



Informationsnummer: INFO 008/18

Verkehrskonzept Kleinmachnow, Förster-Funke-Allee,
Teilmaßnahme West (Förster-Funke-Allee/Hohe Kiefer)

- öffentlich -

Bauausschuss

28.05.2018

Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Ordnungsangelegenheiten

30.05.2018

Anlagen

- Anlage 1: Zuarbeit der StadtPlan Ingenieur GmbH für einen vertiefenden Vergleich zweier Varianten zur Umgestaltung des Knotenpunktes Förster-Funke-Allee / Hohe Kiefer
- Anlage 2: DS-Nr. 102/17 v. 28.09.2017, Anlage 1, Plan 6.3
- Anlage 3: DS-Nr. 102/17, ohne Anlagen

Kleinmachnow, den 25.05.2018

Bürgermeister

Fachbereichsleiter(in)

Verkehrskonzept Kleinmachnow, Förster-Funke-Allee, Teilmaßnahme West (Förster-Funke-Allee/Hohe Kiefer), hier: Ergebnisse weiterer Untersuchungen zur Vorbereitung der Entscheidung über die Teilmaßnahme West

Mit DS-Nr. 102/17 vom 28.09.2017 fasste die Gemeindevertretung einen Grundsatzbeschluss für die Umgestaltung von Verkehrsflächen in den Bereichen Förster-Funke-Allee/Adolf-Grimme-Ring (Ost) und Förster-Funke-Allee/Hohe Kiefer (vgl. **Anlage 3**).

Mit einer zugleich formulierten Maßgabe beauftragte sie den Bürgermeister darüber hinaus mit weiteren Untersuchungen zur Teilmaßnahme West (Förster-Funke-Allee/Hohe Kiefer). Erbeten wurden ergänzende Informationen, auf deren Grundlagen eine Entscheidung zum Umbau dieses Knotenpunktes entweder unter Beibehaltung des Bestandes - mit einer Lichtsignalanlage (Variante „LSA“) - oder als Neubau - mit Herstellung eines Kreisverkehrs (Variante „Kreisverkehr“) - möglich wird.

Die vertiefenden Untersuchungen liegen nun für beide Varianten vor (vgl. **Anlage 1**). Gegenüber dem bisherigen Planungsstand aus DS-Nr. 102/17 (vgl. **Anlage 2**) wurde für die Variante „Kreisverkehr“ die Führung der Knotenpunktzufahrt des Steinwegs überarbeitet, um das bestehende Pumpwerk der MWA GmbH am Steinweg/Ecke Heidefeld nicht umbauen oder versetzen zu müssen (vgl. **Anlage 1, Kapitel 1**).

In den Untersuchungen werden die beiden Varianten hinsichtlich der Kriterien „städtebauliche Gestaltung“, „Kapazität“, „Kosten“, „Baudurchführung“ sowie „Verkehrssicherheit“ vergleichend bewertet (vgl. **Anlage 1, Kapitel 2-6**).

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass aus stadtgestalterischer Sicht keiner der beiden Varianten der Vorzug zu geben ist. Der Kapazitätsnachweis bescheinigt der Variante „Kreisverkehr“ eine deutlich bessere Leistungsfähigkeit. Zudem ist diese Variante auch nach Einschätzung der Polizeiinspektion Potsdam deutlich verkehrssicherer. Anzumerken ist hierbei, dass der Knotenpunkt derzeit nicht als Unfallhäufungsstelle gilt.

In kostentechnischer Hinsicht (Massen-/Bau-, Grunderwerbs- und Planungskosten) ist hingegen die Variante „LSA“ erheblich günstiger, auch aufgrund der deutlich geringeren Grunderwerbskosten¹. So beträgt die Gesamtkostenschätzung für die Variante „LSA“ etwa **704.370,00 €**, die Schätzung für die Variante „Kreisverkehr“ liegt bei etwa **1.568.300,00 €**. Auch bei der Betrachtung der Baudurchführung ist die Variante „LSA“ deutlich positiver zu bewerten. So ist ein Neubau als Kreisverkehr mit großräumigen und längerfristigen Umleitungen, sowohl für den MIV als auch für den ÖPNV, verbunden. Zudem würde durch die bessere Anbindung des Steinwegs die Möglichkeit geschaffen, dass das Heidefeld als attraktive Ausweichstrecke über Stahnsdorfer Damm und Dreilindener Weg zur BAB 115 genutzt wird.

Weitere Kriterien, die nicht explizit in den Untersuchungen in Anlage 1 betrachtet, aber bereits im Vorfeld dieser bewertet wurden und aus den Untersuchungsergebnissen abgeleitet werden können, betreffen die Umweltverträglichkeit in Form von Lärm und Schadstoffen, den Flächenverbrauch bzw. die Flächenversiegelung, die Unfallkosten, die Unterhaltungskosten sowie die Radverkehrsführung.

¹ Nicht eingerechnet in die Grunderwerbskosten ist der Wertverlust, welcher durch die Umwandlung von möglichem Bauland in Verkehrs- und Grünflächen einhergeht und nur schwer zu beziffern ist. So werden nach Verkehrsflächenbereinigungsgesetz maximal 20 % des Bodenrichtwertes bei der Umwandlung von Bauland in Verkehrsflächen als Wert angesetzt (§ 5 VerFlBerG). Für Grünflächen wird der Wertverlust deutlich höher sein.

Im Falle der Variante „Kreisverkehr“ muss ein rechtswirksamer Bebauungsplan geändert werden (Bebauungsplan KLM-BP-016 „Hohe Kiefer“), um die in Anspruch zu nehmenden Flächen und zulässigen Nutzungen planungsrechtlich neu zu ordnen. Die Kosten hierfür belaufen sich auf ca. 5.000,00 – 10.000,00 €. Auch der zusätzliche Zeitaufwand, der sich durch die Aufstellung eines Bebauungsplans ergibt, muss ebenfalls in die Realisierungsüberlegungen einbezogen werden.

Die Variante „Kreisverkehr“ führt durch eine Verstetigung des Verkehrsflusses zu geringeren Lärm- und voraussichtlich auch Schadstoffemissionen und verursacht, aufgrund geringfügiger möglicher Unfälle, weniger Unfallfolgekosten. Zudem ist der Unterhaltungsaufwand für einen Kreisverkehr geringer als für den Betrieb einer LSA. Die Variante „LSA“ ist hingegen deutlich weniger flächenintensiv und führt folglich zu einem geringeren Versiegelungsgrad an Freiflächen.

Bezüglich der Radverkehrsführung haben beide Varianten ihre Vorteile: So ist die Verkehrssicherheit für Radfahrer bei der Variante „Kreisverkehr“ als besser zu bewerten, jedoch kann der Radfahrer hierbei nicht auf der Fahrbahn geführt werden. Bei der Variante „LSA“ kann der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Die vorhandenen Schutzstreifen auf der westlichen Seite der Hohen Kiefer können einfacher an den Knotenpunkt angeschlossen werden.

Die Variante „Kreisverkehr“ ist aus verkehrlicher Sicht vor allem zu Spitzenzeiten leistungsfähiger und flexibler, umweltverträglicher und verkehrssicherer. Im Falle einer Realisierung geht die Verwaltung davon aus, dass eine anteilige Umlage der Bau- und Planungskosten auf angrenzende Grundstückseigentümer zu erfolgen hat. Angrenzende Grundstückseigentümer sind neben der gewog mbH und der Gemeinde selbst auch mehrere private Grundstückseigentümer. Eine abschließende Prüfung dieser Frage steht noch aus.

Für die Variante „LSA“ sprechen aus Sicht der Verwaltung die deutlich geringeren Kosten, weniger Flächenverbrauch sowie die günstigere Baudurchführung.

Beide Varianten können die bestehenden Defizite des Knotenpunktes weitgehend beheben. Vor dem Hintergrund weiterer anstehender verkehrlicher Maßnahmen bzw. Problemlagen und der Haushaltslage wird aber empfohlen, die Variante „LSA“ weiterzuverfolgen und umzusetzen.

Ergänzender Hinweis: Für den Abschnitt der Förster-Funke-Allee zwischen den Teilmaßnahmen Förster-Funke-Allee/Adolf-Grimme-Ring (Ost) und Förster-Funke-Allee/Hohe Kiefer sollen den Fachausschüssen Vorschläge zu Veränderungen der Verkehrsflächen nach der Sommerpause 2018 vorgelegt werden.