

OU, westlich des Grünauer Wegs, wird dann eine Verkehrsbelastung von etwa 1.900 Kfz/4h erwartet.

Prognostizierte Verkehrsverlagerungen aufgrund der geplanten OU Premnitz (Neuführung der B102 östlich der Südsiedlung mit Anschluss an die B188) wurden im Rahmen eines anderen Projektes bereits betrachtet sowie analysiert [7]. Sie bleiben daher in dieser Bearbeitungsstufe unberücksichtigt.

#### 4.1.2 Maßnahme “Jederitzer Straße“

Die konzipierten Maßnahmen haben das Ziel, den Durchgangsverkehr in der Jederitzer Straße und Rhinower Straße zu unterbinden und eine Verkehrsverlagerung auf die Hauptverkehrsstraßen Berliner Straße, Fehrbelliner Straße (B102), Ruppiner Straße (B102) und Curlandstraße (B102) zu bewirken.

##### 4.1.2.1 Variante 1

Die Variante 1 sieht die Sperrung der Jederitzer Brücke für den Kfz-Verkehr vor. Das Passieren für Fußgänger und Radfahrer bleibt weiterhin erlaubt (Abbildungen 2.3-1 und 2.3-2).

##### Wertung:

- ⇒ deutliche Verkehrsabnahme in der Jederitzer Straße (1.000 Kfz/4h) und Rhinower Straße (1.500 Kfz/4h)
- ⇒ Verkehrsverlagerung auf die Fehrbelliner Straße (1.600 Kfz/4h), Berliner Straße (1.100 Kfz/4h), Steinstraße und die Ruppiner Straße (1.300 Kfz/4h)
- ⇒ Durchgangsverkehr auf der Jederitzer Brücke wird komplett unterbunden

##### 4.1.2.2 Variante 2

Diese Variante sieht eine Einengung des Fahrbahnquerschnittes auf 2,20 m durch Poller auf Höhe der Jederitzer Brücke vor. Die Anordnung der Poller erlaubt weiter-

hin ein Passieren der Brücke für den Kfz-Verkehr in beiden Richtungen, dies aber nur bei sehr geringen Geschwindigkeiten (Abbildungen 2.3-3 und 2.3-4).

Wertung:

- ⇒ leicht zu realisierende Variante mit geringen baulichen und finanziellen Aufwand
- ⇒ geringe Verkehrsabnahme in der Jederitzer Straße (300 Kfz/4h) und Rhinower Straße (500 Kfz/4h)
- ⇒ Verkehrsverlagerung von etwa 200 Kfz/4h bis 500 Kfz/4h auf die Fehrbelliner Straße, Berliner Straße, Steinstraße und die Ruppiner Straße
- ⇒ nur begrenzt wirksam, da eine Befahrung der Brücke für den Kfz-Verkehr zwar erschwert aber nicht unterbunden wird

#### 4.1.2.3 Variante 3

Die Jederitzer Straße und die Rhinower Straße werden als Einbahnstraße von Süd nach Nord (von der Steinstraße zur Curlandstraße) angeordnet (Abbildungen 2.3-5 und 2.3-6).

Wertung:

- ⇒ deutliche Verkehrsreduzierung in der Jederitzer Straße (500 Kfz/4h) und Rhinower Straße (700 Kfz/4h)
- ⇒ Verlagerung des Nord-Süd-Verkehrs auf die Ruppiner Straße, Fehrbelliner Straße (700Kfz/4h), Berliner Straße (600 Kfz/4h) und die Steinstraße (500 Kfz/4h)

#### 4.1.2.4 Zusammenfassung

Die Fahrbahneinengung auf der Jederitzer Brücke (Variante 2) erzielt in der Gegenüberstellung der Varianten die geringsten Wirkungen. Da die Variante 2 bereits im Jahr 2008 umgesetzt wurde, sind nun ggf. weitergehende Maßnahmen der Verkehrsverlagerung in Erwägung zu ziehen.

Mit der Umsetzung der Einbahnstraße in Variante 3 wäre gegenüber dem heutigen Zustand (Variante 2) eine weitere Verkehrsreduzierung in der Jederitzer Straße (um 200 Kfz/4h) und in der Rhinower Straße (um 200 Kfz/4h) möglich. Die Verkehrsverlagerungen auf die Ruppiner Straße, die Fehrbelliner Straße, die Berliner Straße und die Steinstraße wären insgesamt noch moderat und am Knotenpunkt Berliner Straße / Brandenburger Straße bliebe die Gesamtbelastung nach Fertigstellung der OU B188 noch unter dem heutigen Verkehrsaufkommen.

Die Variante 1 ist am wirkungsvollsten und bringt in der Jederitzer Straße sowie in der Rhinower Straße die größte Reduzierung im Verkehrsaufkommen. Der Durchgangsverkehr zwischen der Steinstraße und der Curlandstraße wird komplett unterbunden. Als kritisch ist hingegen die enorme Verkehrszunahme in der Berliner Straße und in der Fehrbelliner Straße zu sehen. Der westliche Knotenarm des Knotenpunktes Berliner Straße / Brandenburger Straße erreicht nach Fertigstellung der OU B188 wieder die Belastungswerte des Jahres 2008 (4.000 Kfz/4h) und im nördlichen Knotenarm muss gegenüber dem heutigen Zustand sogar mit einer Verkehrszunahme um etwa 73% gerechnet werden (von 2.600 Kfz/4h auf 4.500 Kfz/4h). Im Hinblick auf die geplante Umgestaltung der Berliner Straße wäre daher zu überprüfen, ob die prognostizierten Verkehrsmengen der Variante 1 an den geplanten Verkehrsanlagen noch leistungsfähig abgewickelt werden können.

Es wird empfohlen, die Variante 3 weiterzuverfolgen.