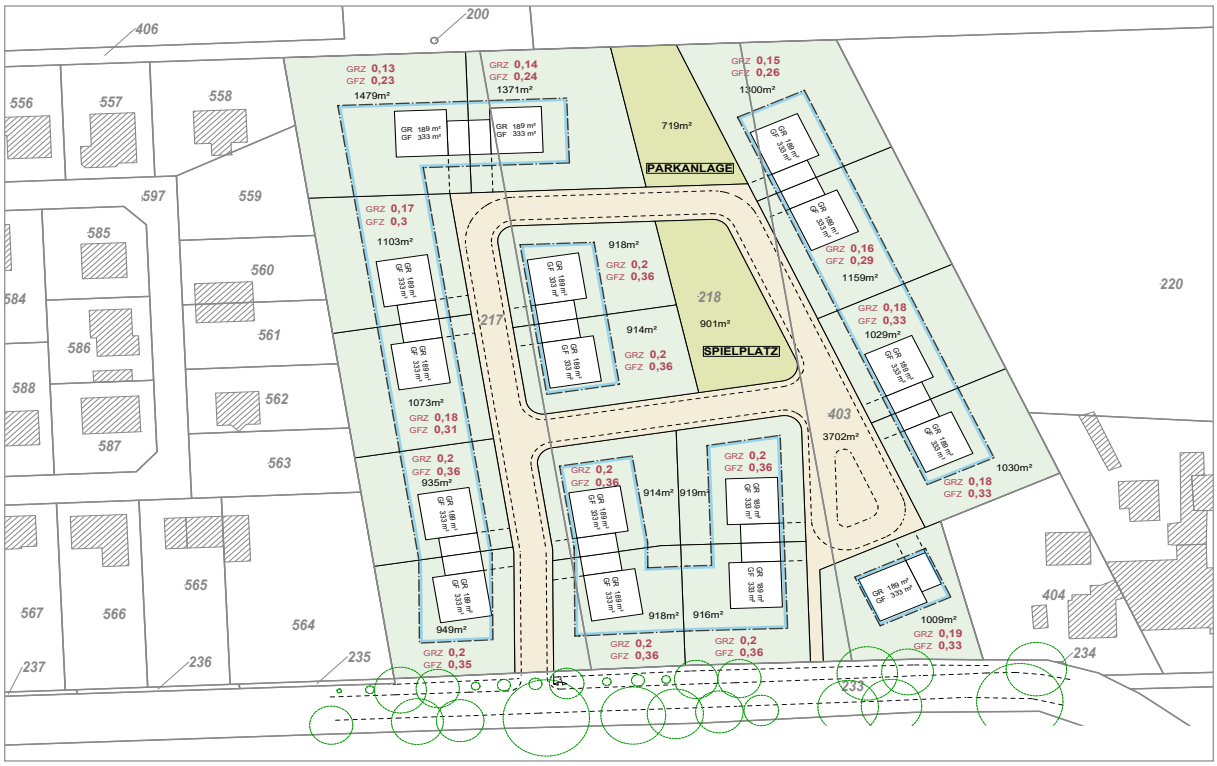
HOFFMANN LEICHTER
Ingenieurgesellschaft
Ein Unternehmen der TREYSTA

VERKEHR | ERSCHLIESSUNG | IMMISSION - FÜR EINE KLIMAGERECHTE INFRASTRUKTUR VON MORGEN

Verkehrliche Stellungnahme

zur Erschließung des B-Plans »Wohnen an der Plantage in Trebbin, OT Kliestow«



Quelle: Stadt Land BREHM & Partner | B-Plan »Wohnen an der Plantage in Trebbin, OT Kliestow« | Planstand: 10.10.2025

Berlin | 23. Februar 2026

Z:\14936_KLIESTOW-V101 Bericht\01 Text\20260223_HL-Bericht_Stellungnahme_Wohnen an der Plantage.indd

IMPRESSUM

Titel..... **Verkehrliche Stellungnahme**
zur Erschließung des B-Plans »Wohnen an der Plantage in Trebbin, OT Kliestow«

Auftraggeber..... **GSE Gesellschaft für Städtebau und Entwicklung**
Wildpfad 4
14193 Berlin

Bearbeitung..... **HOFFMANN-LEICHTER Ingenieurgesellschaft mbH**
Freiheit 6
13597 Berlin

E-Mail: info@hoffmann-leichter.de
Webseite: www.hoffmann-leichter.de

Geschäftsführung..... Dipl.-Ing. Annett Nötzoldt
Dr.-Ing. Arne Brink

Prokura..... Dipl.-Ing. Karsten Muraro

Projektteam..... Hannes Pries (Projektleitung)
Leonie Schicht (Projektbearbeitung)

Ort | Datum..... **Berlin | 23. Februar 2026**

QUALITÄTSSTANDARD PLANER AM BAU QualitätsManagement für Architektur- und Ingenieurbüros
zertifiziert durch
TÜV Rheinland
Certipedia-ID 0000021410
www.certipedia.de

Z:\4936_KLIESTOW-V\01 Bericht\01 Text\20260223_HL-Bericht_Stellungnahme_Wohnen an der Plantage.indd
Vorlage V01.3

Hinweis: In diesem Dokument werden geschlechtsspezifische Begriffe verwendet. Wo immer möglich, streben wir eine geschlechtsneutrale Formulierung an. Bitte beachten Sie, dass alle Bezeichnungen geschlechtsneutral zu verstehen sind und alle Geschlechter gleichermaßen einschließen.

Dieses Dokument umfasst 12 Textseiten und darf nur vollständig verwendet werden.

Diese Stellungnahme wurde bearbeitet durch:	Diese Stellungnahme wurde im Rahmen unseres Qualitätsmanagements geprüft durch:
Leonie Schicht	Hannes Pries

INHALTSVERZEICHNIS

1 Aufgabenstellung 1

2 Bestehende Verkehrssituation 2

3 Beschreibung des Vorhabens 4

3.1 Zusätzliches Verkehrsaufkommen 4

3.2 Erschließung für den Fuß-und Radverkehr 5

3.2.1 Variante 1: Erschließung über den bestehenden Geh- und Radweg 6
3.2.2 Variante 2: Erschließung über neuen Geh- und Radweg aus Richtung Süden 7
3.2.3 Variante 3: Erschließung aus Richtung Norden 8
3.2.4 Kostenschätzung 10

4 Fazit 11

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1-1 Lage des Plangebiets 1
Abbildung 2-1 Verkehrsanlagen Umweltverbund Bestand 3
Abbildung 3-1 Zu betrachtende Varianten 6
Abbildung 3-2 Mögliche Querschnittsgestaltung | Geh- und Radweg An der Ziegelei 7
Abbildung 3-3 Verlauf Geh- und Radweg | Verlängerung Bestand 9
Abbildung 3-4 Mögliche Querschnittsgestaltung | Geh- und Radweg nördl. Plangebiet 9

1 Aufgabenstellung

In Trebbin ist durch die GSE Gesellschaft für Städtebau und Entwicklung die Aufstellung des Bebauungsplans (B-Plan) »Wohnen an der Plantage« geplant. Im Zuge dessen soll ein Wohngebiet mit bis zu 17 Wohngebäuden entstehen. Das Plangebiet befindet sich im Ortsteil Kliestow. Die Erschließung des Plangebiets für den MIV ist aus Richtung Süden über die Straße An der Ziegelei angedacht. Für die Erschließung durch den Rad- und Fußverkehr sind im Bestand keine Anlagen vorhanden. Das Umfeld des Plangebiets ist überwiegend von Flächen für Wald sowie Flächen für Landwirtschaft geprägt. Unmittelbar westlich sowie östlich grenzt Wohnbebauung an.

Die Lage des Plangebiets ist in der folgenden Abbildung dargestellt:



Abbildung 1-1 Lage des Plangebiets

Im Rahmen der Planung sind verkehrliche Betrachtungen für die Erschließung des Plangebiets für den Fuß- sowie den Radverkehr erforderlich. Dabei sind verschiedene Varianten für die Führung des Fuß- und Radverkehrs zu entwickeln und zu beurteilen.

2 Bestehende Verkehrssituation

Die Straße An der Ziegelei weist im Bestand eine Fahrbahnbreite von in etwa 6,00 m auf. Eine Markierung zur Trennung der Fahrbahn ist nicht vorhanden. Der Querschnitt entspricht demnach dem Regelquerschnitt (RQ) 9 der Entwurfsklasse (EKL) 4 gemäß den »Richtlinien für die Anlage von Landstraßen«[1] (RAL 12). Dieser Querschnitt kommt in der Regel bei Verkehrsstärken bis 3.000 Kfz/24h und einer Schwerverkehrsstärke von bis zu 150 Fz/24 h in Betracht.

Auf dem betrachteten Streckenabschnitt gilt außerorts eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h. Zudem bestehen beidseitig Schutzplanken. Zwischen der Fahrbahn und den nördlich angrenzenden Flurstücken verläuft entlang des relevanten Abschnitts zwischen der Straße Zum Akazienhain und dem Plangebiet ein mindestens 3,50 m breiter Grünstreifen. Der Seitenraum des Streckenabschnitts ist beidseitig durch Alleebepflanzung geprägt.

Südlich der Straße An der Ziegelei verläuft ein gemeinsamer Geh- und Radweg für die Nutzung im Zweirichtungsverkehr (VZ 240, ZZ 1000-31). Dieser weist im Bestand eine Breite von ca. 2,00 m auf.

Entlang der Chausseestraße ist innerorts einseitig ein straßenbegleitender Gehweg vorhanden. Über diesen besteht Anschluss an die Haltestelle »Kliestow, Chausseestraße«, von welcher die Buslinien 757 sowie 760 verkehren. Östlich der Haltestelle stellt ein Gehweg (VZ 239) eine Verbindung zwischen dem Kernort Kliestow und der Wohnbebauung um die Ringstraße Am Akazienhain her. Dieser Gehweg weist im Bestand ebenfalls eine Breite von etwa 2,00 m auf. Der Radverkehr wird entlang der Chausseestraße innerorts im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.

Die bestehende Verkehrssituation im Umfeld des Plangebiets ist in der folgenden Abbildung dargestellt.

1 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL 12), 2012, Köln.



Abbildung 2-1 Verkehrsanlagen Umweltverbund Bestand

3 Beschreibung des Vorhabens

Die Erschließung des Plangebiets für den MIV ist aus Richtung Süden über die Straße An der Ziegelei geplant. Derzeit bestehen für die Erschließung des Plangebiets keine Anlagen für den Fuß- und Radverkehr. Um im Planfall eine sichere Erschließung für sämtliche Verkehrsteilnehmer sicherzustellen, sind Varianten für die Erschließung durch den Fuß- und Radverkehr zu prüfen. Dabei ist insbesondere die Möglichkeit der Realisierung von Anlagen für den Fußverkehr nördlich der Straße An der Ziegelei zwischen der Straße Zum Akazienhain und dem Plangebiet zu prüfen. Darüber hinaus ist zu erörtern, ob durch die Verlängerung des bestehenden Gehwegs von der Chausseestraße (siehe Abbildung 2-1) die Erschließung des Plangebiets für den Fuß- und Radverkehr gesichert werden kann.

3.1 Zusätzliches Verkehrsaufkommen

Das aktuelle städtebauliche Konzept sieht innerhalb des Plangebiets die Realisierung von bis zu 17 Wohngebäuden mit einer Geschossfläche von jeweils ca. 330 m^2 vor[2]. Gemäß den »Hinweisen zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen«[3] ist von einer Geschossfläche von 48,0 - 53,0 m^2 pro Bewohner auszugehen. Auf Grundlage von Untersuchungen des Umweltbundesamts[4] ergibt sich in Deutschland eine Wohnfläche von ca. 49,2 m^2 pro Bewohner. Für das Plangebiet kann demnach unter Berücksichtigung von 49,0 m^2 Geschossfläche pro Bewohner von etwa sieben Bewohnern pro Wohngebäude ausgegangen werden, sodass sich insgesamt ca. 120 Bewohner für das gesamte Wohngebiet ergeben.

Auf Grundlage der »Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen« werden für das Neubaugebiet 3,5 Wege/Bewohner und Tag berücksichtigt. In etwa 10 % dieser Wege haben weder Quelle noch Ziel im Plangebiet. Unter Berücksichtigung des im Zuge der Studie »Mobilität in Städten - SrV 2023«[5] ermittelten Modal-Splits ergibt sich für das Plangebiet ein (aufgerundetes) Aufkommen im Fuß- und Radverkehr von:

- 120 Bewohner x 3,5 Wege/Bewohner x 0,9 x 0,228 Fußwege/Weg **= 86 Fußwege/Tag**
- 120 Bewohner x 3,5 Wege/Bewohner x 0,9 x 0,157 Radwege/Weg **= 60 Radwege/Tag**

2 Stadt, Land, BREHM & Partner, Bebauungsplan »Wohnen an der Plantage«. Trebbin, OT Kliestow, Stand: 10.10.2025

3 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen, 2008, Köln.

4 Umweltbundesamt :Wohnfläche, https://www.umweltbundesamt.de/daten/private-haushalte-konsum/wohnen/wohnflaeche#-zahl-der-wohnungen-gestiegen, abgerufen am: 29.01.2026.

5 Tabellenbericht zum Forschungsprojekt »Mobilität in Städten – SrV 2023«, Städtegruppe Unter-Grund- und Kleinzentren, Ländliche Gemeinden, Topografie: flach, Tabelle 5.5, »Eigene Wohnung«.

Für Wohngebiete wird dabei auf Grundlage von Erfahrungswerten von einem Spitzenstundenanteil von maximal 15 % ausgegangen. Es ist demnach in der Spitzenstunde ein vergleichsweise geringes Verkehrsaufkommen von ca. 14 Fußwegen sowie ca. 9 Radwegen im Bewohnerverkehr zu erwarten.

Für das Plangebiet ist davon auszugehen, dass der Bewohnerverkehr für die Betrachtungen maßgebend ist. Der vergleichsweise geringe Besucherverkehr wird daher im Weiteren vernachlässigt.

3.2 Erschließung für den Fuß-und Radverkehr

Die Anforderungen an Anlagen für den Fuß- und Radverkehr sind u. a. in den »Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen«[6] (RASt 06) sowie den »Richtlinien für die Anlage von Landstraßen« (RAL 12) dargestellt. Darüber hinaus sind den »Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen« (EFA 02)[7] und den »Empfehlungen für Radverkehrsanlagen« (ERA 10)[8] Hinweise für die Gestaltung von Fuß- und Radverkehrsanlagen zu entnehmen.

Grundsätzlich sind für die Erschließung des Plangebiets drei Varianten denkbar, die im Folgenden bewertet werden:

- Variante 1: Erschließung über den bestehenden Geh- und Radweg
- Variante 2: Erschließung aus Richtung Süden über neue Anlagen für den Fuß- und Radverkehr
- Variante 3: Erschließung aus Richtung Norden über verlängerten Gehweg

Der folgenden Abbildung sind die drei zu betrachtenden Varianten zu entnehmen.

6 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), 2006, Köln.

7 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA 02), 2002, Köln.

8 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 10), 2010, Köln.



Abbildung 3-1 Zu betrachtende Varianten

3.2.1 Variante 1: Erschließung über den bestehenden Geh- und Radweg

Erforderlich ist für Realisierung der Variante 1 die Errichtung einer Querungsanlage auf Höhe des Plangebiets, um eine sichere Querung der Straße »An der Ziegelei« für den Fuß- und Radverkehr zu erlauben. Weiter ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Straße An der Ziegelei auf Höhe der Einmündung auf 70 km/h zu reduzieren.

Selbst bei Umsetzung dieser Maßnahmen ist die Verkehrssicherheit an dieser Stelle nicht uneingeschränkt gewährleistet. Aufgrund der bestehenden Kurve in Fahrtrichtung Osten sowie der beidseitigen Alleebäume im Bereich der Querungsstelle ist die Verkehrssituation unübersichtlich. Die Straße besitzt aufgrund der beidseitig eingerichteten Schutzplanken zudem den Charakter einer Außerortsstraße, womit ein Übertreten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bei Verkehrsteilnehmern nicht ausgeschlossen werden kann.

Weiter ist zu beachten, dass der gemeinsame Geh- und Radweg auf der südlichen Fahrbahnseite der Straße An der Ziegelei bzw. der Chausseestraße endet und entsprechend keine funktionsfähige Anbindung an den bestehenden Gehweg im Ortskern darstellt (siehe Abbildung 2-1).

3.2.2 Variante 2: Erschließung über neuen Geh- und Radweg aus Richtung Süden

Bei Realisierung der Variante 2 entfällt für den Fußverkehr das Querungserfordernis auf Höhe des Plangebiets.

Zur Gewährleistung der Erschließung des Plangebiets im Radverkehr aus Fahrtrichtung West ist dennoch eine Querungsmöglichkeit über die Straße An der Ziegelei vorzusehen. Zudem ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit entlang des betrachteten Streckenabschnitts außerorts auf 70 km/h zu reduzieren.

Die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr ist auf der Fahrbahn An der Ziegelei bei Anpassung der verkehrsrechtlichen Regelungen prinzipiell möglich. Da jedoch bereits südlich ein gemeinsamer Geh- und Radweg besteht, ist aus Gründen der Kontinuität und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr bei einer Erschließung des Plangebiets von einer Führung im Mischverkehr auf der Fahrbahn abzusehen. Aufgrund des zu erwartenden geringen zusätzlichen Verkehrsaufkommens im Fuß- und Radverkehr wird die Anlage eines gemeinsamen Geh- und Radwegs empfohlen.

Für eine gemeinsame Führung des Fuß- und Radverkehrs wird gemäß EFA 02 auf Grundlage des für das Plangebiet zusätzlich ermittelten Verkehrsaufkommens eine nutzbare Gehwegbreite von mindestens 2,50 m erforderlich. Darüber hinaus gilt ein Sicherheitsabstand zu den bestehenden Schutzplanken von 1,25 m. Zu angrenzenden Grundstücken ist ein Abstand von 0,20 m vorzusehen.. Für die Anlage eines gemeinsamen Geh- und Radwegs nördlich der Straße An der Ziegelei ergibt sich demnach eine erforderliche Mindestbreite von 3,95 m (siehe Abbildung 3-2).



Abbildung 3-2 Mögliche Querschnittsgestaltung | Geh- und Radweg An der Ziegelei

Zwischen der Fahrbahn und den nördlich angrenzenden Flurstücken besteht ein Grünstreifen mit einer Breite von mindestens 3,50 m. Innerhalb dieses Bereichs befinden sich zahlreiche Alleebäume. Zu diesen wird der gemäß ERA 10 erforderliche Sicherheitsabstand von 0,25 m durch die Berücksichtigung eines Sicherheitsabstands von 1,25 m zwischen Schutzplanke und Gehweg sichergestellt. Jedoch ist der erforderliche Seitenraum von 3,95 m für einen Geh- und Radweg in diesem Bereich nicht verfügbar. Es wäre an dieser Stelle maximal die Realisierung eines alleinigen Gehwegs möglich.

Eine gesicherte Erschließung des Plangebiets für den Fuß- und Radverkehr über separate Anlagen nördlich der Straße An der Ziegelei ist demnach nur bei Zuerwerb privater Grundstücksflächen möglich. Darüber hinaus besteht im weiteren Verlauf nur über die Verkehrsanlagen im Bereich der Wohnbebauung Zum Akazienhain Anschluss an die bestehenden Verkehrsanlagen im Kernort.

3.2.3 Variante 3: Erschließung aus Richtung Norden

Die Verlängerung des nördlich bestehenden Gehwegs von der Chausseestraße stellt eine Alternative zur Erschließung des Plangebiets für den Fuß- und Radverkehr dar. Dieser Gehweg ist im Bestand bereits bis an die Straße Zum Akazienhain ausgebaut und dient der Erschließung der hier bestehenden Wohnbebauung. Im Zuge der Entwicklung des Plangebiets wäre es möglich, innerhalb der nördlich der Wohnbebauung angrenzenden Flurstücke Nr. 405, Nr. 406 sowie Nr. 200 Anlagen für den Fuß- und Radverkehr zu realisieren (siehe Abbildung 3-3). Diese weisen im Bestand eine Breite von mindestens ca. 4,00 m auf.



Abbildung 3-3 Verlauf Geh- und Radweg | Verlängerung Bestand

Bei Realisierung von Anlagen für den Fuß- und Radverkehr gilt der bereits dargestellte Sicherheitsabstand zwischen Gehweg und angrenzender Wohnbebauung von 0,20 m. Für einen gemeinsamen Geh- und Radweg wird eine Breite von 2,50 m erforderlich. Ein Vorschlag für die Querschnittsgestaltung für einen gemeinsamen Geh- und Radweg nördlich des Plangebiets ist in Abbildung 3-4 dargestellt.

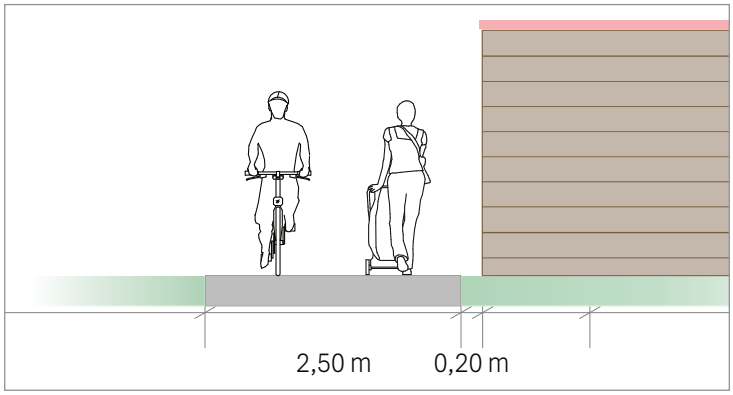


Abbildung 3-4 Mögliche Querschnittsgestaltung | Geh- und Radweg nördl. Plangebiet

Der bestehende Gehweg in Richtung Akazienhain muss bei Umsetzung dieser Variante in einen gemeinsamen Geh- und Radweg umgewidmet werden. Angesichts der sehr geringen Fuß- und Radverkehrsstärken in dem Bereich wird dies als praktikable Lösung eingestuft.

Durch die Umsetzung dieser Variante kann eine sichere und attraktive Erschließung des Plangebiets für den Fuß- und Radverkehr gewährleistet werden. Zudem besteht bei Erschließung des Plangebiets aus Richtung Norden ein direkter Anschluss an die bestehenden Verkehrsanlagen für den Fußverkehr im Kernort sowie die Haltestelle »Kliestow, Chausseestraße«.

3.2.4 Kostenschätzung

Auf Grundlage von Erfahrungswerten werden für die Realisierung des Geh- und Radwegs Kosten in Höhe von ca. 125 €/m² berücksichtigt. Für den Rück- und Umbau der bestehenden Leitplanke im Bereich des Knotenpunkts sind Kosten von ca. 5.000 € zu erwarten. Bei der Kalkulation wird von einer erforderlichen Breite des Geh- und Radwegs von 2,50 m ausgegangen.

Bei Realisierung der Variante 1 sind lediglich im Bereich der unmittelbaren Einmündung der Planstraße in die Straße an der Ziegelei Umbaumaßnahmen erforderlich, um für den Rad- und Fußverkehr eine Querungsmöglichkeit zu schaffen. Es ist davon auszugehen, dass diese Maßnahmen auch bei Wahl der beiden anderen Varianten umzusetzen sind, um die Erschließung des Plangebiets für den Fuß- und Radverkehr in Richtung Osten zu ermöglichen.

Bei Umsetzung der Variante 2 sind zwischen Zum Akazienhain und dem Plangebiet auf einer Strecke von mindestens ca. 180 m Anlagen für den Fuß- und Radverkehr zu realisieren.

Bei Umsetzung der Variante 3 und Erschließung des Plangebiets aus Richtung Norden sind Anlagen für den Fuß- und Radverkehr über eine Länge von ca. 260 m erforderlich.

Es ergeben sich demnach für die drei Varianten die folgenden Kosten:

- Variante 1: 5 m x 2,00 m x 125 €/m² + 5.000 € = **6.250 €**
- Variante 2: 180 m x 2,50 m x 125 €/m² + 5.000 € = **61.250 €**
- Variante 3: 260 m x 2,50 m x 125 €/m² + 5.000 € = **86.250 €**

Hinweis: Die Kosten für die Realisierung der Verkehrsanlagen wurden auf Basis von Erfahrungswerten überschlägig abgeschätzt. Für eine belastbare und detaillierte Kostenkalkulation sind weiterführende Planungen sowie zusätzliche Untersuchungen erforderlich. Die genannten Kosten stellen daher lediglich einen groben Richtwert dar.

4 Fazit

Zur Sicherung der Erschließung eines geplanten Wohngebiets in Trebbin werden Anlagen für den Fuß- und Radverkehr erforderlich. Im Zuge der Betrachtungen wurden drei Varianten für die Erschließung des Plangebiets dargestellt. Variante 1 sieht die Erschließung über den bestehenden Geh- und Radweg südlich der Straße An der Ziegelei vor. Im Zuge von Variante 2 wurde die Erschließung für den Fuß- und Radverkehr aus Richtung Süden über separate Anlagen für den Fuß- und Radverkehr nördlich der Straße An der Ziegelei geprüft. Variante 3 stellt die Verlängerung des bestehenden Gehwegs von der Chausseestraße und demnach die Erschließung des Plangebiets aus Richtung Norden dar.

Im Ergebnis wurde die Variante 3 als Vorzugsvariante identifiziert. Eine Übersicht der wesentlichen Bewertungskriterien ist in der folgenden Tabelle dargestellt.

	Variante 1	Variante 2	Variante 3
Verkehrssicherheit	- -	-	++
Erschließungsqualität	-	-	++
Baulicher Aufwand	++	o	-
Flächenverfügbarkeit	+	-	+

Im Zuge der Betrachtungen wurde deutlich, dass die Erschließung des Plangebiets über den bestehenden Geh- und Radweg südlich der Straße an der Ziegelei (Variante 1) aus Gründen der Verkehrssicherheit und der erforderlichen Anpassungen der bestehenden Verkehrsführung nicht als zweckmäßig eingeschätzt wird.

Für die Erschließung des Plangebiets aus Richtung Süden wurde deshalb die Realisierung separater Anlagen für den Fuß- und Radverkehr nördlich der Straße an der Ziegelei (Variante 2) geprüft. Im Ergebnis zeigt sich, dass an dieser Stelle von der Anlage eines alleinigen Gehwegs abgeraten wird. Die vorhandenen Flächen reichen für die Anlage eines gemeinsamen Geh- und Radwegs in diesem Bereich allerdings nicht aus. Ein Anschluss an die bestehenden Anlagen für den Fußverkehr im Ortskern besteht bei dieser Variante im weiteren Verlauf ausschließlich über die vorhandenen Verkehrsanlagen im Bereich der Wohnbebauung Zum Akazienhain. Eine direkte Anbindung über die Straße an der Ziegelei bzw. die Chausseestraße ist nicht gegeben.

Aufgrund dessen wurde im Rahmen weiterer Betrachtungen geprüft, inwiefern eine Verlängerung des bestehenden Gehwegs von der Chausseestraße (Variante 3) für die Erschließung des Plangebiets geeignet ist. Nördlich der Wohnbebauung Zum Akazienhain

sind im Bereich der Flurstücke Nr. 405, Nr. 406 sowie Nr. 200 ausreichend Flächen für die Realisierung eines gemeinsamen Geh- und Radwegs vorhanden. Dadurch kann eine sichere Erschließung des Plangebiets für den Fuß- und Radverkehr gewährleistet werden, ohne das im Bereich der bestehenden Verkehrsanlagen erheblicher Anpassungsbedarf besteht oder der Zuerwerb privater Grundstücksflächen erforderlich ist. Zudem kann über diese Lösung eine direkte Anbindung des Plangebiets zur Haltestelle »Kliestow, Chausseestraße« sowie zu den durch den Ortskern verlaufenden Anlagen für den Fußverkehr gewährleistet werden. Es wird daher eine Erschließung des Plangebiets aus Richtung Norden empfohlen.