



Gemeinde Kleinmachnow  
Fachbereich Bauen / Wohnen  
Fachdienst Tiefbau

**Verbesserung der Verkehrsverhältnisse  
im Kreuzungsbereich OdF-Platz**





## Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung/ Problemstellung .....	3
2 Übersichtslageplan.....	4
3 Fotodokumentation Bestand .....	5
4 Masterplan Fahrrad.....	6
5 Umgestaltung Knotenpunkt 3 .....	7
5.1 Entwurfsplanung .....	7
5.2 Radführung .....	8
5.3 Barrierefreiheit .....	10
5.4 Signalisierungs- und Steuerungskonzept .....	12
5.5 Kostenschätzung.....	13



## **1 Einleitung/ Problemstellung**

### **Ganzheitliche Betrachtung KFZ-Verkehr, Radfahrerverkehr, Fußgänger**

Für den Knotenpunkt Ernst-Thälmann-Str./Hohe Kiefer wurde eine verkehrstechnische Untersuchung mit dem Ziel der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für KFZ-Verkehr, Radfahrerverkehr und Fußgänger angefertigt.

Der Knotenpunkt weist keine klare und verständliche Radverkehrsführung auf. Zum Abbau der Sicherheitsdefizite ist besonders die Verdeutlichung des Vorranges der Radfahrer und Fußgänger gegenüber wartepflichtigen Fahrzeugen notwendig.

### Maßnahmen im Überblick

#### **1. Umbaumaßnahmen (Straßenbau)**

- Markierungen (Schutzstreifen, vorgezogene Haltelinien, Furt Markierungen)
- Erweiterung eines Gehwegpflasterstreifens
- Herstellung einer Radwegauffahrt
- Bordanpassungen

#### **2. Barrierefreie Querungsstellen (DIN 18040-3)**

- Die Planung ist in Abstimmung mit Herrn Zeller (Behindertenbeauftragter LPM) erfolgt
- Bodenindikatoren (Richtungsfelder, Auffindstreifen) an den Querungsstellen
  - Herstellung von Mischflächen aus Begleitplatten (Betonplatten in anthrazit)
  - LSA für Blinde und Sehbehinderte (taktile und akustische Signalgeber)
  - Gemeinsame Querungsstellen mit einer Auftrittshöhe von 2-3cm

#### **3. Modernisierung der LSA**

- Umrüstung auf LED
- Standfestigkeitsnachweis
- Neue Schaltgeräte/Signalgebereinsätze
- Demontage Grünpfeilschilder

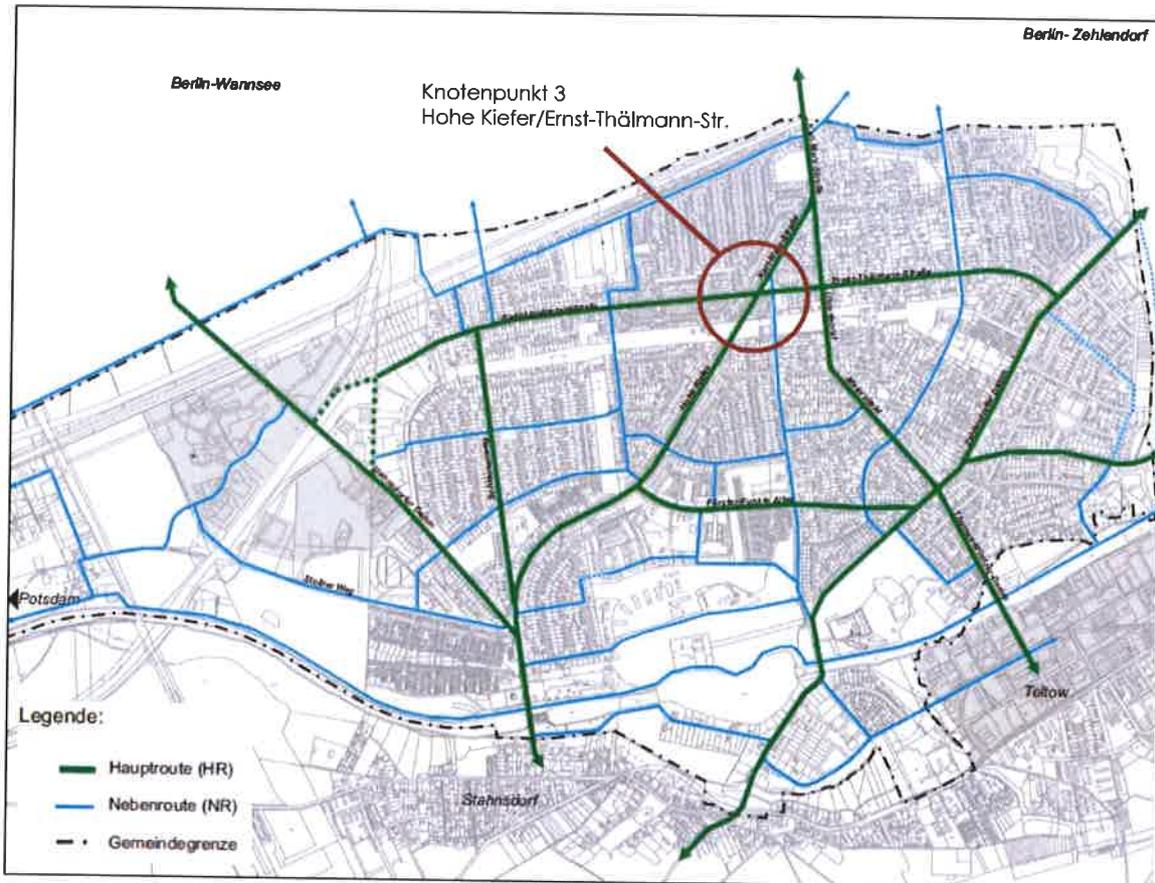
#### **4. Neues Signalisierungs- und Steuerungskonzept**

Vordringliches Ziel ist es, den Verkehrsfluss zu verbessern und sicherheitskritische Situationen zwischen Kfz-Verkehr und Fuß- und Radverkehr zu verringern.

- Einbindung von zwei weiteren Infrarotdetektoren zur Zeitlückenermittlung
- Einbindung eines zusätzlichen Blinklichtsignalgebers



## 2 Übersichtslageplan



Zielnetz Masterplan Fahrrad



### 3 Fotodokumentation Bestand



Hohe Kiefer **Nord** (Foto Richtung Rathaus)



Ernst-Thälmann-Str. **West** (Foto Richtung Teltow/Zehlendorf) Ernst-Thälmann-Str. **Ost** (Foto Richtung Potsdam)

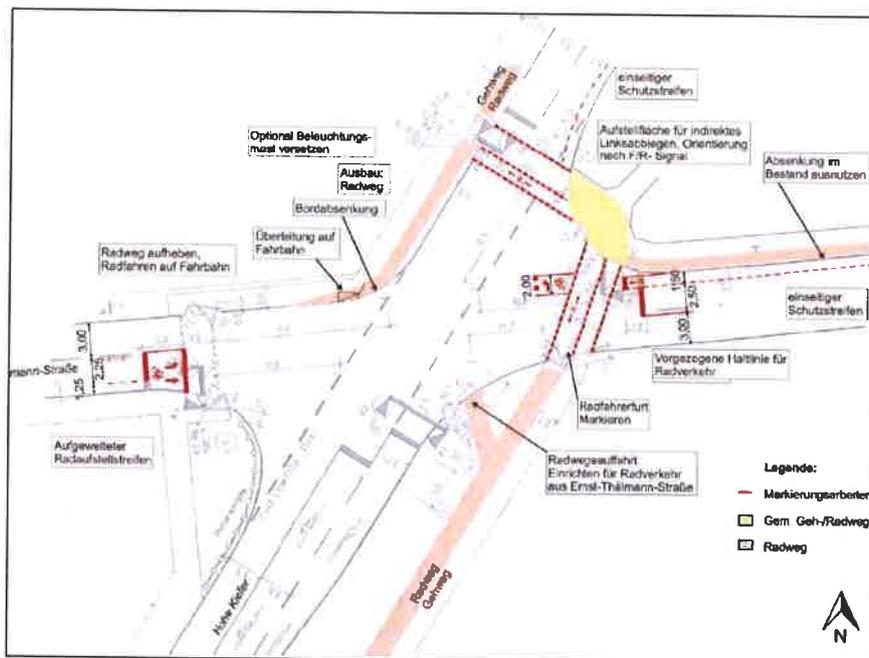


Hohe Kiefer **Süd** (Foto Richtung Zehlendorf)

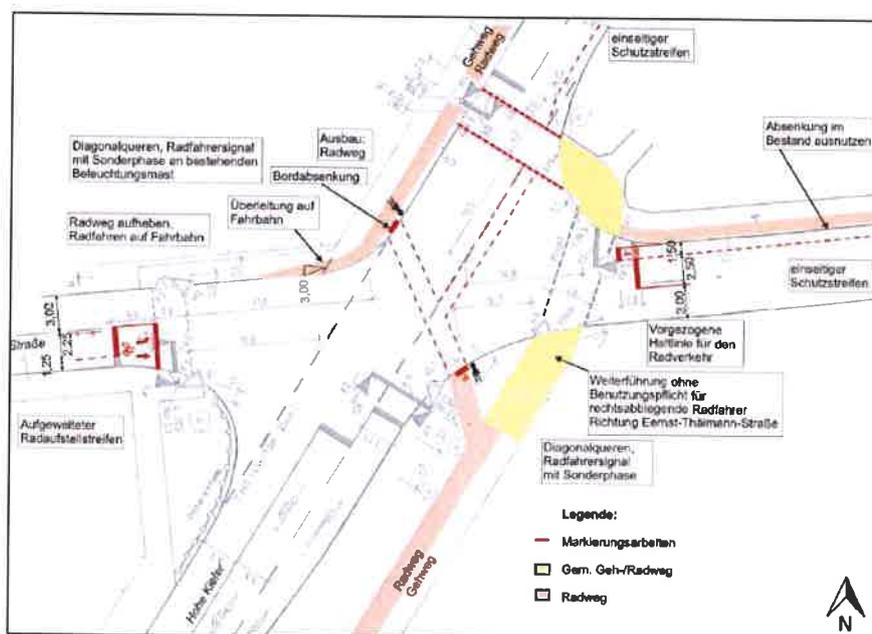
## 4 Masterplan Fahrrad

### Entwickeltes Grobkonzept für den Knotenpunkt 3 (Oktober 2012)

- Planungsbüro: PGV - Planungsgemeinschaft Verkehr
- Entwicklung von zwei Varianten. Die Variante 1 wurde vom Bauausschuss am 27.05.2013 empfohlen



Variante 1 (Vorzugsvariante gemäß Bauausschuss vom 27.05.2013)



Variante 2

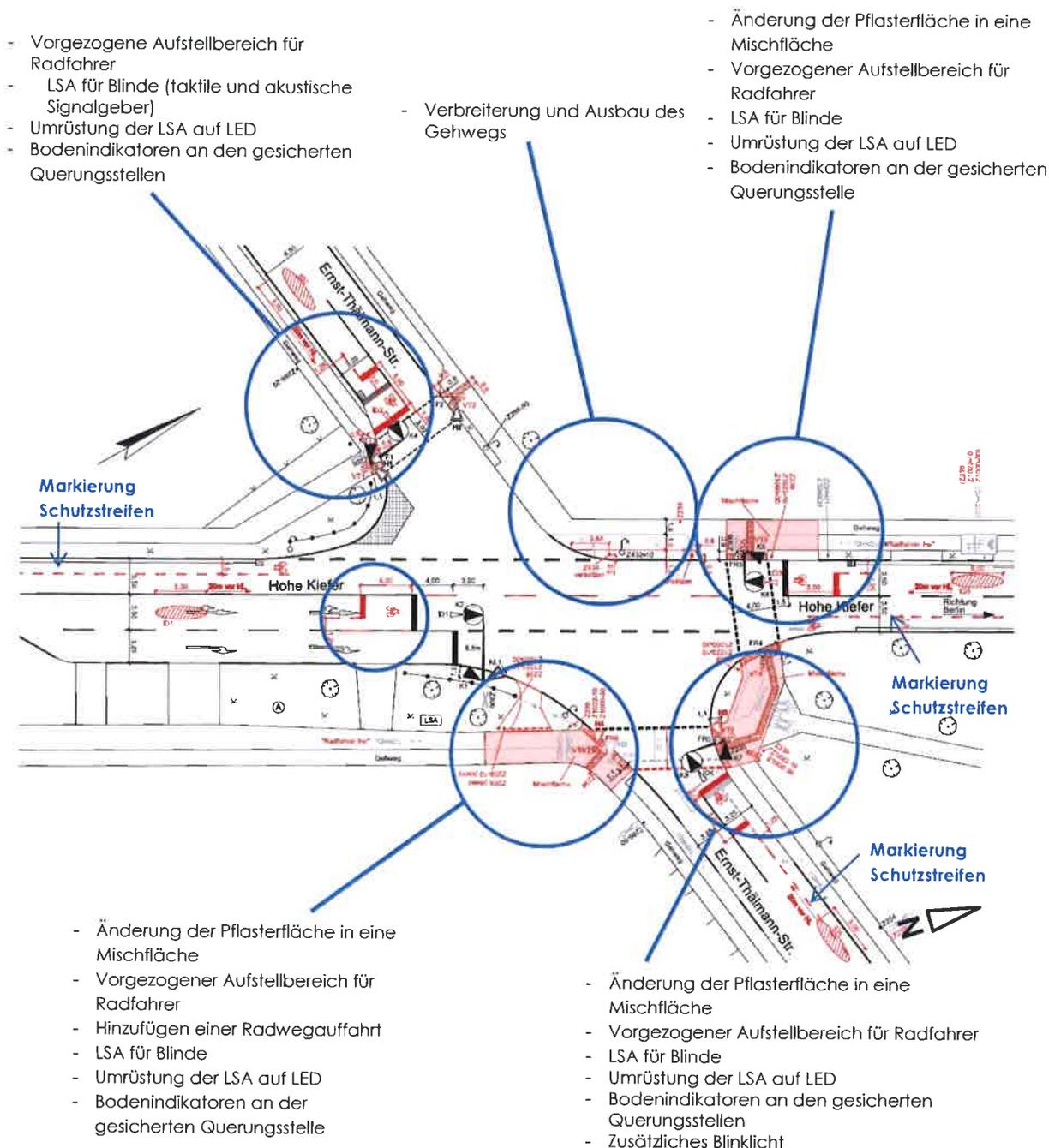
## 5 Umgestaltung Knotenpunkt 3

### 5.1 Entwurfsplanung

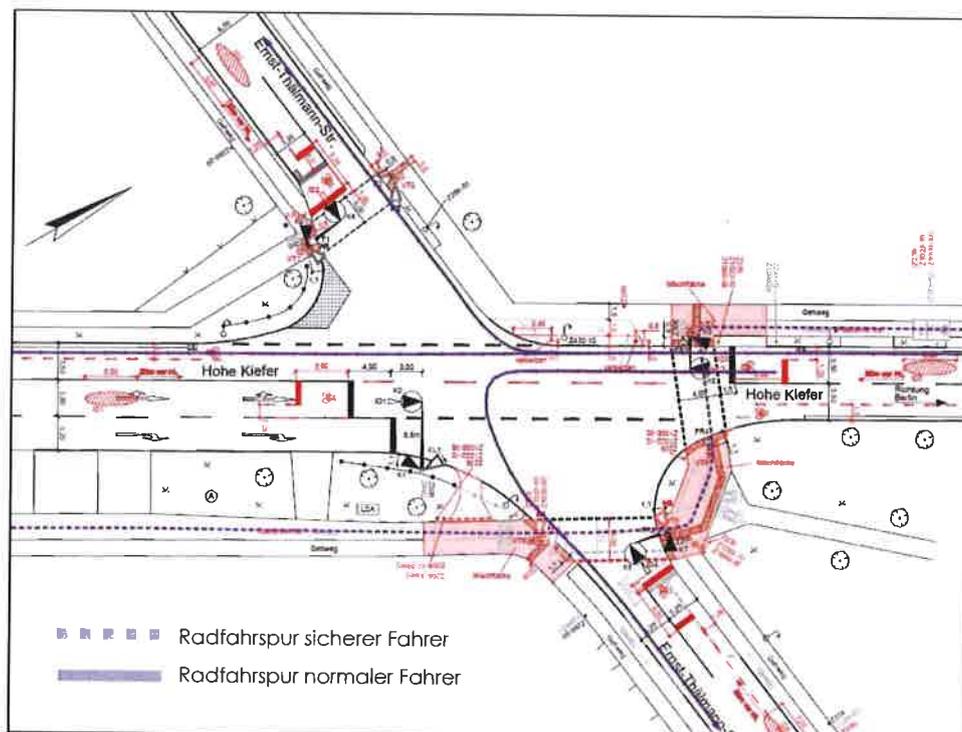
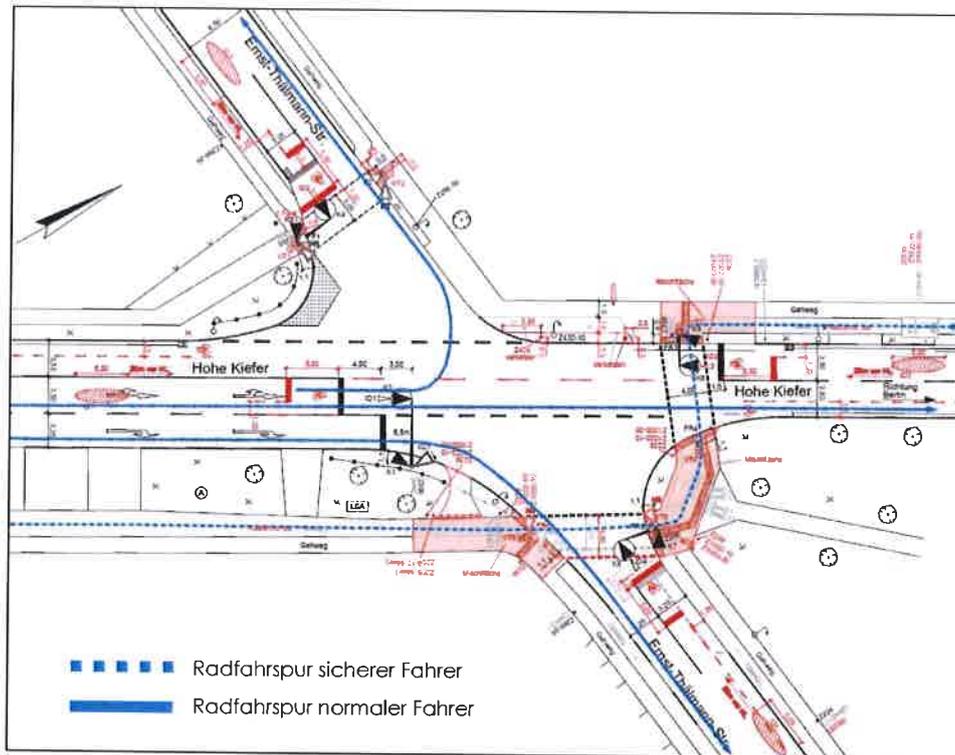
Planungsbüro: Stadtraum - Gesellschaft für Raumplanung Städtebau & Verkehrstechnik

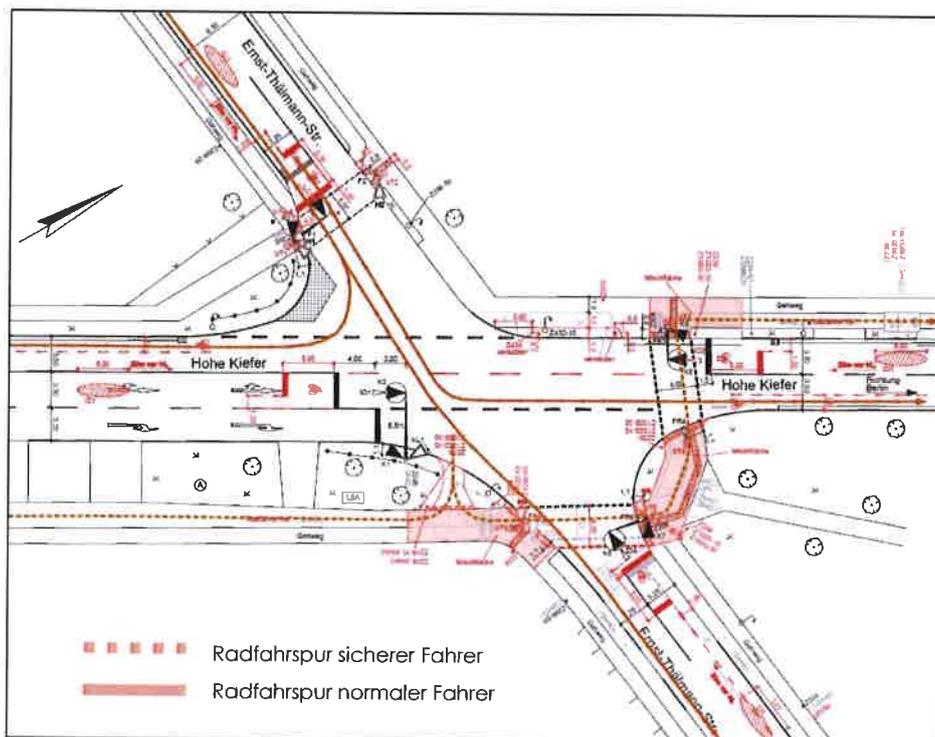
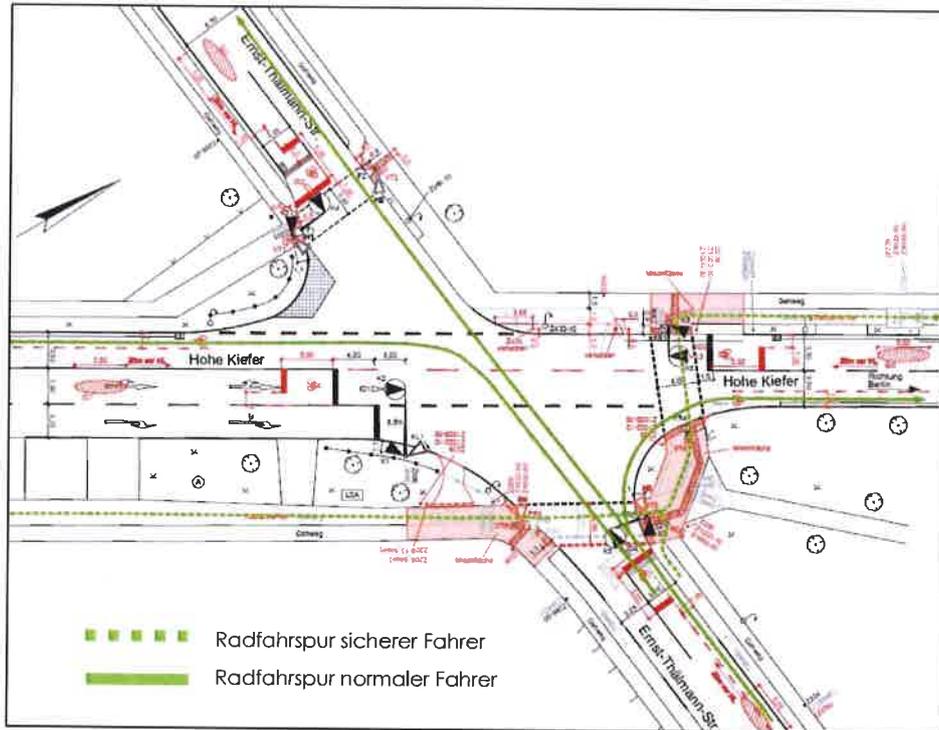
Grundlage war das Grobkonzept Variante 1 aus dem Masterplan Fahrrad (2012)

Darstellung der einzelnen Maßnahmen:



## 5.2 Radföhrung



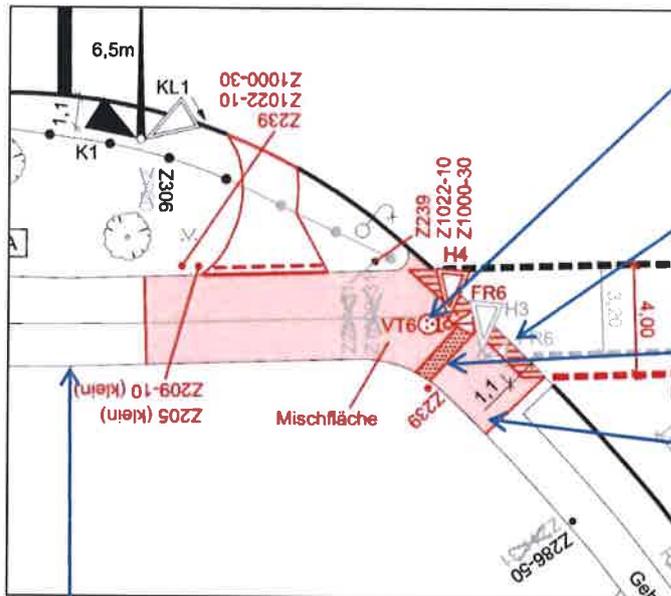


### 5.3 Barrierefreiheit

Planung der Querungsstellen nach **DIN 18040-3 Barrierefreie Planung**

Die Planung der Barrierefreiheit erfolgte in Abstimmung mit dem Behindertenbeauftragten des LPM (Herrn Zeller).

Beispielhaft am folgenden Ausschnitt:



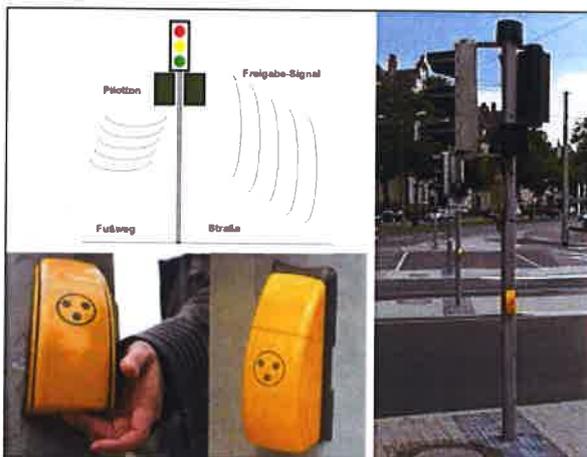
- LSA für Blinde und Sehbehinderte (taktile und akustische Signalgeber)
- Richtungsfeld (Rillenplatten, 60cm breit)  
Gemeinsamer Übergang (Auftrittshöhe 2-3 cm)
- Auffindstreifen (Noppenplatten, 60cm breit)
- Mischfläche aus anthrazitfarbenen Betonplatten, für eine verbesserte visuelle Erkennbarkeit

Leitstreifen zur Bushaltestelle  
 (Die Grundstücksgrenzen dienen als Leitstreifen)

Mischfläche aus anthrazitfarbenen Betonplatten ( 30x30x8 )



LSA für Blinde und Sehbehinderte



(Produktbeispiel)

- Akustische Signale zur Lichtmastfindung
- Die optimale Lautstärke für den Tagesbetrieb wird vor Ort ermittelt und möglichst niedrig eingestellt.



## **5.4 Signalisierungs- und Steuerungskonzept**

Vordringliches Ziel des Signalisierungs- und Steuerungskonzepts ist es, den Verkehrsfluss zu verbessern und sicherheitskritische Situationen zwischen Kfz-Verkehr und Fuß- und Radverkehr zu verringern. Hierzu wird ein zusätzliches Blinklicht an der Fußgängerfurt der Ernst-Thälmann-Str. (Ost) und zwei zusätzliche Infrarotdetektoren hinzugefügt.

Das Konzept zur Steuerung des Knotenpunktes Hohe Kiefer / Ernst-Thälmann-Straße beruht auf einem Vier-Phasen-System (Haupt- u. Nebenphase und zwei variabel geschaltete Phasen). Diese werden zeitplanabhängig ausgewählt und dienen der Priorisierung des jeweiligen Hauptverkehrsstroms. Der Verkehrsstrom aus Richtung Berlin erhält weiterhin einen Nachlauf, um dem Linksabbiegeverkehr in die Ernst-Thälmann-Str. ein zügiges Räumen zu gewährleisten. Zur weiteren Flexibilisierung der Steuerung, die zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes beitragen soll, sind an allen vier Zufahrten (Bisher an zwei Zufahrten) Infrarotdetektoren vorgesehen, welche die Zeitlücken zwischen zwei aufeinander folgenden Fahrzeugen ermitteln. So kann je nach Bedarf die Grünphase verlängert oder verkürzt werden.

**Die Freigabezeiten der Fußgängerfurten wurden im Vergleich zum Bestand unwesentlich gekürzt, um somit den Fußgänger- und Radverkehr gebündelt zu führen und sicherheitskritische Situationen durch nachlaufende Verkehrsteilnehmer zu vermeiden. Die Wartezeiten bleiben aufgrund der kurzen Umlaufzeiten weiterhin gering.** Es ist eine maximale Umlaufzeit von 60 Sekunden festgelegt.



## **5.5 Kostenschätzung**

<b>Kostenschätzung</b>	<b>netto</b>	<b>brutto</b>
<b>Planung</b>	<b>16.800,00 €</b>	<b>19.992,00 €</b>
<b>Baukosten</b>	<b>77.836,00 €</b>	<b>92.624,84 €</b>
<u>Umbau und Erweiterung LSA</u>		
Baustelleneinrichtung	2.650,00 €	
Tiefbauarbeiten LSA	5.240,00 €	
Lieferung Montage LSA	31.970,00 €	
Demontage einer LSA	850,00 €	
Standfestigkeitsprüfung	2.000,00 €	
Summe	42.710,00 €	50.824,90 €
<u>Straßenbauliche Umbauarbeiten</u>		
Allgemeine Leistungen	5.728,00 €	
Rückbau/Abbruch	3.625,00 €	
Erdarbeiten	3.669,00 €	
Pflasterarbeiten	15.762,00 €	
Markierung	3.372,00 €	
Sonstiges	2.970,00 €	
Summe	35.126,00 €	41.799,94 €
<b>Gesamtkosten</b>	<b>94.636,00 €</b>	<b>112.616,84 €</b>