

Ausgangslage

Die Potsdamer Straße quert Michendorf von Süd nach Nord und führt mittig durch den Ortskern der Gemeinde. Bis 2005 geprägt von Durchgangsverkehr, weist die Straße nur wenig Aufenthaltsqualität auf. Der Ortskern ist kaum wahrnehmbar. Die Einwohnerzahl Michendorfs wächst kontinuierlich, so dass gute Chancen bestehen, dass der Siedlungskern mit neuem Leben gefüllt wird. Zukünftig gilt es deshalb, funktional neue Weichen zu stellen, so dass die Straße als lebendige Lebensader erfahrbar wird und sowohl Fußgänger als auch Radfahrer stärker in den Fokus gerückt werden.

Damit eine bessere Balance zwischen Haupterschließung und Aufenthaltsfunktion entsteht, werden mehrere Maßnahmen vorgeschlagen:

- Tempo 30 im Ortskern
- Integration des Radverkehrs in die Straße
- zusätzliche Querungsmöglichkeiten

Mehr Aufenthaltsqualität wird durch eine deutliche Reduzierung der Durchfahrts- geschwindigkeit auf 30 km/h erreicht. Wir schlagen deshalb vor, dass die Tempo 30 Zone jeweils vor den beiden besonders schutzwürdigen KITA's beginnt und sich zukünftig auch über den gesamten Ortskern erstreckt.

Der Radverkehr wird beidseitig auf der Straße entlang eines 1,50 m breiten Schutzstreifens geführt. Zusätzlich schützt ein Sicherheitstrennstreifen zwischen Straße und Bordsteinkante den Radfahrer vor parkenden Autos. Die Kernfahrbahn reduziert sich durch die konsequente Führung des Radverkehrs auf der Straße. Sie beträgt aber mindestens 4,50 m und addiert sich mit den beidseitigen Radfahrspuren auf insgesamt 7,50 m. Zahlreiche neue Abstell- möglichkeiten für Fahrräder erstrecken sich links und rechts entlang des Straßenzugs.

Als ehemals historischer Siedlungskern bildet der Kreuzungsbereich Saarmunder Straße den südlichen Auftakt der neuen Ortsmitte. Der Straßenbelag wechselt deshalb hier von Asphalt zu Pflaster. Um das sichere Queren der etwas unübersichtlichen Kreuzung zu erleichtern, wird eine Mittelinsel in die Straße eingefügt. Im seitlichen Gehwegbereich wird die Materialvielfalt reduziert. Der vorhandene historische Großsteinpflasterbelag der Saarmunder Straße bleibt erhalten, wird jedoch im Bereich der Einmündung durch gesägte Pflastersteine ausgetauscht, so dass insbesondere ältere oder mobilitätseingeschränkte Personen die Straße bequem queren können.

Das Gemeindezentrum bildet den nördlichen Auftakt der neuen Ortsmitte. An das Gemeindezentrum grenzt unmittelbar das Entwicklungsgebiet ‚Teltomat‘ an, das neben Wohnen auch wichtige Funktionen zur Stärkung des gemeindlichen Zentrums (Neubau Rathaus, Bürohaus, Praxen etc.) aufnehmen soll. Entsprechend bedeutsam ist die Gestaltung einer einladenden Platzsituation. Ein Trinkbrunnen und verschiedene Sitzmöglichkeiten laden zum Verweilen ein. Apfelbäume säumen diese wichtige neue fußläufige Verbindung. Ein Zebrastreifen sorgt für eine sichere Querung der Potsdamer Straße in diesem Bereich.

Alle Gehwege erhalten einen neuen, einheitlichen Belag. Dieser sollte sich auch idealer- weise vor den privaten Geschäftsvorzonon erstrecken, damit großzügige, einladende Flanier- und Aufenthaltsbereiche entstehen.

Den Gehwegen wird Vorrang gegenüber den Zufahrten eingeräumt; d.h., Gehwegbeläge werden im Bereich querender Zufahrten **nicht** unterbrochen. Dies führt zu einem harmonischeren Gesamteindruck, mehr Sicherheit und vor allem zu einer besseren Nutzbarkeit. Als Belag ist ein robustes, sandgestrahltes Betonpflaster in unterschiedlichen Formaten vorgesehen, das sich angenehm Begehen lässt.

Bahnhofsumfeld

Der Bahnhofsbereich ist für Reisende Ort des Ankommens und der Orientierung. Eine Platzaufweitung mit einer mittig angeordneten Litfaßsäule informiert über Veranstaltungen der Gemeinde Michendorf, Bänke laden Wartende zum Verweilen ein.

Durch den erwarteten Anstieg der Einwohnerzahl ist ein Mobilitätskonzept sinnvoll, das vor allem zukunftsorientierte Verkehrsformen stärker in den Fokus rückt. Die vorhandenen Pkw-Stellplätze werden deshalb zugunsten von Kurzparkplätzen (kiss and ride), E-Auto-Parkplätzen, E-Bike- und Lastenfahrrädern reduziert. Neue überdachte Fahrradabstellmöglichkeiten und eine Fahrradreparaturstation werden in unmittelbarer Nähe zum Bahnhofseingang angeordnet. Die PKW-Stellplätze werden neu strukturiert und für die Fahrgasse wird ein Ringschluss vorgeschlagen. Die beiden Wartebereiche vor den Bushaltestellen werden vergrößert und durch taktile Leitelemente und spezielle Busbordsteine barrierefrei umgestaltet, die einen ebenerdigen Einstieg ermöglichen. Zusätzlich werden sie mit neuen Sitzgelegenheiten und Überdachungen ausgestattet.

Möblierung

Entlang der Potsdamer Straße entfalten vor allem markante, rote, weithin sichtbare Sitzobjekte eine besondere Wirkung. Sie definieren Platzaufweitungen und Straßeneinmündungen und verleihen der Straße ein signifikantes Erscheinungsbild. Die Sitzobjekte weisen einen hohem Wiedererkennungswert auf. Sie sind für alle Generationen, für junge wie alte Bewohner und Besucher konzipiert und können wahlweise mit und ohne Rückenlehne ausgestattet werden.

Bäume

Die teilweise mächtigen Bäume, die beidseitig die Potsdamer Straße säumen, verleihen dem Straßenraum einen besonderen, teilweise alleinartigen Charakter. Dieses unverwechselbare Charakteristikum soll zukünftig nicht nur erhalten, sondern durch behutsame Ergänzung weiterer Bäume gestärkt werden. Als Neuanpflanzungen werden klimaresistente Arten verwendet und nach dem Schwammstadt-Prinzip gepflanzt. Anfallendes Regenwasser der befestigten Flächen entwässert in die Baumstandorte. Ein spezielles Substrat und unterhalb der befestigten Oberfläche miteinander verbundene Schotterkörper sorgen zusätzlich für eine bessere Versorgung der Bäume. Die Grünflächen am Bahnhof sowie entlang der Potsdamer Straße werden mit insektenfreundlichen, strukturreichen, standortgerechten Wiesen- und Kräutermischungen angesät.

Parkplätze

Die vorhandenen, seitlich hinter dem Fahrbahnrand angeordneten Längsparkplätze bleiben erhalten, werden jedoch auf 40 Stellplätze reduziert. Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Personen befinden sich vor der Apotheke, dem Gemeindezentrum und am Bahnhof.

Barrierefreiheit

Um möglichst vielen Menschen eine gefahrlose Nutzung des öffentlichen Straßenraumes zu ermöglichen, folgt die Gestaltung dem Zwei-Sinne-Prinzip. Alle Gehwegbereiche werden eben, engfügig und hindernisfrei mit robusten, rutschfesten Betonsteinen ausgekleidet. In den Pflasterbelag werden situationsabhängig taktile Blindenleitsysteme (Bodenindikatoren) und Bordsteinabsenkungen an Furten, Querungsbereichen etc. eingewoben. Der Pflasterbelag der Straße hebt sich kontrastreich von dem Pflasterbelag der Gehwege ab.

Beleuchtung

Um die Nutzungszonen und deren straßenräumliche Wertigkeiten zu akzentuieren, wird eine gleichmäßige, moderat helle Straßenraumbelichtung mit blendfreien Mastleuchten vorgeschlagen. Die Lichtpunkthöhen der Masten werden so ausgelegt, dass unnötige Blendung, Himmelsaufhellung und Schadwirkung auf die Natur vermieden werden. Zusätzlich wird durch ein intelligentes Lichtmanagement (Nachtabstimmung, Nachtdimmung oder eine "Follow me"-Dimmung durch „Mitwanderndes Licht“) die Energieeffizienz und Umweltverträglichkeit verbessert. Der Bahnhofsbereich wird aus Sicherheitsgründen stärker illuminiert. Alle Leuchten sind mit warmweißen waagerechten LED – Leuchtmitteln ausgestattet. Die Vorteile der LED-Technologie liegen im deutlich geringeren Energieverbrauch, der langen Lebensdauer und einer umweltgerechten Entsorgung.