25 %	11 %		33 %
			7 %	4 %	

## ■ Mengengerüste bis 2030

### ■ Szenarienbedingte Spanne bei den SPNV-Fahrgastzahlen

- 7.100 („Trend“) bis 10.650 Fahrgäste („Nachhaltige Mobilität“)

### ■ Bus

- **4 Abfahrtsbereiche** und **4 Ankunftspositionen** + **1 SEV** auf der Bahnhofssüdseite
- Trennung von Ankunft- und Abfahrtsbereichen für optimale Anschlüsse, da bei Einhaltung der Mindestwendezeit die am Bahnhof ankommenden und abfahrenden Busse ggf. gleichzeitig den Busbahnhof nutzen können

### ■ Bike-Ride

- ca. **950 neue B+R-Stellplätze** (szenarienbedingter Mittelwert)
- davon etwa  $\frac{1}{4}$  auf der Nordseite und  $\frac{3}{4}$  auf der Südseite

### ■ Park+Ride

- ca. **250 neue P+R-Parkplätze** (szenarienbedingter Mittelwert unter Berücksichtigung weichender Parkplätze durch die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes)
- dezentrale Verortung von Parkplätzen (wenn möglich: überwiegend auf der Südseite)

# Verkehrliche Detailbetrachtungen

- **Weiterführende Überlegungen zu Park+Ride**
  - Der Umbau des Bahnhofsumfeldes bedingt mittelfristig die Beseitigung von insgesamt 188 P+R-Plätzen
  - Perspektivische P+R-Standorte liegen entweder teilweise oder vollständig auf privatem Grund → P+R-Angebote gemäß Rahmenplan sind nicht kurzfristig realisierbar
  - Daher: Maßnahmen zur Steuerung des ruhenden Verkehrs; mögliche Maßnahmen sind:
    - Einführung von Park+Ride-Gebühren bzw. einer Parkraumbewirtschaftung
    - Einrichtung einer dezentralen (temporären) P+R-Lösung im peripheren Stadtgebiet mit Shuttle-Service (in Anlehnung an INSEK-Maßnahme ZV 8.7)
    - Intensivierung der Gespräche zwischen Stadt und privaten Eigentümern, um eine Nachnutzung der Flächen, insbesondere für die avisierten P+R-Standorte, einzuleiten

## ■ Grundlegende Überlegungen zur Radwegeoptimierung

- Besondere Beachtung der Abschnitte Elsastraße, Am Zernsee und Adolf-Damaschke-Straße...
  - ... als Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung des städtebaulichen Rahmenplans (vor allem Elsastraße und Am Zernsee)
  - ... als ergänzende Stellungnahme in Bezug auf die Hinweise des Verkehrsentwicklungsplans (Fahrradstraße Adolf-Damaschke-Straße)
- Beibehalten der Straßenbreiten gemäß gegebener Straßenquerschnittsprofile in Anlehnung an die Abstände der Grundstücksgrenzen
- Vermeidung von Konflikten zwischen Fußgängern und Radfahrern im Seitenraum, d.h.: keine gemeinsamen Geh- und Radwege (Zeichen 240)
- Variantenübergreifend Tempo 30
- Fahrradstraßen sind für MIV befahrbar (Zusatzzeichen „Anlieger frei“)
- Ergebnisse der Detailbetrachtung werden textlich aufbereitet, während planzeichnerische Aussagen auf Ebene der Straßenentwurfsplanung unabhängig des Mobilitätskonzepts bzw. des städtebaulichen Rahmenplans festzulegen sind

## ▪ Empfehlungen zur Radwegeoptimierung

### ▪ Fahrradstraße Adolf-Damaschke-Straße

- verbleibende Gehwegbreiten von je 3,25 m bei mittiger Fahrbahnachse mit 6,00 m Fahrbahnbreite (ostseitige Gehwegbreite abzgl. Parkstände: 1,25 m), alternativ kann die ostseitige Gehwegbreite durch westseitiges Verschwenken der Fahrbahnachse optimiert werden

### ▪ Fahrradstraße Am Zernsee

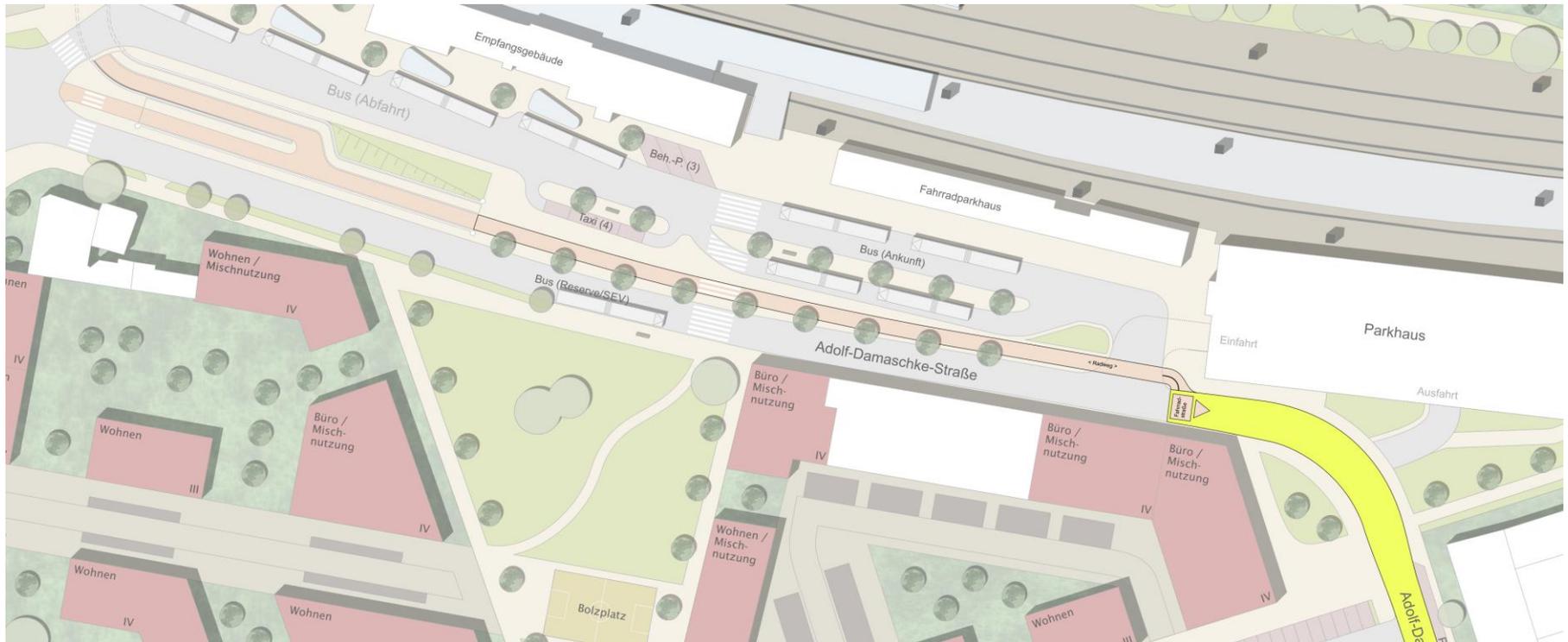
- Beibehalten der Gehwegbreiten und Baumreihen; damit einher geht eine Teilasphaltierung der Fahrbahn (Kopfsteinpflaster sind nur an den Fahrbahnrändern einschließlich markierter Parkstände) vorgesehen
- Ausnahme im Erschließungsbereich am Industrieschornstein im Einrichtungsverkehr; hier: Radverkehr auf der Fahrbahn ohne Benutzungspflicht

### ▪ Fahrradstraße Elsastraße

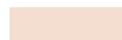
- Radfahr- oder Schutzstreifen sind aufgrund fehlender Straßenbreite nicht umsetzbar
- einseitiger Gehweg ( $b = 1,50$  m) nördlich der Fahrbahn, Grünstreifen südlich der Fahrbahn ( $b = 0,50$  m); damit einher geht eine vollständige Asphaltierung der Fahrbahn

## ■ Detailbetrachtung zur Behebung des Gefahrenpunktes am Parkhaus

- Fahrradstraße hinter Bus-Wendebereich mit Oberflächenmarkierungen
- Berücksichtigung der gegebenen Grundstücksbreiten

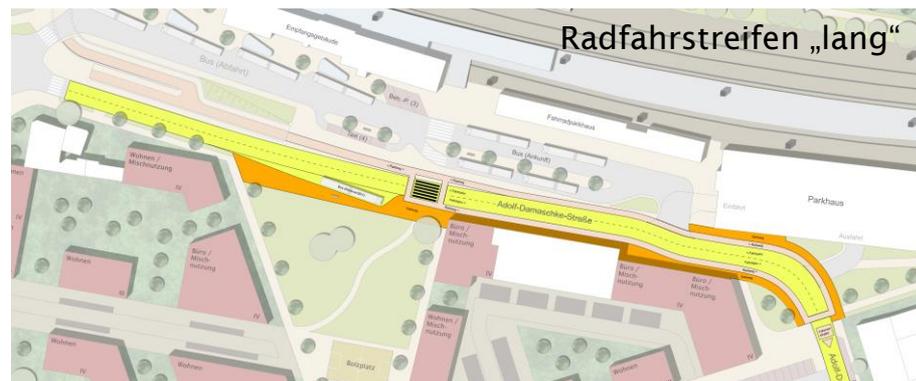


Fahrbahn

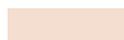


Radweg

- **Alternativen zur Behebung des Gefahrenpunktes am Parkhaus**
  - Lösungen auch unter Neuordnung der vorhandenen Grundstücksbreiten



Fahrbahn

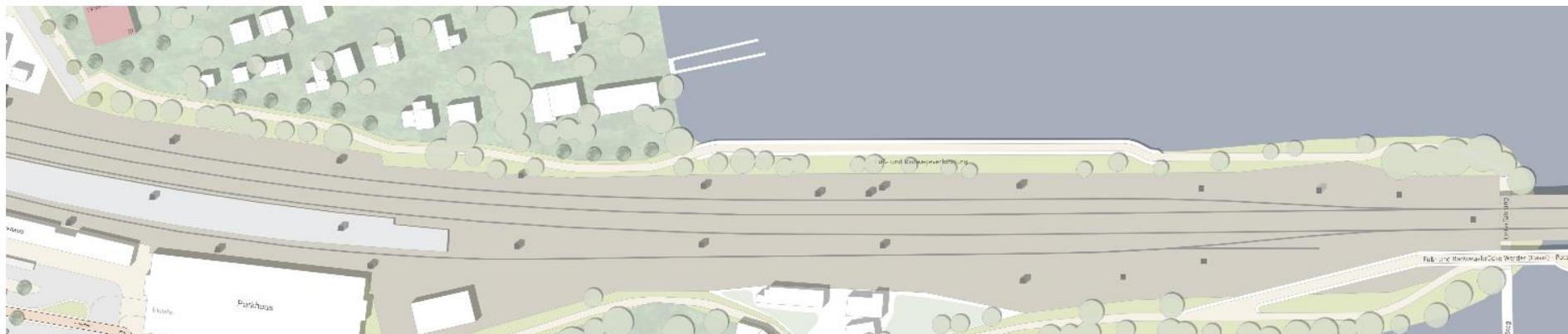


Radweg



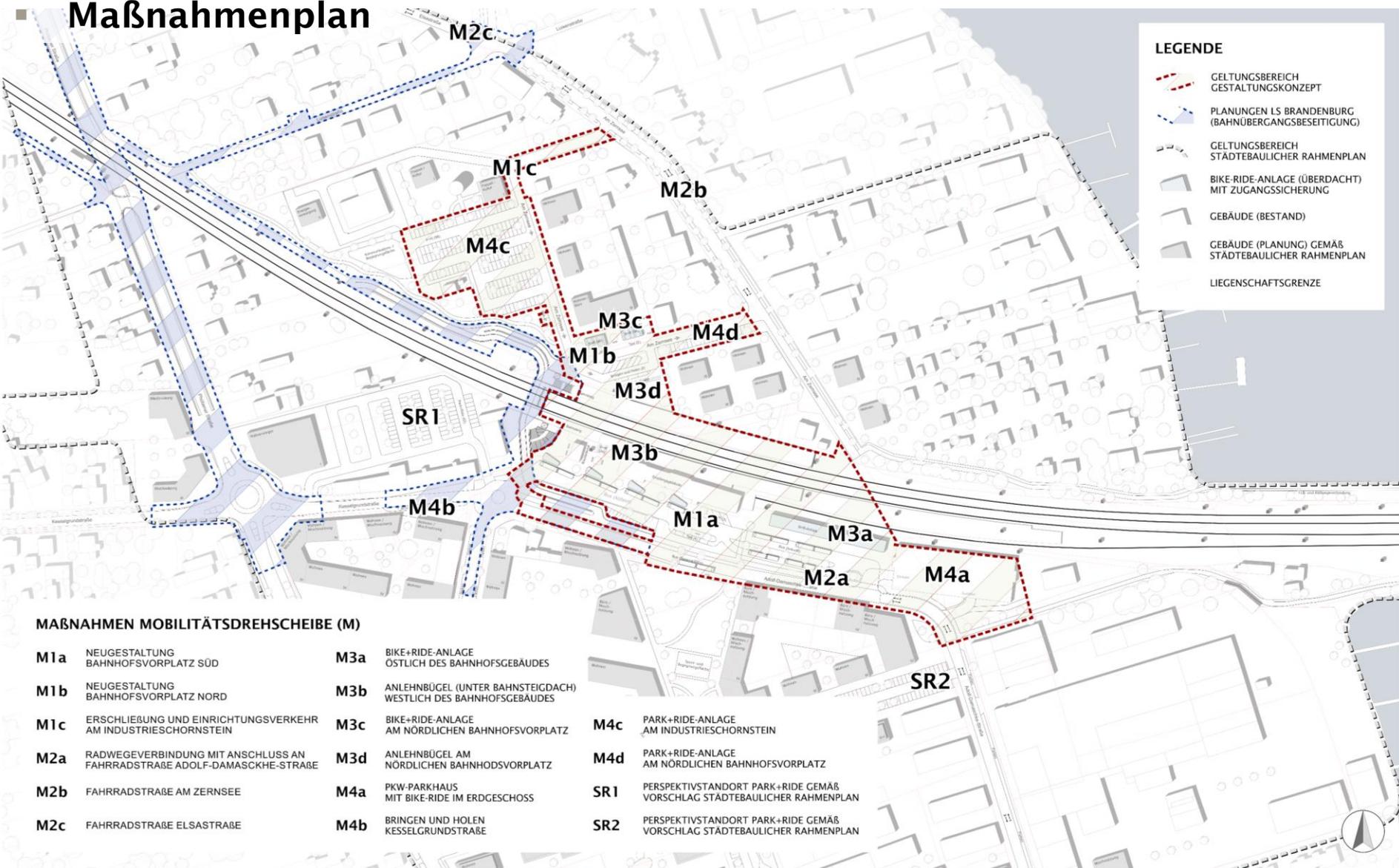
Gehweg neu

- **Detailbetrachtung für eine zusätzliche Querung der Bahntrasse**
  - Fuß- und Radwegeverbindung mit Naherholungsfunktion für die Querung der Bahntrasse als langfristige Alternativroute in Ufernähe
  - Wegbreite von 2,50 m mit Anschlüssen an Straße Am Zernsee und Adolf-Damaschke-Straße
  - Weitestgehende Berücksichtigung des Vegetationsbestandes:
    - Rodungsarbeiten nur, wo dies unbedingt notwendig ist (insbesondere in den schmalen Hanglagen)
    - Ersatzmaßnahmen in Form von Neupflanzungen
    - Errichtung eines ca. 150 m langen Stegs
  - Städtebauliche Neuordnung erforderlich (Erwerb von privaten und DB-Flächen)



# Maßnahmenplan und Gestaltungskonzept

# Maßnahmenplan



- LEGENDE**
- GELTUNGSBEREICH GESTALTUNGSKONZEPT
  - PLANUNGEN LS BRANDENBURG (BAHNÜBERGANGSBESEITIGUNG)
  - GELTUNGSBEREICH STÄDTEBAULICHER RAHMENPLAN
  - BIKE-RIDE-ANLAGE (ÜBERDACHT) MIT ZUGANGSSICHERUNG
  - GEBÄUDE (BESTAND)
  - GEBÄUDE (PLANUNG) GEMÄß STÄDTEBAULICHER RAHMENPLAN
  - LIEGENSCHAFTSGRENZE

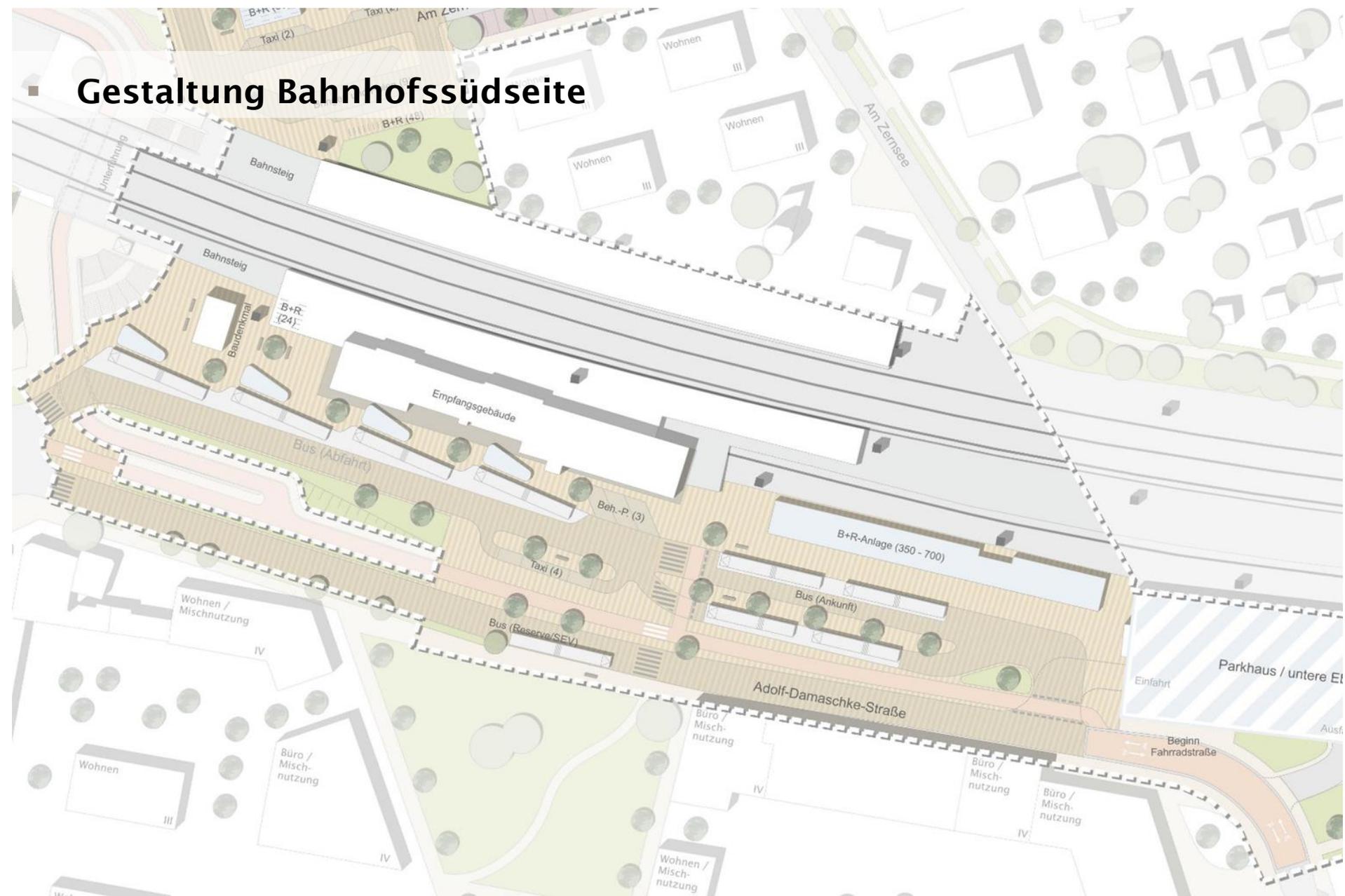
**MAßNAHMEN MOBILITÄTSDREHSCHLEIBE (M)**

- |  |  |  |
|--|--|--|
| <b>M1a</b> NEUGESTALTUNG BAHNHOFVORPLATZ SÜD                                       | <b>M3a</b> BIKE+RIDE-ANLAGE ÖSTLICH DES BAHNHOFSGEBÄUDES                   | <b>M4c</b> PARK+RIDE-ANLAGE AM INDUSTRIESCHORNSTEIN                                |
| <b>M1b</b> NEUGESTALTUNG BAHNHOFVORPLATZ NORD                                      | <b>M3b</b> ANLEHNBÜGEL (UNTER BAHNSTEIGDACH) WESTLICH DES BAHNHOFSGEBÄUDES | <b>M4d</b> PARK+RIDE-ANLAGE AM NÖRDLICHEN BAHNHOFVORPLATZ                          |
| <b>M1c</b> ERSCHLIEßUNG UND EINRICHTUNGSVERKEHR AM INDUSTRIESCHORNSTEIN            | <b>M3c</b> BIKE+RIDE-ANLAGE AM NÖRDLICHEN BAHNHOFVORPLATZ                  | <b>SR1</b> PERSPEKTIVSTANDORT PARK+RIDE GEMÄß VORSCHLAG STÄDTEBAULICHER RAHMENPLAN |
| <b>M2a</b> RADWEGEVERBINDUNG MIT ANSCHLUSS AN FAHRRADSTRAÙE ADOLF-DAMASCKHE-STRÄÙE | <b>M3d</b> ANLEHNBÜGEL AM NÖRDLICHEN BAHNHOFVORPLATZ                       | <b>SR2</b> PERSPEKTIVSTANDORT PARK+RIDE GEMÄÙ VORSCHLAG STÄDTEBAULICHER RAHMENPLAN |
| <b>M2b</b> FAHRRADSTRAÙE AM ZERNSEE  | <b>M4a</b> PKW-PARKHAUS MIT BIKE-RIDE IM ERDGESCHOSS                       |  |
| <b>M2c</b> FAHRRADSTRAÙE ELSASTRAÙE  | <b>M4b</b> BRINGEN UND HOLEN KESSELGRUNDSTRAÙE                             |  |

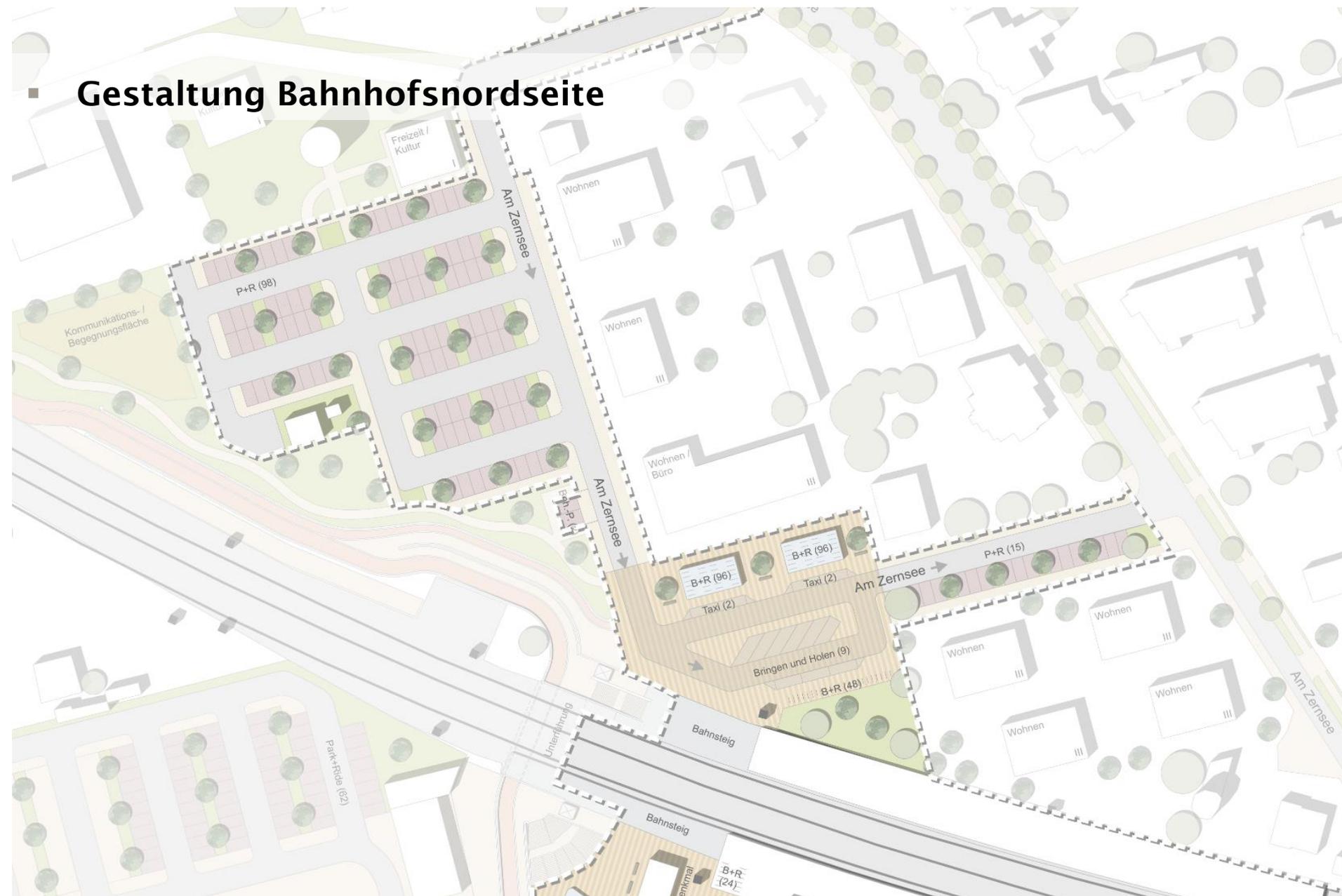
## ■ Gestaltungskonzept „Drehscheibe Bahnhof“



## Gestaltung Bahnhofssüdseite



- **Gestaltung Bahnhofsnordseite**



- **Abstimmungen mit regiobus PM und Fahrradbeauftragte des LK PM**
  - Fahrradbeauftragte des Landkreises Potsdam-Mittelmark (Abstimmung: 04.11.2021)
    - Noch ausstehend
  - Verkehrsleiter regiobus PM (Stellungnahme: 16.11.2021)
    - Führung des nach Osten fahrenden Radfahrer schon im Bereich des Fußgängerüberwegs auf die Adolf-Damaschke-Straße (Fahrer muss bei der Einfahrt in den Busbahnhof eine Richtung weniger beachten)
    - Radfahrer aus Osten kreuzungsfrei entlang des PKW-Parkhauses (nicht über die mittige Querung) zur zentralen B+R-Anlage führen
    - B+R-Nutzung im Erdgeschoss des Parkhauses kann nur funktionieren, wenn technisch sichergestellt ist, dass die Radfahrer die heutige Einfahrt nicht als Ausfahrt benutzen; sonst besteht die Gefahr, dass Radfahrer quer über den Wendebereich fahren

## ■ Bau- und Planungskosten

- Nicht enthalten:
  - Grunderwerb durch die Stadt Werder (Havel)
  - Kampfmittelbeseitigung; Bodenkontaminierung
  - Maßnahmen der Radwegeoptimierung außerhalb des Geltungsbereiches des Gestaltungskonzeptes (M2b, M2c)
  - Optionale B+R-Anlage im Erdgeschoss des P+R-Parkhauses (M4a)

Zusammenfassung	netto	brutto
<b>Bau- und Planungskosten - 1 - Neugestaltung Bahnhofsumfeld</b>	<b>3.654.768,75</b>	<b>4.349.174,81</b>
Bau- und Planungskosten - 1a - Bahnhofsvorplatz Süd (mit Busbahnhof)	2.967.450,00	3.531.265,50
Bau- und Planungskosten - 1b - Bahnhofsvorplatz Nord	570.825,00	679.281,75
Bau- und Planungskosten - 1c - Erschließung am Industrieschornstein	116.493,75	138.627,56
<b>Bau- und Planungskosten - 2 - Radwegeoptimierung</b>	<b>64.500,00</b>	<b>76.755,00</b>
Bau- und Planungskosten - 2a Anschluss an Fahrradstraße ADS im Kurvenbereich	64.500,00	76.755,00
<b>Bau- und Planungskosten - 3 - Bike+Ride</b>	<b>1.687.500,00</b>	<b>2.008.125,00</b>
Bau- und Planungskosten - 3a - B+R-Anlage östlich des Bahnhofsgebäudes	1.098.000,00	1.306.620,00
Bau- und Planungskosten - 3b - Anlehnbügel unter Bahnsteigdach	4.500,00	5.355,00
Bau- und Planungskosten - 3c - Bike+Ride-Anlage am nördlichen Bahnhofsvorplatz	576.000,00	685.440,00
Bau- und Planungskosten - 3d - Anlehnbügel am nördlichen Bahnhofsvorplatz	9.000,00	10.710,00
<b>Bau- und Planungskosten - 4 - Park+Ride &amp; Kiss+Ride</b>	<b>1.678.218,75</b>	<b>1.997.080,31</b>
Bau- und Planungskosten - 4b - Bringen und Holen Kesselgrundstraße	5.850,00	6.961,50
Bau- und Planungskosten - 4c - Park+Ride am Industrieschornstein	1.520.531,25	1.809.432,19
Bau- und Planungskosten - 4d - P+R-Anlage am nördlichen Bahnhofsvorplatz	151.837,50	180.686,63
<b>Bau- und Planungskosten - Gesamtmaßnahme</b>	<b>7.084.987,50</b>	<b>8.431.135,13</b>

## Teil II

- **Städtebaulicher Rahmenplan „Bahnhofsumfeld Werder (Havel)“ - Inhalt**
  - Planungsgegenstand
  - Bestandsaufnahme und Online-Beteiligung
  - Strategisches und räumliches Leitbild
  - Städtebauliche Varianten
  - Planungswerkstätten und Fachworkshop
  - Vorzugsvariante

- **Planungsgegenstand**



Luftbild nach GeoBasis-DE/LGB, dl-de/by-2-0: WMS BB-BE DOP20c; Auszug vom 12.02.2021)

## ■ **Gegenstand der Planung**

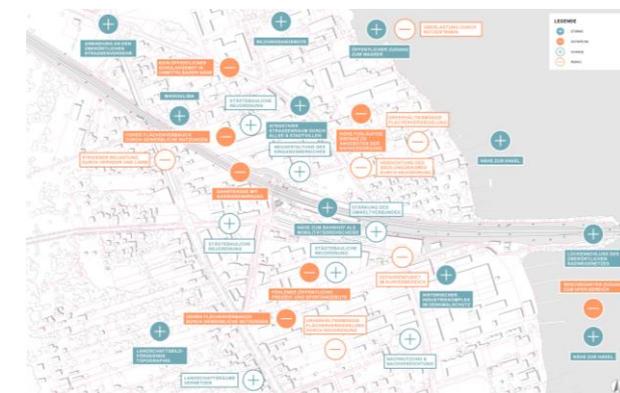
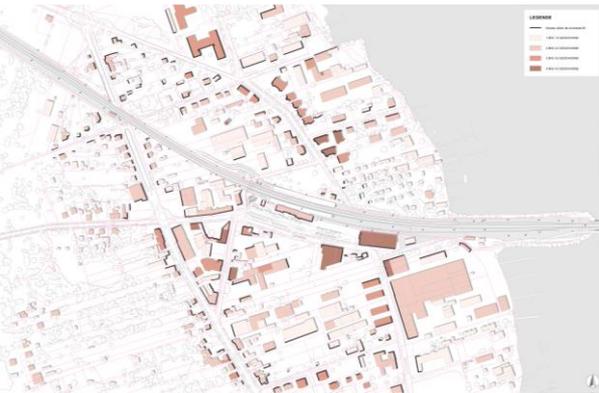
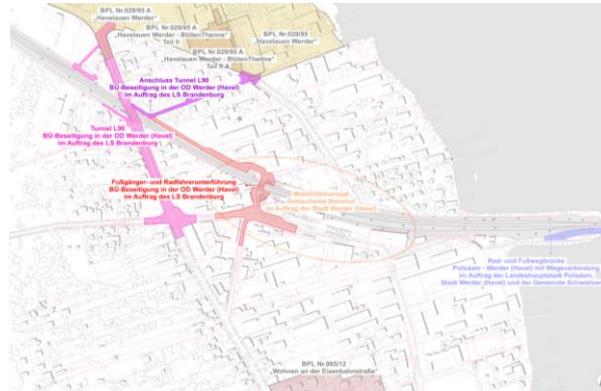
- städtebaulich-verkehrliches Gestaltungskonzept (städtebauliche Gestaltung, Neuordnung der städtebaulichen Nutzungen und verkehrlichen Funktionen, Dimensionierung und Funktionalität von Grün- bzw. Freiflächen); unverbindliche Planungsvision mit einem Zeithorizont von ca. 5-20 Jahren
- Erarbeitung städtebaulicher Testentwürfe unter Berücksichtigung der vorhandenen Fachplanungen (Tunnel / Bahnübergangsbeseitigung oder Unterführung für Rad- und Fußverkehr siehe Planfeststellungsverfahren)

## ■ **Kein Gegenstand der Planung**

- Veränderungen der Fachplanungen des Landesbetriebs Straßenwesen Brandenburg
- Bahnflächen und -betrieb (Tarifstrukturen, Sauberkeit, Sicherheit, Bahnsteigausstattung etc.)
- detaillierte Festlegungen im Bereich der Bauleitplanung oder Objektplanung (Entwurfs- und Ausführungsplanung - z. B. Beleuchtung, Müllkörbe, Pflanzenarten, Videoüberwachung, Beschilderung, Pflasterung etc.)
- Parkraummanagement

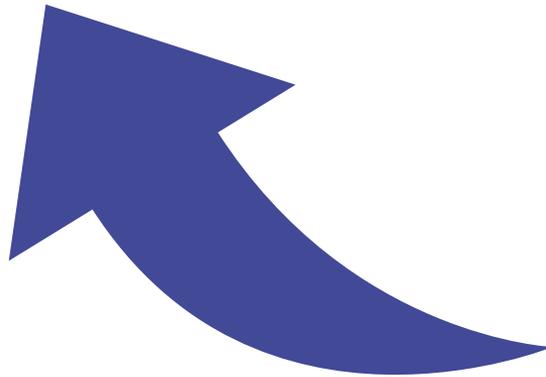
- **Bestandsaufnahme und Online-Beteiligung**

Bestandsaufnahme



## ■ Online-Beteiligung & Informationsveranstaltung am 16.06.2021

- 29 verschiedene Ideen:
  - Ideen zum Städtebau (13)
  - Ideen zum Verkehr (12)
  - Ideen zum Grün- und Freiraum (4)



© Stadt Werder (Havel)

### Städtebauliche Rahmenplanung für das Bahnhofsumfeld

Das Bahnhofsumfeld der Stadt Werder (Havel) soll für die Zukunft bereit gemacht werden. Zusammen mit Ihnen möchten wir Ideen für eine städtebauliche Entwicklung dieses besonderen Ortes sammeln. Machen Sie mit!

Information **Beteiligung** Ergebnis

BLÜTENSTADT WERDER(HAVEL)

Online-Beteiligung ab 6. Mai 2021

Informationsveranstaltu am 16. Juni 2021

**Bestandsaufnahme des Bahnhofsumfeldes**  
38 Beiträge  
Jetzt mitmachen  
Beteiligung beendet. Ergebnis lesen.

**Ihre Ideen für das Bahnhofsumfeld**  
87 Beiträge  
Jetzt mitmachen  
Beteiligung beendet. Ergebnis lesen.

- |   |   |   |  |
|---|---|---|--|
| <b>1</b> NEUGESTALTUNG DES STRAßENRAUMS ELSAßSTRASSE  | <b>4</b> NORD-SÜD-VERBINDUNG FÜR FUß- UND RADVERKEHR  | <b>7</b> ZUSÄTZLICHES QUEREN FÜR FUßGÄNGER (BRÜCKE)       | <b>10</b> VERZICHT AUF PKW-PARKHAUS              |
| <b>2</b> NEUGESTALTUNG DER FAHRBAHN AM ZERNSEE        | <b>5</b> DURCHGEHENDER RADWEG IM KURVENBEREICH        | <b>8</b> ZUSÄTZLICHES QUEREN FÜR FUßGÄNGER (UNTERFÜHRUNG) | <b>11</b> VERKEHRSBERUHIGUNG EISENBAHNSTRASSE    |
| <b>3</b> VERKEHRLICHE TRENNUNG VON FUSS- UND RADWEGEN | <b>6</b> PARKPALETTE (2 ETAGEN) AUF BAHNHOFSNORDSEITE | <b>9</b> DURCHGEHENDER RADWEG POTSDAM - BRANDENBURG       | <b>12</b> FAHRRADSTRASSE ADOLF-DAMASCHKE-STRASSE |

-  IDEEN ZUM STÄDTEBAU
-  IDEEN ZUM VERKEHR
-  IDEEN ZU GRÜN- UND FREIFLÄCHEN

-  1 NATURNAHE GRÜNFLÄCHEN - KEINE STANDORTANGABE -
-  2 NEUGESTALTUNG DES SÜDLICHEN UFERBEREICHES
-  3 ERHALT DES BAUMBESTANDS IN DER ALLEE AM ZERNSEE
-  4 WC IM ÖFFENTLICHEN RAUM - KEINE STANDORTANGABE -

- |  |  |   |  |
|--|--|---|--|
| <b>1</b> STÄDTEBAULICHE NEUORDNUNG BAHNHOFSNORDSEITE | <b>4</b> WOHNEN SELBSTB./BARRIEREFREI - KEINE STANDORTANGABE - | <b>7</b> STUDENTENWOHNHEIM BAHNHOFSNORDSEITE            | <b>10</b> STÄDTEBAULICHE NEUORDNUNG BAHNHOFSSÜDSEITE |
| <b>2</b> LÄRMSCHUTZ (BAHN) ANSTADT                   | <b>5</b> DDR-MUSEUM IN DER VULKAN-FIBER-FABRIK                 | <b>8</b> STÄDTEBAULICHE NEUORDNUNG NETTO-GELÄNDE        | <b>11</b> SCHAUFABRIK MIT VERKAUF STATT LAGERUNG     |
| <b>3</b> NUTZUNGSKONZEPT FÜR DAS BAHNHOFSGEBÄUDE     | <b>6</b> VILLA SCHÖNHEIT ALS BEGEGNUNGSPUNKT                   | <b>9</b> STÄDTEBAULICHE NEUORDNUNG INDUSTRIESCHORNSTEIN | <b>12</b> STANDORTSCHWERPUNKT FÜR NAHVERSORGUNG      |
|  |  |   | <b>13</b> ERHALT DES ALTEN WASSERTURMS               |



## ■ Entwicklungsszenarien

- Szenarien berücksichtigen verschiedene Flächenverfügbarkeiten
- Vielzahl verschiedener Eigentümer bzw. Gewerbetreibenden



- **Strategisches und räumliches Leitbild**

## ■ Strategisches Leitbild

### ■ Leitziel: „Zukunft Bahnhofsquartier: Leben im neuen urbanen Stadteingang Werders!“

#### Städtebau & Nutzungen (S):

„Ortsangemessene Bebauung mit vielfältigen Nutzungen“

#### Grün- und Freiräume & Gewässer (G):

„Natur in der Stadt: Nachhaltige Entwicklung des neuen Bahnhofsquartiers“

#### Mobilität (M):

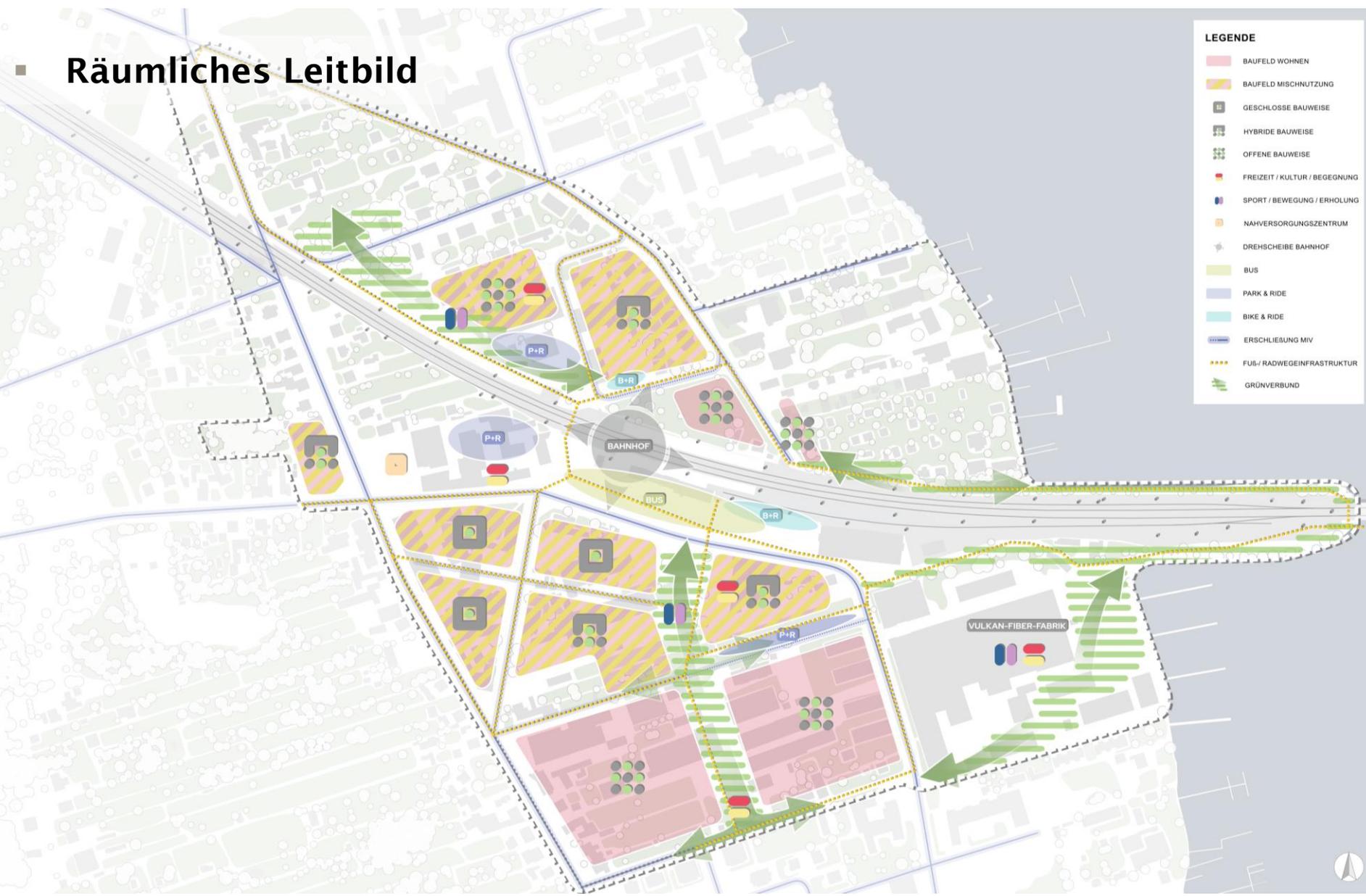
„Innovative Mobilität fördern: Gestaltung eines nutzergerechten Verkehrs der Zukunft“

S1	Bahnhofsvorplätze als attraktive Stadteingänge aufwerten	G1	Landschaftsraum Havel in die Quartiersentwicklung einbeziehen	M1	Quartiersinternes Straßen- und Wegenetz neu denken
S2	Geschosswohnungsbau mit vielfältigen flexiblen Wohnformen in den Fokus nehmen	G2	Öffentliche Grünflächenangebote in Nähe zur Bahn auf der Nordseite schaffen	M2	Bahnhofsumfeld in das städtische Erschließungsnetz einbinden
S3	Bezahlbaren Wohnraum schaffen	G3	Attraktive Park- und Erholungsanlagen im südlichen Bahnhofsquartier entwickeln	M3	Bedarfsgerechte P+R- und B+R- Angebote in Bahnhofsnähe schaffen
S4	Bebauungsdichten vom Bahnhof (dichter) zum Stadtraum (offener) angepasst entwickeln	G4	Klimagerechte Maßnahmen schaffen und den Einsatz grün-blauer Infrastruktur fördern	M4	Auto- und barrierearme Mobilität für alle Altersgruppen ermöglichen
S5	Neue Nutzungen im Freizeit- und Kulturbereich schaffen und vorhandene stärken	G5	Neuen Wohnungsbau mit privaten bzw. öffentlichen Grünflächenangeboten verzahnen	M5	Benutzerfreundliche Rad- und Fußwegeinfrastruktur auf Quartiersebene ausbauen
S6	Nicht störende Gewerbe- und Büroeinheiten in der Nähe zum Bahnhof verorten	G6	Flächen für Freizeit und Sport in den Grünraum integrieren	M6	ÖPNV-Angebote stetig fördern
S7	Attraktive Begegnungs- und Aufenthaltsorte für verschiedene Ziel- und Altersgruppen schaffen	G7	Zugang zu Uferbereichen an der Havel sichern und ausbauen		
S8	Bedarfsgerechtes Nahversorgungsangebot ausbauen				
S9	Soziale Infrastruktur an neuen Anforderungen ausrichten				

■ **Räumliches Leitbild**

**LEGENDE**

- BAUFELD WOHNEN
- BAUFELD MISCHNUTZUNG
- GESCHLOSSE BAUWEISE
- HYBRIDE BAUWEISE
- OFFENE BAUWEISE
- FREIZEIT / KULTUR / BEGEGNUNG
- SPORT / BEWEGUNG / ERHOLUNG
- NAHVERSORGUNGSZENTRUM
- DREHSCHLEIBE BAHNHOF
- BUS
- PARK & RIDE
- BIKE & RIDE
- ERSCHLIEßUNG MIV
- FUS-/RADWEGEINFRASTRUKTUR
- GRÜNVERBUND

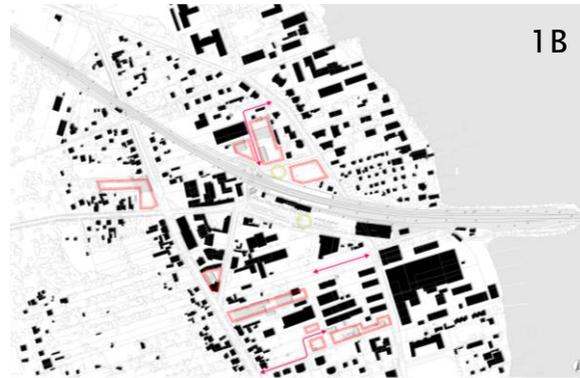


- **Städtebauliche Varianten**

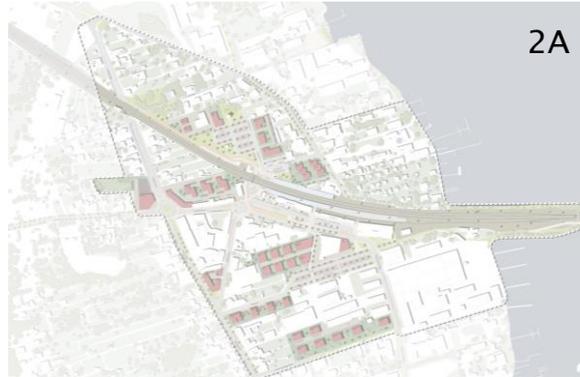
## ■ Methodisches Vorgehen

- Unterteilung in Variantenfamilien, welche durch das Ausmaß des städtebaulichen Überformens gekennzeichnet sind:
  - 1 = punktuelle Ergänzung
  - 2 = moderate Umstrukturierung
  - 3 = umfassende städtebauliche Neuordnung
- Variantenfamilien unterscheiden sich wiederum in Untervarianten; bei denen folgende Faktoren die Planung maßgeblich beeinflussen:
  - (zunächst) grobe Festlegung von Block- und Erschließungsstrukturen
  - Standortbestimmung für Nahversorger/Supermarkt
  - Standortbestimmung für Park+Ride-Angebot (Brückenschlag zum Mobilitätskonzept)
- Gesprächsschleifen mit Eigentümern/Gewerbetreibenden im April und August 2021

- **Ableitung von Blockstrukturen & Erschließungen**



- Variantenbetrachtung



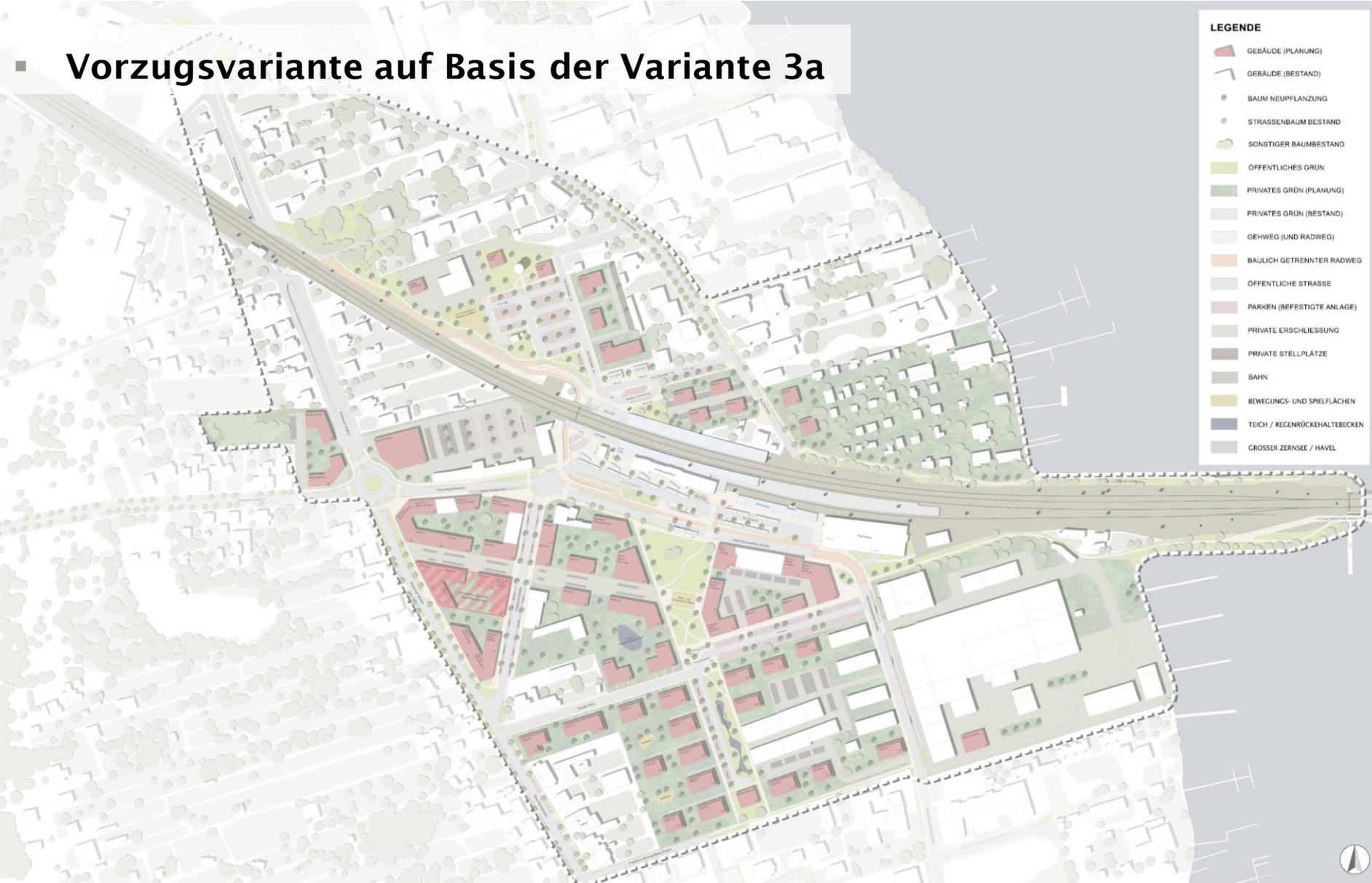
- **Planungswerkstätten und Fachworkshop**



- **Ergebnisse der Einwohnerbeteiligung und des Fachworkshops**
  - Grundsätzliche Befürwortung einer großflächigen städtebaulichen Neuordnung im Sinne der Variantenfamilie 3
  - Zustimmung zu umfangreichen Grünflächengestaltungen
    - Nachnutzung der Flächen um den Industrieschornstein
    - Sport- und Begegnungsflächen
    - Einbindung des Wasserzugangs
    - Begrünte Innenhöfe und grüne Achsen
  - Standortwechsel des Nahversorgers in der Phöbener Straße
  - Klärungsbedarf für verkehrliche Detailfragen (siehe Mobilitätskonzept)
    - Organisation des ruhenden Verkehrs (Bahnhof und Quartier)
    - Radwegeoptimierung
    - Zusätzliche Querung der Bahntrasse

- **Vorzugsvariante**

▪ **Vorzugsvariante auf Basis der Variante 3a**



**LEGENDE**

	GEBÄUDE (PLANUNG)
	GEBÄUDE (BESTAND)
	BAUM NEUPFLANZUNG
	STRASSENBAUM BESTAND
	SONSTIGER BAUMBESTAND
	ÖFFENTLICHES GRÜN
	PRIVATES GRÜN (PLANUNG)
	PRIVATES GRÜN (BESTAND)
	GEHWEG (UND RADWEG)
	BAULICH GETRENNTER RADWEG
	ÖFFENTLICHE STRASSE
	PARKEN (BEFESTIGTE ANLAGE)
	PRIVATE ERSCHLIESSUNG
	PRIVATE STELLPLÄTZE
	BAHN
	BEWEGUNGS- UND SPIELFLÄCHEN
	TEICH / REGENRÜCKHALTEBECKEN
	GROSSER ZERNSEE / HAVEL

## ■ **Vorzugsvariante Bahnhofssüdseite**

- Entstehung eines Bahnhofsquartiers: zunehmende städtebauliche Dichte in Richtung Bahnhof (höhere Geschossigkeit, Blockrand, Mischnutzung) bzw. abnehmende Dichte mit zunehmender Entfernung vom Bahnhof (geringere Geschossigkeit, eher solitäre Bebauung mit Fokus auf Wohnen)
- Achsenartiger Grün- und Wegeverbund als Bindeglied zwischen Bahnhof und Bahnhofsquartier (Aufenthalts, Naherholungs- und Retentionsflächen)
- Ostseitige Verlagerung des Supermarktstandortes mit kombinierter Stellplatz-/Park-Ride-Anlage (84)
- Kombinierte Erschließungs- und Park-Ride-Achse
- Optionales Baufeld für eine Quartiersgarage an der Phöbener Straße
- Neugestaltung und Entsiegelung der Außenbereiche der Vulkan-Fiber-Fabrik



## ▪ **Vorzugsvariante Bahnhofsnordseite**

- Weiterentwicklung und Erweiterung der Ansätze aus den 1er- und 2er-Variantenfamilien für die Nordseite
- Übernahme des Erschließungsprinzips mit Einrichtungsverkehr für den nördlichen Bahnhofsvorplatz
- Insgesamt 113 mögliche P+R-Parkplätze auf der Nordseite mit angrenzendem Grün-, Freizeit- und Fußwegeverbund (einschließlich Sport- und Bewegung) bis zur Luisenstraße
- Nachnutzung Industrieschornstein (Freizeit/Kultur/Grün)
- Mix aus solitären und blockartigen Wohnbauten (punktuelle Nachverdichtung auch im südlichen Bereich Am Zernsee)
- Naturnaher Uferweg mit Steg nördlich der Bahntrasse mit Anschluss an die Straße Am Zernsee



- **Vorzugsvariante Bahnhofsnordseite**



- **3D-Visualisierung (Übersicht)**

- Blick nach Nordwesten



- **Ansicht I**

- Blick nach Nordosten



- **Ansicht II**

- Blick nach Südosten



## ▪ Ansicht III

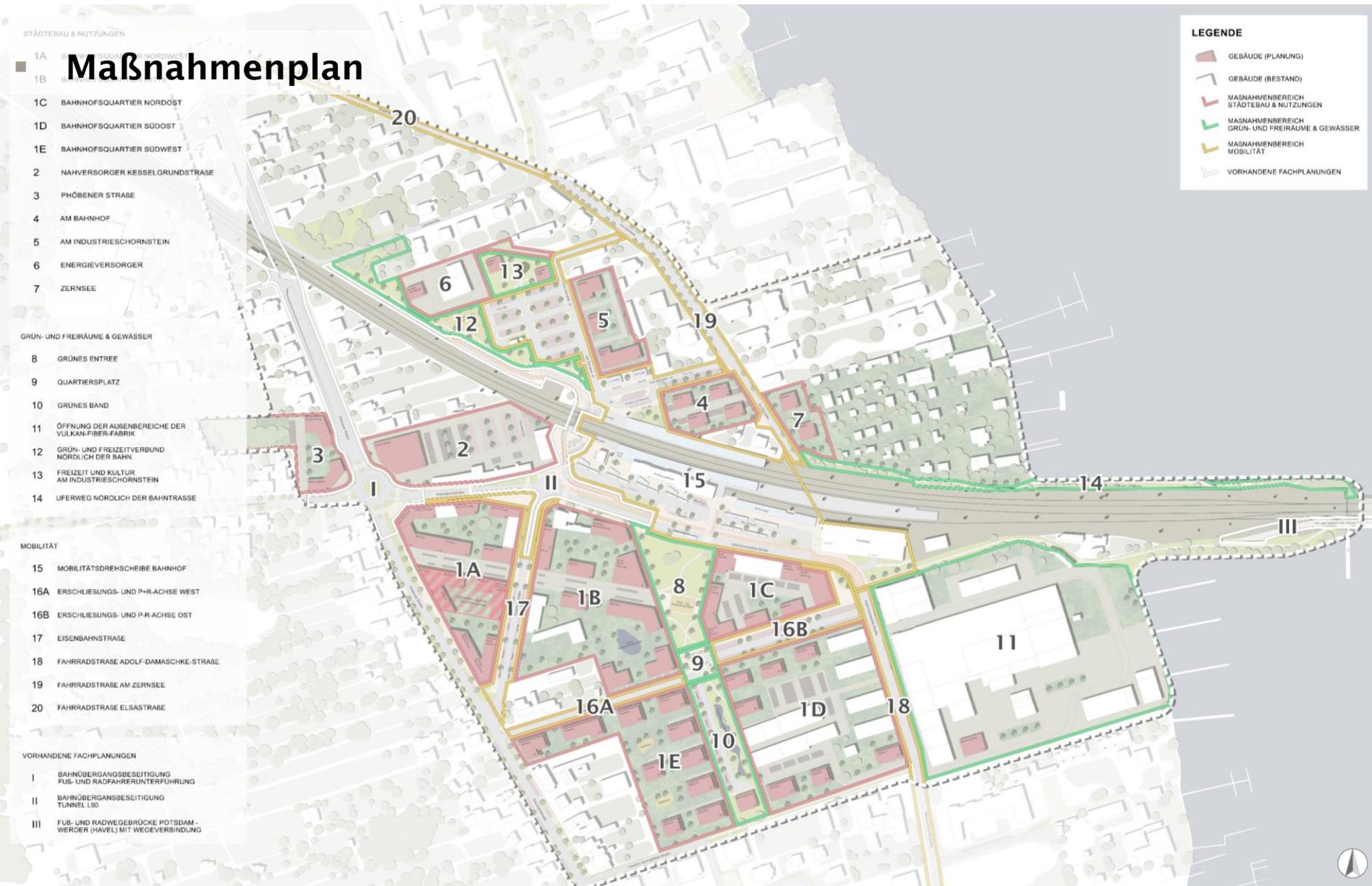
- Blick nach Norden



- **Ansicht IV**

- Blick nach Nordwesten

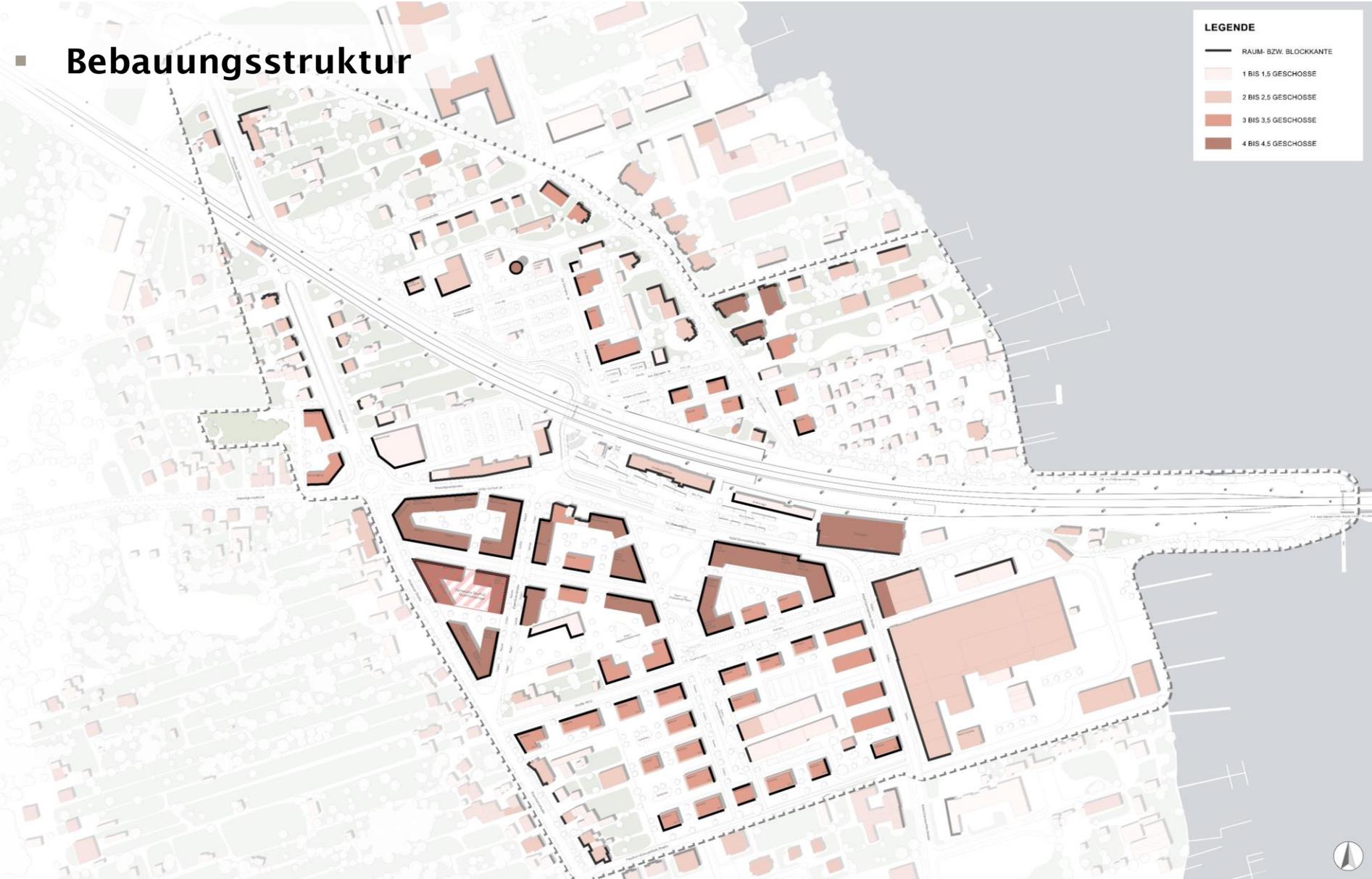




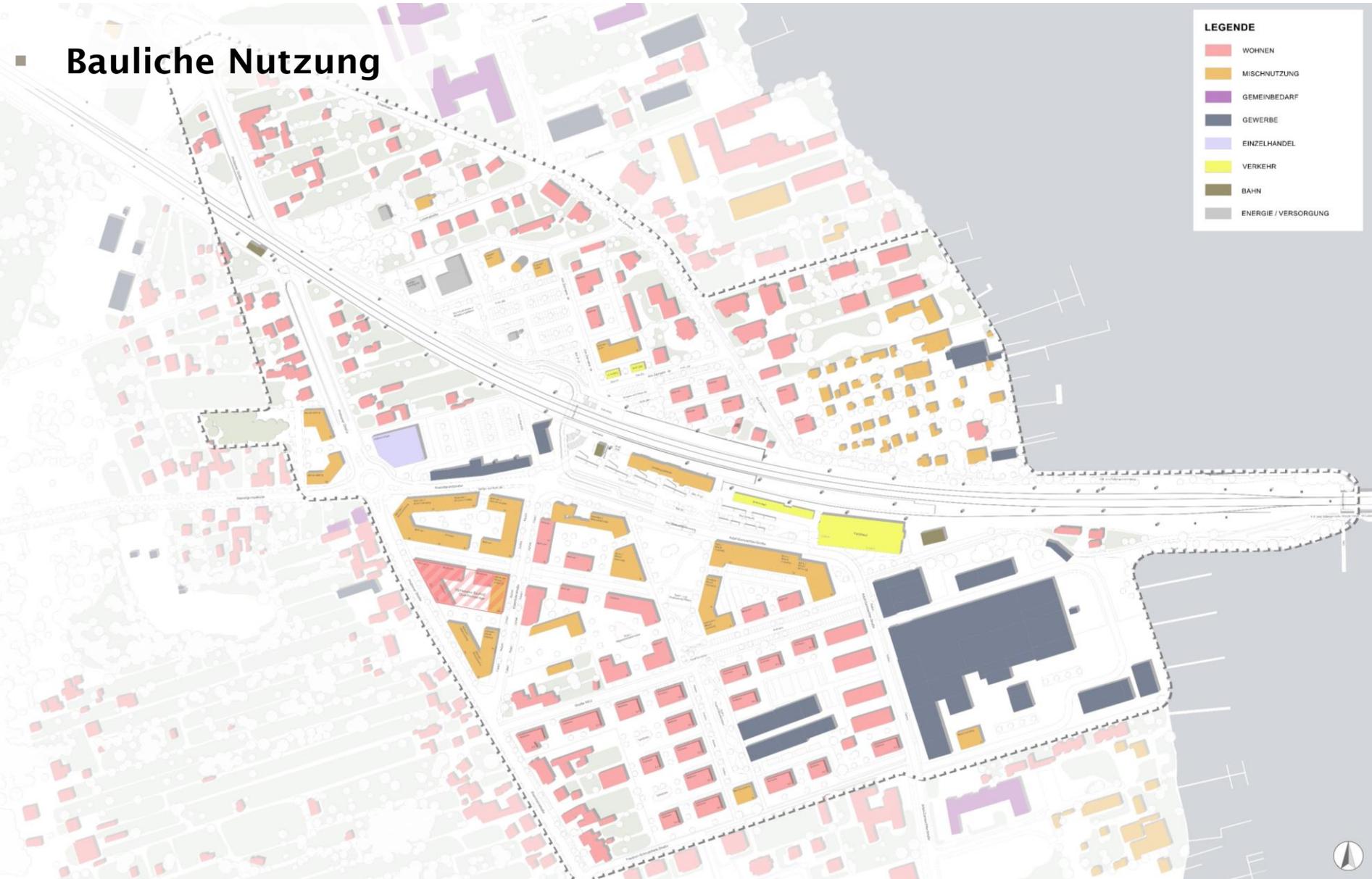
## ■ **Bebauungsstruktur**

**LEGENDE**

—	RAUM- BZW. BLOCKKANTE
□	1 BIS 1,5 GESCHOSSE
□	2 BIS 2,5 GESCHOSSE
□	3 BIS 3,5 GESCHOSSE
□	4 BIS 4,5 GESCHOSSE



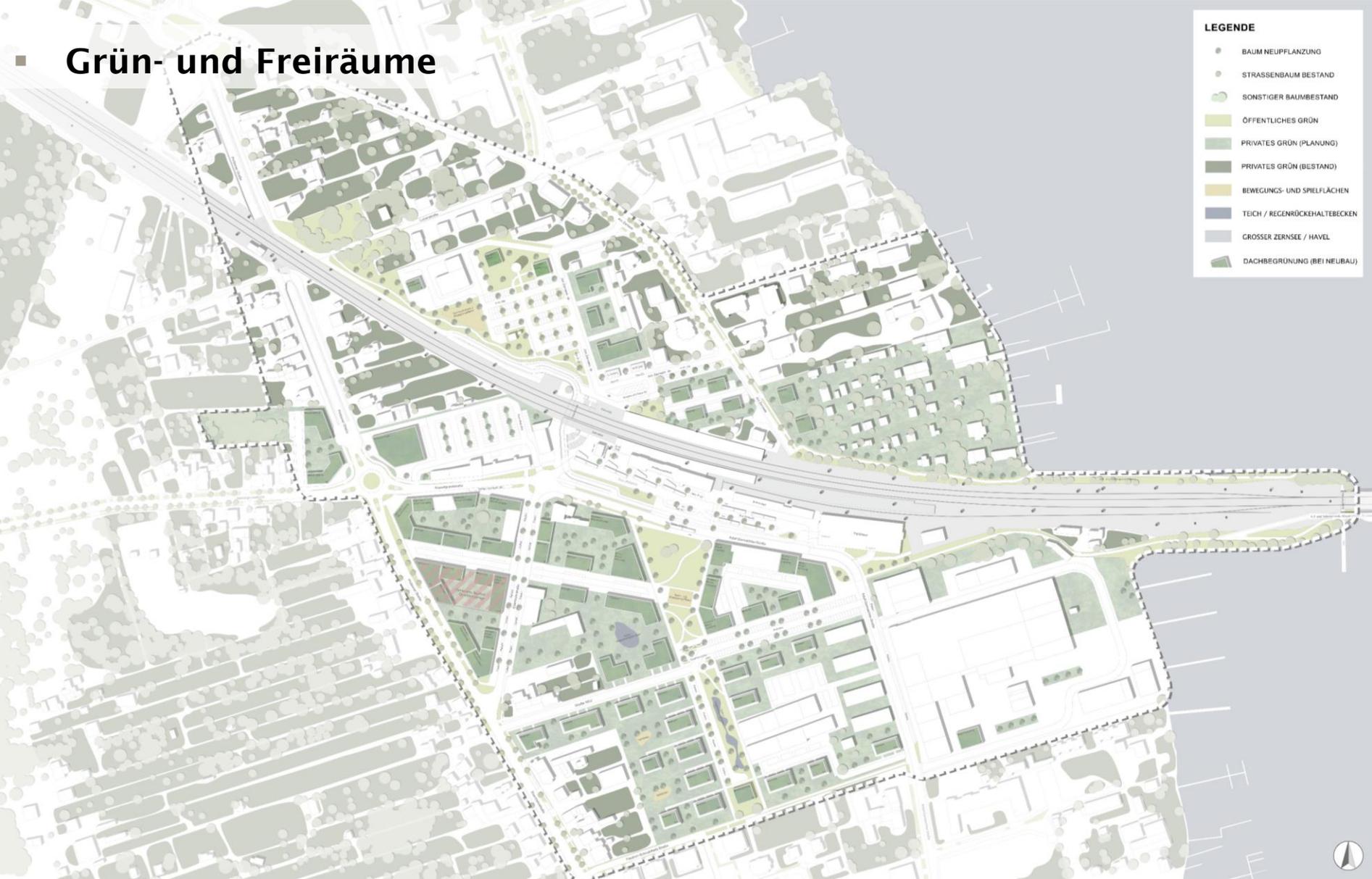
# Bauliche Nutzung



## ■ Grün- und Freiräume

**LEGENDE**

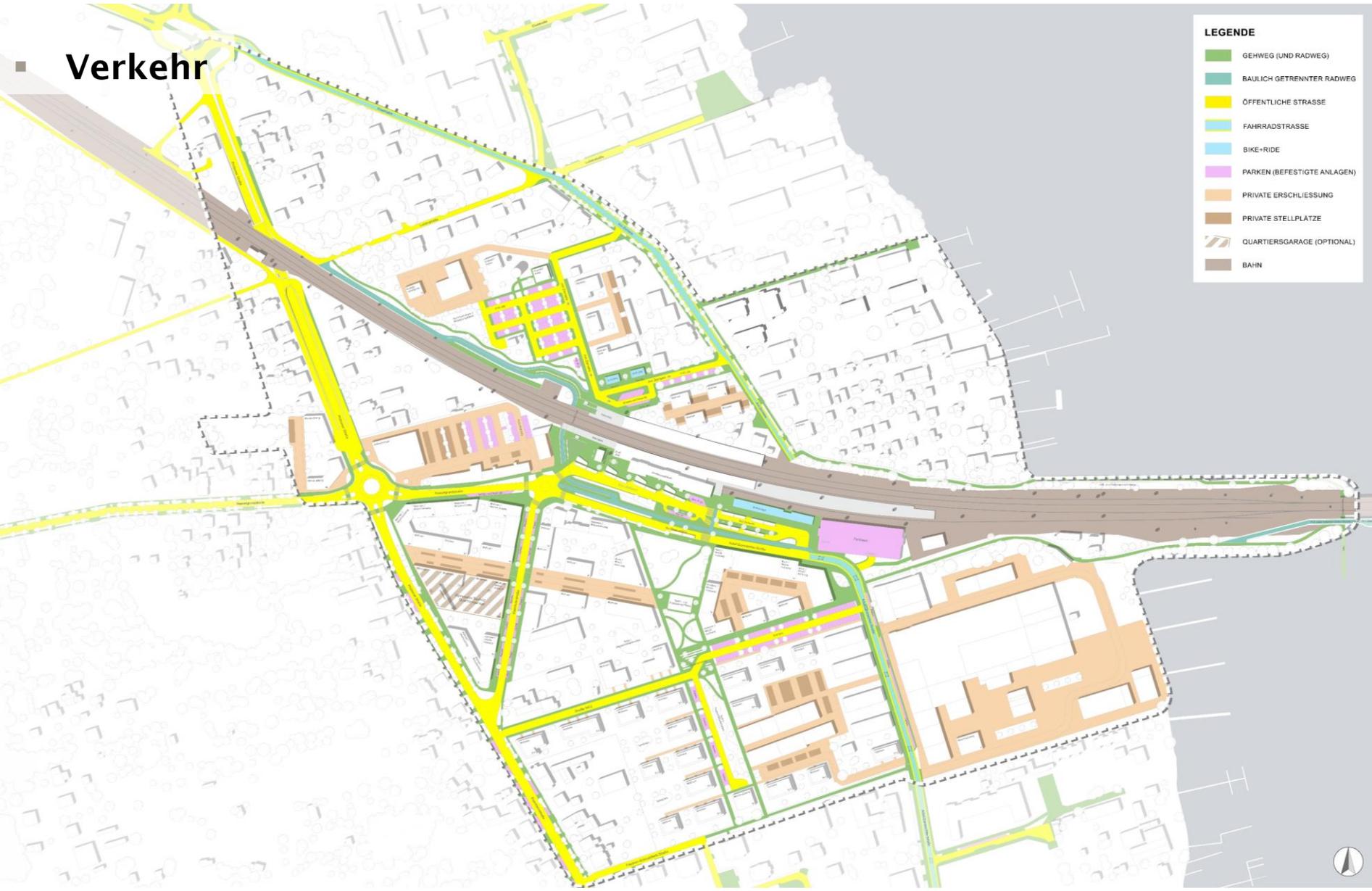
	BAUM NEUPFLANZUNG
	STRASSENBAUM BESTAND
	SONSTIGER BAUMBESTAND
	ÖFFENTLICHES GRÜN
	PRIVATES GRÜN (PLANUNG)
	PRIVATES GRÜN (BESTAND)
	BEWEGUNGS- UND SPIELFLÄCHEN
	TEICH / REGENRÜCKHALTEBECKEN
	GROSSER ZERNSEE / HAVEL
	DACHBEGRÜNUNG (BEI NEUBAU)



# Verkehr

**LEGENDE**

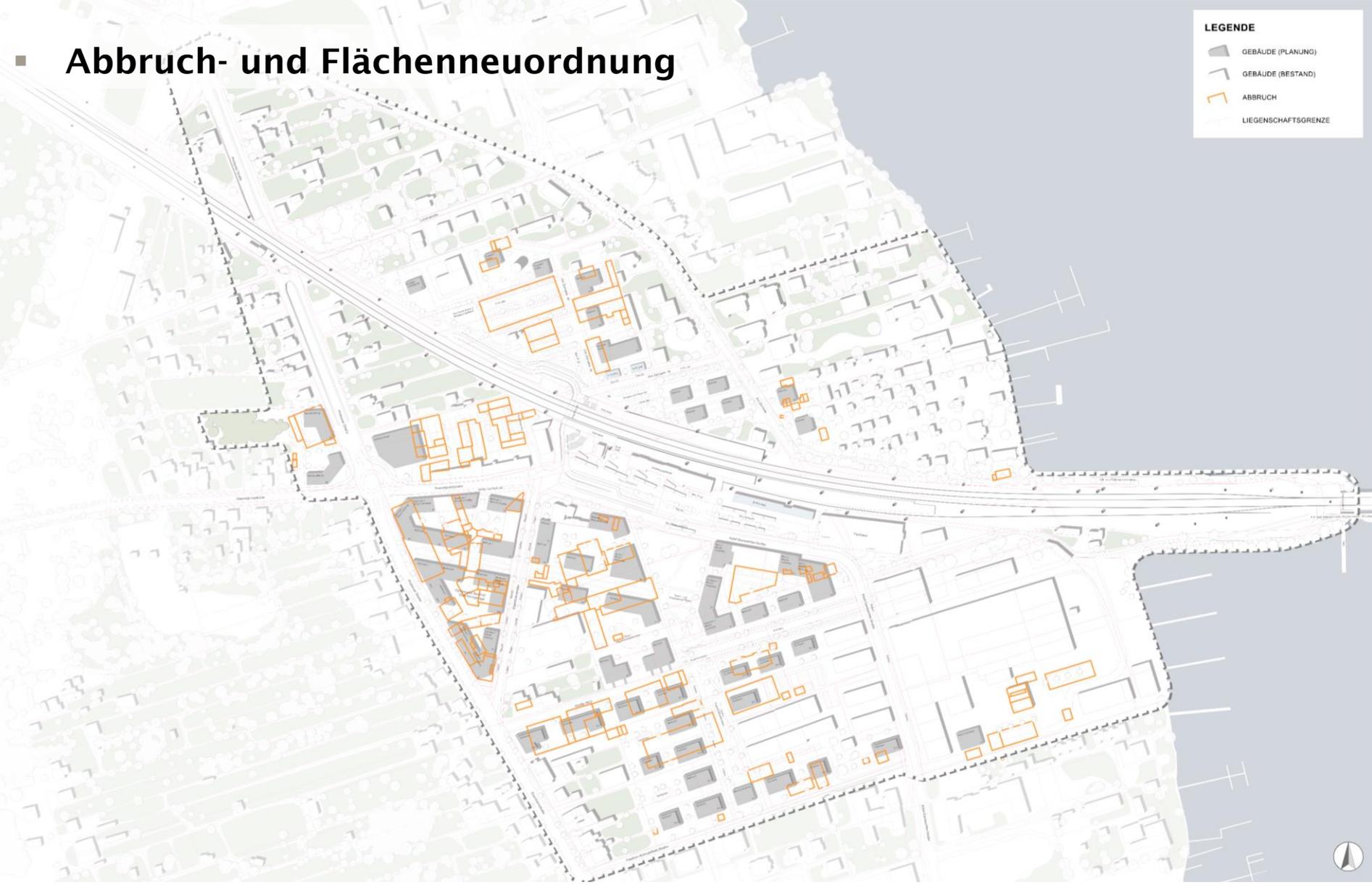
	GEHWEG (UND RADWEG)
	BAULICH GETRENNTER RADWEG
	ÖFFENTLICHE STRASSE
	FAHRRADSTRASSE
	BIKE-RIDE
	PARKEN (BEFESTIGTE ANLAGEN)
	PRIVATE ERSCHLISSUNG
	PRIVATE STELLPLATZE
	QUARTIERSGARAGE (OPTIONAL)
	BAHN



# ■ Abbruch- und Flächenneuordnung

**LEGENDE**

- GEBÄUDE (PLANUNG)
- GEBÄUDE (BESTAND)
- ABBRUCH
- LIEGenschaftSGRENZE



Werder (Havel)

**Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!**

Kontakt:

Ralf Fischer  
Agentur BahnStadt GbR  
Bötzowstraße 38  
10407 Berlin  
Tel.: 030 - 4050577-15  
fischer@bahnstadt.de  
www.bahnstadt.de