Gemeinde Kleinmachnow
Fachbereich Bauen / Wohnen
Fachdienst Stadtplanung / Bauordnung

Verkehrskonzept Kleinmachnow
Bereich Förster-Funke-Allee
(Grundsatzbeschluss)

StaadtPlan Ingenieur GmbH

04. September 2017

Impressum

Auftraggeber

Gemeinde Kleinmachnow
Fachbereich Bauen / Wohnen
Fachdienst Stadtplanung / Bauordnung
Adolf-Grimme-Ring 10

14532 Kleinmachnow

Auftragnehmer

StaadtPlan Ingenieur GmbH
Berliner Straße 71 F

14467 Potsdam

Tel.: (0331) 2 70 93 93
Fax: (0331) 2 70 93 94
E-Mail: mail@staadtplan.de

Bearbeiter

Prof. Dr.-Ing. Herbert Staadt
Dipl.-Ing. (FH) Robert Helbig

Bearbeitungsstand 04. September 2017

Inhaltsverzeichnis

1 Vorbemerkungen 3

2 Defizite 3

3 Maßnahmenkonzept 4

3.1 Teilmaßnahme Ost 4

3.2 Teilmaßnahme West (Umbau im Bestand) 5

3.3 Teilmaßnahme West (Kreisverkehr als Alternative) 6

3.4 Vergleich der beiden Teilmaßnahmen West 7

4 Verzeichnis der verwendeten Quellen 8

5 Verzeichnis der beigefügten Pläne 10

1 Vorbemerkungen

Die Förster-Funke-Allee zwischen der Straße Hohe Kiefer im Westen und dem Zehlendorfer Damm im Osten ist Bestandteil des Hauptverkehrsstraßennetzes der Gemeinde Kleinmachnow (siehe Plan 1). Der in West/Ost-Richtung verlaufende Straßenzug ist durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) sehr unterschiedlich belastet. Im Westen beträgt die Verkehrsstärke rund 10.000 Kfz/24h und nimmt nach Osten bis auf 5.000 Kfz/24h ab.

Neben der Verbindungsfunktion im Hauptverkehrsstraßennetz erfüllt die Förster-Funke-Allee in ihrem westlichen Abschnitt zwischen der Straße Hohe Kiefer und dem Rathausmarkt auch eine wichtige Erschließungsfunktion, indem mehrere nachgeordnete Straßen und Wege sowie einzelne Grundstücke und einige Pkw-Stellplätze angeschlossen sind (siehe Plan 2).

Im Bereich des Rathausmarktes ist die Förster-Funke-Allee Teil eines städtischen Raumes, der auch die Aufenthaltsfunktion gewährleisten soll.

Der Plan 2 zeigt für den Abschnitt zwischen der Straße Hohe Kiefer und dem Rathausmarkt, dass die Förster-Funke-Allee beidseitig sehr vielfältige Nutzungen aufweist, die zu einem hohen Verkehrsaufkommen im Fußgänger- und Radverkehr führen.

Im Zuge der Förster-Funke-Allee verkehren vier Buslinien. Die Haltestelle „Rathausmarkt“ ist ein zentraler Knoten- und Umsteigepunkt des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in Kleinmachnow.

Die Anforderungen unterschiedlicher verkehrlicher Funktionen (Verbindung, Erschließung und Aufenthalt) sowie die Abwicklung hoher Verkehrsstärken in allen Verkehrsarten führen zwangsläufig zu Konflikten.

2 Defizite

Mehrere Rahmenpläne, die für die Gemeinde Kleinmachnow erarbeitet wurden (z.B. Masterplan Fahrrad [2], Lärmaktionsplan [3]) und eine von der Gemeindeverwaltung erstellte Unfallanalyse [1] zeigen übereinstimmend, dass die Verkehrsinfrastruktur der Förster-Funke-Allee insbesondere im Abschnitt zwischen der Straße Hohe Kiefer und dem Rathausmarkt Defizite aufwiest. Der Plan 3 listet diese Defizite auf und verortet sie.

Die aufgeführten Defizite wurden im Rahmen einer Ortsbegehung durch Mitarbeiter des Büros StaadtPlan Ingenieur GmbH nochmals überprüft, bestätigt und dokumentiert.

Die vorgenannten Rahmenpläne, die festgestellten Defizite sowie die bisherige Diskussion in den Fachausschüssen der Gemeindevertretung sind Belege dafür, dass aufgrund der bestehenden Defizite im Zuge der Förster-Funke-Allee dringender Handlungsbedarf besteht.

3 Maßnahmenkonzept

Erste betriebliche Maßnahmen zur Behebung von Defiziten wurden bereits umgesetzt:

- Anordnung eines Fußgängerüberweges (Zebrastreifen) am Rathausmarkt (Oktober 2012) und
- Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h im gesamten Verlauf der Förster-Funke-Allee (Mai 2013).

Mit umfassenden Verkehrserhebungen ([4] und [5]) wurden die erforderlichen Grundlagen für die Beurteilung des Verkehrsgeschehens ermittelt.

Die festgestellten Defizite werden sich jedoch nicht alleine mit betrieblichen Maßnahmen beheben lassen. Eine umfassende Verbesserung erfordert auch die bauliche Umgestaltung der Verkehrsanlagen.

Da eine Umgestaltung der Förster-Funke-Allee im gesamten Abschnitt zwischen der Straße Hohe Kiefer und dem Rathausmarkt weder technisch noch finanziell umsetzbar wäre, wird vorgeschlagen, mit Teilmaßnahmen zu beginnen. Für diese Teilmaßnahmen wird vorausgesetzt, dass sie sich später in ein Gesamtkonzept einfügen und nicht erneute umfangreiche Umbaumaßnahmen erfordern.

Deshalb wird unter Beachtung der Ergebnisse vorliegender Gutachten und Konzepte sowie unter Berücksichtigung des aktuellen Standes der Diskussion in den Fachausschüssen der Gemeindevertretung in Plan 4 ein Gesamtkonzept für die bauliche Umgestaltung der Förster-Funke-Allee vorgeschlagen, aus dem zwei Teilmaßnahmen abgeleitet werden. Diese Teilmaßnahmen decken zwei Bereiche der Förster-Funke-Allee ab, in denen Defizite gehäuft bestehen. Die beiden Teilmaßnahmen sind einerseits der Knotenpunkt Hohe Kiefer / Förster-Funke-Allee / Steinweg (nachfolgend als „Teilmaßnahme West“ bezeichnet) und andererseits die Einmündung Förster-Funke-Allee / Adolf-Grimme-Ring (Ost), die nachfolgend als „Teilmaßnahme Ost“ bezeichnet wird.

3.1 Teilmaßnahme Ost

Die Teilmaßnahme Ost ist im Plan 5.1 als Lageplan dargestellt. Es ist vorgesehen, in der östlichen Knotenpunktzufahrt der Förster-Funke-Allee einen Fahrbahnteiler einzubauen, der als Querungshilfe für Fußgänger und Radfahrer dienen soll. Er ist in direkter Verlängerung des Gehweges vom / zum Seeberg angeordnet, der östlich des Adolf-Grimme-Ring (Ost) ausgebaut wurde und insbesondere auch von Rad fahrenden Schülerinnen und Schülern genutzt wird.

Mit dieser Maßnahme soll die Attraktivität der Benutzung des Radweges im nördlichen Seitenraum der Förster-Funke-Allee aus Richtung Karl-Marx-Straße kommend in Fahrtrichtung Rathausmarkt gesteigert werden, um die illegale Benutzung des südlichen Seitenraumes entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung zu verringern.

In der westlichen Knotenpunktzufahrt der Förster-Funke-Allee wird die bestehende Mittelinsel baulich so erweitert, dass an dieser Stelle ebenfalls eine Querungshilfe für den Fußgängerverkehr entsteht.

Mit dem Einbau des neuen Fahrbahnteilers entsteht indirekt eine Aufstellfläche für die aus der östlichen Knotenpunktzufahrt der Förster-Funke-Allee nach links in den Adolf-Grimme-Ring (Ost) abbiegenden Kfz.

In der Knotenpunktzufahrt des Adolf-Grimme-Ring (Ost) wird der Rückbau von zwei Pkw-Stellplätzen empfohlen, um die Sicht für die Fahrzeugführer auf querende Fußgänger und Radfahrer sowie auf den bevorrechtigten Kfz-Verkehr im Zuge der Förster-Funke-Allee zu verbessern.

Eine Anhebung der Fahrbahn im Knotenpunkt ist als Option vorgesehen.

Der Plan 5.2 veranschaulicht die Führung des Radverkehrs nach dem vorgeschlagenen Umbau. Dabei wird davon ausgegangen, dass die Benutzungspflicht der Radwege im Zuge der Förster-Funke-Allee aufgehoben wird. Deshalb ist die Führung der Radfahrer, die die Fahrbahn benutzen, und der Radfahrer, die im Seitenraum fahren, unterschiedlich dargestellt.

Eine grobe Abschätzung der Kosten für den vorgeschlagenen Umbau der Teilmaßnahme Ost ergibt einschließlich der Baunebenkosten einen Betrag von 90.000 EUR (brutto).

3.2 Teilmaßnahme West (Umbau im Bestand)

Der Plan 6.1 zeigt den Vorschlag zur Umgestaltung des Knotenpunktes Hohe Kiefer / Förster-Funke-Allee / Steinweg unter der Voraussetzung, dass er als lichtsignalgeregelter Knotenpunkt bestehen bleibt und die baulichen Änderungen im Bestand erfolgen. Die wesentlichen Maßnahmen sind:

- Einbau von zwei Fahrbahnteilern im Zuge der Förster-Funke-Allee an der Kreuzung mit den Straßen August-Bebel-Platz und Ring am Feld (West) zur Schaffung von Querungshilfen für den Fußgängerverkehr und von Aufstellflächen für linksabbiegende Kfz,
- Aufhebung der sechs Pkw-Stellplätze am südlichen Fahrbahnrand der Förster-Funke-Allee vor den Häusern Nr. 110 bis 116, Herstellung von Ersatz-Stellplätzen in der Straße August-Bebel-Platz,
- Heranrücken der Fußgänger- / Radfahrerfurt über die Knotenpunktzufahrt der Förster-Funke-Allee an den östlichen Fahrbahnrand der Straße Hohe Kiefer,
- Einbeziehung der Knotenpunktzufahrt des Steinweges in die Signalisierung und Herstellung einer weiteren signalisierten Furt in der nördlichen Knotenpunktzufahrt der Straße Hohe Kiefer zur Anbindung der Bushaltestelle „Heidefeld / Hohe Kiefer“,

- Aufhebung der Pkw-Stellplätze am östlichen Fahrbahnrand in der südlichen Knotenpunktzufahrt der Straße Hohe Kiefer zur Herstellung eines kurzen Rechtsabbiegestreifens sowie
- Herstellung von Radfahrstreifen und aufgeweiteten Aufstellbereichen in der südlichen Knotenpunktzufahrt der Straße Hohe Kiefer für den geradeaus fahrenden Radverkehr auf und in der Knotenpunktzufahrt der Förster-Funke-Allee füt den nach links abbiegenden Radverkehr.

Der Plan 6.2 veranschaulicht die Führung des Radverkehrs nach dem vorgeschlagenen Umbau. Dabei wird davon ausgegangen, dass die Benutzungspflicht der Radwege im Zuge der Förster-Funke-Allee aufgehoben wird. Deshalb ist die Führung der Radfahrer, die die Fahrbahn benutzen, und der Radfahrer, die im Seitenraum fahren, unterschiedlich dargestellt.

Eine grobe Abschätzung der Kosten für den vorgeschlagenen Umbau im Bestand ergibt einschließlich des Umbaus der Lichtsignalanlage unter Berücksichtigung der Baunebenkosten einen Betrag von 540.000 EUR (brutto). Darin ist der Grunderwerb von 40 m² enthalten. Von der Maßnahme betroffen ist das Flurstück 1684, Flur 8 der Gemeindlichen Wohnungsgesellschaft Kleinmachnow mbH (gewog).

3.3 Teilmaßnahme West (Kreisverkehr als Alternative)

Mit dem Umbau im Bestand würde der verkehrstechnisch ungünstige Linksversatz der beiden in die Straße Hohe Kiefer einmündenden Straße (Förster-Funke-Allee und Steinweg) nicht aufgehoben. Deshalb wurde der Umbau des Kontenpunktes Hohe Kiefer / Förster-Funke-Allee / Steinweg zu einem kleinen Kreisverkehr mit einstreifigen Knotenpunktzufahrten und mit einer einstreifigen Kreisfahrbahn in der Form einer Machbarkeitsstudie geprüft. Das Ergebnis ist im Plan 6.3 als Lageplan dargestellt.

Der Durchmesser der Kreisfahrbahn wurde mit 35 m festgelegt. Die bisher mit kleinen Kreisverkehren gewonnenen Erfahrungen zeigen, dass ein Zusammenhang zwischen der Auslenkung des Kfz-Verkehrs und der Unfallrate besteht [11]. Die Auslenkung ist für die Geschwindigkeitsdämpfung maßgebend. Sie kann mit einem größeren Durchmesser der Kreisfahrbahn erhöht werden. Außerdem nehmen mit einem größeren Durchmesser der Kreisfahrbahn die Abstände zwischen den Zu- und den Ausfahrten des Kreisverkehrs zu. Dies trägt ebenfalls zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei.

Alle Zu- und Ausfahrten des Kreisverkehrs werden durch Fahrbahnteiler räumlich getrennt. Dies gilt inzwischen als „Stand der Technik“. In allen Zu- und Ausfahrten wird die Querung der Richtungsfahrbahnen mit Fußgängerüberwegen für den Fußgängerverkehr gesichert. Dies ist inzwischen unabhängig von der Fußgänger-Verkehrsstärke ebenfalls als „Stand der Technik“ anerkannt. Die Markierung der Fußgängerüberwege trägt indirekt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für den querenden Radverkehr bei, für den parallel zu den Fußgängerüberwegen Furten markiert werden.

Die Gesamtverkehrsstärke aller Zufahrten beträgt im MIV rund 16.000 Kfz/24h. Damit liegt die Gesamtverkehrsstärke des MIV deutlich unter der Kapazitätsgrenze von kleinen innerörtlichen Kreisverkehren, die allgemein mit 25.000 Kfz/24h angegeben wird. Sie liegt andererseits deutlich über der Verkehrsstärke, bis zu der eine Führung des Radverkehrs auf der Kreisfahrbahn zusammen mit dem Kfz-Verkehr als verträglich angesehen wird. Diese Verkehrsstärke wird in der Fachliteratur mit einem Wert von 10.000 Kfz/24h bis 12.000 Kfz/24h angegeben. Deshalb wird die Führung des Radverkehrs auf um den Kreisverkehr umlaufenden Radwegen empfohlen. Bei der Gestaltung des Kreisverkehrs wurden hinsichtlich der Verkehrssicherheit des Radverkehrs die aktuellen Erkenntnisse der Sicherheitsforschung [8] berücksichtigt.

Eine grobe Abschätzung der Kosten für den Neubau des Kreisverkehrs ergibt unter Berücksichtigung der Baunebenkosten und der Mehrwertsteuer einen Betrag von 900.000 EUR (brutto). Zusätzlich ist die Inanspruchnahme von rund 825 m² eines Baugrundstücks als Kostenfaktor zu berücksichtigen. Diese Kosten belaufen sich auf rund 380.000 EUR.

3.4 Vergleich der beiden Teilmaßnahmen West

Ein „Umbau im Bestand“ erfordert nur rund die Hälfte der Investitionskosten, die für den Neubau des „Kreisverkehrs“ aufgewendet werden müssten. Allerdings ist zu berücksichtigen, dass die Lichtsignalanlage der Variante „Umbau im Bestand“ weiterhin laufende Unterhaltungskosten erfordert, die bei der Variante „Kreisverkehr“ nicht mehr anfallen würden.

Kreisverkehre weisen im Vergleich zu signalisierten Knotenpunkten geringere Unfallkosten auf. Die Wartezeiten für Fußgänger und Radfahrer sind an Kreisverkehren sehr gering. Allerdings entstehen an Kreisverkehren zwangsläufig aufgrund der Knotenpunktgeometrie Umwege für den Fußgänger- und für den Radverkehr.

Der Flächenanspruch der gesamten Verkehrsanlage ist bei der Variante „Kreisverkehr“ aufgrund der Mittelinsel größer als für den signalisierten Knotenpunkt.

Mit beiden Lösungen könnten die Defizite des bestehenden Knotenpunktes weitgehend behoben werden.

Kleinmachnow / Potsdam, 04. September 2017

S t a a d t P l an
Ingenieur GmbH

BRANDENBURGISCHE INGENIEURKAMMER
Prof. Dr.-Ing.
H. Staadt
21578/04
BERATENDER INGENIEUR

Dipl.-Ing. (FH) Robert Helbig

Prof. Dr.-Ing. Herbert Staadt

4 Verzeichnis der verwendeten Quellen

[1] Gemeindeverwaltung Kleinmachnow, Der Bürgermeister, Fachbereich Bauen / Wohnen, Fachdienst Stadtplanung / Bauordnung

Klimafreundliches Verkehrskonzept, hier: Problembereich Förster-Funke-Allee / Rathausmarkt, Informationspapier, Stand: Mai 2017.

Hrsg.: Gemeinde Kleinmachnow, Der Bürgermeister, Kleinmachnow, Mai 2017

[2] Planungsgemeinschaft Verkehr (PGV), Rainer Schneewolf

Masterplan Fahrrad Kleinmachnow, Grundlagenpapier und Tabelle Handlungsbedarf.

Hrsg.: Gemeinde Kleinmachnow, Der Bürgermeister, Kleinmachnow, September 2010

[3] Planungsbüro Richter-Richard

Lärmaktionsplan Gemeinde Kleinmachnow.

Hrsg.: Gemeinde Kleinmachnow, Der Bürgermeister, Kleinmachnow, Juni 2010

[4] Merkel Ingenieur Consult

Verkehrsdatenerfassung und Auswertung im Gemeindegebiet Kleinmachnow.

Hrsg.: Gemeinde Kleinmachnow, Der Bürgermeister, Kleinmachnow, März 2015

[5] StaadtPlan Ingenieur GmbH

Ergänzung der Verkehrserhebungen im Bereich des Rathausmarktes.

Hrsg.: Gemeinde Kleinmachnow, Der Bürgermeister, Kleinmachnow, Oktober 2016

[6] Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), Ausgaben 2002.

Hrsg.: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Köln, 2002

[7] Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Ausgaben 2010.

Hrsg.: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Köln, 2010

[8] Bakaba, J. E., Ortlepp, J.

Sicherheit umlaufender Radwege an Kreisverkehren.

Hrsg.: Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V., Unfallforschung der Versicherer, Berlin, Mai 2017

[9] Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Ausgabe 2006 (RASt 06).
Hrsg.: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Köln, 2006

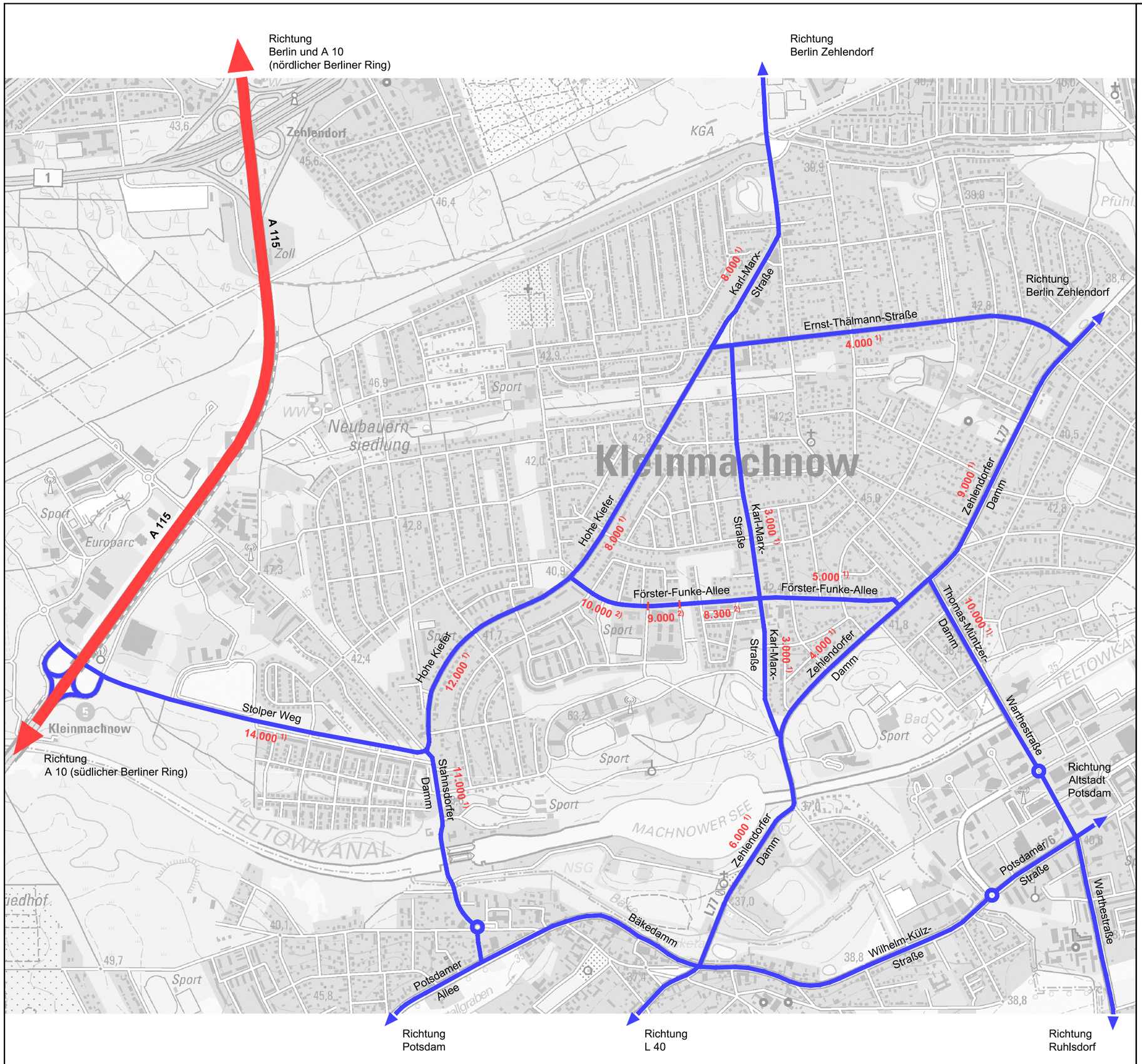
[10] Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren, Ausgabe 2006.
Hrsg.: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Köln, 2006

[11] Ortlepp, J., Voß, H.
Verkehrssicherheit innerörtlicher Kreisverkehre.
Hrsg.: Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V., Unfallforschung der Versicherer, Berlin, September 2012

5 Verzeichnis der beigefügten Pläne

Plan Nr.	Titel
1	Hauptverkehrsstraßennetz mit Verkehrsstärken des Kfz-Verkehrs
2	Randbedingungen und Nutzungsstruktur
3	Lageplan Problemanalyse
4	Lageplan mit Teilmaßnahme West und Ost sowie Lageplan mit Gesamtmaßnahme
5.1	Lageplan der Teilmaßnahme Ost
5.2	Führung des Radverkehrs am Knotenpunkt Förster-Funke-Allee / Adolf-Grimme-Ring
6.1	Lageplan der Teilmaßnahme West (Knotenpunkt mit LSA)
6.2	Führung des Radverkehrs am Knotenpunkt Hohe Kiefer / Förster-Funke-Allee
6.3	Lageplan der Teilmaßnahme West, Alternativer Vorschlag (Kreisverkehr)

Projekte\Kleinmachnow_Foester_Funke_Allee_2\Gutachten\SD170904a



Gemeinde Kleinmachnow
Fachbereich Bauen / Wohnen
Fachdienst Stadtplanung / Bauordnung

Verkehrskonzept Kleinmachnow,
Bereich Förster-Funke-Allee
(Grundsatzbeschluss)

Hauptverkehrsstraßennetz mit Verkehrsstärken des Kfz-Verkehrs

Quellen:

1) Verkehrsdatenerfassung vom Mai und Juni 2014 [4]

2) Ergänzung der Verkehrserhebungen vom Oktober 2016 [5]

Alle Verkehrsstärken beziehen sich auf den Querschnitt (beide Fahrtrichtungen) und sind in [Kfz/24h] angegeben.

Stand: 4. September 2017,

ohne Maßstab.

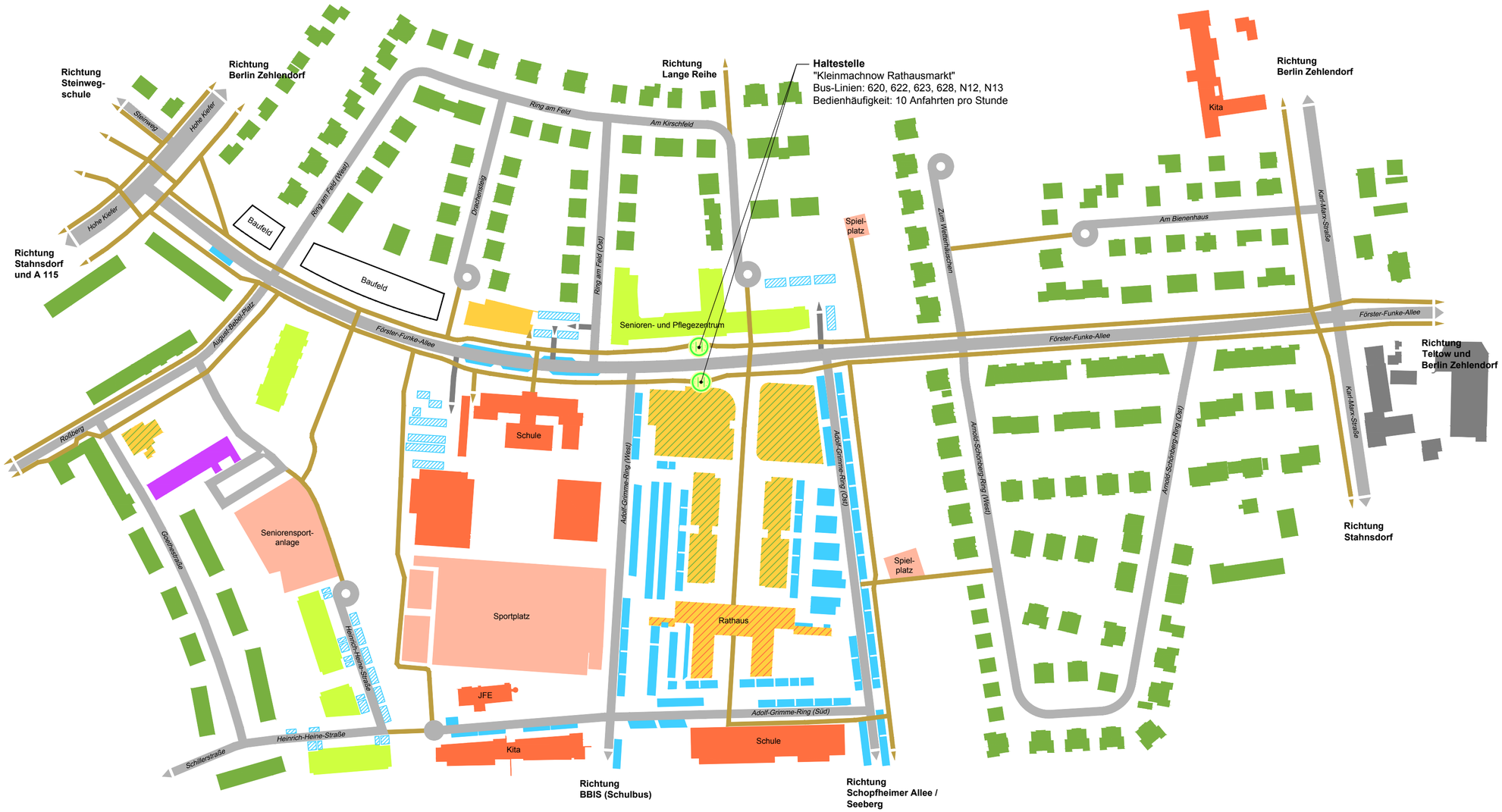
N

Plan 1

StaadtPlan Ingenieur GmbH

A3

2017/08/11 --- \\SERVER\Dokumente\Büro_StaadtPlan\Computer1\Projekte\Kleinmachnow_Foerster_Funke_Allee_2\Zeichnungen\Hauptverkehrsstraßennetz_170811.dwg ---



Gemeinde Kleinmachnow
Fachbereich Bauen / Wohnen
Fachdienst Stadtplanung / Bauordnung

Verkehrskonzept Kleinmachnow, Bereich Förster-Funke-Allee (Grundsatzbeschluss)

Randbedingungen und Nutzungsstruktur

Wegenetz

- Straßen
- Wege
- Grundstückszufahrten

Nutzungsstruktur

- Wohnen
- altersgerechtes, barrierefreies Wohnen
- Einzelhandel
- Rathaus — Einzelhandel und Rathaus
- Einzelhandel, Geschäfts- und Büronutzung, Arztpraxen, Wohnen
- Ärztehaus
- Gewerbe
- Kita, Schule, Jugend-Freizeit-einrichtung (JFE)
- Sportplatz
- Pkw-Stellplätze, öffentlich zugänglich
- Pkw-Stellplätze, privat

Stand: 4. September 2017,
ohne Maßstab.

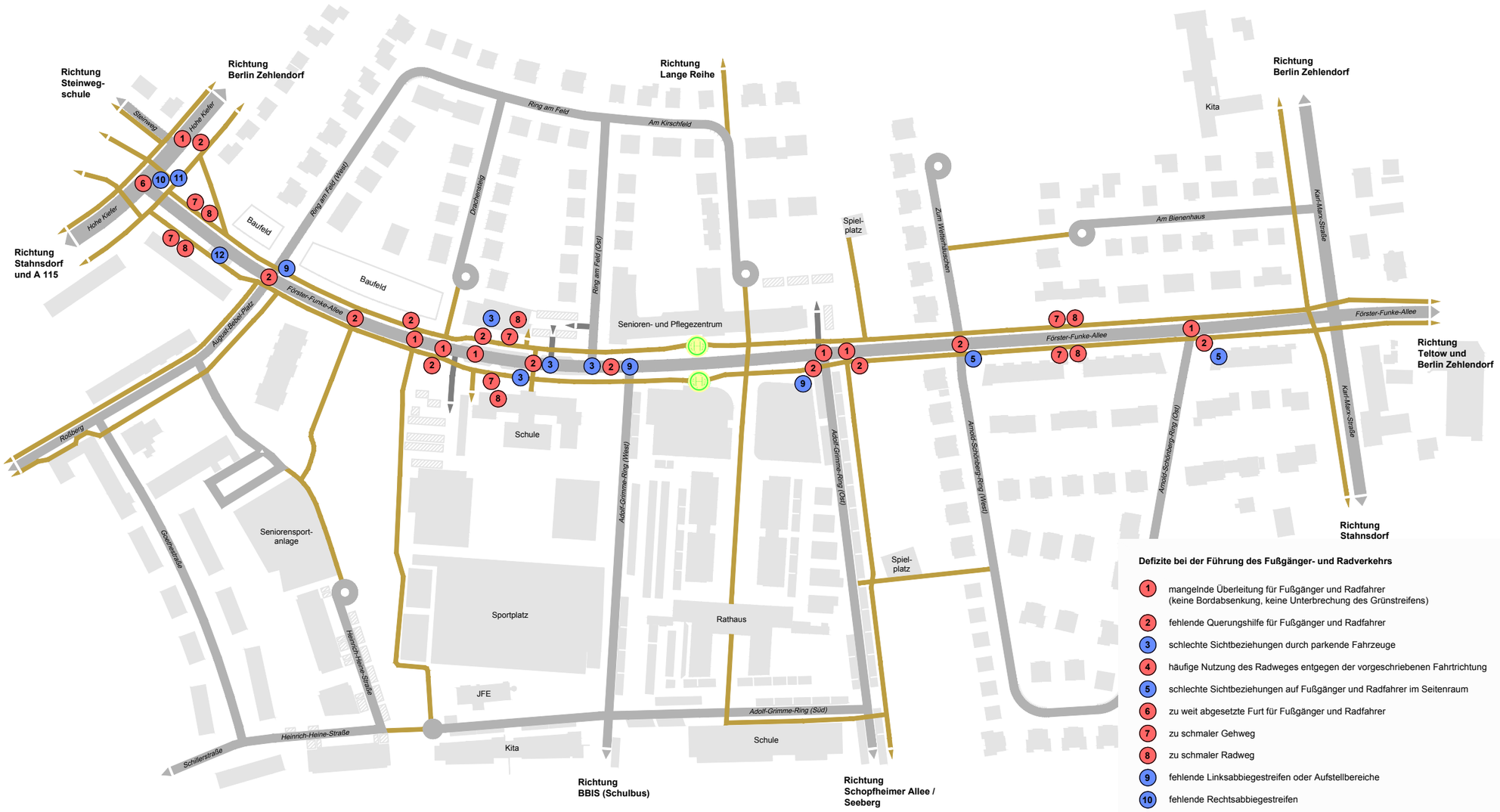
N

Plan 2

StaadtPlan Ingenieur GmbH

A3_lang

2017/08/02
\\SERVER\Dokumente\Büro_StaadtPlan\Computer1\Projekte\Kleinmachnow_Foerster_Funke_Allee_2\Zeichnungen\Lageplan_Randbedingungen_170802.dwg



Defizite bei der Führung des Fußgänger- und Radverkehrs

1. mangelnde Überleitung für Fußgänger und Radfahrer (keine Bordabsenkung, keine Unterbrechung des Grünstreifens)
2. fehlende Querungshilfe für Fußgänger und Radfahrer
3. schlechte Sichtbeziehungen durch parkende Fahrzeuge
4. häufige Nutzung des Radweges entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung
5. schlechte Sichtbeziehungen auf Fußgänger und Radfahrer im Seitenraum
6. zu weit abgesetzte Furt für Fußgänger und Radfahrer
7. zu schmaler Gehweg
8. zu schmaler Radweg
9. fehlende Linksabbiegestreifen oder Aufstellbereiche
10. fehlende Rechtsabbiegestreifen
11. zu kurzer Linksabbiegerstreifen
12. Senkrechtstellplätze an Hauptverkehrsstraßen

Gemeinde Kleinmachnow
Fachbereich Bauen / Wohnen
Fachdienst Stadtplanung / Bauordnung

Verkehrskonzept Kleinmachnow, Bereich Förster-Funke-Allee (Grundsatzbeschluss)

Lageplan Problemanalyse

Wegenetz

- Straßen
- Wege
- Grundstückszufahrten

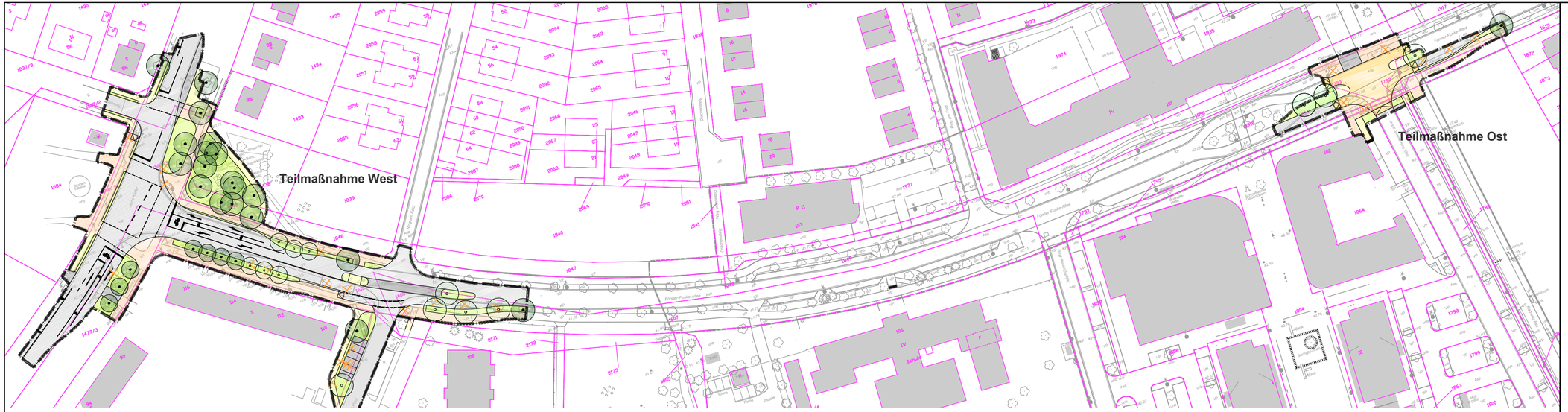
Stand: 4. September 2017,
ohne Maßstab.

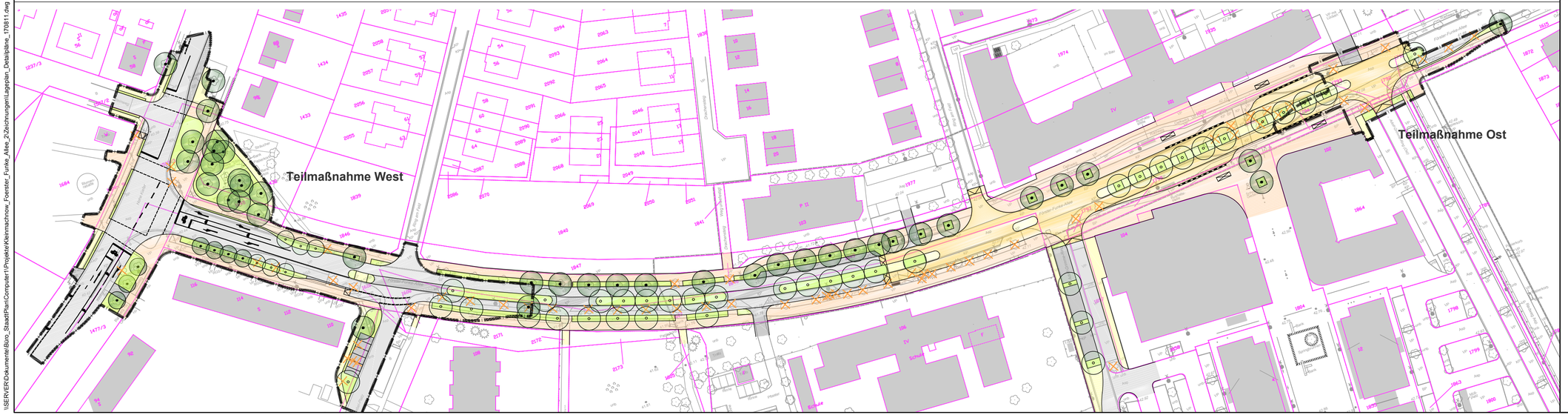
N

Plan 3

StaadtPlan Ingenieur GmbH

A3_lang
2017/08/11
\\SERVER\Dokumente\Büro_Staadt\Plan\Computer1\Projekte\Kleinmachnow_Foerster_Funke_Allee_2\Zeichnungen\Lageplan_Problemanalyse_170811.dwg





Gesamtlageplan (0.660 x 0.297)

2017/08/11 ---- \\SERVER\Dokumente\Buro_Staadt\Plan\Computer1\Projekte\Kleinmachnow_Foerster_Funke_Allee_2\Zeichnungen\Lageplan_Detailpläne_170811.dwg

Gemeinde Kleinmachnow
Fachbereich Bauen / Wohnen
Fachdienst Stadtplanung / Bauordnung

Verkehrskonzept Kleinmachnow, Bereich Förster-Funke-Allee (Grundsatzbeschluss)

Lageplan mit Teilmaßnahme West und Ost sowie Lageplan mit Gesamtmaßnahme

- Fahrbahn
- Fahrbahnanhebung mit Anrampung (optional)
- Aufpflasterung / Grundstückszufahrt / Pkw-Stellplatz / Busbucht
- Gehweg
- Gehweg, Radfahrer frei
- Grünfläche
- Bushaltestelle
- Baum, Bestand
- Baum, Planung (Teilmaßnahmen 16 / Gesamtmaßnahme 43)
- Baumscheibe
- Baumfällung (Teilmaßnahmen 25 / Gesamtmaßnahme 62)

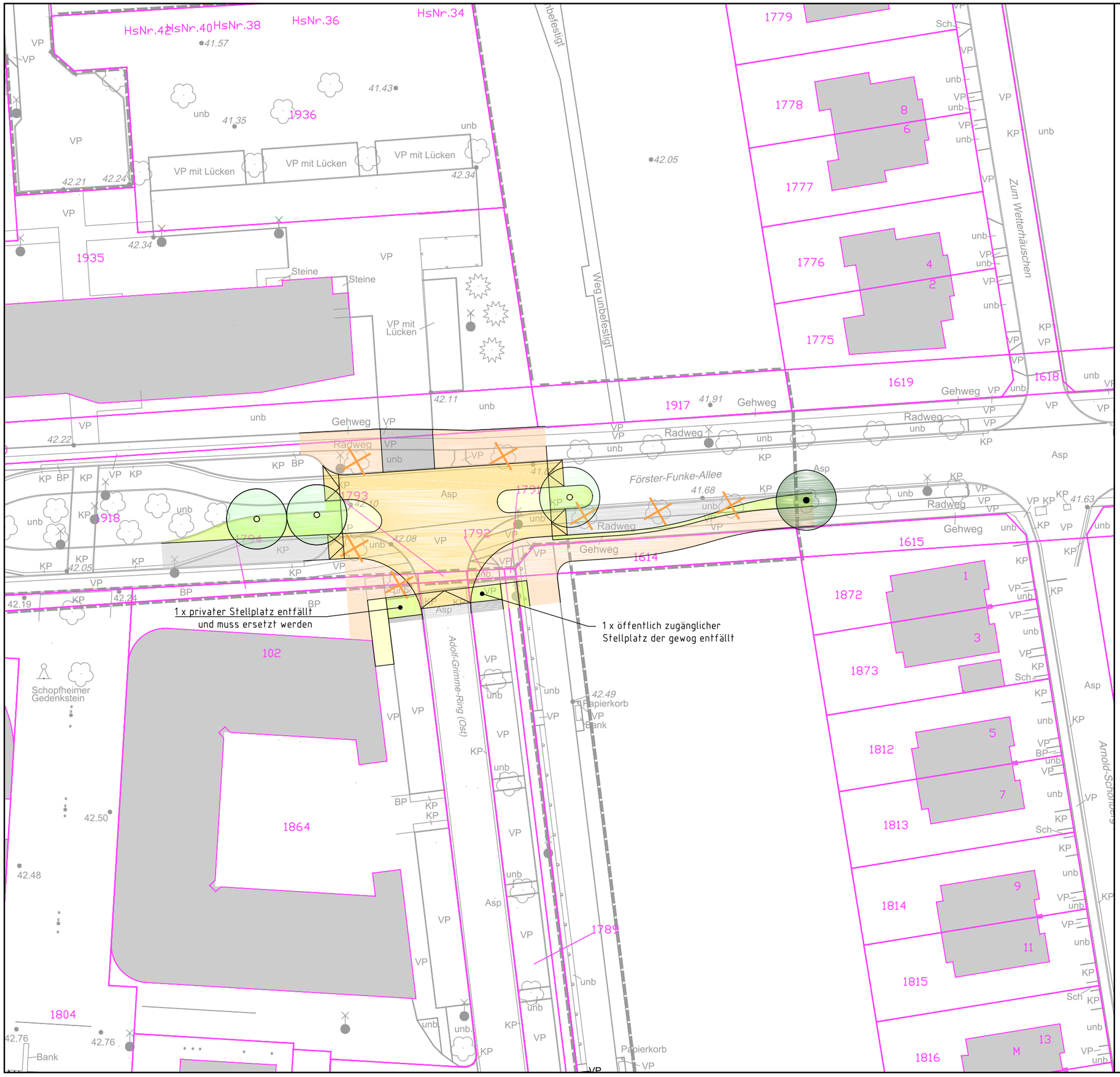
Stand: 4. September 2017,

Maßstab: 1:1000 (beim Ausdruck auf Format DIN A1).

N

Plan 4

StaadtPlan Ingenieur GmbH



Querung Ost (A3)

\\SERVER\Dokumente\Büro_StaadtPlan\Computer1\Projekte\Kleinmachnow_Foerster_Funke_Allee_2\Zeichnungen\Lageplan_Detailpläne_170802.dwg

2017/08/02

Gemeinde Kleinmachnow
Fachbereich Bauen / Wohnen
Fachdienst Stadtplanung / Bauordnung

Verkehrskonzept Kleinmachnow, Bereich Förster-Funke-Allee (Grundsatzbeschluss)

Lageplan der Teilmaßnahme Ost

- Fahrbahn
- Fahrbahnanhebung mit Anrampung (optional)
- Aufpflasterung / Grundstückszufahrt / Pkw-Stellplatz / Busbucht
- Gehweg
- Gehweg (Radfahrer frei)
- Grünfläche
- Baum, Bestand
- Baum, Planung (3)
- Baumfällung (7)

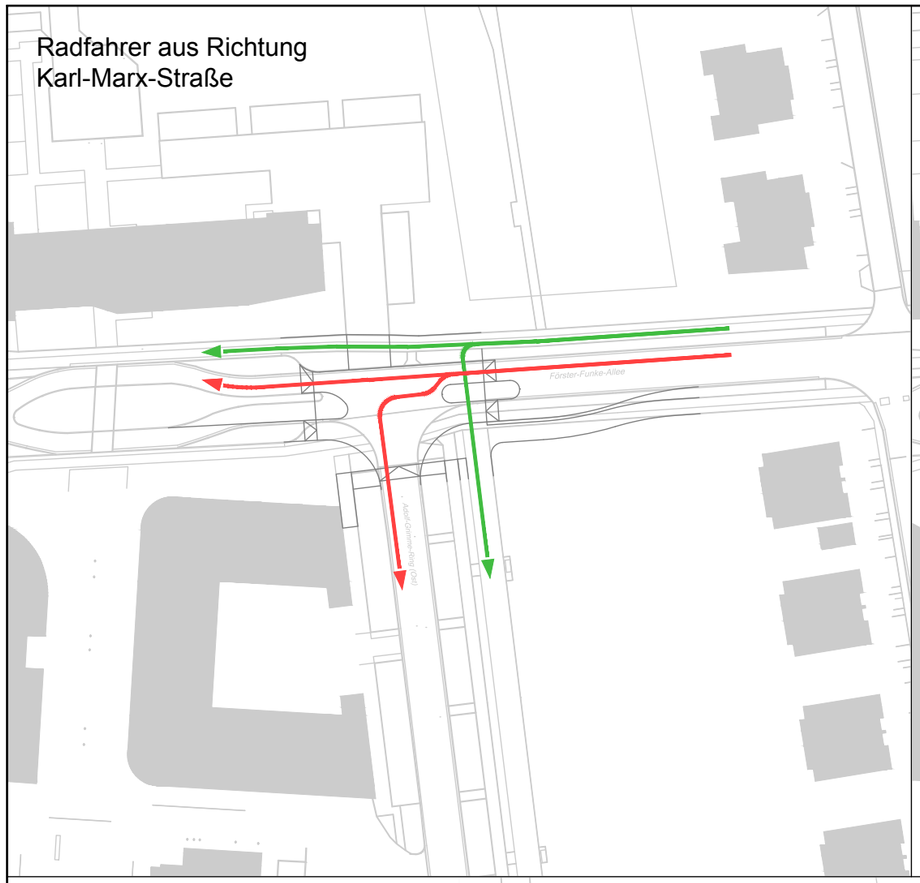
Stand: 4. September 2017,

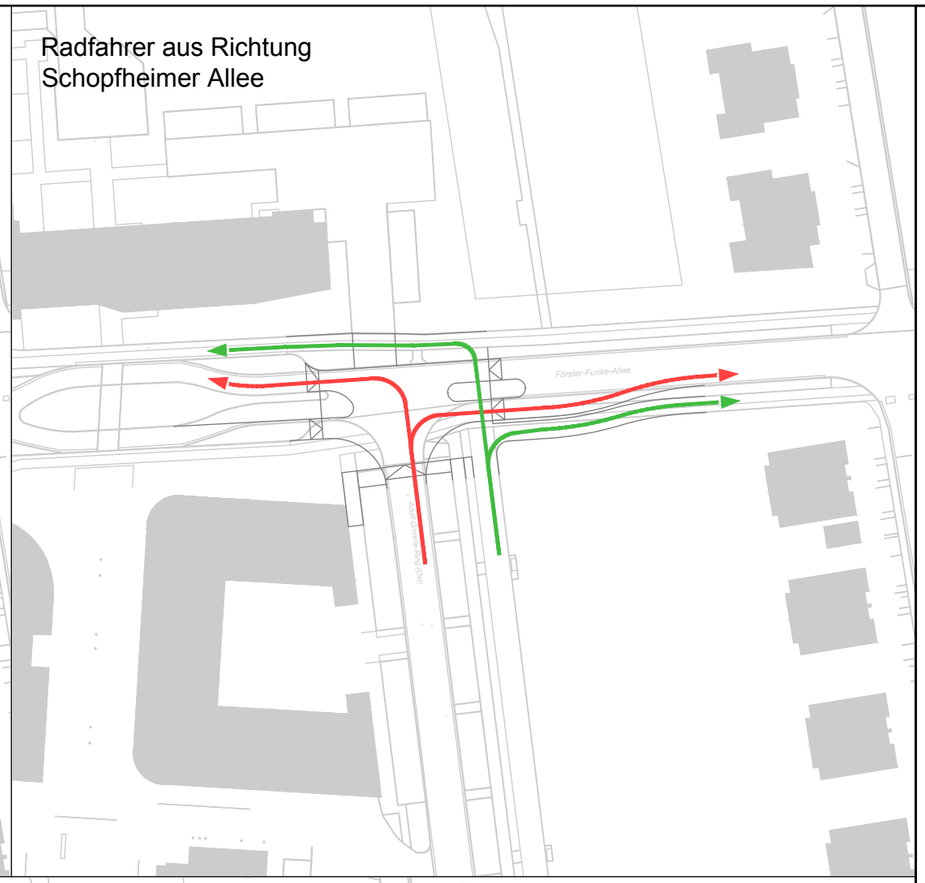
Maßstab: 1:500 (beim Ausdruck auf Format DIN A3).

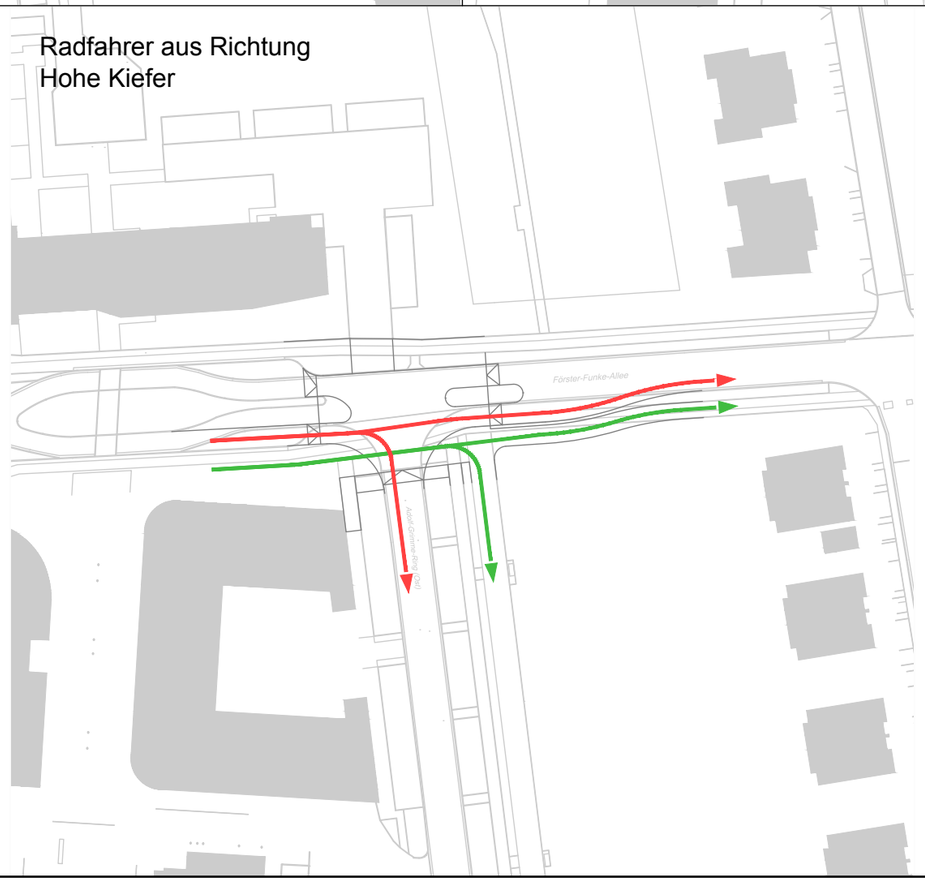
N

Plan 5.1

StaadtPlan Ingenieur GmbH







Gemeinde Kleinmachnow
Fachbereich Bauen / Wohnen
Fachdienst Stadtplanung / Bauordnung

Verkehrskonzept Kleinmachnow,
Bereich Förster-Funke-Allee
(Grundsatzbeschluss)

**Führung des Radverkehrs
am Knotenpunkt Förster-Funke-Allee /
Adolf-Grimme-Ring (Ost)**

Radfahrer im Seitenraum

Radfahrer auf der Fahrbahn

Stand: 4. September 2017,
ohne Maßstab.

N

Plan 5.2

StaadtPlan Ingenieur GmbH

Radverkehrsführung_Ost (A3)

--- 2017/08/02 ---
\\SERVER\Dokumente\Büro_StaadtPlan\Computer1\Projekte\Kleinmachnow_Foerster_Funke_Allee_2\Zeichnungen\Lageplan_Detailpläne_170802.dwg

Gemeinde Kleinmachnow
Fachbereich Bauen / Wohnen
Fachdienst Stadtplanung / Bauordnung

Verkehrskonzept Kleinmachnow,
Bereich Förster-Funke-Allee
(Grundsatzbeschluss)

Lageplan der Teilmaßnahme West

(Knotenpunkt mit LSA)

- Fahrbahn
- Aufpflasterung / Grundstückszufahrt / Pkw-Stellplatz / Busbucht
- Gehweg
- Gehweg, Radfahrer frei
- Schutzstreifen
- Grünfläche
- Baum, Bestand
- Baum, Planung (11)
- Baumfällung (17)

Stand: 4. September 2017,

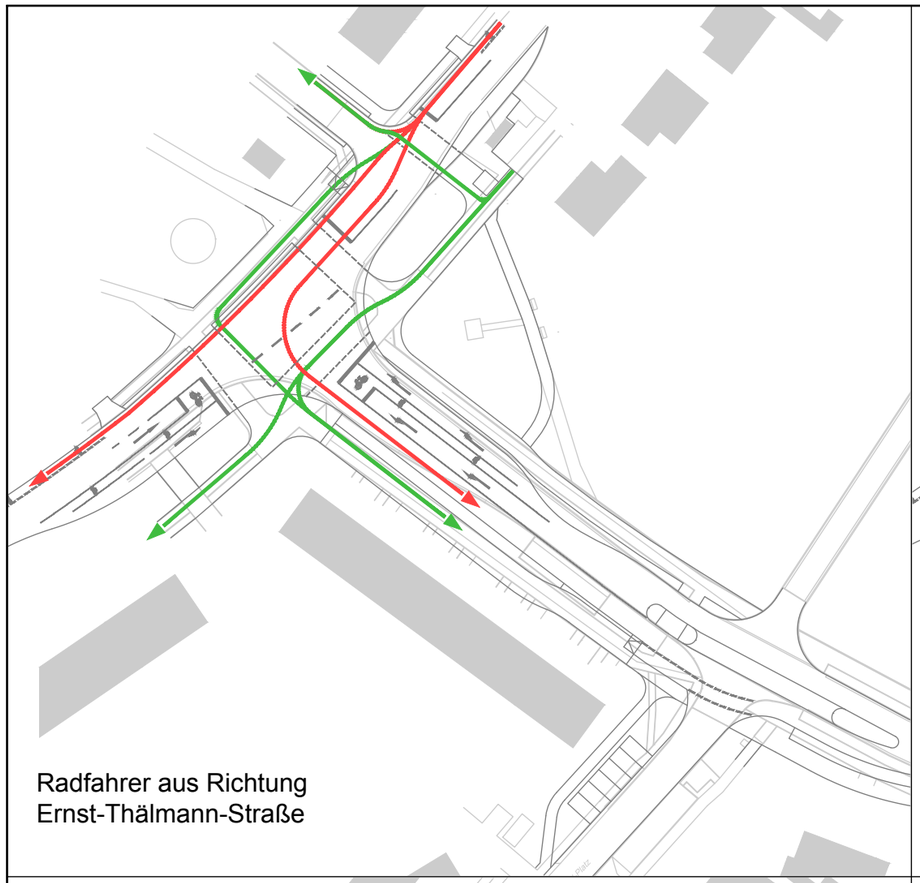
Maßstab: 1:500 (beim Ausdruck auf Format DIN A2).

Plan 6.1

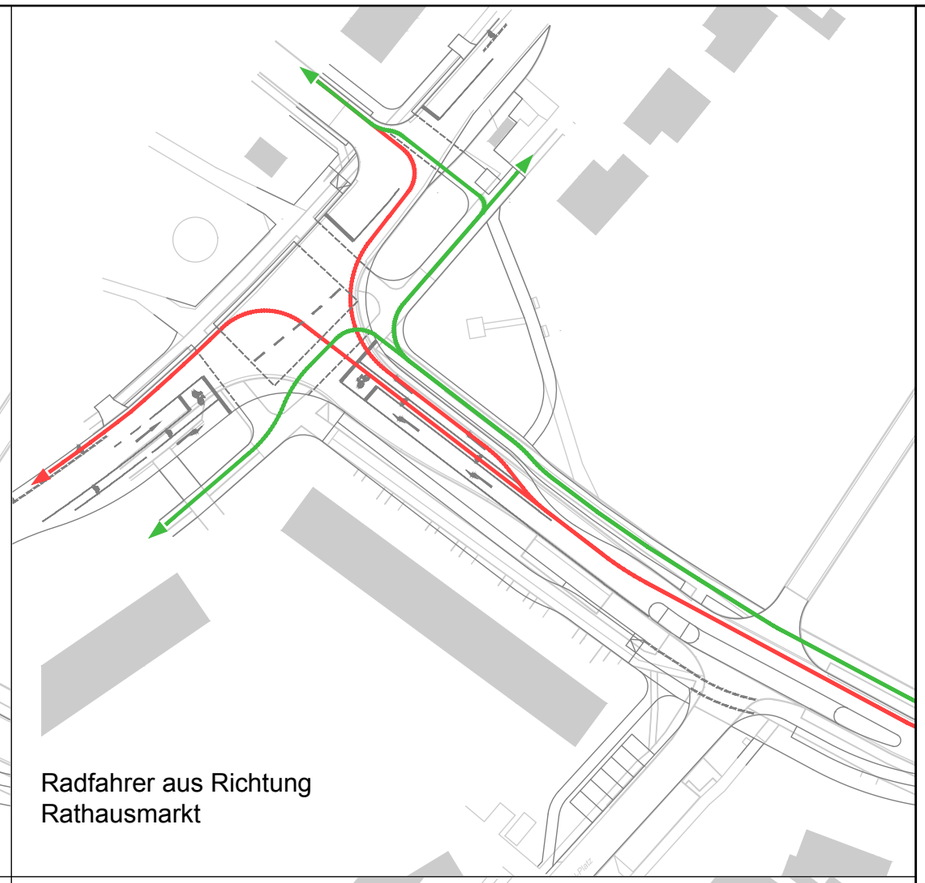
StaadtPlan Ingenieur GmbH

KP mit LSA (A3-lang)

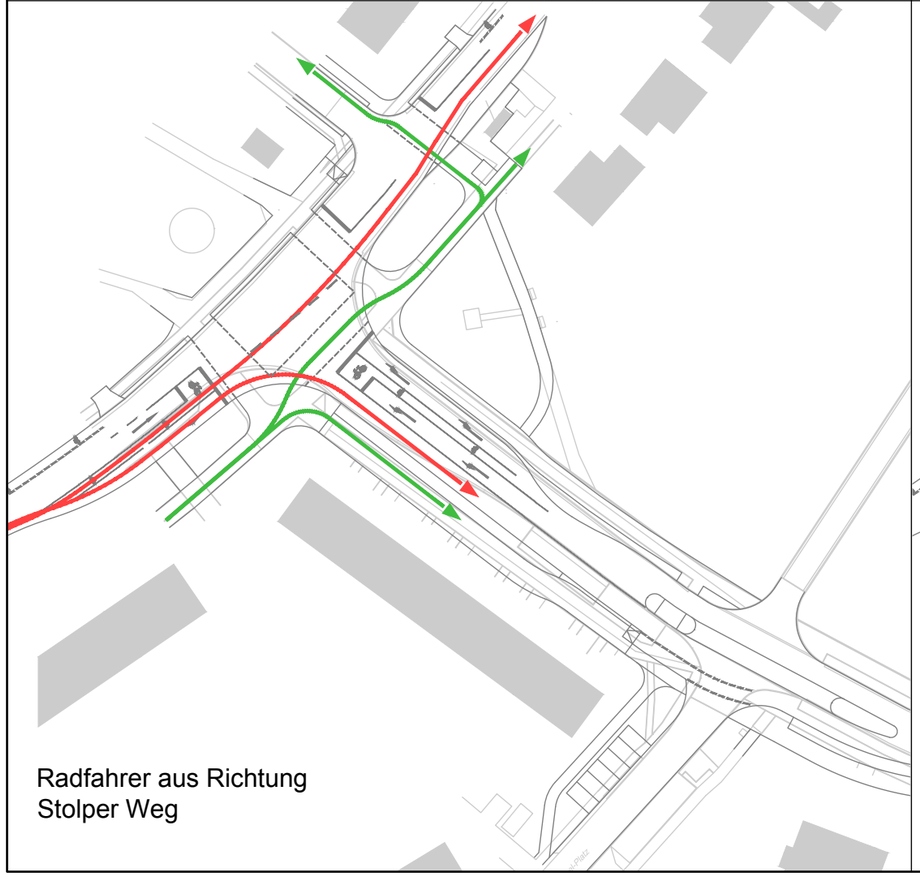
2017/08/11 ---- \\SERVER\Dokumente\Buro_StaadtPlan\Computer\1\Projekte\Kleinmachnow_Foerster_Funke_Allee_2\Zeichnungen\Lageplan_Detailpläne_170811.dwg



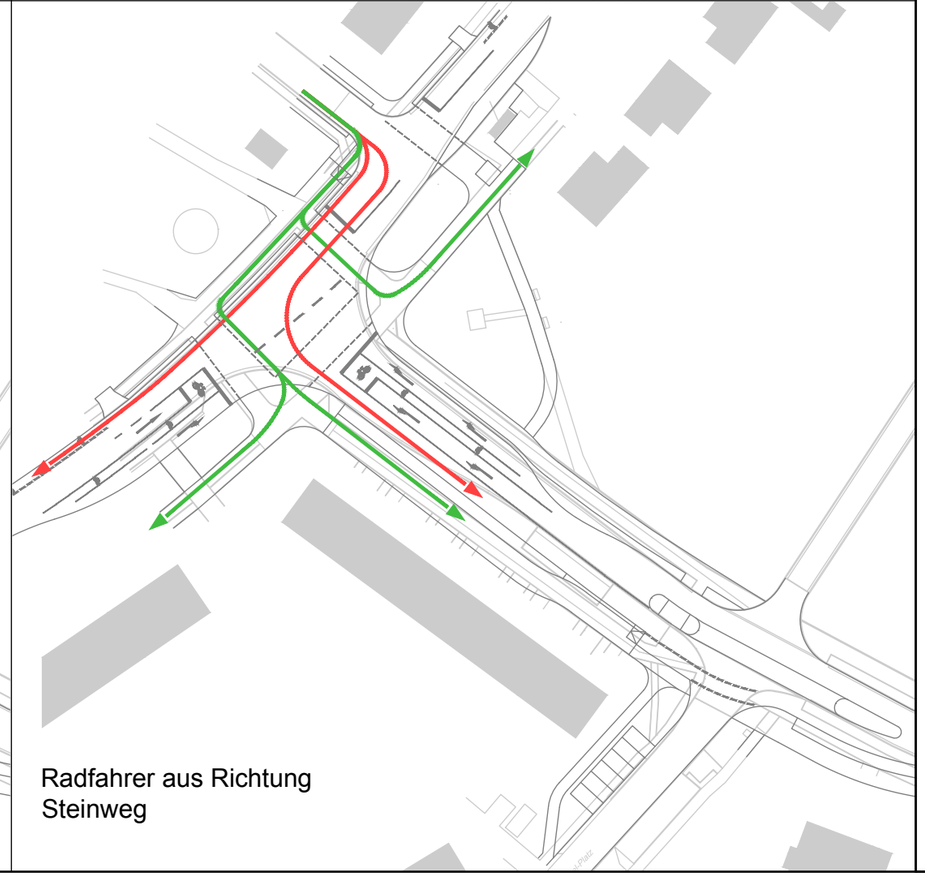
Radfahrer aus Richtung
Ernst-Thälmann-Straße



Radfahrer aus Richtung
Rathausmarkt



Radfahrer aus Richtung
Stolper Weg



Radfahrer aus Richtung
Steinweg

Gemeinde Kleinmachnow
Fachbereich Bauen / Wohnen
Fachdienst Stadtplanung / Bauordnung

Verkehrskonzept Kleinmachnow,
Bereich Förster-Funke-Allee
(Grundsatzbeschluss)

**Führung des Radverkehrs
am Knotenpunkt Hohe Kiefer /
Förster-Funke-Allee**

Radfahrer im Seitenraum

Radfahrer auf der Fahrbahn

Stand: 4. September 2017,
ohne Maßstab.

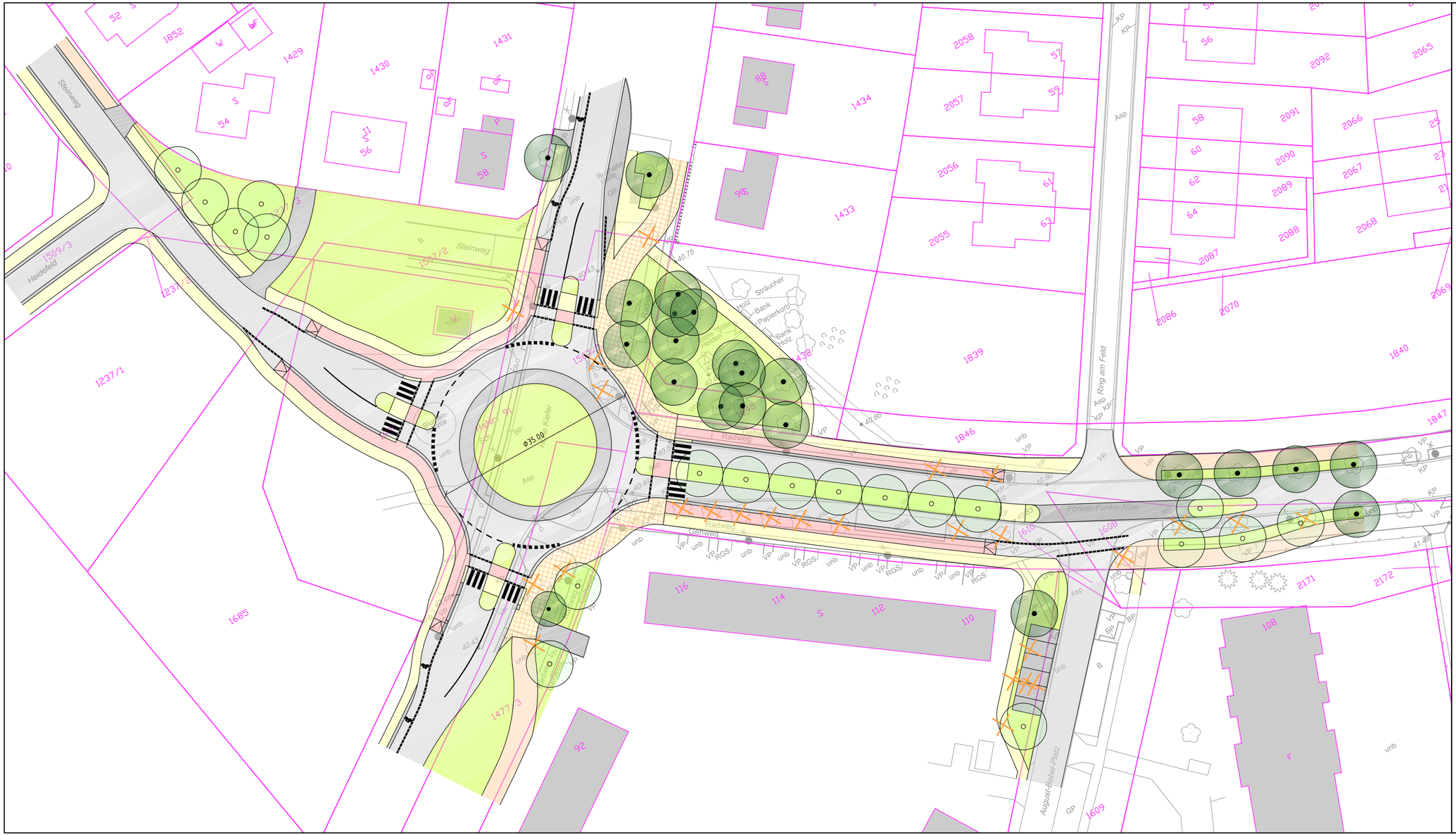
N

Plan 6.2

StaadtPlan Ingenieur GmbH

\\SERVER\Dokumente\Büro_StaadtPlan\Computer1\Projekte\Kleinmachnow_Foerster_Funke_Allee_2\Zeichnungen\Lageplan_Detailpläne_170802.dwg
---
2017/08/02

Radverkehrsführung_West (A3)



Gemeinde Kleinmachnow
Fachbereich Bauen / Wohnen
Fachdienst Stadtplanung / Bauordnung

Verkehrskonzept Kleinmachnow,
Bereich Förster-Funke-Allee
(Grundsatzbeschluss)

Lageplan der Teilmaßnahme West,
Alternativer Vorschlag (Kreisverkehr)

Stand: 4. September 2017,

Maßstab: 1:500 (beim Ausdruck auf Format DIN A1).

Plan 6.3

StaadtPlan Ingenieur GmbH

KP_KVP (A3-lang)

20170802

\\SERVER\Dokumente\Büro_StaadtPlan\Computer\1\Projekte\Kleinmachnow_Foerster_Funke_Allee_Zf\Zeichnungen\Lageplan_Detailplätne_170802.dwg